

# LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Acrostatica  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma  
Ginnastica - Gaeala - Tiri - Podismo  
Giochi Sportivi - Varietà



# SPORTIVA

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORI: NINO G. CAIMI E AVV. CESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

## ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 10  
Un Numero Separato Cent. 10

## DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Piazza Solferino, 20 - TORINO  
TELEFONO 11-26

## INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale



**Caccie autunnali: Una sportswoman.**

# La riunione automobilistica di Padova

## 112 Km. l'ora — Il primo esperimento dell'alcool

L'anno sportivo volge al suo fine, e appunto in questi giorni leggevo nei giornali sportivi francesi una notizia, che appariva data con viva compiacenza. Constatavano i colleghi d'oltre alpe come in Francia non si ebbero tante corse automobilistiche come da dopo che il Governo le ha proibite.

Risulta infatti come in quest'anno, in cui è andata in applicazione la proibizione ministeriale delle corse, si tennero in Francia una ventina di riuscitissime riunioni automobilistiche, e si sbalzarono i records alle cifre fantastiche di km. 136 l'ora in piano e km. 100 in salita, segnando nella storia dell'automobilismo significanti progressi e vittorie.

Questi brillanti risultati stanno a confermare colla loro muta eloquenza che allorchè esiste una causa bella e utile e questa ha al suo servizio energie e volontà tenaci e autorevoli; essa trionfa qualunque siano le difficoltà che sorgono a intercettare il passo, e la sua vittoria è tanto più significativa quanti più sono gli ostacoli ablatiti per raggiungerla.

Questa conclusione che parla tanto a favore del mondo motorista francese, deve suonare monito e rampogna pel mondo italiano del *teuff teuff* il cui bilancio si chiude quest'anno con un vuoto così desolante di letargo e di inerzia.

Due soli avvenimenti durante tutta l'annata: la nostra riunione del Cenisio e quella recente di Padova.

Due sole oasi nel deserto dell'iniziativa motorista, due unici fiori in questa grigia primavera italiana. All'infuori di essi, il mondo italiano e vissuto degli echi degli avvenimenti dell'estero specialmente francese, accontentandosi delle poche briciole cascate dal desco ben fornito del vicino.

E tutto questo perchè?

Forse perchè si poteva temere che una buona idea lanciata seriamente non trovasse seguaci?

Forse perchè le leggi e i regolamenti sono da noi così inviolabili da non poterne tentare l'assalto?

— Nossignore.

L'industria italiana, che ormai marcia sicura e vittoriosa sul cammino delle affermazioni, ha bisogno di prove e di lotte in cui cimentarsi e a cui chiedere la sanzione del suo accresciuto valore e sempre pronta e volenterosa avrebbe risposto ad ogni appello.

Le autorità e le leggi non sono da noi più caparbie di quelle d'altrove e quindi sapendo e osando molto si avrebbe potuto ottenere.

Ma quello che è mancato e che manca è lo spirito di iniziativa, è la buona volontà di chi studia, lancia e prepara le riunioni, è un ente vitale e autorevole che senta questi bisogni e sappia e possa appagarli, è una direzione vigile, efficace, attiva, che vegli e sproni sul cammino ascendente del motorismo italiano.

E' vero, vi sono energie e buone volontà singole, vi sono coraggiosi e volenterosi che osano, ma fino a quando dalla sola privata iniziativa l'automobilismo deve attendere la molla che regoli la sua marcia, poco regolare e poco veloce questa potrà essere!

A tutto questo pensavo, mentre chiamato da un gentile invito degli amici di Padova, ne seguivo lo svolgersi della riunione e sentivo da loro



A 112 Km. l'ora sul rettilineo di Bovolenta.

L'odissea degli sforzi fatti per bandire anche tardi e fuori stagione questa riunione a scartamento ridotto.

