

È più facile correre che andare a passo di formica! Ma con graduali e tenaci esercizi il novizio del ciclismo diverrà ben presto maestro. Imparerà allora altresì a tenere ben pulita e lubrificata la macchina, ad andare lentamente sulle strade bagnate, a non avventurarsi per la macchia di notte senza un buon fanale, ben saldato alla bicicletta, e più, a portare seco gli attrezzi necessari per eventuali riparazioni di facile esecuzione, quali sono l'otturazione di fori o di strappi alle camere d'aria od alle coperture, il serrare od aprire una vite, l'assicurare il funzionamento del freno, ecc.

Nell'odierno sport l'automobile, il motociclo, il velocipede tengono il primo posto. Quest'ultimo però, per il suo tenue costo, è il più diffuso. E' inoltre meccanismo di più spiccata locomozione, e perciò adibito a molti servizi civili e militari.

La spontaneità dei suoi movimenti, il suo rapido correre, come spola che rade il suolo, lo rendono bello a chi l'osserva e dilettevole a chi l'adopra. Si hanno col velocipede molti dei piaceri e dei vantaggi del cavalcare senza averne i pericoli, nè le preoccupazioni, nè le cure, perchè si corre di più, non si dipende dai capricci di un animale, e, smontando, si può lasciare il cavallo all'acciaio dovunque senza il pensiero della patura, della striglia e del ricovero.

Adoperando il velocipede con attenzione e prudenza è agevolissimo il premunirsi da ogni male e tutto al più, se per casi imprevisi si cade, ciò avviene senza violenza e le cadute sono innocue. Acquisita la necessaria abilità, il ciclista può girare liberamente lo sguardo intorno a sé, perchè le gambe agiscono meccanicamente, ed il manubrio compie, sotto l'istinto ed il tatto della mano, il proprio ufficio. Vi sono provetti ciclisti che vanno persino senza manubrio e si servono delle mani per salutare, o fumare e financo per sorreggere e leggere giornali. Ciò veramente non è molto prudente; ma pure avviene da parte dei più esperti, e assai raramente si hanno inconvenienti. Del resto, a voler badare alle accidentali, bisognerebbe non usare zolfanelli per tema di incendio, non vaporiere per tema di disastri,

si ammetterà che avrebbe fatto assai miglior figura su di un velocipede, o sopra un triciclo!

Inoltre, se è vero quanto scrive il Tuttle, che non vi è soffio per quanto leggero, od onda anche lieve che si rompa sulla costa, i cui movimenti non percorrano l'universo; se, come disse lo Schiller, la fame e l'amore guidano il mondo; e

se le nostre idee soggiacciono alle esterne impressioni, da cui pure derivano, noi dobbiamo necessariamente dedurne che il velocipede — *magna pars* dello sport — eserciti funzione di amore, implichi buona volontà in azione, e valga, quale messaggero di altruismo, ad affratellare i popoli, eliminando le difficoltà ed i contrasti dello spazio e del tempo. Le iniziate gare mondiali ne offrono grande riprova.

Col. ANGELO TRAGNI.

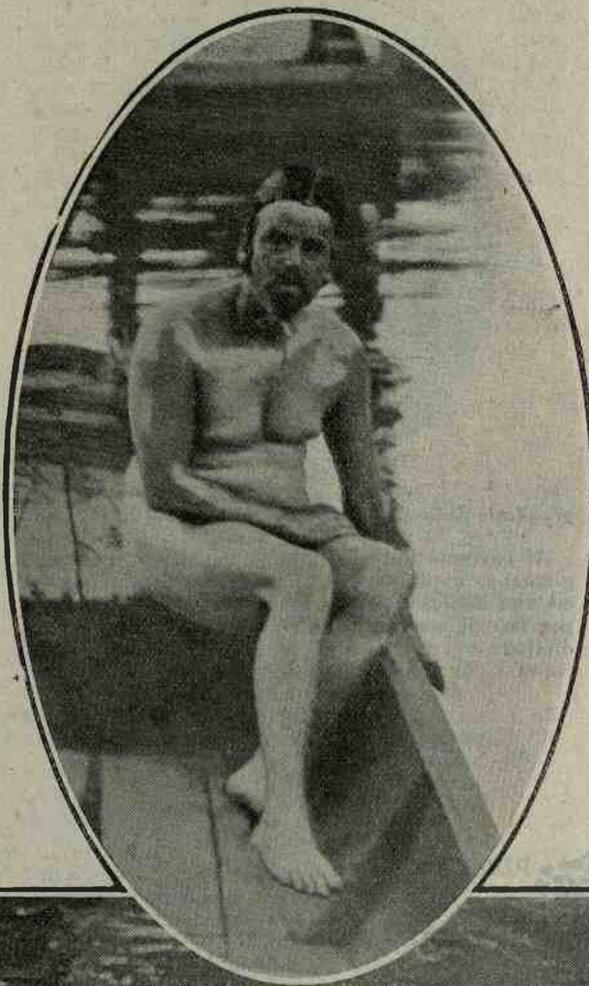
Nei prossimi numeri pubblicheremo interessanti articoli di Bergeret, Mario Morasso, Oreste Fasolo, Silvio Carpani, Raffaele Perrone e Corradini.

