

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Pedismo
Giochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazia
Nautico - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Da Numero { Italia Cent. 10 | Arrotrato Cent. 15
 { Estero " 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-26

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



I recenti trionfi dell'aeroplano.

1. Deutsch de la Meurthe e Archdeacon. — 2. Dopo la misurazione del percorso compiuto da Farman. — 3. Henry Farman. — 4. Un esperimento.

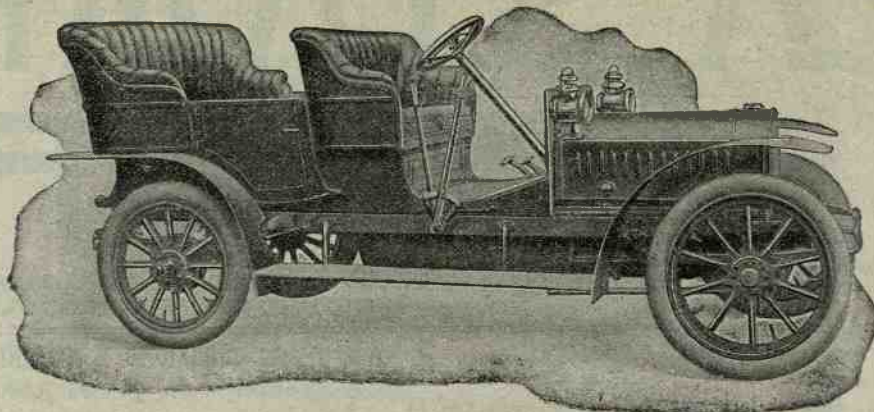
Visitate i nuovi Modelli 1908

DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

Società Anonima	Garages	E. Nagliati	—	Firenze
Id.	Id.	Alessio	—	Torino
Id.	Id.	Id.	—	Roma
Id.	Id.	Id.	—	Napoli
Ricordi Sessa e C.			—	Milano
Ditta Bottacin ved. Roversi			—	Padova
Garage Dario Valensin			—	Genova
Garage E. Gatti			—	Modena
Autogarage			—	Perugia
Auto-Stand Barone Stabile			—	Palermo



DE-DION BOUTON - 12-16 HP - 4 Cilindri 1908
Valvole comandate - Carburatore automatico
Chassis L. 9500

PNEUMATICI METZELER

per Automobili, Cicli e Motocicli.

Società per Azioni: **METZELER & C.** - Monaco di Baviera — Agenzia Italiana con Deposito: **E. Hirschgartner** - Torino
Corso Oporto, 36 — Telefono 30-22.

PICCIONI TEDESCHI

la migliore qualità per tiro fornisce a prezzi mitissimi

Julius Mohr jr. Ulm a. D. Germania

Fornitore delle Principali Società Italiane di Tiro al Piccione

Casa importantissima di Esportazione in Piccioni per Tiro

Motori extra leggeri per Aeronautica

PROGETTI - PREVENTIVI - COSTRUZIONI

di Apparecchi Aeronautici - Aereostati - Palloni frenati - Dirigibili
Aereoplani - Elicotteri - Ortoteri - Cervi volanti - Elici.

Ing. MILLER, BARBERIS, RUVA e CIGALA - Torino

OFFICINE: TORINO - Via Ormea, 76 — UFFICIO: Via Sant'Anselmo, 1.
Telefono 30-04.

Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI

SEDE IN GENOVA



Barche e Yachts a vela - Yachts a vapore
Yachts automobili - Lancia da salvataggio - Sdroplani
Canotti Automobili - Trasporti - Rimorchiatori fluviali.

GRAND PRIX all'Esposizione internazionale di Milano 1906.

Preventivi e Cataloghi a richiesta. ✉ Per telegrammi: SIAM - Genova.

"AUTOLOC"

Per la praticità, semplicità e sicurezza, è adottato dalle grandi Fabbriche francesi di Automobili.

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"AUTOLOC"

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Any-on	Lire	Long.	Large.	All. tel.	TIPO	NOME	Any-on	Lire	Long.	Large.	All. tel.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forti	23	25	115	65	102	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	196
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	196
2 K 2	Effenhe	20	24	154	65	127	2 F 5	Mercurio	58	36	118	150	176
2 U 2	Humber	12	19	65	65	159	2 F 4	Marte	46	32	117	120	174
2 M 5	M.Sacoché	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

Officine e Cantieri Napoletani

C. e T. T. PATTISON

(Granili) - **NAPOLI** - (Granili)

Costruzione di Canotti Automobili a benzina e petrolio
di qualunque forza e per qualsiasi scopo

GARAGE PER AUTOMOBILI

SOAL DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

FABBRICA ITALIANA
RECIPIENTI INESPLODIBILI
 SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI!!!



SEDE TORINO { AMMINISTRAZIONE: Via Sacchi, 26
 STABILIMENTO VIALE STUPINIGI



BSA

Quando vi passa dinanzi una bella, elegante bicicletta, fate attenzione alla sua marca di fabbrica?

No! e certamente fate male perchè vedreste in grandissimo numero, come marca di fabbrica, queste tre lettere:

B. S. A.

oppure i tre fucili come sopra disegnati. E questo fatto cosa vi dimostra? Vi dimostra che le biciclette

B. S. A.

sono le più apprezzate e adottate!

The Birmingham Small Arms Co. Ltd. - BIRMINGHAM

*Vendita presso tutti
 i migliori negozianti del genere.*



VELODROMO MILANESE

Nel Premio **Daca degli Abruzzi** - Dilettanti
 arriva **1° FERRARI**

Nel Match **Italo-Straniero** in entrambe le prove arriva **1° VERRI**
 (battendo: Gardellin, Doerflinger, Heller)

sempre su Biciclette

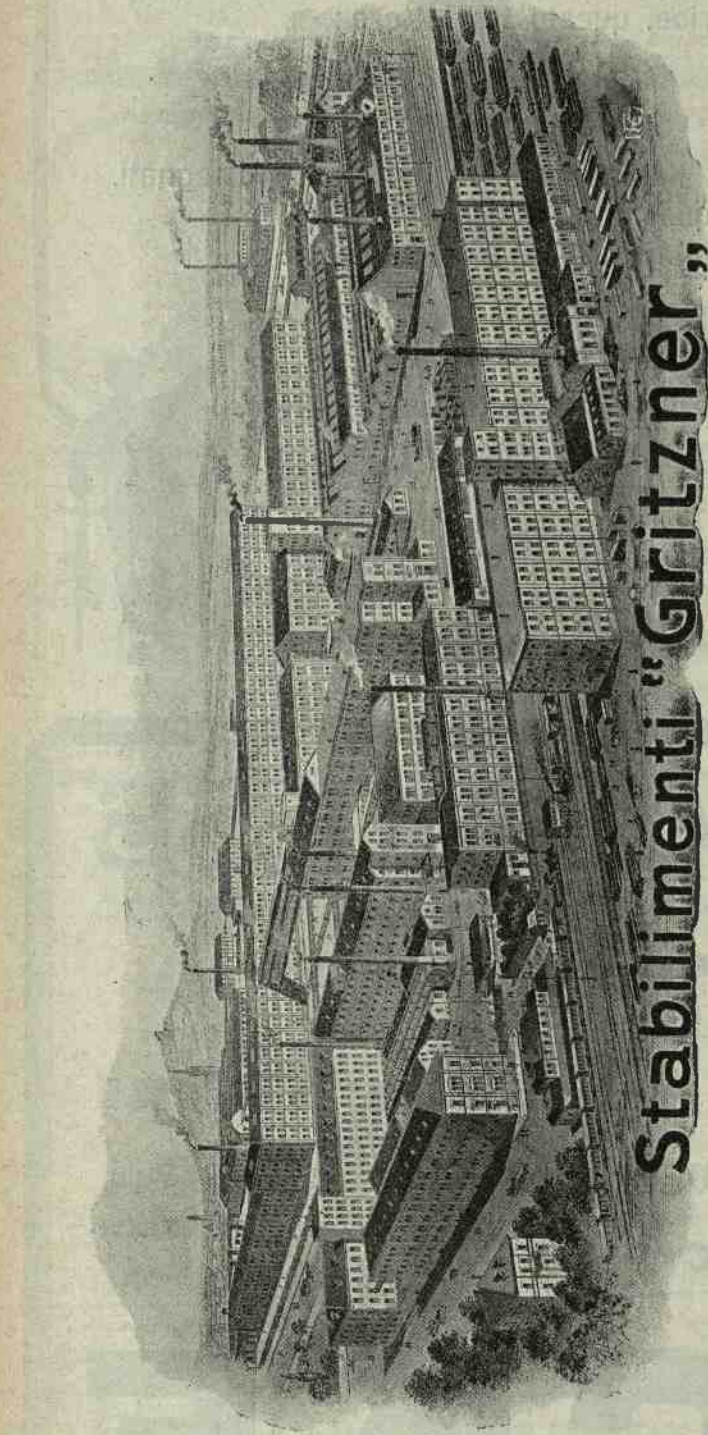
GÖRRICKE

Agenti Generali per l'Italia:

Ditta ALTEBAUGE & HARDY - Milano - Via Nino Bixio, 17.

Succursale di Torino: Sig. J. B. RICCO - Via Petrarca, 7.

Depositi presso: **Erminio Venturelli - Corso San Maurizio - TORINO**
 " " **Aimé e C. - Via Saluzzo**



Stabilimenti "Gritzner"

BICICLETTE E MACCHINE PER CUCIRE

3500 OPERAI

90.000 METRI QUADRATI di AREA

1600 CAVALLI-VAPORE



PRODUZIONE ANNUA

30.000 VELOCIPIEDI

150.000 MACCHINE per CUCIRE

"GRITZNER" è la migliore Bicicletta.

La migliore Macchina per Cucire è la **"GRITZNER"**

 *In vendita presso i più importanti Rivenditori di tutta Italia.* 

Chiedere Cataloghi gratis all'Agente Generale:

Eco FLAIG - Via Moscovia, 15 - **MILANO**

L'importanza della Susa-Moncenisio

riconosciuta dalla stampa estera

Come a Torino, così a Milano ed a Genova, dove ho avuta l'occasione di trovarmi i giorni scorsi, vivissima è l'aspettativa per la nostra Susa-Moncenisio.

Troppe simpatie aveva sollevate questa Corsa in salita fin dal primo anno della sua istituzione perchè un fremito di entusiasmo e di soddisfazione non scotesse appassionati ed interessati alla iniziativa del nostro giornale, alla notizia della grande riunione motoristica del 14 giugno.

Unanime è l'appoggio dei centri industriali e delle personalità sportive le più elette.

Di giorno in giorno tutti i magni organi del giornalismo sportivo e politico, italiano ed estero, vanno occupandosi del grande avvenimento indetto pel 14 giugno dalla *Stampa Sportiva*.

Oggi è la volta del mondiale quotidiano inglese il *Daily Mail*, che usa molto lusinghiere espressioni per la riunione automobilistica di Susa, esaltandone l'importanza pel mercato internazionale di vetturette e riassumendo i capisaldi del regolamento, molto bene studiato nei suoi minimi dettagli.

L'Auto, il potente confratello parigino, da una settimana va ogni giorno pubblicando delle mezze colonne sulla corsa vetturette Susa-Moncenisio, dopo aver incaricato un redattore speciale per assicurare un buon lotto di concorrenti francesi alla classica corsa.

Non per nulla pubblica nelle testate: « Corsa Susa-Moncenisio, organizzata dalla *Stampa Sportiva*, col concorso dell'Auto ». Indiscutibilmente l'Auto si è presa a cuore l'importante iniziativa torinese.

Ma se in Francia ferve il lavoro di propaganda, da noi non si sta con le mani alla cintola. I più influenti membri del Comitato sono in continuo contatto con le più spiccate personalità dello sport automobilistico italiano, ed hanno già visitato le prime case specialiste nazionali nella fabbricazione di vetturette automobili. *Padus, Peugeot, Florentia, Marengo* accordano fin d'ora buone speranze per la difesa dei colori italiani.

Pertanto in elegante veste tipografica, ornato da alcune interessanti fotografie del Cenisio, i cui clichés vennero gentilmente messi a nostra disposizione dal *Touring Club Italiano*, è uscito il programma della riunione del 14 giugno con la pubblicazione completa dei tre regolamenti che reggeranno rispettivamente la corsa vetturette, la corsa motociclistica e la corsa ciclistica, organizzata dalla Società « La Torino » pel secondo anno.

Riguardo alla corsa vetturette, dotata di tre mila lire in denaro, della *Coppa Susa e Città di Torino*, diremo che i due ultimi ricchissimi premi pervenuti, e cioè la *Coppa Ravà-Sforzi* di Mantova e la *Targa Leonino da Zara*, verranno a giorni destinati, avendo i due munifici donatori lasciata ampia libertà alla *Stampa Sportiva* di disporre di questi premi come meglio si riterrà opportuno.

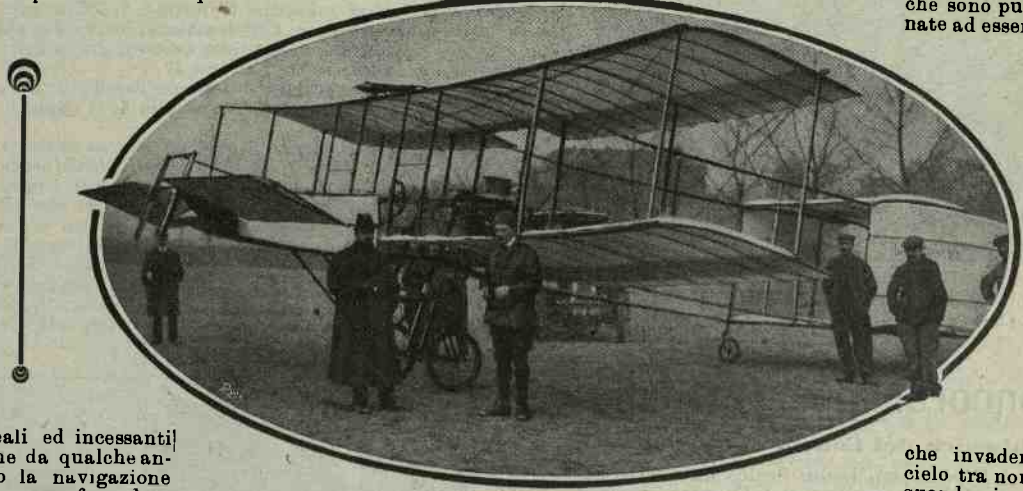
La corsa automobilistica Susa-Moncenisio, dotata di

circa diecimila lire di premi ed organizzata su uno dei più pittoreschi percorsi d'Europa, non potrà quindi che sortire un esito grandioso e completo.

L'Aeroplano Delagrangé in Italia

Un'immagine rettorica, che sotto tutti i punti va diventando molto appropriata per l'aviazione, è il paragonare i progressi a dei veri passi da gigante.

Ogni momento una nuova notizia viene a sconvolgere le idee colla novità di qualche risultato inaspettato, che il giorno prima sarebbe creduto un sogno, e che entra bruscamente a far parte delle conquiste



Delagrangé rivale di Farman.

reali ed incessanti che da qualche anno la navigazione aerea va facendo.