E ancora una volta da queste colonne, mentre fisso lo sguardo all'ideale di una grande e forte associazione automobilistica italiana, che interessi e entusiasmi, accomuni e cimenti, mando il mio plauso ai volenterosi *chauffeurs* dell'Unione Automobilistica Veneta, che attraverso a questa generale indifferenza, con noi lottano per conservare questo fuoco sacro dell'automobilismo italiano, come noi animati dalla speranza che il grande ente che il domani ci darà, possa ereditarne vitale e farne fiaccola per le grandi battaglie dell'avvenire.

Comprendeva la riunione di Padova la corsa dei 10 km. sul rettilineo Bovolenta-Padova e il record del kilometro, entrambi con partenza volante.

Componevano la giuria il comm. Alberto Rignano (presidente), rag. Nino G. Caimi (segretario) e i signori conte Edoardo Corinaldi, marchese Lorenzo Ginori, ing. Oreflice, Ettore Graziani, e Ernesto Vaccarossi.

Concorrevano al record dei 10 km: il cav. Vincenzo Florio di Palermo con una *Panhard* da 40 HP guidata dal noto *chauffeur* Felice Nazari, il sig. Lancia di Torino con una *Fiat* da 24 HP,



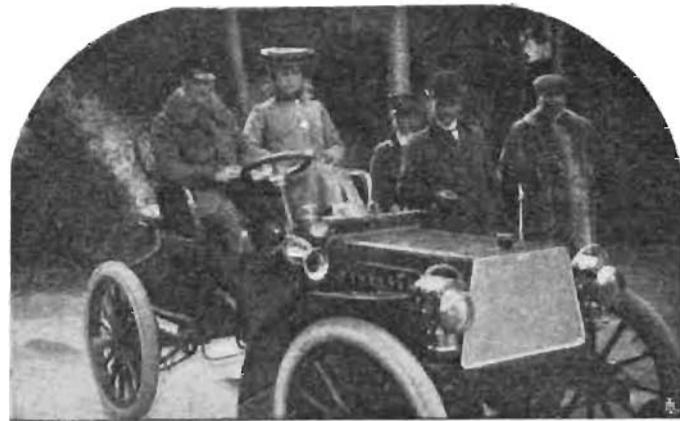
Il cav. Vincenzo Florio e la sua Panhard da 40 HP.

Luigi Storero di Torino con una *Fiat* da 12 HP, il conte Francesco de Lazzara di Padova con una *Fiat* da 12 HP, il sig. Trieste di Padova con una *Florentia* da 8 1/2 HP e i signori Vigorelli di Milano (motocicletta *Stucchi e C.* HP 3 1/2), Tamagni di Piacenza (motocicletta *Marchand* 2 1/2 HP), Ziliotto di Treviso (*Neckalsulmer* 1 3/4 HP), Scalfo di Padova (*Marchand* 3 HP), Torresini di Padova (*Peugeot* 2 HP), ing. Rosselli di Torino (due motociclette da 2 HP), Montù di Alessandria (motocicletta *Montù* 3 1/2 HP) e ing. Del Valle di Padova (*Marchand* 1 3/4 HP).

Presenziavano la riunione la marchesa e il marchese Ginori di Firenze (vettura *Fiat* 12 HP), il tenente Alfredo Cappellini di Firenze (*Fiat* 12 HP), (venuti per via), l'ing. Ghirardi di Milano con una *Dechamps* di 8 HP), il sig. Vehrheim di Torino con una *Darracq* (12 HP giunta per via da Torino), il signor Nagliati di Firenze con una *De Dion* 9 HP, il sig. Rossi di Bologna con una *Darracq* 9 HP, il sig. Pasquali di Ferrara con una *Darracq* 9 HP, il sig. Clerici di Bologna con una *Darracq* 9 HP, il comm. Rignano con una *Serpellet* 6 HP, il conte Corinaldi con una *Cervano* 9 HP, l'ingegnere Oreflice con una *De Dion* 6 HP, il signor Cappellari con una *Cottareau* 7 HP, il cav. Malvolti con una *Clement* 7 HP, il sig. Tatti con una *Fiat* da 12 HP.