Le ultime gare di nuoto in Italia

Il giorno 20 settembre, tra un entusiasmo indescribibile, ha avuto luogo nel Tevere la prima traversata di Roma a nuoto, percorso cinque chilometri da porta Fluviale alla Capitaneria di Ripa Grande. A questa importantissima prova presero parte 19 campioni. Al traguardo d'arrivo, dopo una lotta accanita ed emozionante, giunsero: 1. Retacchi, in 40'; 2. Altieri, in 40'30", ambedue della *Rari Nantes* di Roma; 3. Amatore, della *Rari Nantes* di Milano; 4. Serventi; 5. Petret. Seguono in tempo massimo: Immelen, Brogani, Tofini, Palombini, Colonnelli e Cella. La temperatura dell'acqua segnava i 16 centigradi. La gara è stata favorita da un tempo splendido.

* Sul Po, nello specchio d'acqua prospiciente il *châlet* della Società Canottieri « Armida », di Torino, si svolsero le annunciate gare di nuoto ed esercizi di salvataggio, indette ed organizzate dalla locale sezione della Società Italiana di salvamento. Il forte vento osteggiò alquanto il buon andamento delle gare, alle quali parteciparono, fra altri, il campione del mondo di nuoto sul dorso, Franco Amatore, e il *recordman* della traversata dei tre laghi, Crosti Aristide. Ecco il dettaglio delle singole gare:

Prima gara, m. 250. — 1. Franco Amatore, della R. N. di Milano e della sezione torinese del *Natatorium*, in 8'45" 4/5; 2. Mariani Enrico, della « Nettuno » di Milano; 3. Amerio Carlo, della « Caprera » di Torino; 4. Togni Oreste, della R. N. di Milano e del *Natatorium* (Torino).



or finestre per tema di cadute, or rasoi per tema di delitti, ecc. Tutto sta ad essere vigili ed accorti! Certo è che col velocipede si compiono salutari esercizi muscolari, si rinforzano i polmoni, nei rapidi e corroboranti cambiamenti d'aria, si ricrea la mente, si ha sotto mano un pronto, economico e silenzioso mezzo di trasporto, si risparmiano fatiche, si eliminano lunghe attese, e l'uomo acquista forza, agilità e grazia. Quando si pensi che nel XVI secolo la regina Elisabetta d'Inghilterra, nelle pubbliche occasioni, cavalcava seduta in sella di roppa dietro al suo ciambellano (1)

Seconda gara, m. 500. — 1. Franco Amatore, in 5'41" 1/5; 2. Virgilio Raffaello, della « Caprera » di Torino; 3. Bechis Lorenzo, dell' « Armida »; 4. Amerio Carlo.

Terza gara - Concorso di salvataggio con barca. — 1.a classificata la coppia Dotto-Scalero, dell' « Armida », in 1'23" 4/5; 2.a Manfredi-Venco, della « Caprera », in 1'34" 1/5; 3.a Carta-segna-Römiger, della « Cerea », in 1'36" 2/5.

Quarta gara - Campionato Alto Po, metri 1500. — 1. Crosti Aristide, della Società Sportiva di Germignana in 20'5" 2/5; 2. Viriglio Raffaello; 3. Togni Oreste; 4. Fontanone F., di Torino.

* Nella gara Doppia traversata del Verbano, Arona-Angera-Arona (m. 2800), coppa challenge triennale, arrivarono: 1. De Pasquali P., m. 43; 2. Belloni Pio, m. 50,35; 3. Colomba G., m. 51,25; 4. Malgorani, m. 53,20.

(1) La prima vettura apparve in Inghilterra nel 1580.

I campioni di nuoto di resistenza. In alto Burgess; nel centro Holbein; in basso Miss Burnett.

F.L.A.G.

FABBRICA LIGURE DI AUTOMOBILI GENOVA

Tipi propri: Chassis 16, 40 e 70 HP

e Licenza esclusiva per l'Italia:

della Ditta John I. Thornycroft e C.o Ltd di Londra

Sede Genova: Piazza Corvetto, 2.

Stabilimento: SPEZIA.