E ad ogni nuova conquista vien sempre voglia di alzare una barriera e dire: Per ora basta, quanto la tecnica e la meccanica d'oggi permettono di ottenere si è ormai ottenuto, è inutile sforzarsi per andare più oltre, l'estremo limite si è raggiunto, non si potrà per molto far un passo di più.

Ma ecco che sopravvengono nuovi perfezionamenti, e nuovi risultati sempre più meravigliosi si accumulano ai precedenti, ed il progresso continuo convince anche i più ritrosi che è ormai ozioso porre dei limiti all'ardire e alla tenacia degli inventori.

Enrico Farman non ha ancora cessato di godere del suo quarto d'ora di gloria per la sua splendida vittoria del 18 gennaio, che il suo collega ed amico Leone Delagrangé già lo sorpassa e gli conquista il record di distanza percorsa in aeroplano che egli aveva ottenuto, percorrendo circa una distanza più che doppia, nello stesso campo di prova di Issy-les-Moulineaux.

Questa performance venne conseguita dal Delagrangé l'11 aprile scorso, percorrendo 8925 m. in 6 m. 80", colla velocità quindi di 86 km. all'ora, ad un'altezza media da 3 a 6 m. dal suolo.

A controllare l'esperienza era presente una Commissione dell'Aero-Club di Francia, di cui facevano parte i signori Paolo Tissandier, Victor Tatin, Francesco Peyrey ed il signor Alberto Triaca.

Il risultato ottenuto è certamente importante, perchè prova sempre di più che ormai la strada per volare è trovata e che non resta che perfezionare il motore per renderlo atto a funzionare per maggior tempo, perchè si possa credere realmente creata la macchina volante.

Quantunque da queste esperienze poco si possa dedurre di quello che sarà tale macchina in avvenire, tante sono le modificazioni proposte e che già si stanno sperimentando, tuttavia l'impressione che ne riportarono tutti coloro che ebbero la fortuna di assistere a queste esperienze di volo, è stata grandissima e profonda.

E' indubitabile che fra tutte le conquiste dell'uomo quella dell'aria ha più del meraviglioso, poichè oltrepassa i limiti della sensazione materiale della potenza meccanica, per invadere il campo del fantastico, come almeno appare ai nostri sensi quando prenda appoggio sull'aria.

I nuovi records che conquistano gli aviatori saranno quelli di altezza, ed a questo scopo già si sono immaginati gli ostacoli che dovranno servire per loro esercizi, ma senza che essi si slancino a quote elevate, sarà sempre uno spettacolo grandioso il loro volo, anche quando abbia luogo come ora avviene, a non più di 5 oppure 6 m. da terra.

Prossimamente il Delagrangé, invitato da un apposito Comitato costituitosi tra di noi, verrà ad ese-

guire delle esperienze anche in Italia a Roma, a Milano ed a Torino, a concorrere ad un premio di 40.000 lire stabilito per l'aviazione. Queste esperienze non mancheranno di destare grande entusiasmo per la loro novità, e serviranno a diffondere sempre maggiormente la cognizione dell'aeronautica nel nostro pubblico, dove, esclusi i pochi che si sono dedicati in modo particolare a questa scienza, la grande maggioranza è ancora ignara di queste macchine per volare, che sono pure destinate ad essere quelle



che invaderanno il cielo tra non molto, quando si sarà completamente affermata la conquista dell'aria.

Speriamo ancora che queste esperienze segnino il principio di un'era nuova per l'Italia, in quanto possa da esse iniziarsi un movimento serio per lo studio e la costruzione di questi apparecchi, creando così una industria nuova che venga a mettersi a fianco di quella già tanto gloriosa dell'automobile. M.

La riapertura della "season", ippica a Torino

E' oggi che l'elegante e vastissimo Ippodromo di Mirafiori riaprirà i suoi battenti alla folla varia, elegante, numerosa, che in questo grado apprezzando gli sforzi dell'attivitissima Società Torinese per le Corse dei Cavalli, conviene ad ogni riunione primaverile ogni anno a quest'epoca allestita nell'Ippodromo della nostra città.

Quest'anno il numero delle riunioni s'è ridotto, o meglio, è ritornato a cinque.

L'esperimento delle dieci giornate dell'anno scorso pare non abbia sortito il felice esito sperato, onde si ritornò all'antico.

Però le L. 100.000 esposte nei premi delle cinque giornate attestano la unanimemente riconosciuta importanza della stagione ippica torinese, nota ed apprezzata per il *Gran Premio Principe Amedeo* che ormai l'ha caratterizzata.

Ad oggi quindi la prima giornata: oggi quelle interminabili file di traballanti carrozzoni tramviari ripiglieranno l'ombreggiato viale di Stupinigi per riversare a Mirafiori la folla dei nostri eleganti, degli appassionati alle corse dei cavalli che mai deserta, troppo ed a lungo sospirandone le date, le riunioni ippiche torinesi. reporter.

Nel mondo commerciale sportivo

. L'amico Scipione Balbiani, agente della fabbrica *Wolber*, per l'Italia, ci ha assicurati che ha recentemente presentato gli esperimenti che in Francia si son fatti dalla sua Casa di un nuovo pneumatico per automobili e ne rimase tanto soddisfatto, che quanto prima egli lancerà questa novità sul mercato italiano.

Oi disse che trattasi di un pneumatico a doppia sospensione, che offrirebbe a sezione uguale, elasticità superiore e maggior stabilità alla vettura, sarebbe più veloce e resistente a qualunque riscaldamento in dipendenza della velocità della vettura, di facilissimo montaggio e rimontaggio, e di una durata doppia di quella ottenuta da pneumatici attualmente ritenuti i migliori.

Non ci volle dire di più, ma la serietà della persona ci fa credere che siamo alla vigilia di qualche cosa di affatto nuovo nel commercio dei pneumatici. Ne ripareremo appena ci sarà possibile.

. A Roma si è tenuta l'assemblea generale della fabbrica d'automobili *Fides*.

Il Consiglio d'amministrazione presentò il bilancio del 1907, che chiude con una perdita di L. 498.216,04 incluso in questa cifra un forte deprezzamento di L. 56.297,88 sul capitolo « macchine e merci in magazzino » e di L. 240.000 sugli automobili in costruzione. Prese in esame le condizioni dell'industria il Consiglio propose di dedicare gran parte dell'attività sociale all'automobile per servizi pubblici e industriali, ciò che fu approvato.



La Commissione dell'Aero Club Francese che ha controllato l'ultimo esperimento di Delagrangé.

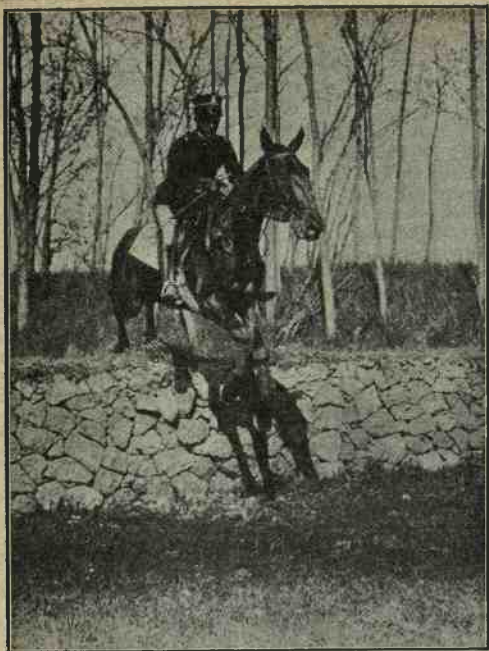
AUSTRO - AMERICAN - TYRE

PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia

LEIDHEUSER & C.

TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



Il ten. Negrone Prati Morosini, uno dei vincitori del Concorso Ippico di Firenze.
(Fot. Sbisà - Firenze).

I Concorsi Ippici in Italia

La chiusura del Concorso di Roma.

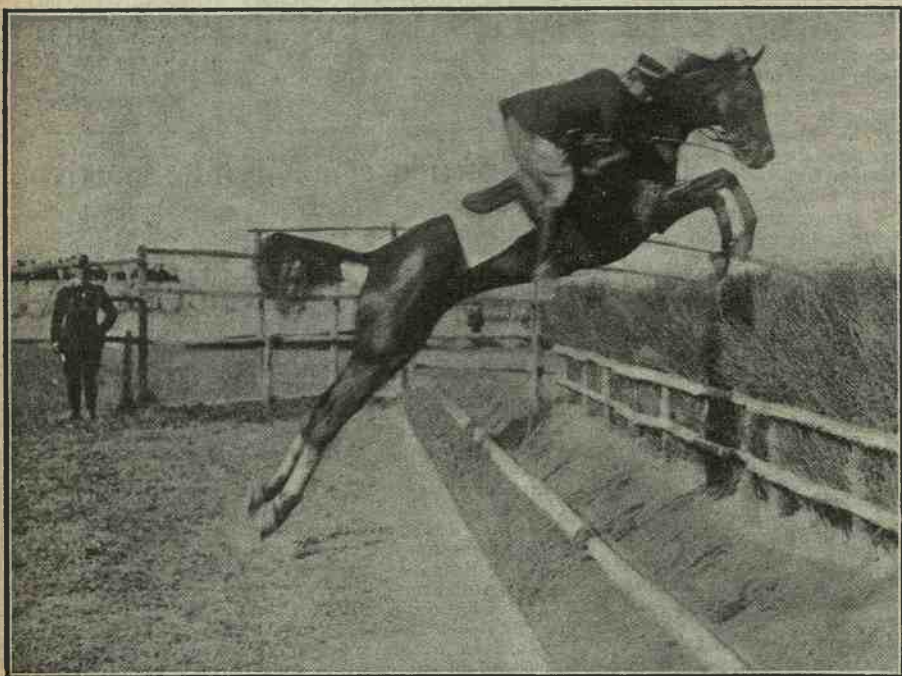
Al Grand Hôtel il principe di Scalo ha offerto un pranzo agli ufficiali vincitori del Concorso ippico. E' tra i presenti, oltre il principe di Scalo, il Duca d'Aosta, il Conte di Torino, i ministri Casana e Tittoni, l'ambasciatore di Francia, Barrère, l'ambasciatore di Russia, Muravieff, l'ambasciatore d'Austria, Lutzow, il ministro del Portogallo, i generali Brusati, Fica di Cossato, Berta, Bruchi e Salatta, il colonnello Erbert, il colonnello Gassbath, il marchese Calabrin, il principe Di Peano, e tutti gli ufficiali stranieri che hanno partecipato al Concorso ippico, numerosi ufficiali italiani e varie signore, fra cui la moglie del ministro Tittoni.

Il principe di Scalo ha mandato un saluto al Re ed al Duca d'Aosta, presente, agli Imperatori d'Austria e di Germania e al presidente della Repubblica Francese, che hanno voluto inviare dei doni, ed a tutti gli ufficiali che hanno partecipato al Concorso ippico.

Ha risposto il Duca d'Aosta, che ha ringraziato, anche a nome del Conte di Torino, per le frasi gentili rivolte dal principe di Scalo, e si è rammaricato che mancassero alla festa i due ufficiali caduti durante le gare, ed ha fatto voti per il loro pronto stabilimento.

Ed ora i nostri cavalieri si preparano a passare pure essi le Alpi, per misurarsi in casa altrui.

Per invito ricevuto dal Governo inglese di far intervenire i nostri ufficiali di cavalleria al Concorso ippico internazionale di Londra, e, dietro accordi presi tra il Ministero degli esteri, quello della guerra e l'Ispettorato generale di cavalleria, è stato deciso di inviare otto dei migliori nostri ufficiali, a spese del Governo, a rappresentarvi la nostra cavalleria.



Il tenente Acerbo, istruttore della Scuola di cavalleria, con « Kruger » al salto del siepe con fosso.
(Fot. Collari - Roma).

Essi saranno accompagnati dal maggiore Pandolfi, direttore della scuola di Tor di Quinto. Tra gli otto scelti si sa di sicuro che vi si recheranno i tenenti Bolla, Starita ed Acerbo, istruttori della scuola di Tor di Quinto, il tenente Fenoglio, vincitore del campionato del cavallo d'arme, il tenente Bianchetti ed altri da destinarsi.

Il Concorso ippico principierà il 28 giugno durante le feste per le Olimpiadi.

Il Concorso di Firenze.

Terminato il Concorso di Roma, si è subito svolto quello di Firenze.

Prima giornata.

Nella Prima Categoria (cavalli da caccia di ogni razza, siepe e fosso con macerie, palizzata, staccionata, passaggio di strada tra fossi con staccionate, riviera, gabbia di siepi, fence, barriera, riviera, tutti ostacoli semi-fissi, distanza del percorso metri 1500 circa, con tempo massimo di minuti 4; gara sulla barriera a partire da m. 1,20 di altezza, acqua toccata od ostacolo atterrato costituisce errore); gli iscritti sommano a 42, ma se ne ritirano 17.

Vince il primo premio il tenente Tappi; 2. il tenente Negrone; 3. il tenente Antonelli; 4. il capitano Sarchetti.

Nella Seconda Categoria, Società Fiorentina di Paper-

Hunts (per cavalli e cavalieri che abbiano seguito almeno tre caccie nella stagione, ostacoli, siepe, staccio-



Il ten. Caracciolo di Castagneta, vincitore del grande Steeple Chase di Roma.
(Fot. C. Abeniacar - Roma).



Durante il grande Steeple Chase di Roma. — Avanti: il ten. Caracciolo. Dietro: il capitano belga Hankswert.
(Fot. Collari - Roma).

nata, tronco, cancello da aprirsi e chiudersi, gabbia di siepi, barriera, con distanza di metri 1800 circa e tempo massimo di minuti 3, gara sulla barriera a partire da metri 1,20, ostacolo atterrato costituisce errore), si ritirano tre cavalli.

Nella prova sulla barriera rimangono vincitori: del primo premio T. Uman, del capitano Bulgarini; 2. Bélé, del tenente Paterno del Cugno; 3. Ebano, del sottotenente Scarampi.

Nella Terza Categoria di salto in elevazione (per cavalli di ogni razza e paese, montati da gentlemen, con ostacolo e barriera di metri 1,20, da alzarsi di 10 in 10 centimetri fino a metri 1,70, e di 5 in 5 centimetri successivamente, ostacolo atterrato costituisce errore), dopo una serie di salti brillantissimi, vince il primo premio il tenente Antonelli col cavallo Casternone, superando una barriera alta metri 1,80; 2. il tenente Negrone col cavallo Jupiter; 3. il tenente Tappi col cavallo Dav-Dai.

Seconda giornata.

Alla Prima Categoria Milano per ufficiali in servizio effettivo, con ostacoli, prescrizioni del regolamento ministeriale sulle corse e concorsi ippici, sono iscritti 27 ufficiali. Ne concorrono 10. Vincono i quattro primi premi gli ufficiali: 1. Lacava, tenente del reggimento cavalleria Padova; 2. il tenente

Capece del reggimento cavalleria Umberto; 3. il tenente De Santis del reggimento cavalleria Lucca; 4. il tenente Barbarisi, del reggim. cavalleria Padova.

Alla Seconda Categoria, salti in estensione per cavalli di ogni razza e paese montati da gentlemen, ostacolo la riviera di metri 450 da allungarsi di centimetri 50 per volta, si hanno 17 iscritti. Se ne ritirano 7. Vince il primo premio il tenente Negrone, che salta una riviera di metri 7,50; 2. il tenente Torrigiani; 3. il sotto-tenente Scarampi.