Come si vede un complesso di oltre 20 vetture, di circa 20 iscritti alle corse, una preparazione e un servizio di controllo perfetti, una giornata superba di autunno, una strada discreta e un pubblico foltissimo che prendeva vivo interesse allo svolgimento delle corse.

Il risultato della corsa fu quello che si prevedeva e che doveva essere; la *Panhard* di 40 HP del cav. Florio (una splendida vettura importata da Parigi pochi giorni prima della corsa dall'egregio sportsman palermitano, e scelta tra le migliori del mercato francese), ha battuto quelle da 24 e da 12 HP, che contro di lei si misuravano.



Il marchese e la marchesa Ginori Lisci di Firenze.

Bisogna però convenire che la vittoria fu brillantissima e la velocità raggiunta dalla vettura superò ogni previsione. Infatti sotto l'abile preparazione e l'ottima guida di Felice la *Panhard* del cav. Florio ha coperto il rettilineo Bovolenta-Padova ad una media di 112 km., portando così il record italiano dei 10 km. ad una cifra che ben difficilmente potrà essere battuta.

Così sulla splendida targa in oro donata dal comm. Rignano, su cui stanno scritti i nomi dei precedenti vincitori: Gaste 1901 km. 74.685 di media, Tonietti 1902 a 90.120, a cui si è aggiunto quello del cav. Vincenzo Florio con km. 112.

E nel mentre ci congratulamo col l'egregio sportsman siciliano — che vediamo acquisito alle grandi battaglie automobilistiche del nostro paese — formiamo l'augurio, al quale del resto egli si annovererà certamente — che nella storia del Targa Rignano iniziata dalla vittoria di un francese su macchina francese, e proceduta con vittorie di italiani su macchine francesi, si possa presto scrivere la data di una vittoria italiana con macchina italiana.

E questo voto facciamo non solo come italiani, ma come sicuro vaticinio delle prossime gloriose tappe a cui è chiamata la nostra industria nazionale.

Infatti le due *Fiat* che hanno partecipato alla riunione di Padova hanno raggiunto medie di quasi km. 90 e se si tiene conto della differenza di forza (HP 12 e 24 contro 40) si vede come la proporzione non torni a svantaggio della nostra grande marca nazionale.

Anche nella prova del km. la vittoria rimase al più forte e il cav. Florio che personalmente guidava la vettura, raggiungeva una media di 100 l'ora.

Bellissima la lotta delle motociclette il cui numero rilevante è un indice eloquente della diffusione grandissima che va acquistando fra noi questo nuovo e praticissimo mezzo di locomozione.



Vaccarossi (*Michelin*) - Friedlaender (*Continental*)  
I due vicerè dei pneumatici.

Nella corsa dei 10 km. la vittoria rimase all'ottimo Montù di Alessandria, un vittorioso superstita dei primi motociclisti italiani e che conta al suo attivo una lunga serie di studi e di esperienze, a cui deve il suo successo odierno su con-

## Variazioni sulle sfide dirette ai Maestri di Scherma italiani

correnti di lui più forti. Egli con una bicicletta a cui ha applicato genialmente un *Soncin* da 4 HP, ha ottenuto nel rettilineo di Bovolenta una media di 69 km. l'ora, ossia un risultato brillantissimo e lusinghiero.

Nel record del km. essendo partito senza benzina rimase a mezza via e dovette cedere la vittoria a Vigorelli, il campione della grande marca nazionale Stucchi e C. scesa ormai in lizza armata e agguerrita, anche nel campo motorista, ove si prepara a un avvenire degno del suo glorioso passato ciclistico. Ottimamente si comportarono le *Marchand*, un'altra fabbrica nazionale che in questo campo si viene affermando con brillanti vittorie.

Ecco i dettagli della corsa dei 10 km.

**Prima categoria.** Vetture oltre ai 700 kg. di peso.

Premi: I. Medaglia d'oro del Ministero della Guerra; II. Grande medaglia d'oro dell'U. A. V.; III. Medaglia d'argento dell'U. A. V.

1. Florio (*Panhard*, 40 HP) in 5' 21" — 2. Lancia (*Fiat*, 24 HP) in 7' 28" 3/5 — 3. Lazara (*Fiat*, 12 HP) in 15' 50".



I partecipanti alla riunione di Conegliano.

**Seconda categoria.** Vetture leggere da 450 a 700 kg. di peso. Grande med. d'oro del Municipio di Padova, al signor Storero con *Fiat* (12 HP.) in 7' 51".

**Terza categoria.** Vettuette fino a 450 kg. di peso. Trieste di Padova con *Fiorentia* da cavalli 8 1/2 in 11' 13". Medaglia d'oro speciale.

**Quarta categoria.** (Motociclette): I. Montù da Alessandria con macchina *Montù* da cavalli 3 1/2 in 9' 1" — II. Vigorelli da Milano con macchina *Stucchi e C.*, da cavalli 3 1/2 in 9' 33" 3/5 — III. Tamagni di Piacenza con macchina *Marchand* da cavalli 2 1/2 in 11' 14". Vengono poi: IV. Colombo da Milano con una *Stucchi* da 3 in 11' 52" 3/5 — V. Scalfò Gino di Padova con *Marchand* da (3 HP.) in 12' 45" — VI. Torresini di Padova con una *Peugeot* da 2 in 12' 49" 1/5 — Del Valle con *Marchand* da 1 3/4 in 12' 52" — Ziliotto di Treviso con *Neckarsulmer* da 1 3/4 in 13' 24" 4/5 — De Lazzara Achille con motociclette da 1 1/2 in 15' 57" — *Rosselli* da 2 cavalli in 16' 7".

« Record » chilometro.

1. Florio in 36" — 2. Lancia in 41" — 3. Storero in 45" 2/5 — 4. Vigorelli in 52" 2/5 — 5. Tamagni in 58" 1/5 — 6. Del Valle in 1' 9" 1/5 — 7. De Lazzara in 1' 10" — 8. Scalfò in 1' 11".

Il primo esperimento fatto in Italia di utilizzazione dell'alcool come elemento di consumo, invece della benzina, poteva riuscire meglio. Non nascondiamolo, ché tanto sarebbe inutile.

Sette concorrenti, e non tutti preparati alla prova, possono poco dimostrare. Ad ogni modo è questo, per quanto incerto ed incompleto, un primo passo su una strada che forse può condurre lontano, e quindi il solo fatto di averla scorta e di dimostrare la volontà di batterla, merita considerazione e studi.

Ci riserbiamo quindi di farlo con qualche diffusione nel prossimo numero, non consentendoci oggi lo spazio che di registrare i risultati numerici della gara:

Concorr.	Marca	HP.	Tempo		Consumo	
			impiegato	Peso	Miscela	litri
Lancia	Fiat	24	5,24	1271	50 0/0	0,709
Storero	Fiat	12	5,58	885	50 0/0	1 —
Ghirardi	Dechamps	8	8,29	729	50 0/0	0,100
Menon	Menon	3 1/2	14,01	434	alc. p.	0,750
Montù	Montù	3 1/2	8,05	154	50 0/0	0,373
Rosselli	Rosselli	1	11,46	117	alc. p.	0,350
Idem	idem	1	13,24	96	alc. p.	0,250

NINO G. CAIMI.

Il mondo schermistico italiano ha accolto con indifferenza (stavo per dire: diffidenza) la sfida ad armi cortesi, lanciata dai due maestri parigini Kirchhoffer e Luciano Mérignac, ai maestri d'Italia.

Tre o quattro dei nostri professionisti l'hanno raccolta: e non per vanità di persona, o per desiderio di lucro; ma per onore dell'arte schermistica loro, la quale fu madre — come si può provare coi documenti alla mano — a quella francese.