Nell'ultima gara di elevazione prendono parte i vincitori delle categorie prima e terza della prima giornata, e prima e seconda della seconda giornata. Vince il primo premio il tenente Tappi, che salta metri 1,79; 2. il tenente Capece; 3. il sotto-tenente Negrone.

Gioco del calcio

Il Campionato Federale I Categoria vinto dal F. C. Juventus.

Domenica scorsa, 10 maggio, nella nostra città, sul campo del F. C. Juventus, s'incontrarono per la finale del Campionato Federale l'Andrea Doria di Genova e la popolare Juventus di Torino.

Il gioco svolto fu molto vivace, malgrado la giornata calda. Le generali previsioni si avverarono con la vittoria del F. C. Juventus, che per merito di Borel e Goccione segnò tre goals nella prima ripresa ed altri due nella seconda, nuovamente per merito del forte Borel, contro uno dei genovesi, dovuto ad una delle frequenti e fatali incisioni della difesa juventina.

In tal modo l'Juventus F. C. si è assicurato il titolo

di Campione Federale vincendo... il poma della discordia, e cioè la splendida Coppa Spensley, che fu già in suo possesso nel 1905.

Questa vittoria viene degnamente a coronare il decimo anno di vita della popolare Società del calcio torinese che, a quanto ci consta, verso la fine del mese festeggerà appunto il suo decimo anniversario di vita gloriosa e prosperosa.

Congratulazioni all'anziano Foot ball Club Juventus, ed auguri di nuove prossime affermazioni.

Campionato italiano II Categoria.

Questo Campionato, che della presente disgraziata stagione fu quello che riuscì il più interessante per il buon lotto di numerosi concorrenti radunati, terminerà oggi nella nostra città, avendo le due squadre rimaste in finale, l'Ausonia F. C. di Milano ed il Piemonte F. C. di Torino, chiusa la giornata di domenica scorsa a Milano con un match pari.

Era la seconda volta che le due squadre, rappresentanti rispettivamente il Piemonte e la Lombardia, si trovavano di fronte, e per la seconda volta rimasero pari: 1-1.

Il Piemonte contro l'Andrea Doria vinse la prima volta con 6-0 a Genova, mentre l'Ausonia aveva vinto a Genova con 1-0.

A Milano l'Ausonia trionfò con 3-1 dell'Andrea Doria, mentre questa Società a Torino non si presentò, avendo dichiarato forfait.

Dunque il Piemonte trovandosi con 9 punti di classifica, e l'Ausonia con 6, il match finale di diritto verrà giocato a Torino.

Riguardo all'ultimo incontro diremo in breve le nostre impressioni personali. Il match, arbitrato egre-



NON AVEVA
IL VERO FANALE
"AQUILAS."
CHE PORTA IMPRESSA
QUESTA MARCA LEGAL
MENTE DEPOSITATA
E LA PAROLA "AQUILAS"
FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

Eadie



LA MIGLIOR BICICLETTA DEL MONDO

ELEGANTE - FORTE - LEGGERA

Prima di decidervi nei vostri acquisti esigete dai vostri fornitori di vedere il nuovo modello EADIE.
IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI NEGOZianti



giamente e con lodevole severità dal Meazza della U. S. M., venne disputato sotto un sole torrido ed alla presenza di un pubblico scarso, ma simpaticamente imparziale, all'Acquabilla, fuori Porta Monforte. L'Ausonia, che fece signorilmente gli onori e con molta cordialità accompagnò gli ospiti sul campo, si era assicurati alcuni dei migliori elementi del Milan (cricket), pure suoi soci, e cioè il Trerè Attilio, Lana e Bertolone.

Nella prima ripresa i rossi e neri milanesi dominarono gli avversari, marcando col Trerè, in seguito ad una veloce scappata, un goal nel primo quarto d'ora.

Nella seconda ripresa tennero quasi sempre l'attacco le casacche celesti torinesi, che si ebbero le generali simpatie pel giuoco corretto ed elegante dei suoi giovani giuocatori. La prima riga torinese non esplicò però il giuoco calmo e preciso suo abituale: fu verso la fine della ripresa che riuscì con una ardita discesa del suo centro seconda riga Simonazzi E., a paraggiare la partita con un bel goal segnato da mezz'ala destra.

In complesso un match molto interessante, guastato però da un soverchio vociare di alcuni giuocatori milanesi, specie del vivacissimo Trerè A., che venne ripetutamente ripreso dall'arbitro.

Le due squadre erano così composte:

F. C. Ausonia: Querci, Ferrini, Zizi, Scarioni, Rizzi, Crivelli, Bertolone, Bontadini, A. Trerè, Lana, Scozzuzzi. Bene il Zizi, Rizzi e Lana.

emozionante e disputatissimo incontro col Foot-Ball Club Venezia, nuovamente si affermava sui veneziani con 2 goals a 1, aggiudicandosi per il terzo anno il titolo di Campione Veneto fra le prime squadre.

Il Campionato di seconde squadre al quale si erano presentate l'Hellas di Verona, l'Olimpia e l'Associazione del Calcio di Vicenza, e la Fulg di Padova, terminò con la vittoria dell'Olimpia trovata in finale con l'Hellas, la quale dopo due ore di giuoco si ritirò, dando match vinto agli avversari.

(S. H.).

** A Napoli domenica 8 maggio ebbe luogo al Campo di Bagnoli la finale del Campionato Regionale di III Categoria fra il Naples foot-ball Club e la Società Sportiva Napoli. La partita si chiuse ad uno pari.

** A Venezia il 28 corrente maggio si disputò un ciclo di gare del calcio, libere alle squadre del Veneto, Emilia, Trentino, Istria.

Due ricchi premi (un bozzetto in bronzo ed una targa d'argento) e medaglie di argento e bronzo individuali verranno assegnate alle due squadre rimaste in finale.

Le iscrizioni a queste gare bandite dal fiorenti Foot ball Club Venezia si chiudono il giorno 20 corrente.

** A Savona domenica scorsa si svolse una gara di foot-ball tra la terza squadra della Società Ginnastica Andrea Doria e la prima della Fratellanza Ginnastica di Savona.

Il pubblico immenso che assisteva a questa gara applaudì calorosamente la squadra genovese, che superamente vinse con tre goals a zero. E' merito speciale della prima fila, che giocò in modo straordinario «flettendo» sempre degli splendidi passaggi e attaccando la porta avversaria con precisione rara da far invidia a una prima squadra. Benissimo la difesa che, a vero dire, mai s'impegnò a fondo. Della squadra savonese giocò in modo davvero ammirevole il portiere Tarò, e a lui deve la squadra se la sconfitta non fu più disastrosa. Assai bene i terzini, manca invece di decisione la seconda fila e qualche componente la linea di attacco. Giudice di campo imparzialissimo il signor S. Carrasino.

La squadra savonese era così composta: Tarò, Piroto, Venè, Casola, Patrone Vivaldi, Grossi, Curletto, Scotti, Scotti Bocco. (Emmece).

** A Roma le gare di foot ball tra le squadre delle scuole secondarie sortirono un esito magnifico, molto bene organizzate dalla Società Pedestre Lazio.

cietà Pedestre Lazio.

Erano rimaste in finale la squadra del Collegio Nazzareno e del R. Liceo Quirino Visconti.

Dopo un disputatissimo match a bianco e viola del Collegio Nazzareno sortirono vincitori con un goal segnato da Spadari.

Molto applaudito il giuoco del signor Eraldo Pastore. Arbitro fu il signor S. Ancarani della Lazio.

Ecco i nomi dei componenti le due squadre di cui pubblichiamo fotografia:

Collegio Nazzareno (bianco e viola) vincitrice:

Colitti (capitano), Spadari, Mascagni, Scotti, Finocchi Gino, Savini, Pastore Eraldo, Negri, Finocchi Guido, Ceribelli, Notari.

R. Liceo E. Quirino Visconti (bianco e rosso). — Seconda classificata:



Ouli, il noto e famoso capitano dell'«Andrea Doria» di Genova.

Marrojeni (capitano), Grassi, Paleari, Pagani, Pedoni, Tableau, Miraglia, Muffone Bompiani, Bocca, Sbordoni.

Alla squadra così del nobile Collegio Nazzareno, che in Roma è il primo che vince una gara di foot ball, rimane assegnata per il 1908 la Coppa d'Onore del Comune di Roma.

** Giovedì, 30 aprile, nel bel campo del Moto-velodromo ha avuto luogo un match amichevole di foot ball tra la prima squadra dell'Istituto Internazionale e la squadra junior del F. C. Torino. Dopo una partita accanita, malgrado la forte difesa dell'Istituto torinese, che promette di diventare presto assai forte, il Foot-ball-Club Torino vince con tre goal a zero.

L'equipe vincitrice era così composta: Maurizio, Berra, Aluffi, Zanotti, Enrie (capitano), Manassardi, Delleani, Laugeri, Brunetti, Marchisio, Marzanasco.

CORRISPONDENZA

Perugia. — B. B. Volontieri pubblicheremo se la fotografia fossero belle. Quelle inviate non si prestano per la riproduzione.

Palermo. — D. Masi. Grazie della fotografia, che pubblichiamo.

Biella. — Velox. Vi avvisiamo che solo giovedì sera, 7 maggio, abbiamo ricevuto l'esito delle gare del 3 maggio.

Genova. — Bolletti. Abbiamo pubblicato l'articolo dell'avv. Nicola perché egli è certo uno dei più competenti in materia. Il suo scritto da spassionato ci è parso improntato alla verità.

Padova. — Col. Tragni. Ricevuto il Dominio aereo in guerra. Grazie. Saluti. V. G.

Modena. — Matteucci. La fotografia invistaci è irripetibile in club.

Polazzolo Sul'Olivo. — Italo Marzoli. Grazie. Ad un prossimo numero.

Messina. — A. Mendrini. Volontieri pubblichiamo, ma ci necessita una fotografia più chiara.

L'Abbonamento alla Stampa Sportiva costa L. 5 all'anno.



«Ausonia F. C.» prima squadra (Marrojeni, Grassi, Paleari, Spadari, Ceribelli, Savini, Finocchi Gino, Pastore, Finocchi Guido, Negri, Notari), vincitrice della Coppa del Municipio e del Campionato romano studenti.

F. C. Piemonte: Brusca, Capello, T. Peruzzi, B. Berardo, Simonazzi, Viale, F. Berardo, Gavinelli, Faroppa, S. Peruzzi, Valobra, Bene Capello, T. Peruzzi e Simonazzi.

Notizie a fascio.

** Campionato Piemontese di III Categoria. — Il F. C. Piemonte 11 dopo aver vinto il F. C. Juventus III di Torino, la Pulvis et Sol 1 di Chieri, si misurò per la finale domenica scorsa 10 con la Pro Vercelli II.

Veramente questo match finale avrebbe dovuto disputarsi nella nostra città, ma per accondiscendenza del F. C. Piemonte che al presente si trovava sprovisto di campo, venne disputato a Vercelli. Qui le bianche camicie si trovarono molto a bell'agio, le casacche celesti torinesi sprovviste del loro migliore half-back soccombettero nell'ultima mezz'ora della partita con due goals a zero.

Anche il Campionato di III Categoria è così questo anno esultato a Vercelli.

** Campionato Veneto di III Categoria. — Da tre anni viene disputato questo campionato veneto; nel 1906 se lo assicurò Vicenza, nel 1907 pure riuscì vincitrice l'Associazione del Calcio Vicentina, sull'unica avversaria, la squadra di Padova.

Quest'anno tre città si contendevano il primato: Venezia, molto agguerrita di giuocatori bene allenati, Padova e Vicenza forti del loro passato glorioso.

L'Associazione del Calcio Vicentina, dopo un ultimo



La prima squadra dell'«Andrea Doria» di Genova. (Fot. Bottino - Genova).

La prima squadra del «Genoa Cricket».

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:

I VELOCIPEDI
ATALA

LA RIVELAZIONE DEL 1908

Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

BIANCHI

BICICLETTE
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA
e la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO



La 1ª squadra dell'Associazione del Calcio Vicentina, vincitrice del Campionato Veneto.

Il Gran Premio del Commercio

E' da molti, da parecchi anni che l'allevamento italiano del puro sangue attende un indice di sicuro miglioramento; e tutte le volte ogni speranza ebbe una disillusione amara, scoraggiante. Finalmente si credeva giunto il termine di porre un fine alle quereimonie intorno alla decadenza e alla cattiva qualità della nostra produzione ippica; un cavallo era apparso come promessa di un'eccezione stupefacente appunto perché inaspettata.

E noi ci siamo aggrappati ad esso, riconoscendone le virtù ed esaltandone i mezzi, sperando di aver ritrovato in *Demetrio* un risorto Sansonetto, un uguale del miglior cavallo uscito dagli allevamenti italiani.

Invece Sansonetto rimane ancora l'astro isolato, che ricorre come pietra di confronto inalterabile e indistruttibile, senza successori e senza compagni.

Demetrio non è più l'imbattuto puledro che sapeva vincere in un *canter* i grandi premi, regolando l'andatura, sostenendo qualunque attacco e distaccando gli avversari quando e di quanto voleva il suo cavaliere; oggi in vincitori dei più importanti « *Criterium* » a due anni, il trionfatore del « *Parioli* », del « *Derby* », dell'« *Omnium* », è il vinto del « *Gran Premio del Commercio* », il caduto senza scusa e senza attenuanti, giacché mai corsa fu più regolare per un favorito, mai scuderia ebbe così piena fiducia nel proprio rappresentante prima di una grande prova come l'*entourage* della casacca rossa e verde nel figlio di Clairon e di Miss Snap.

Assunto il comando del plotone, *Demetrio* condusse ad andatura moderata nei primi ottocento metri, accelerando in seguito fino a sostenere un treno fortissimo quando *Brimo* cercò di toglierli il comando della corsa; a 2000 metri il *derby-winner* era finito e retrocedeva irrimediabilmente come cavallo che abbia dato tutto ciò che il suo organismo poteva offrire di energie e di potenzialità: anche il fantino abbassava le mani e il gran favorito, il cavallo che aveva obbligato i *book-makers* a escludere il suo nome dalle scommesse per poter far giuoco, arrivava terz'ultimo. Non urti, non zoppe, non i soliti incidenti di gara

vennero a falsare la corsa di *Demetrio*; questi fu battuto sul proprio merito, o, per essere più esatti, ha corso male.

E qui ritorna in campo la questione della resistenza; l'esito convaliderebbe sotto ogni rapporto l'opinione espressa da molti che *Demetrio*, quale figlio di Clairon, non può possedere una resistenza necessaria a condurre vittoriosamente in porto una corsa severa.

Ma facciamo notare che domenica scorsa il *crack* del Principe Doria era battuto molto prima di arrivare a quella distanza da lui percorsa senza fatica in precedenza; a 2000 metri esso cedeva completamente finito, mentre nel « *Derby* » e nell'« *Omnium* » a questa distanza egli staccava nuovamente gli altri cavalli per arrivare alla fine dei 2400 metri vincendo in un *canter*.

La ragione della disfatta va ricercata anche in questa occasione in una causa già da noi più volte citata: la distanza intercorrente fra le grandi prove italiane. E' troppo lungo il lasso di tempo che separa il « *Gran Premio dei Parioli* » dalle massime prove della Società Lombarda per pretendere che un *crack* nazionale abbia a mantenere inalterata la sua forma per due e tre mesi; occorrerebbe trovarci di fronte a un soggetto di tempra eccezionale per registrare un simile *exploit*, e di Sansonetto fino ad oggi l'Italia ne ha posseduto uno solo.

Demetrio è soggiaciuto al destino comune: prodotto nazionale egli venne preparato per le prove massime figuranti all'inizio della stagione, prove aperte solo ai soggetti nati in Italia.

In marzo e in aprile egli fu l'eroe che all'apogeo della sua condizione raggiunse dei successi illimitati. Oggi il lungo lavoro per mantenere la forma ha esaurito il suo organismo, che deve essere stanco e bisognoso di riposo; egli ha cominciato a dare una prova di questa rilassatezza, cedendo a una distanza da lui altre volte percorsa agevolmente, e in seguito la sua depressione non farà che accentuarsi.

Occorreva una fibra ben più robusta da quella posseduta dai nostri odierni prodotti per espletare un periodo così lungo di corse e di lavoro intermedio, e *Demetrio* purtroppo ha dimostrato di non eccellere dalla comunità sotto tale riguardo. Solo ravvicinando le massime corse dei Parioli alle prove di maggio, si potrà dare la possibilità ai cavalli italiani di misurarsi ad armi uguali colle importazioni; altrimenti i prodotti nazionali si presenteranno sempre in condizioni d'inferiorità palese, ossia debilitati da una stagione precoce per la quale vennero opportunamente e con ragione preparati.

Del resto l'attuale « *Gran Premio del Commercio* » può chiamarsi la prova dei paradossi: tralasciando la caratteristica notata da tutti dell'assenza dei rappresentanti di Sir Rholland, omettendo la particolarità della doppia tabella di giuoco, ossia delle quote fatte escludendo *Demetrio* — come se a questi fosse stato aggiudicato il premio — ci fermeremo sul fatto che, malgrado un favorito spinto all'estremo limite della fiducia e dall'idolatria della totalità, il campo mai fu così numeroso e zeppo di nullità. Da una parte il

pubblico che appoggia l'imbattuto, fino a rendere impossibile qualunque scommessa a mezzo; dall'altro lato le scuderie che fanno correre la loro *chance* ai rispettivi pensionari, che dovrebbero scomparire davanti a tale superiorità, a una sicurezza così palese. E' che tutti speravano di conquistare una delle remunerative monte delle piazze; invece, a conti chiusi, oltre che queste, gli *outsiders* poterono aggiudicarsi anche il primo premio.

Infatti *Acacia*, *Coppella*, *Bridge* e *Belbuc*, ossia i primi quattro arrivati nel diciannovesimo « *Gran Premio del Commercio* », non potevano essere considerati che degli estremi *outsiders*, dei concorrenti che vivevano — come si usa in gergo — sulle disgrazie. Battuti replicatamente alla vigilia, essi non avevano altra raccomandazione che la speranza dei rispettivi proprietari, quella speranza che mai falla malgrado le disillusioni e i ripetuti disinganni. Invece gli odierni trionfatori batterono in modo regolarissimo gli avversari, davanti ai quali in precedenza avevano dovuto abbassare bandiera, sconvolgendo ogni invertebrata norma nel modo di dedurre dalla carta un pronostico, rendendo cifre vaghe e ridicole le *performances* della carta, dimostrando che solo l'impressione del momento ha ragione di regnare sovrana sulle lotte del turf. Come si faceva a procedere in modo rigoroso, esatto, matematico alla scelta di un favorito, se *Demetrio* non avesse risolto ogni dubbio con le sue straordinarie *performances* pregresse?

Erano quindici candidati che volta a volta avevano passato, vittoriosi e vinti, il traguardo d'arrivo: alcuni freschi, giacché sottoposti in data relativamente recente al lavoro, altri da tempo in pieno allenamento e quindi in condizione declinante; erano quindici candidati a una corsa classica, che nella quasi totalità avevano figurato in precedenza nelle corse a vendere, ossia cavalli sulla cui classe non poteva farsi grande assegnamento. E' naturale che il capriccio potesse sbizzarrirsi a suo agio in fatto di scommesse se non vi fosse stato una potente diga in *Demetrio*. Questi fu, invece, la più grande delusione da quando si corse il « *Commercio* » e un arrivo di *Acacia*, *Coppella*, *Bridge*, *Belbuc* non ha riscontro, in fatto di sorpresa, né in quello di *Amulio*, né di *Ona*, né di *Montalbano* per citare gli *outsiders* più noti vittoriosi nella grande prova di maggio. Il pubblico rimase come intontito, stupefatto, attonito davanti a simile risultato, non trovando la forza né di applaudire né di rammaricarsi dei danari che viaggiavano in altre tasche. E la cosa fu delle più pittoresche, quale non si ebbe mai prima d'oggi a San Siro, che ricorda — però in edizione migliorata — il « *Commercio* » vinto da *Aigle Royal*. Sedici furono i concorrenti: *Lagopède*, 3 anni, kg. 46, da Dolma Baghtche e Rosanna (Crickmere) del conte R. Bastogi; *Vestris*, 3 a., kg. 46, da Saint Arnel e Vestale (Varga) dello stesso; *Montebello*, 3 a., kg. 46, da Osbec e Maranino (Berthelot) del signor A. Chantre; *Qui Vive*, 3 a., kg. 46, da Merlin e Quelquefois (Goddard) dello stesso; *Acacia*, 4 a., kg. 54, da Halma e Promenade (J. Childs) del Principe di Deliella; *Kleber II*, 4 a., kg. 56, da Son o' Mine e Kendal Beauty (Emery) del signor Max de Rosa; *Demetrio*, 3 anni, kg. 50, da Clairon e Miss Snap (A. Childs) del Principe Doria Pamphilj; *Liberio*, 4 a., kg. 58, da Garrick e Figurine (Spencer) dello stesso; *Rosetta*, 4 a., kg. 54, da Sansonetto e Rosa The (Wright) del signor A. Esengrini; *Coppella*, 3 a., kg. 44, da Soberano e Coca (Biacchi) di Mr. Dolly; *Ipsus*, 4 a., kg. 56, da Palmiste e Maras Dance (Smith) di Petite Ecurie; *Bridge*, 4 a., kg. 56, da Frontier e Begonia (Wicks) di Razza Alchima; *Belbuc*, 4 a., kg. 56, da Arconte e Bradamante (Bartlett) di Razza di Besnate; *Brimo*, 3 a., kg. 46, da Arconte e Bradamante (Beckwith) della medesima; *Excelsior*, 5 a., kg. 62 1/2, da Spartivento e Entrevue (Jacobs) di Razza Gerhido; *Ruscillo*, 3 a., kg. 46, da Caudeyrans e Regina (Hemming) di Razza Volta.



La prima squadra dell'Ausonia F. C. di Milano.



L'odierna finale del Campionato Italiano seconda Categoria.

La prima squadra del F. C. Piemonte. (Nel centro il Presidente).

(Fot. A. Severi - Milano).

FRERA

BICICLETTE

(Modello 1908)

Solide ed Economiche

Società Anonima Frera - Milano

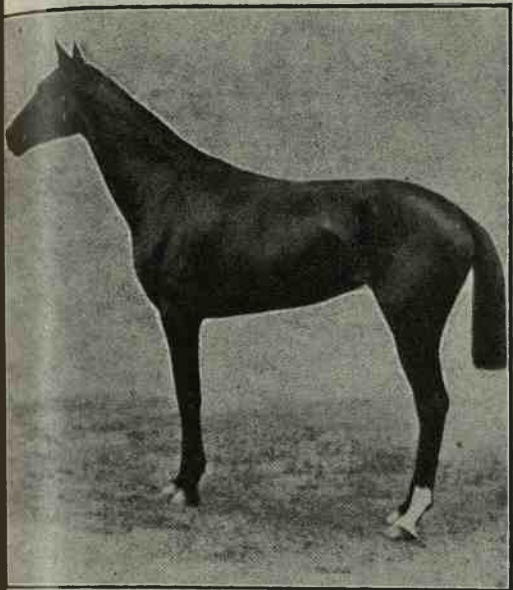
FRERA

L'imponente gruppo, dopo la tradizionale parata davanti alle tribune, si lanciò in ordine compatto quando alla testa *Demetrio*, seguito da *Brimo*, galoppante quasi ai fianchi del favorito, da *Qui Vive*, da *Ruscello*, dagli altri aventi in coda due grigi. *Exc lsior Coppella*. E fu un colpo d'occhio magnifico, indimenticabile, tutte quelle casacche multicolori, vivaci, agitate che rapide fuggivano sul verde tappeto della pista: davanti alle tribune, durante il primo passaggio, l'effetto fu magico. Ma i *leaders* a questo punto accelerarono l'andatura: il gruppo si snodò formando come un serpente alla cui coda venivano a finire gli esauti. E così poco a poco vedemmo fra i ritardatari *Rosetta*, *Vestris*, *Lagopède*, *Kleber II*, *Ruscello*, *Exc lsior*, *Liberio*, *Ipsus* — che aveva avuto un momento minaccioso avanti di entrare nell'ultima curva — e infine *Brimo* e *Demetrio*, che finiti dalla lunga e intensa lotta, lasciavano agli altri il compito di rappresentare le parti principali all'arrivo. Questo — per vero dire — non fu né brillante, né disputato. *Acacia*, che si era posta al comando della corsa a metà dell'ultima curva, splendidamente sorretta da *U. Childs*, venuto appositamente da Parigi, passò il palo con quattro lunghezze di vantaggio sopra *Coppella*, che veniva molto forte quantunque debolmente montata e chiamata troppo in ritardo. *Bridge*, che era sembrato assai minaccioso all'entrata della dirittura finale, si accontentava del terzo posto, precedendo di poco *Belbuc*.

Giovanni Galleani.



Acacia, dopo avere vinto il Gran Premio del Commercio, rientra applaudito al peso.
(Fot. A. Folli - Milano).



Acacia, vincitore del Gran Premio del Commercio 1908.
(Fot. A. Folli - Milano).

La dislatta di DEMETRIO nel "Commercio"

La notizia sembra incredibile, inverosimile, una tale da non meritare la menoma considerazione. Ciò non è affatto, invece, ed io compio il doloroso incarico di trasmetterla nella sua autenticità integralmente, con tutta serietà senza una virgola di esagerato. *Demetrio* è stato battuto, disfatto!... Questa la grande notizia, questo è l'annuncio funereo che le gioioforze propagare. Confesso ch'è con un senso vero e proprio dolore che devo pronunciare tale affermazione; è triste assistere alla caduta di chi per le sue doti, in forza dei suoi meriti, ci ha avvezziati a lungo tempo a considerarlo come essere superiore, al disopra, immensamente al disopra, della cerchia comune di ogni mortale. Porta seco nella sua catastrofe, nella sua rovina qualche cosa del nostro, è uno strappo violento al nostro affetto, al nostro sentimento che gli avevamo accordato erigendogli in fondo al cuore un'ara sacra dalla quale scaturiva la fede in lui, la stima incondizionata.

Il fatto è particolarmente grave anche perchè in un periodo come l'attuale, in cui ad uno ad uno i nostri migliori tre anni, quelli sui quali s'impervava tutta la fiducia per il perpetuarsi e il migliorarsi della razza, vengono a mancare al mandato loro assegnato, lasciando chiaramente intravedere quanto precaria e falsa fosse la loro condizione sotto la quale eravamo abituati a considerarli, noi come unica risorsa ci eravamo aggrappati all'ancora di salvezza che doveva colle sue doti mirabolanti compensare e in certo qual modo e rimpiazzare i posti vuoti. Un *Demetrio* valeva bene tre o quattro *Brimo*, quattro o cinque *Qui Vive*, *Montebello*, *Ruscello*, ecc.; valeva ben la pena rinunciare a loro pur di conservare lui immutato, intatto, tale e quale era.

Un crack non è il prodotto di tutte le generazioni, ma può essere il capostipite di una famiglia, di una sequela ininterrotta di cracks. Ora anche questa nostra risorsa è miseramente affondata. La gloriosa carriera, il succedersi vario e brillante di vittorie è interrotto e quand'anche il cavallo per un prodigio di volontà e un ritorno impreveduto di energia riuscisse ancora a riprendere la sua posizione privilegiata ed almea, una macchia, un punto nero incancellabile resterebbe sempre a rammentare al troppo immemore altatore che là sotto v'è il debole, il punto vulne-

rabile, malato che messo al nudo può ancora rifar materia in più e più riprese. E allora daccapo, altra e paziente cura del sanitario, di nuovo alla ricerca del farmaco per rischiare magari da ultimo d'imbatarsi in quel medico della leggenda che dopo una lunga e difficile operazione ebbe ad esclamare: l'operazione è ben riuscita... ma l'ammalato è morto. Sì, morto; questa è la morte che s'infiltra e s'insinua con la sua lenta opera di distruzione nell'edificio tanto bello e tanto solido. Di chi la colpa? Nostra che fummo troppo precipitosi nell'attribuirgli doti soprannaturali, o sua che non ha corrisposto col consueto slancio nel momento in cui gli si chiedeva uno sforzo un pochino maggiore del consueto subendo a preferenza l'ignominiosa sconfitta? Od è il risultato di una malattia che infuria e scompiglia e inverte ogni cosa fiaccando al presente le nostre migliori energie? La prima supposizione è da scartare giacchè non fu che dopo una seria e prudente osservazione ch'egli poté vincere ogni diffidenza e garantirsi della fiducia illimitata di tutti. Infatti, per non annoverare che le *performances* sue di tre anni, ch'è quelle di due anni spesso risultano fallaci, non v'era il Premio Pisa che deponeva in suo favore, e il Gran Premio dei Parioli, e il Derby e l'Omnium? Non sono referenze queste che valgono da sole a porre un cavallo su di un piedistallo d'immenso valore? Così dicasi per la seconda supposizione giacchè sempre s'è visto in ogni singola esibizione che la sua era una natura generosissima, pronta a dare senza esitanze tutto ciò che il cavaliere a lui richiedeva nei momenti (rari in vero) in cui gli sembrava veder compromesso il risultato della prova. Dunque non resterebbe più che la terza; e davvero se avessi una leggera tendenza alle superstizioni di questo genere, sarei tentato a credere che la pista di San Siro sia quella che ha prodotto e cosparsi la malla nelle membra dei nostri migliori tre anni.