L'accettazione dei maestri italiani è stata, però, *condizionale*; e di ciò m'è caro dar loro plauso, perchè quelle restrizioni giuste e ragionevoli a me pare che rappresentino un risveglio nel buon senso..... comune de' nostri schermitori.

Però, prima di inoltrarmi nella disamina della opportunità di queste sfide; prima di sindacare e la provocazione francese e l'accoglienza restrittiva italiana, desidero fare una dichiarazione, necessaria per dissipare qualsiasi dubbio; per non ammettere equivoco sui giudizi che esporrò, *fuori delle persone*, le quali spariscono nella mia tesi. Né mi si accusi di *chauvinisme*; poichè, se amo il mio paese con tutto l'affetto di italiano, lieto di essere tale, non posso dimenticare i vincoli di amicizie provate e di sangue che mi rendono la patria degli sfidatori oltremodo cara.

A questa s'aggiunga la conoscenza personale col Mérignac padre e figlio, e l'ammirazione che sento per lo schermire del Kirchhoffer, che più volte vidi tenere con onore la pedana contro avversari non dispregevoli.

Luciano Mérignac è un giovane vicino alla trentina, alto, snello, elegante nella guardia, corretto ed efficace nel giuoco, sempre quando l'avversario non riesca a sconcertarlo con un controgiuoco abile e pericoloso. Luciano Mérignac è *mancino artificiale*, perchè così io credo, volle suo padre. A tale opinione m'induce il fatto di essersi trattenuto il signor Luciano Mérignac per un anno a Vienna (1895-96), presso un maestro italiano

nella sala del quale egli schermiva di sciabola con la destra, riservando la sinistra alla spada francese.

Dunque, Luciano Mérignac è *mancino* e per di più ha appreso a conoscere nelle sue più intime lutebre la scherma italiana da un maestro italiano.

Il Kirchhoffer è un simpatico giovanotto di merito non comune; anch'egli *mancino non naturale* e frutto delle viscere schermistiche di Vigeant, il più colto maestro di scherma francese.

L'ambiente della scherma francese è, su per giù, simile a quello della scherma italiana. Più raffinato nell'apparenza, non ne differisce gran ché nella sostanza; sia che lo si giudichi in *platea*, sul *palcò scenico* o *dietro le quinte*.

Anche là, l'ambiente vive di odii, di invidie, di pettegolezzi, di calunnia, di equivoci nei quali soffre, anche lì, qualche mascalzone, nell'intento di dominare. Ma non vi riesce. La resistenza compatta dei professionisti, in poche settimane liquida il più destro pagliaccio che tenti comecechessia assumere l'aria di protettore o di..... padrone, pur essendo un vero dall'anima di coniglio.

Anche in Francia, anzi più là che da noi, i luminari della scherma, percorsi ai fianchi dalla *auri sacra fames*, corrono il palio per *Dio dell'oro*. Ciò è sufficiente a dare una idea esatta dell'ambiente e delle lotte intestine che vi si agitano.



R. Montù di Alessandria, 1° premio motociclette.

Dunque, dato l'ambiente come l'ho rappresentato, con la fedeltà di un obiettivo fotografico, è facile ed è logico dedurre che questa sfida, come le precedenti e come quelle dell'avvenire, ha uno scopo troppo indeterminato per riescire di vantaggio all'arte; o, per lo meno, lascia supporre mete, che la nobiltà del fine apparente serve a mascherare.

Le sfide lanciate nella forma e nelle condizioni di quest'ultima, pervenuta ai nostri professionisti da Parigi (mi si perdoni il franco parlare) non può avere di mira che o il *luoco* o la... *réclame*, poichè non è ammissibile supporre, che nei due bravi maestri francesi sia passato pel cervello che una simile provocazione ad *armi cortesi* nelle condizioni da loro proposte, potesse venire accolta dai maestri italiani, *memori* ancora di quanto accadde e nel primo *torneo franco-italiano* (1895) e nei successivi tornei indetti dal *Figaro*, nei quali i nostri schermitori non furono, a vero dire, trattati nè con la cortesia abituale ai francesi e meno ancora con quella giustizia che avevano diritto di aspettarsi dalla giuria di una nazione che ha lottato e lotta strenuamente per i diritti dell'uomo!