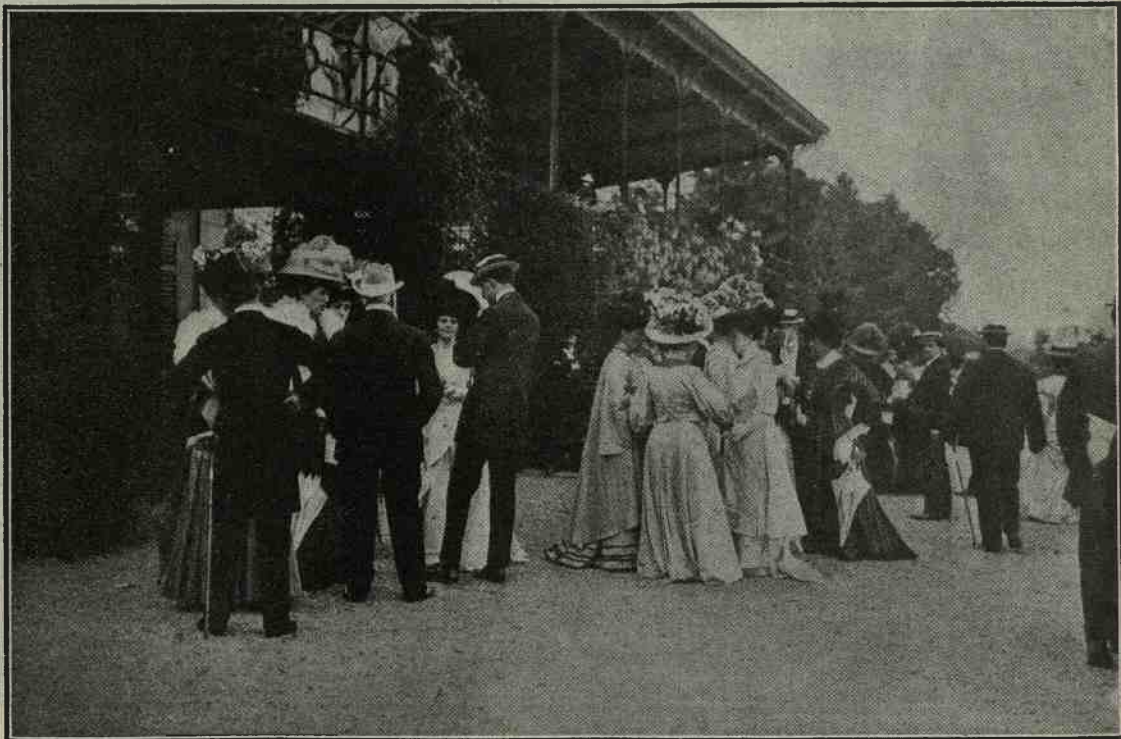
In fede mia non esagero. Noi giornalmente, dal principio di stagione, stiamo osservando questo fenomeno strano, e raccapricciante ad un tempo, che si va svolgendo sotto i nostri occhi attoniti. Se c'è in una corsa qualsiasi frammischiato a cavalli di altre età un nostro tre anni, mentre questo ci affida per una serie di giuste considerazioni, che ne sarà il probabilissimo vincitore, eccoti che, manco farlo apposta, tutto si risolve in modo letteralmente opposto per modo che nessuno sino ad ora dei cosiddetti favoriti ha potuto segnare al suo attivo una vittoria men che discreta. E la cosa risalta di più ora e viene a portare un fiero colpo al nostro amor proprio, in questo momento in cui abbiamo a fianco la scuderia francese del noto *sportsman* sig. Balsan. Egli è sceso le Alpi a dettarci i suoi patti e c'impone ognora le sue condizioni. Ciò mi rammenta un brano di storia italiana del medio evo «Carlo VIII e Pier Capponi»: Suonate le vostre trombe che noi suoneremo le nostre campane, aveva risposto al Re l'egregio gentiluomo fiorentino; possiamo noi dire ora altrettanto? Possiamo noi trovare un Pier Capponi dello sport? Le campane suonano bensì nell'interno del *pesage*, ma ahimè! solo per annunciare una nuova, valida vittoria del condottiero francese!...

Milano, dopo il Commercio 1908.

Bruno Braga.

IN BIBLIOTECA

La scherma di ieri e la scherma di oggi. — F. A. Piaggio di S. Marina, Palermo. E' un opuscolo riproducente un'interessante conferenza tenuta dall'A. agli ufficiali del presidio di Palermo nello scorso gennaio.



A San Siro il giorno del Gran Premio del Commercio. Le signore nel pesage.
(Fot. A. Folli - Milano).

"The Pearl",

Marea depositata

La migliore Serie per
costruzione di Biciclette

Vendita esclusiva: Bozzi, Durando e C. - Milano - Corso Genova, 9.

La corsa delle vetturette in Sicilia.

Si è svolta, favorita da un tempo magnifico, alla presenza di un pubblico numeroso.

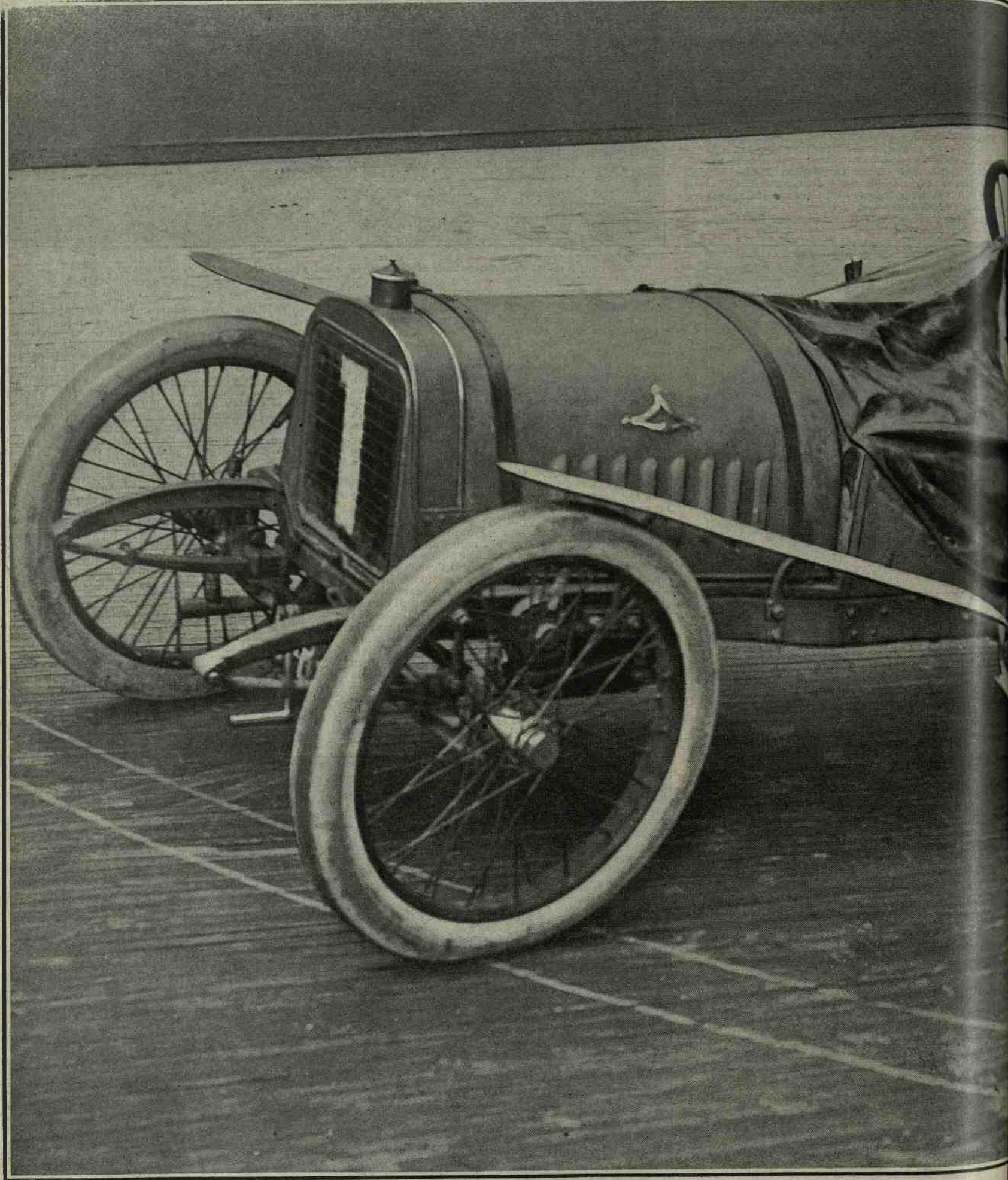
Vi parteciparono: 1. Naudin, con *Sizaire*; 2. Cammarata, con *De Dion*; 3. Florio, con *De Dion*; 4. Tasca, con *De Dion*; 5. Boillot, con *Peugeot*; 6. Airoidi, con

De Dion; 7. Sizaire, con *Sizaire*; 8. Giuppone, con *Peugeot*; 9. Olsen, con *De Dion*; 10. Duvernoy, con *Peugeot*; 11. De Seta, con *De Dion*.

Alla fine del primo giro passano al traguardo: 1. Cammarata, su *De Dion*, impiegando ore 3,26'25"; 2. Florio, ore 3,32'23"; 3. Tasca, ore 3,41'12"; 4. Airoidi, ore 3,28'; 5. Sizaire, ore 3,0'25". Sorprende il tempo impiegato da Sizaire, cioè di 50 km. all'ora. Completano il primo giro: 6. Giuppone, impiegando

ore 3,16'53"; 7. Olsen, ore 3,27'18"; 8. Mollica, 4,10'38". Rimangono in panna: Naudin, Boillot, Duvernoy dopo Calta Voture.

Fatta la compensazione per la differenza delle ore di partenza, risultano: 1. Sizaire, sulla *Sizaire-Naudin*, che ha compiuto il primo giro di 150 km. in ore 3,25'; 2. Giuppone, sulla *Peugeot*, in ore 3,16'53"; 3. Cammarata, su *De Dion*, in ore 3,26'25"; 4. Olsen, su *De Dion*, in ore 3,27'18"; 5. Airoidi, su *De Dion*, in ore



Il torinese Giuppone vince in Sicilia, con una macchina Peugeot, la corsa



Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 1908

10-14 HP a cardano

15-20 - 20-30 HP a cardano

18-24 - 28-40 - 40-50 - 60 HP a catena

75 HP (Tipo Taunus)

F.I.A.T.

2.38"; 6. Florio, su *De Dion*, in ore 8,32'25"; 7. Tasca, su *De Dion*, in ore 8,44'12"; 8. Mollica.

Durante il primo giro Florio è costretto a fermarsi qualche tempo causa una *panne*. Naudin, che ha messo la sua macchina ad una velocità di 60 km. all'ora, è vittima di un accidente. Riporta gravi ferite ad un braccio ed alla testa. Durante il secondo giro la macchina di Sizaire presso Fornello, avendo urtato contro un paracarro, ebbe una ruota spezzata.

Ecco la classifica finale:

Sizaire, avendo fatto il miglior tempo nel primo giro di 150 km., ha vinto la grande Coppa in argento (*challenge* costituita quest'anno dallo *Sport-Club*).

Giuppone, su *Peugeot*, vince il primo premio di 4000 lire, impiegando ore 6,41'30" a compiere il percorso totale di 300 km. 2. è Cammarata, su una *De Dion*, in ore 6,50'49"; 3. Tasca, su *De Dion*, in ore 7,8'7"; 4. Airoidi, su *De Dion*, in ore 7,11'39".

Gli avvenimenti sportivi in Sicilia

Ci hanno sempre interessato e ci interessano oggi forse ancora di più del passato.

In questo periodo di titubanza sportiva, per dirla col permesso dei nostri industriali, in questo momento in cui si dà un maggiore peso ad una scon-



Vetturino. — Gli ultimi allenamenti dell'audace e provetto guidatore sulla pista di Parigi.

Züst

28 / 45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO

Ognuno può perfettamente vulcanizzare da sè
le riparazioni ai Pneumatici grazie ai

Vulcanizzatori BOWDEN

funzionanti a Gas o ad Elettricità.

==== **Massima facilità d'uso** =====

Indispensabile agli Agenti e Garages

Vulcanizzatore Elettrico HAY mediante il quale chiunque può effettuare in 15 minuti una riparazione vulcanizzata, sia alle coperture, sia alle camere d'aria. La temperatura necessaria si ottiene col mezzo di un accumulatore ordinario di 4 volts e si mantiene uniforme durante l'operazione.

Vulcanizzatore BOWDEN a Gas adatto per Officine e Garages, col quale si effettua la riparazione di qualunque copertura o camera d'aria.
Modello N. 3

Sindacato Francese dei Brevetti **E. M. BOWDEN L^{td}** - Via Giuseppe Sirtori, 16^{bis} - MILANO

Sicurezza =====

===== **Durata** =====

===== **Economia** =====

è ottenuta usando i PNEUMATICI

DUNLOP

ANTISDRUCCIOLEVOLI

(cuirasse armée)



ritenuti i più efficaci ed i migliori



The Dunlop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^a - Milano

Il Giro del mondo in automobile

Le sorprese in questo disgraziato giro del mondo in automobile sono all'ordine del giorno. Ieri era l'abbandono dell'Alaska da parte dei concorrenti superstiti, oggi è l'abbandono di un concorrente della seconda tappa.

E' la *De Dion*, la gloriosa vetturella francese che si ritira dalla corsa non volendo accettare il nuovo itinerario, avendo, dice il marchese De Dion, fatto lo scorso anno la stessa strada Pechino-Parigi, onorevolmente con una macchina di 10 HP.

Autran ebbe così l'ordine esplicito di imbarcare la vettura per Pechino e ritornare a Parigi.

In tal modo le vetture che rimangono impegnate e continueranno la lotta sono tre: la *Thomas*, americana; la *Züst*, italiana e la *Protos*, tedesca.

Intanto il Comitato organizzatore di questo fenomenale *Raid* automobilistico giudicando che essendo stato l'itinerario primitivo, che comprende la traversata dell'Alaska e dello stretto di Behring, considerevolmente modificato, ha pensato che non sia il caso di mantenere l'attribuzione di una coppa fatta all'automobile, che avrebbe compiuto l'impresa di traversare i mari polari. Ma per contro il Comitato ha pensato che lo sforzo

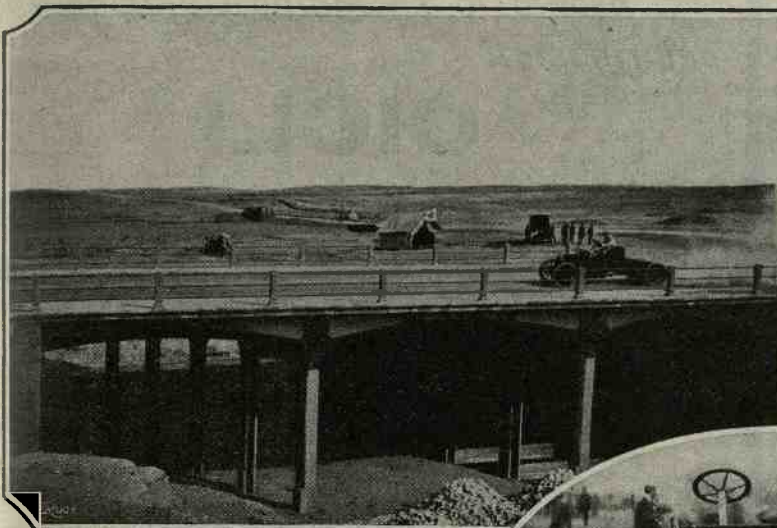
tempo lunghissimo in causa dello sgelo che si sta iniziando, ma essi però faranno completamente il giro del mondo, mentre Schuster, Scarfoglio e Koppen non hanno fatto altro che imbarcarsi per il Giappone e di là per la Russia asiatica e quindi per la Russia europea e la Germania giungeranno a Parigi.

Si rivela quindi ogni giorno di più l'alto valore della prova che va compiendo la piccola *Werner*. Driegeed Hoffmann hanno traversato interamente l'America del nord attraverso il territorio dell'Utah, dell'Idaho e dell'Oregon, del Washington, vale a dire hanno percorso 1600 chilometri di più che i concorrenti della corsa New York-Parigi, e sono giunti fino a Seattle. Questo itinerario è stato pieno di ostacoli che vennero felicemente superati.

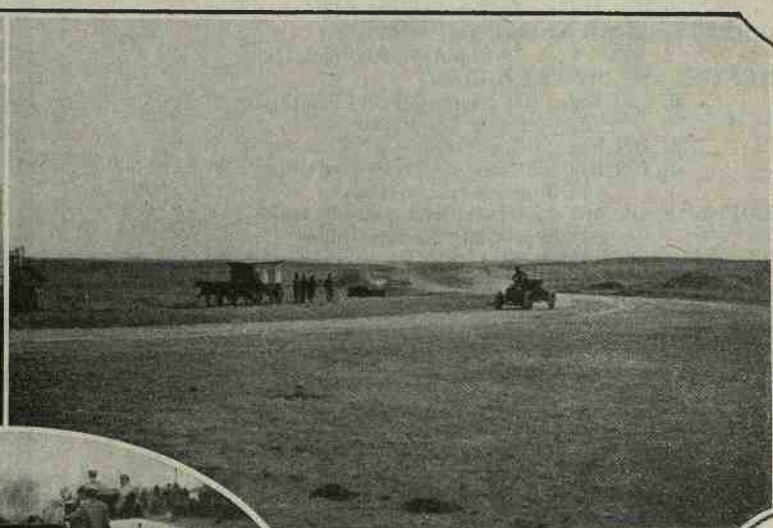
La *Werner* ha compiuto tutto il suo tragitto senza alcun altro mezzo di locomozione che quello fornitole dal proprio motore, senza servirsi della ferrovia o del piroscalo. L'equipaggio sta ora per vedere il suo viaggio ritardato di parecchi mesi, giacché lo sgelo sta per rendere completamente impossibile la traversata dello stretto di Behring.

Non è improbabile però che dato l'ardire e la perseveranza dei conduttori di questa macchina... dissidente, la *Werner* possa arrivare ugualmente a Parigi coperta di gloria meritata.

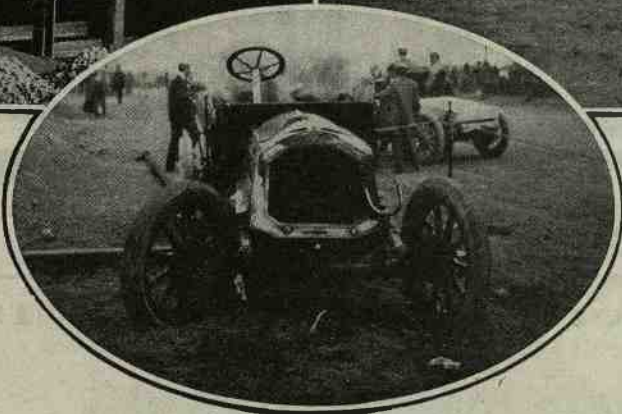
reporter.



Una corsa di automobili al
Il ponte di legno.



Cairo sul circuito di 28 km.
Una curva.



La vettura Fenderl vittima di un accidente.

L'Esposizione canina a Vercelli

Circa l'Esposizione canina che avrà luogo a Vercelli il 30 e 31 maggio corrente, abbiamo raccolte le seguenti notizie.

Oltre ai premi di classe, l'Esposizione ha assicurati numerosissimi premi speciali, la provenienza dei quali darà molto valore e maggior importanza.

Il Kennel-Club Italiano ha assegnato una Coppa d'argento pel miglior gruppo di cani da fermo, una grande medaglia vermeil pel miglior San Bernardo, e una grande medaglia vermeil pel miglior cane da pastore.

Il locale della Mostra — la quale si terrà, come annunziammo, nel cortile della palestra comunale Vittorio Emanuele III — è splendido sotto ogni aspetto, presenta la maggior sicurezza per i cani ed offre un vasto spazio per i rings.

La grande competenza dei giudici nominati dal Comitato, la sicura pratica dei Commissari di ring nelle loro funzioni, il buon volere e l'attività del Comitato esecutivo e il favore con cui l'iniziativa fu accolta da tutte le Autorità cittadine non che dalla Cinofila italiana, assicurano una splendida riuscita alla Mostra canina Vercellese, la quale riuscirà un grande avvenimento sportivo anche per il fatto che quest'anno, sino a settembre, in Piacenza, non vi saranno altre consimili Esposizioni.

La ristrettezza del tempo è vinta dal solerte lavoro del Comitato, e gli espositori, malgrado il breve lasso di tempo loro lasciato dall'annuncio ufficiale, concorreranno numerosi a Vercelli, anche perché il mese di maggio è l'epoca in cui i cani si trovano nella migliore forma possibile. L'Esposizione, quindi, si presenta sotto ottimi auspici, che noi auguriamo di veder confermati dai fatti.

Giocchi sportivi

Al Circolo Sociale tra rappresentanti e piazzisti di commercio, con sede in via XX Settembre, n. 7, Torino, ebbero luogo le gare annuali di campionato individuale al biliardo (agli ometti) per l'assegnazione della stecca d'onore, dono offerto dal socio signor Emilio Stuardi. Le gare riuscirono animatissime, e, dopo contrastata vittoria, consegnò il

1° Premio — Stecca d'onore e medaglia vermeil grande con contorno il socio sig. Miniggio Costantino.

2° Premio — Medaglia vermeil grande al socio signor Demicheliis Mario.

3° Premio — Medaglia d'argento media al socio signor Diana Consiglio.

4° Premio — Medaglia d'argento media al socio signor Stuardi Emilio.

Funzionava la Guria, composta dei soci, signori: Aymar Enrico, Rey Francesco, Ravaschietto Enrico, Richelmy Armando.

considerevole compiuto da parecchie vetture per fare il giro del mondo e stabilire un record che è senza precedenti negli annali dell'automobile, meritano di essere perpetrati e consacrati. Perciò il Comitato ha deciso l'istituzione di tre premi che saranno distribuiti come segue: 1° premio: il grande premio del giro del mondo in automobile valore di 6 mila franchi, sarà dato a quella delle vetture che partita da New York il 12 febbraio arriverà prima a Parigi; 2° premio: di valore di 3 mila franchi, sarà attribuito alla vettura che arriverà seconda; 3° premio: valore mille franchi, sarà dato alla vettura che arriverà terza.

Intanto ognuno per proprio conto i concorrenti stanno viaggiando alla volta di Wladivostock donde si inizierà la seconda tappa attraverso il continente asiatico e quello europeo.

Altri premi vennero pertanto offerti. Uno dal signor Luigi De Lobel, che a nome della Compagnia Alaska-Siberiana assegnerà un premio speciale di 5 mila franchi alla vettura che impiegherà minor tempo per compiere il tragitto da Wladivostock a Cita (frontiera russa). Inoltre l'Automobile Club di Pietroburgo ha promesso di dare una coppa alla vettura che arriverà prima a Pietroburgo.

I concorrenti probabilmente non partiranno da Wladivostock prima di giugno.

E' noto che una vettura americana, la *Werner*, s'era impegnata di fare il giro del mondo seguendo nel territorio americano un altro itinerario, diverso da quello, diremo così, ufficiale.

Ora Driege e Hoffmann, i coraggiosi *chauffeurs* della *Werner*, continuano la loro via diretti all'Alaska e di là allo stretto di Behring. Sventuratamente i coraggiosi viaggiatori perderanno un

e prima di correre tale rischio si pensa e si riflette sulla convenienza più o meno di partecipare a una corsa di automobili; oggi in cui l'esito di qualsiasi gara viene commentato, oggi in cui la vittoria è apprezzata nel suo vero valore, le corse di Sicilia devono a maggior ragione richiamare la nostra attenzione. I soliti maligni, i ridiosi del trionfo di quella meravigliosa organizzazione sportiva in cui si è specializzato il piccolo ma valoroso gruppo di organizzatori siciliani pilotati dai fratelli comm. Ignazio e cav. Vincenzo Florio, avrebbero desiderato un insuccesso. Tutt'altro! Le corse siciliane hanno il pregio di essere fra quelle d'Europa dotate dei maggiori premi e di svolgersi in una terra il cui paesaggio incantevole aumenta le attrattive degli interessati a parteciparvi.

Il debutto è riuscito molto bello. La corsa di vetturette, svoltasi su due giri del circuito siciliano (km. 300), ha riunito 12 corridori, fra i quali erano i migliori campioni del volante e per meglio dire veri specialisti delle piccole macchine, rappresentando in corsa tre fra le più stimolate case francesi: Sizaie-Naudin, la Peugeot e la De Dion.

La vittoria ha arriso ancora una volta ad un aliano. Egli è il torinese Giuppono, un meccanico professionista, un guidatore eccellente, un corridore braggioso, apprezzato, il quale sa portare nuove al trionfo la macchina affidatagli dalla fabbrica Peugeot. Mentre il Giuppono, vincendo, non

ha fatto che confermarci i suoi meriti sportivi, Sizaie e Naudin, due altri valentissimi corridori, hanno una serie di incidenti alle macchine, furono impossibilitati ad esplicare il loro mandato.

E laggiù nella terra siciliana, ove già per merito del cav. Vincenzo Florio la piccola De Dion aveva dimostrato al mondo intero le sue ottime qualità, essa ha riconfermato i suoi pregi. Il risultato ottenuto è stupefacente.

L'équipe De Dion infatti si è piazzata buona prima nella classifica per il premio della regolarità. Non si scoraggi il vinto di ieri!

A domani la nuova lotta, a domani (14 giugno) la corsa delle vetturette al Moncenisio indetta dalla stampa Sportiva.

Al Moncenisio si ritroveranno i concorrenti, vincitori e vinti del meeting siciliano, e precisamente lo storico colle vedremo salire i campioni della Peugeot, De Dion e Sizaie-Naudin, ai quali si agghianteranno altri ancora fra cui immancabilmente, speriamo, i guidatori dell'Alecyon.

Lunedì 18 maggio, sempre su terra siciliana, si disputerà la Targa Florio, altra prova bene preparata, e diciamo pure senza rumore, e che riunirà i campioni principi del volante, gli specialisti della guida delle grosse vetture.

L'augurio nostro si è che l'italiano riesca vittorioso in questa prima prova sportiva della stagione.

Diciotto sono gli iscritti alla gara, numero questo importante in fatto di iscrizioni, che ci dimostra una volta di più come l'invito del cav. Vincenzo Florio sia ancora riuscito gradito ai dirigenti dell'industria automobilistica francese ed italiana.

Ecco i nomi dei probabili partenti:

1. Isotta-Fraschini (Trucco); 2. Isotta-Fraschini (Pignola); 3. Isotta-Fraschini (Giovanzani); 4. S.P.A. (Ceirano); 5. S.P.A. (Belling); 6. S.P.A. (Poporato); 7. Junior (Tagliani); 8. Züst (X...); 9. Züst (X...); 10. Itala (Ogno); 11. Itala (H. Fournier); 12. F.I.A.T. (Lancia); 13. F.I.A.T. (Nazzaro); 14. F.I.A.T. (Wagner); 15. Darliet (X...); 16. Darliet (Ragusa); 17. Franco (T. Carliolati); 18. Rapid (Pizzagalli).

V. G.



Una collana di Trionfi per l'

ALCYON

la costruttrice francese senza rivali!

NANCY (Francia) Gran Premio di Lorena: 1° Stoeckert.
 Match Handicap: 1° Grapperon (Motocicletta).
 NEVERS (Francia) Gran Criterium del Centro:
 1°, 2° e 3° Premio riportati da Biciclette **ALCYON**.
 ROUEN (Francia) Campionato Regionale 50 Km.:
 1° Bartho, 2° Lefebvre (Biciclette).
 MILANO (Italia) Corsa Mezzofondo con allenatori:
 1° Lequatre (Biciclette).
 ALENÇON (Francia) Brevetto Militare 50 Km.:
 1° Diendonat (Biciclette).
 AUBE (Francia) Campionato Regionale 50 Km.:
 1° Samson (Biciclette).
 CHATELLERAULT (Francia) Challenge Georges Km. 30:
 1° Thilloz, 2° Rivierre, 3° Verchère, 4° Hermaire, 5° Massin (Biciclette).
 ORLEANS (Francia) Criterium di Primavera:
 1° Trasbot (Biciclette).
 EVREUX (Francia) Dilettanti Km. 48:
 1° Champeau (Biciclette).
 PARIGI (Francia) Brevetti Militari:
 di 50 Km. (400 partenti): 1° Christophe, 2° Tribouillard,
 5° Godivier (Biciclette).
 di 100 Km. (197 partenti): 1° Christophe (Biciclette).
 di 150 Km. (90 partenti): 1° Christophe, 2° Pardou,
 5° Bonillet (Biciclette).
 TOULOUSE (Francia) Corsa Internazionale Mezzofondo:
 1° Espitalier (Biciclette).
 Campionato del C. S. A.: 1° Loupiac (Biciclette).
 Corsa Criterium: 1° Barrau, 2° Peters (Motociclette).
 MILANO-S. REMO (Italia) Km. 290: 1° Wan Houwaert (Biciclette).
 PARIGI-ROUBAIX: 1° Wan Houwaert (Biciclette).
 MILANO (Italia) - 10 Maggio 1908 - Corsa 100 Km. con allenatori:
 1° la coppia Rheinwald-Lequatre (Biciclette).

Rappresentante Generale per l'Italia:

TORINO - Via Maria Vittoria, 26 - **TORINO**

Deposito in Torino: - GARAGE CARPIGNANO CASILIS e C. - Via del Fiori, 53.

Cataloghi a richiesta

La Società Anonima Ligure - Romana

"F. R. A. M."

per la **F**abbricazione, **R**otabili, **A**vantreni, **M**otori

Sede Centrale e Stabilimento in **ROMA** - Via Salaria, N. 134

Succursale in **GENOVA** - Via XX Settembre, N. 30 - Interno 6.

produce **VEETURE**, **OMNIBUS**, **CAMIONS**
 con Avantreno Elettrico Sistema "Cantono"

Le sue Automobili rappresentano quanto di più elegante, robusto, veloce e pratico si può desiderare nel campo dello sport e dell'industria.

GARRAGES: **ROMA** - Piazza del Popolo, 3, Palazzo Lovatti - **MILANO**, Via Princip. Umberto, 11

Per preventivi e prezzi rivolgersi alla Centrale di **ROMA**, via Salaria, 134.

È pronto lo splendido Catalogo 1908
 dei rinomati

CICLI MAINO

e si spedisce gratis a richiesta.

DITTA

GIOVANNI MAINO

Portici Garibaldi - **ALESSANDRIA** - Portici Garibaldi

La TARGA FLORIO per le Vetturette

Palermo, 10 Maggio 1908

Chilometri 300. - Risultati:

1° Giro (Km. 150)

1° X.
 2° Y.
 3° il barone Cammarata con vetturetta
 4° Olsen id.
 5° Airoidi id.
 6° il cav. V. Florio . . . id.
 7° il cav. Tasca id.

DE DION-BOUTON 3 26' 25"
 3 27' 18"
 3 28
 3 32' 25"
 3 44' 12"

2° Giro (Km. 150)

1° X.
 2° il barone Cammarata con vetturetta
 3° il cav. Tasca id.
 4° Airoidi id.
 5° Olsen id.

DE DION-BOUTON 6 50' 49" totale.
 7 8' 7" id.
 7 11' 39" id.