Una lotta schermistica nelle e colle condizioni poste dagli sfidatori d'oggi quale garanzia darebbe ai maestri italiani di uscire immuni dai soprusi, dalle ingiustizie patenti e fedifraghe delle quali essi furono vittime nelle precedenti prove?

Data, adunque, la mancanza di *serietà* e di *sicurezza* di giudizi, come possono e come potrebbero i maestri italiani avventurarsi ad una lotta di simil fatta, nella quale mancano le garanzie del giusto e dell'onesto?

Prescindendo poi dal fatto che queste *sfide a campioni* non servono a nulla perchè *nulla provano*; affermo, che tutt' al più, potrebbero dimostrare la superiorità di uno schermitore su di un altro; ma non ammetto che possano fornire un criterio serio, nemmeno approssimativo, sul valore e sulla supremazia di una scuola sull'altra. E tanto meno, poi, nella *fattispecie*, in cui le scuole sono affini essendo la scherma francese una derivazione di quella italiana.

Rimarrebbe ora a discutere la *inutilità* della sfida e la *inefficacia* della prova *domandata da due schermitori mancini*, cioè: *anomali*, contro schermitori *normali*. Ma, dopo quanto ho detto in precedenza, parmi ozioso intrattermi più oltre sull'argomento, ché farei chiacchiere inutili. Tutto al più, la prova ci condurrebbe a questo risultato: « i due campioni *mancini* sono rimasti superiori o inferiori ai campioni *destri* ». Evidentemente, ciò non farebbe avvantaggiare l'arte e tanto meno porterebbe lustro all'una piuttosto che all'altra scuola.

Invece, io vo' prendere, come si dice, il toro per le corna, e porre ai signori sfidanti ad armi cortesi questa domanda:

— Come va, che da trent'anni i maestri italiani vengono a misurarsi coi colleghi francesi a Parigi, a Bordeaux, a Lilla, o dove dai francesi sono chiamati, affrontando disagi, arrischiando il loro buon nome nell'arte, spesso sfidando la impopolarità di chi li ospita, ecc., ecc., mentre i francesi non vengono *mai* in Italia?

Altre volte a questa mia domanda è stato risposto con un « *la terra d'Italia è infida!* » Via; lasciamo da banda lo scherzo e siamo sinceri. In Italia non si viene, o perchè non c'è il *tornaconto materiale*, o perchè in Italia *verrebbe a mancare* l'appoggio vantaggioso e sicuro dell'ambiente parigino *sempre avverso* ai maestri forestieri. Qui sta la *questione vera*; questo è il *nodo* che fa groppo alla partenza per l'Italia, dove non mancano teatri per fare grossi incassi e persone capaci e degne di comporre una giuria onesta, leale e competente.

I signori Mérignac e Kirchhoffer ben vengano in Italia a misurarsi coi nostri maestri e vi troveranno quella ospitalità decorosa e sincera, che a' pari loro si conviene; ma i nostri maestri non si prestino a fare il giuoco e il comodo di chi ha tutto l'interesse - ora che la scherma italiana si espande all'estero - di farle perdere quel credito e quel vantaggio morale e materiale che han costato lotte terribili, dolori e privazioni senza fine a que' pionieri della nostra arte che seppero imporre al mondo intero, e in danno della scherma francese, quella italiana.

Senza fronzoli retorici ho detto il pensiero mio chiaramente; tocca ora agli interessati *direttamente di vigilare*.

JACOPO GELLI.

Accumulatori DININ, BOBINE BASSÉE MICHEL preferiti da tutti gli intenditori, usati da tutte le primarie case costruttrici.

Depositario generale per l'Italia: M. Türkheimer - Milano