La regolarità della **DE DION-BOUTON**, anche in questa Gara Internazionale, contro macchine di motori assai più forti, è stata ascendente e perfetta.

Peccato che non ci sia stato un altro Giro! Forse anche il primo posto non sarebbe sfuggito alla **DE DION-BOUTON**!

Comunque, il risultato di tutte queste macchine partite ed arrivate in stato perfetto e fra le prime al traguardo d'arrivo, dinota l'assoluta supremazia industriale della **DE DION-BOUTON**, e registra, negli annali dello sport, un successo che crediamo non sia mai stato eguagliato!

La **DE DION-BOUTON** giungendo così compatta al traguardo si è aggiudicata il *Premio di Regolarità*, distinzione tanto desiderata dalle Case costruttrici e la cui alta importanza non sfugge ad alcuno.

Agenzia Generale per l'Italia:

Società Anonima (capitale L. 700.000 versato) **Garages E. NAGLIATI** - Via Ponte alle Mosse, 6 - **FIRENZE**



Una veduta del Circuito di Briarcliff a 80 km. da New York. La vettura (n. 6) Isotta-Fraschini vincitrice.

Trofeo di Briarcliff vinto dall'Isotta Fraschini

Cedrino con Fiat ottimo secondo.
Il grande convegno presso New York.

(Nostra corrispondenza speciale).

Eccomi a Briarcliff, la Mecca di questo giorno per tutti gli automobilisti e per gli appassionati delle corse. Si dice che circa 250.000 persone siano giunte da New York, Albany e Boston e si siano radunate per tutto il circuito, lungo 32 miglia sopra un pittoresco terreno di colline e di valli. I privati, nei dintorni del parco, sorpassano i 10 mila. Il signor Walter Law, proprietario di non so quante migliaia di acri di terreno, è il donatore del trofeo d'argento e sostenitore di buona parte delle enormi spese per la corsa; in certi villaggi sul circuito si ha fatto depositi legali di 40 mila dollari a garanzia dei danni eventuali.

Nel mese di aprile mai abbiamo avuto un tempo bello come oggi e il profumo della primavera è una gioia tanto eguale a quella che si prova per l'occasione d'una festa sportiva.

Il circuito non presenta del tutto il desiderabile, ha dei punti troppo esposti a mezzanotte, è ancora umido e molle. Le curve sono numerosissime e tempo fa Cedrino mi ha fatto conoscere quella chiamata «S», una delle più difficili e da passarsi con estrema prudenza ed abilità.

Il regolamento della corsa impone che le automobili iscritte siano di stock cars, cioè che il metallo iscritto sia perfettamente eguale a quello messo in vendita al pubblico dalla fabbrica. Dalla scelta della strada, si vede come lo scopo dei promotori non sia la velocità, ma la sicurezza dell'automobile. Il circuito si deve percorrere otto volte e conseguentemente fare 259 miglia. Sono iscritte 22 vetture, di cui 11 americane, 4 italiane, 4 francesi ed una tedesca. Ecco l'elenco per ordine di partenza:

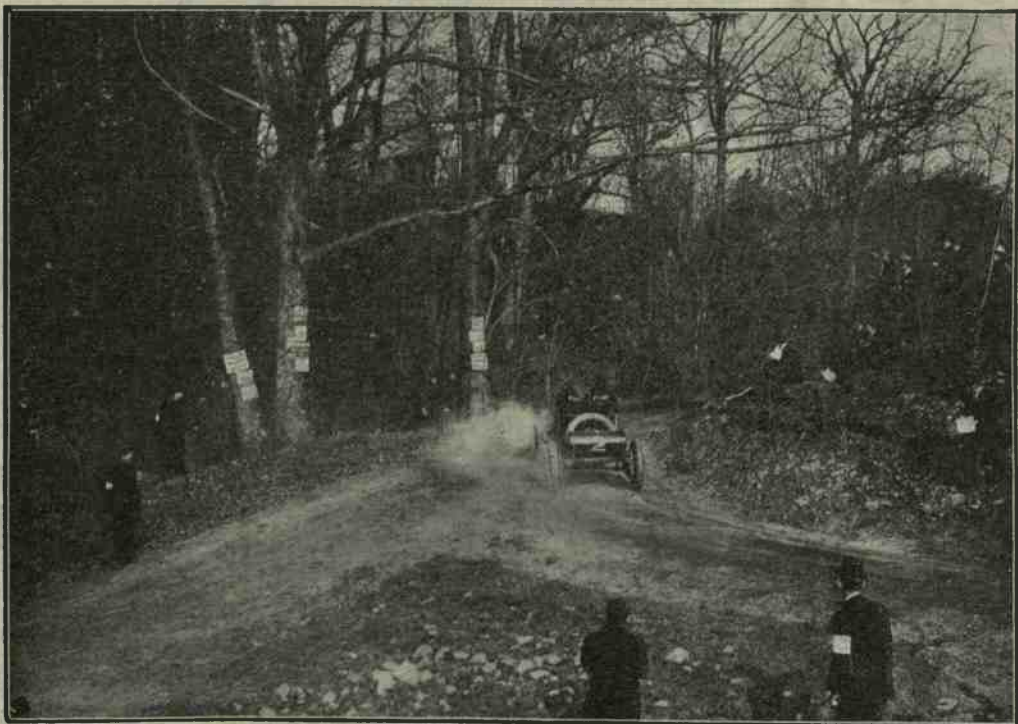
1. Bianchi 45 HP, Paolo Sartori.
2. Fiat 50 HP, Emanuele Cedrino.
3. Apperson 60 HP, H. Lytle.
4. Isotta-Fraschini 50 HP, Louis Strang.
5. Stearns 60 HP, F. Vaughn.
6. Fiat 50 HP, E. Parker.
7. Lozier 60 HP, R. Mulford.
8. Maja 45 HP, D. Murphy.
9. Isotta-Fraschini 50 HP, Poole.
10. Thomas 60 HP, M. Roberts.
11. Stearns 60 HP, Oldfield.
12. Renault 50 HP, M. Bernin.
13. Panhard 50 HP, Roberston.
14. Hol-Tan 45 HP, Hillard.
15. Allen-Kingston 45 HP, A. Campbell.
16. Renault 50 HP, J. Bock.
17. Isotta 50 HP, Harding.
18. Benz 80 HP, Bergdoll.
19. Simplex 50 HP, M. Seymour.
20. Simplex 50 HP, W. Watson.

La partenza è data alle ore 5.07 del mattino. Il primo giro è coperto da Strang con l'Isotta in 12'. La Simplex di Watson si rovescia in una curva ed attraversando un ponte; il meccanico è ferito. Si sa questa notizia per mezzo di un apparecchio Marconi situato al quartiere della

Lozier ed in comunicazione con quattro punti del circuito. Al secondo giro ecco una macchina comparire poco lontano dal traguardo; lo chauffeur non la può tenere, essa va da un lato all'altro della strada con gran spavento degli spettatori. La macchina è la Bianchi, alla quale è scoppiato un pneumatico, si ferma ad un tratto e Sartori col suo meccanico cambiano la gomma in soli quattro minuti e tosto ripartono fra gli applausi. In tutti gli altri giri l'Isotta mantiene tenacemente la testa, fino a che giunge prima in 5 ore, 14'14" 1/2. Seconda, a soli cinque minuti, è la Fiat con Cedrino, che ha fatto gli ultimi tre giri velocissimamente, portandosi dal quarto posto al secondo; l'ultimo giro l'ha fatto in 37' e l'ardito compatriota ha dovuto fermarsi una prima volta per la rottura d'una molla a spirale della candela d'accensione ed una seconda volta per provvista di benzina, perdendo in tutto 10 minuti. Terzo arrivato è Vaughn con la Stearns, quarto Sartori con la Bianchi e quinto Lytle con l'Apperson. Tutti gli altri non hanno finita la corsa.

Le due prime macchine arrivate, l'Isotta-Fraschini e la Fiat, hanno così riportato la vittoria sulle altre venti, facendo seguire alle passate vittorie italiane in America, l'attuale splendida prova sulla forza dell'industria italiana. Si noti che delle 20 vetture partite solo cinque sono arrivate e di queste tre sono nostre.

Considerata la qualità della corsa e le strade di Westchester, il tempo impiegato dai diversi concorrenti è stato sorprendente. Ho detto che l'automobile vincitrice ha coperto 240 miglia (km. 400 circa) in 5 ore 14'15"; il treno più veloce delle Ferrovie Centrali di New York fa il tragitto della medesima distanza, fra Albany e Rochester, in 5 ore e 24'.



La Fiat, con Cedrino, in una curva sul circuito di Briarcliff. (Fot. Penazzo - New York).

L'Isotta-Fraschini ha vinto non tanto per il suo guidatore quanto per la migliore regolarità di marcia che io abbia mai osservato in una corsa; la macchina non si è fermata una sola volta, facendo restare a bocca aperta questi fabbricanti americani che si credono come noi non sappiamo far altro che cantare, suonare e far delle statuette di gesso.

Roberts, l'ex-guidatore della Thomas nella «New York-Parigi», favorito assai dai suoi connazionali, ha dato prova meschina, tanto che la Casa, dopo aver interpellato ed ottenuto un rifiuto da Cedrino, ha scritturato lo Strang a guidare una Thomas al «Grand Prix di Francia» ed egli sarà in Europa nel prossimo giugno contro i nostri migliori campioni.

Briarcliff (Contea di Westchester), 24 aprile.

Rag. Francesco Penazzo.

Corriere automobilistico

La Provincia ed il Comune di Bologna hanno in questi giorni approvato di concorrere complessivamente alla corsa automobilistica per la Coppa Florio con cinquantamila lire (50.000); altre 70 mila lire sono state sottoscritte da privati ed altre ancora ne saranno sottoscritte.

Giorni sono si adunarono a Torino i componenti la Commissione sportiva dell'Automobile Club d'Italia, presieduta dal marchese Camillo Soragna, e venne deliberato d'inviare a Bologna in via eccezionale tutti i premi che dovrebbero per statuto rimanere alla Sede di Torino.

La riunione del Circuito di Bologna, che avrà luogo il 6 settembre su di un percorso di 58 km. da percorrersi 10 volte con un totale di km. 588, è riservata a vetture di un peso minimo di kg. 1110 e larghezza non superiore a m. 1,75.

In quanto la lista dei premi aumenta: S. M. il Re ha assegnato quale premio all'ingegnere ideatore della macchina che riuscirà vincitrice una Coppa d'argento. Abbiamo inoltre: 2. Coppa Florio che sarà destinata alla Casa che avrà costruito la vettura vincente. 3. Coppa d'Italia (challenge), devoluta al costruttore che avrà raggiunto il miglior tempo sui primi trecento chilometri. Ne diverrà proprietario il costruttore che per due volte consecutive avrà vinto la gara. 4. Coppa Salemi (challenge), istituita dalla principessa Letizia Savoia Napoleone duchessa d'Aosta per il costruttore dell'equipe di tre vetture che avrà fatto il miglior tempo medio. 5. Coppa di Bologna alla vettura vincente. 6. Coppa estera alla vettura arrivata prima tra le vetture estere. 7. Targa Torino alla vettura italiana prima arrivata. 8. Coppa Automobili Club di Genova al conduttore della vettura vincente.

Le iscrizioni si chiudono il 30 maggio alle ore 16 presso la sede dell'Automobil Club di Bologna. Nessuna Casa costruttrice potrà iscriverne più di tre vetture.

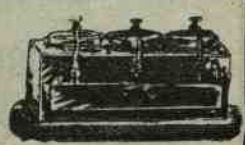
Il Comitato esecutivo per le esposizioni e festeggiamenti di Piacenza, che avranno luogo a Piacenza, che dal 9 agosto al 1° ottobre corr. anno, in occasione dell'inaugurazione del nuovo grandioso Ponte sul Po, ha indetto una Esposizione-vendita dell'automobile e del ciclo, dal 9 agosto al 14 settembre. Questa Esposizione-vendita sarà tenuta in un ele-

REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906



Chi più spende, meno spende!

Pneus **BATES** Leicester

Selle **MIDDLEMORE** Coventry

Biciclette **ABINGDON** Birmingham

Agenti Generali: **CAMILLO OGGIONI e C.**

Via Ausonio, 6. - **MILANO** - Via Lesmi, 9.

MOTO-RÊVE

il più leggero - il più pratico dei

BICICLETTE a MOTORE

 2 HP - due cilindri e magnete 

Protetto da brevetti che impediscono ogni più lontana imitazione.

SENZA RIVALI!

Chiedere listino illustrato alla:

MOTO-RÊVE ITALIANA

Società Anonima

MILANO - Via Moscova, 10.

L'azione successivamente dei due cilindri produce una marcia silenziosa e regolare, senza contraccolpi e senza quelle irregolarità che tanto stancano ed annoiano nei motori ad un cilindro. Infatti, prova la **Moto Rêve** — e ciò diciamo per senso unanime dei nostri clienti — non può adattarsi, in seguito, a motori monocilindrici.

APERTURA DEL GRANDE DEPOSITO
Articoli Ciclistici  **Vendita Ingrosso**

GILARDONI DELLA CHA & C^o

MILANO - Piazza Castello, 16 - MILANO

RUOTE LIBERE
originali inglesi
WILLIERS ROVER

ROVER

BICICLETTA 1^o ORDINE
La grande Marca Ufficiale inglese

CREATRICE DELLA BICICLETTA

NELL'ANNO 1885

impose e lanciò nel mondo il primo tipo Velocipede a 2 ruote, imitato poi e adottato universalmente da tutte le altre Case fabbricanti l'articolo.

SUPERIORE PERFEZIONE

VICTORIA

Bicicletta originale tedesca

LA RINNOVATRICE TIPICA GERMANICA

coi suoi Modelli di gusto Italiano

ROBUSTEZZA - SCORREVOLEZZA

RIGIDITÀ

CATENE
originali inglesi
THE ENGLAND

CAMPANELLI

Camere Aria

GIDE

Pura Para Extra

EXTRA

Esclusività

Pneumatici



Novità assoluta

Esclusività

LYCETT

Selle originali inglesi

ELEGANZA - RESISTENZA

della più forte Produttrice inglese

Fornitrice delle migliori Fabbriche di Velocipedi - Produzione annua

300.000 Selle

LYCETT - Birmingham

POMPE GIDE

Coperture correnti
speciali vulcanizzate
Garanzia 6 mesi

BAYARD

ELEGANTE

Serie di lusso - leggera

Francese - Qualità extra

TIPO NUOVO

della più rinomata e importante fabbrica francese

di MEZIERES

Accessori

MACÉRIENNE

Serie viaggio - semplice - ideale

Materiale scelto - durativo

TIPO NUOVO

della più rinomata e importante fabbrica francese

di MEZIERES

Freni BOWDEN
ORIGINALI
Modello Speciale
LICENZA BOWDEN

Rivolgersi: **Gilardoni Della Cha & C^o** - Telegrammi: **Gide - Milano**

PIAZZA CASTELLO, 16

TELEFONO: 43-50

ante padiglione, appositamente costruito con intenden-
menti pratici.
Intendimento del Comitato, nell'indire questa Esposi-
zione, è stato di offrire al commercio automobilistico
le sue merci dei propri prodotti.
Il Comitato ha stabilito quali premi da assegnarsi
agli espositori che avranno presentato la migliore e
più completa mostra (non tenuto conto della deco-
razione dello stand), sei medaglie; delle quali due
oro, due d'argento e due di bronzo, con relativo
diploma d'onore.
Al aggiungere importanza all'Esposizione-vendita,
si è fatto dell'indetto grande Concorso in-
ternazionale per automobili industriali, del quale già
abbiamo parlato; Concorso che promette di riuscire
una solenne manifestazione dell'industria automobi-
le, ed al quale recentemente S. E. il Ministro per
Poste e telegrafi ha destinato quali premi una
medaglia d'argento ed una Grande medaglia d'oro.
Le seconde ed ultime iscrizioni per la corsa del
campionato si sono chiuse. Saranno dunque 150
macchine che partiranno da Berlino
il 1.º di mattina dirette verso la Po-
landia, o meglio saranno 120 mac-
chine, perché assai proba-
ilmente 1/5 degli
iscritti non si pre-



L'americano Kimble.

terà alla partenza. L'*Allgemeine Automobil Zeitung*,
cui speciale corrispondente si trova ora sul per-
corso che pare sia in ottimo stato, in uno degli ultimi
numeri esso con chiaro e limpido esame pronosticava,
prima di tutto, una vittoria tedesca, ciò che è faci-
lissimo a profetizzarsi, e specialmente poi d'una *Benz*.
Secondo me, pur dividendo le opinioni dell'artico-
lo tedesco, credo che la vincitrice debba cercarsi tra
le donne di queste marche: *Benz*, *Opel*, *Mercedes*, *Me-
rcedes*, *Züst*. Delle tre prime, alle quali si potrebbe
aggiungere l'*Horch*, è ovvio il perché, delle due ultime
il fatto che sono indicatissime per tal genere di
N. S.

Rifioritura ciclistica in Italia

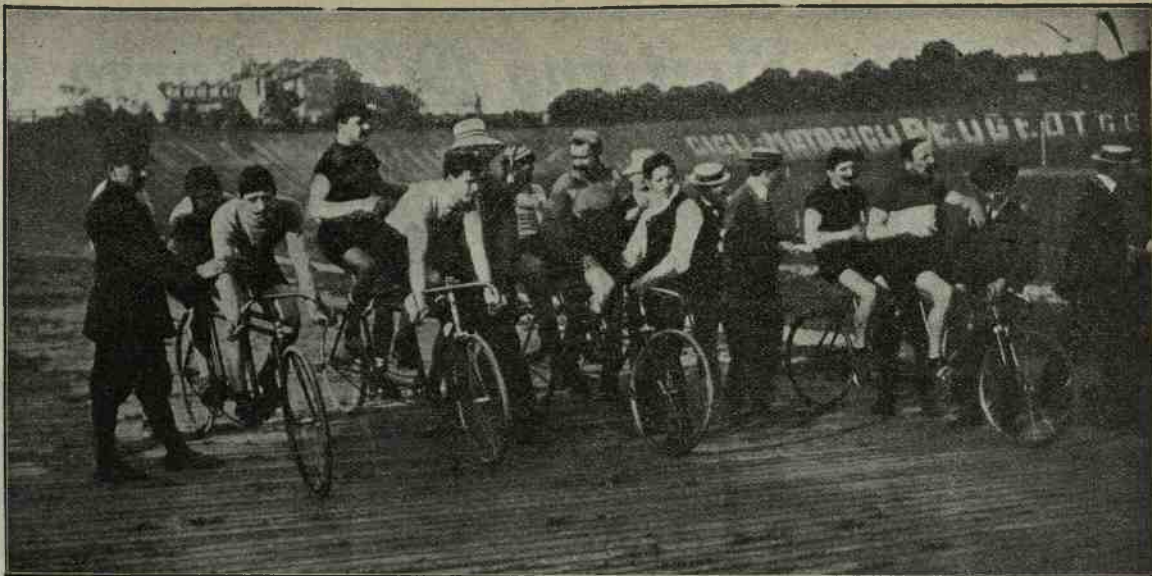
Da Roma, ove il 26 Neri vinceva il *Bracciale*
romano, corsa dilettanti organizzata dallo Sporting-
Club, a Tortona, dove Ernesto Azzini il giorno 3
confeceva su tredici concorrenti nel *Doppio Cir-
colo Tortonese*; da Asti, dove veniva disputata
la corsa nazionale dilettanti a traguardi,
vincuta con una bella vittoria del Necchi P. di
Tortona; a Milano dopo la novità delle riunioni
nel da poco costruito velodromo, attirò di
continuo un pubblico entusiasta e numeroso;
le cittadine della provincia piemontese a To-
rino capitale, è un copioso, continuo registrare
corse grandi e piccole, nazionali ed interna-
zionali.

Abbiamo avuto infatti la *Biella-Gattinara* e
l'Orto (70 km.), finita con la vittoria di Brina
la Sportiva Biellese; la *Torino-Lanzo*, organizza-
ta dalla società sportiva *La Torino* e riservata
agli soci, che ebbe Bertiglia primo e secondo
posto, un buon numero di altre corse dilet-
tanti su breve percorso si sono disputate, ed
molte sono state annunciate.

Torino, come a Milano, al Velodromo Um-
berto I si susseguono le grandi riunioni inter-
nazionali, alternandosi le corse *sprinters* con corse
di lunga distanza.

L'Ellegard, Doerflinger, nomi noti all'estero
e noi, di una classe indiscutibilmente su-
periore a quella dei migliori pedalatori nostri
nazionali, passano di vittoria in vittoria fra
i competitori seri e di reale valore, come
Gardellini e qualche altro.

La scorsa settimana infatti sul nostro Velodromo
vinceva il *Criterium professionisti*, seguito
da Doerflinger, e nell'*Internazionale tandem*,
vincendo al nostro connazionale Carapezzi, vin-



Le corse al Motovelodromo Umberto I, il 10 maggio. - Da sinistra a destra: Verri-Fontani (2.º), Nedela-Heller (3.º),
Lagarde-Pouchois (4.º), Mayer-Carapezzi (Peugeot), vincit. della gran corsa tandem. (Fot. Ambrosio e C., Torino).

ceva nuovamente la corsa, seguito dal tandem
Verri-Fontani.

A Mestre si è fondata una nuova società
sportiva ciclistica *Pro Routier*. Ha inaugurato i
locali sociali con una piccola riunione, di cui il
clou fu una corsa ciclistica nella quale arriva-
rono facilmente: 1. L. Musso, 2. Gior-
dani, 3. Pellegrini.

La fiorentina Società Nocetana,
che ha gettate ed alimentate con
tanta energia e buona volontà le
basi dello sport nei nostri giovani,
ha steso ultimamente un vasto pro-
gramma che ci annuncia per il pro-
ssimo luglio un grande convegno tu-
ristico dotato di ricchi premi, e al
quale faranno corona corse cici-
listiche e podistiche.

E' un modesto paese che avrà l'o-
nore di ospitare e ciclisti e società
sportive, ma i nostri giovani pae-
sani sapranno tributare entusiasmi
e grida di evviva ai convenuti.

Alla giovane Società, piena di
buoni intendimenti, non mancherà
certo un esito soddisfacente.

A nuovo presidente dell'*U-
nione Sportiva Torinese* fu eletto ad
unanimità il noto *sportsman* sig. Lorenzo Sclavo;
a vice-presidenti i signori Poppa Giovanni e Cena
Michele; a cassiere il signor Bolla geom. Carlo;
a segretario il signor Barbera Carlo; a vice-segre-
tario il signor Barone Cesare; a consiglieri i signori
Bacchetta Federico, Destefanis Vincenzo, Regge
Pietro; a revisore dei conti il signor Alloati av-
vocato v. Luigi; a direttore sportivo il signor
Lunardini Enrico.

Nell'assemblea generale dei soci dell'*Au-
gusta Pretoria di Aosta*, tenutasi la sera di gio-
vedì scorso, 23 aprile, si approvò il bilancio del
1907 e si nominò la nuova Direzione così com-
posta:

Signor Vellano Cornelio, *presidente*; signor Mo-
linar Ettore, *vice-presidente*; signor Vietti ragio-
niere Emilio, *segretario*; signor Vitoz Giusto,
cassiere; signori Gentilini Agostino, Vietti Ernesto,
Norat dott. Desiderato, Marguerettaz Giuliano,
Costa Alessandro, *consiglieri*.

Una tappa gloriosa della *Società Ciclisti Ve-
neziani*, che ha visto il più completo suc-
cesso coronare la sua ultima iniziativa, e
cioè l'istituzione di uno speciale gruppo
di forti pedalatori, si è registrata in questi
giorni. Dato il continuo crescente sviluppo
sociale, necessitava riunire quella parte di
giovani esuberanti di energie e, ad
esempio di consimili e d'altre regioni, si è fondato
domenica, colla prima marcia ufficiale, il *Routier
Veneto*, associazione aperta a tutti i forti ciclisti
di Venezia e del Veneto. Il pittore Paggiaro ha
disegnato lo splendido distintivo, che sarà
riprodotto in argento smaltato.
Dalla sede della C. V., alle
13, ebbe luogo la partenza, che
si effettuò nel percorso Treviso-
Ponte Priula e ritorno
Mestre e Mirano (kilo-
metri 101 in 5 ore).

Vi concorsero 15 aspi-
ranti, il percorso fu co-
perto dai ciclisti Dalla
Libera, Fontanella, Ca-
sotto, Galimberti, Faran-
cena, Pievatolo, Busatto,
Tosi, Ronzoni, Favero,
Covin, coi direttori di
marcia Pizzarro e De
Min.



L'americano Mac Farland.

Canottaggio

Il venticinquennio dalla Canottieri "Caprera"

Domenica 10 maggio la Società *Caprera* di Torino
ha solennizzato il suo 25º anno di fondazione con un
riuscitissimo programma di festeggiamenti, e cioè
regate, banchetto e trattenimento serale.

Le regate si svolsero nella mattina, sotto la giuria
dei signori Viriglio Bernardo, Masera, Robiolio, An-
ziano e Fogazza, coll'esito seguente:

Gara in skiff — 1.º Accossato, 2.º Garetto.

Gara jole a quattro vogatori — 1.ª l'imbarcazione
dei signori Venco, Fasciani, Calcagno e Vassia.

Gara venticelle a quattro vogatori — 1.ª l'imbarcazione
montata da Greci, Amerio, Menato, Fodone Anni-
bale (poppiere).

Gara Sandolini — 1.º Venco, 2.º Lovatini, 3.º
Amerio.

Gara di punta — 1.º Venco, 2.º Corte, 3.º Fo-
done.

Gara botti — 1.º Venco, 2.º Amerio, 3.º Fodone.

Alle ore 13 precise, nell'ampia palestra, ridotta per
l'occasione dal signor Morano in una elegante sala,
ha avuto luogo il banchetto, preparato dal *Rist. rante
Molinari*. Circa 150 erano i commensali. Alla tavola
d'onore, col presidente Viriglio, si trovavano il dottor
Gianotti, presidente onorario, l'avv. Moglia, vice-
presidente, il cav. Torretta per l'*Armida*, l'avvocato
Marro per la *Cerea*, Torielli per l'*Esperia*, Masera,
ing. Chiesa, ing. Gambetta ed i quattro fondatori
dott. Flavio Santi, fratelli Luigi ed Evasio Rovere
e prof. cav. Isacco Onorato.

Durante il banchetto questi quattro veterani del
canottaggio vennero decorati di una medaglia d'oro,
ricordo offerto dai soci.

Allo champagne parlarono il presidente Viriglio, il
cav. Torretta, Gustavo Verona per la *Stampa Spor-
tiva*, dott. Gianotti, dott. Santi, tutti rievocando le
vittorie della *Caprera*, i suoi campioni, e brindando
alle future gare, in cui la *Caprera* raccoglierà altri
ben meritati allori.

La lieta festa si chiuse con un trattenimento fa-
migliare.

Società in gara pel match "Piemonte-Lombardia"

La Direzione del R. Rowing-Club Italiano comu-
nica che le eliminatorie torinesi per il gran match
a otto vogatori Piemonte-Lombardia, ben ideato
dalla *Stampa Sportiva*, si correranno a Torino il
giorno 23 maggio, alle ore 19, e che a tale disputa
importante sono ufficialmente iscritte le tre Società
Cerea, *Caprera* e *Armida*, con un equipaggio ciascuna.

Sarà certo una regata del massimo interesse. Il tri-
fatore di questo incontro si
misurerà poi sul lago di Como
col campione della Lombardia.

Ambito premio di questa gara
è la targa d'onore of-
ferta dal noto sport-
sman Carlo Roggero.

Nel 1906 vinse la
Milano di Milano e
nel 1907 la *Cerea* di
Torino. Quindi Pie-
monte e Lombardia
sono finora alla pari.

Circuito Siciliano 1908 - Corsa delle Vetturette

TUTTE

le arrivate nei 2 giri

1°	—	Giuppone	su	Peugeot
2°	—	Cammarata	"	De Dion
3°	—	Tasca	"	"
4°	—	Airolti	"	"
5°	—	Olsen	"	"

erano montate

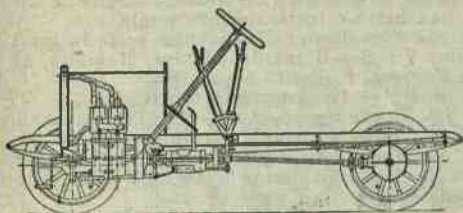
TUTTE

CON PNEUMATICI

MICHELIN

Vetturette "MARENGO",

Il più grande successo dell'Esposizione di Torino



Châssis 8-10 HP, 2 cilindri, Tipo B
L. 3450.

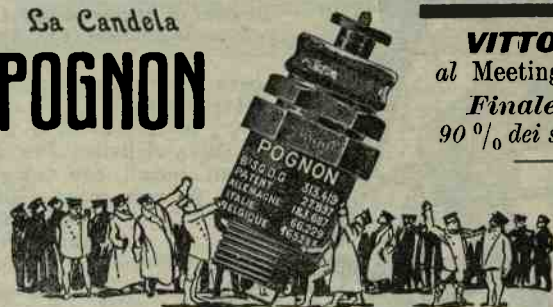
TIPO POPOLARE

8 HP, 1 cilindro, tre velocità e marcia indietro, cardano, termosifone, carrozzeria due posti

L. 2950.

Per prenotazioni e richieste di rappresentanza rivolgersi:
Società Automobili "MARENGO", - GENOVA - Via Maddaloni, 3.

La Candela
POGNON



VITTORIOSA ogni giorno
al Meeting di Monaco.

Finale: 1°, 2° e 3° premio,
90 % dei successi d'oggi giorno.

IN VENDITA DOVUNQUE

Ingresso:

D. FILOGAMO & C. - Torino
BOULIE POGNON Ltd.
London S. W.

CANTIERE NAVALE
NAPOLI

= Spiaggia delle Marinelle =

F.I.T.

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo

Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina

Barche da Canottieri - Yole e Outriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.



Telegrammi: FIT - Napoli.

La Ditta ALTERAUGE & HARDY

MILANO - Via Nino Bixio, 17 - **MILANO**

Agenti Esclusivi delle Biciclette

GÖRICKE

di fama Mondiale, e di Serie GÖRICKE, Gomme ENGLEBERT, ecc.

avverte la Spettabile Clientela di avere aperto la propria

Succursale in **TORINO** - Via Petrarca, 7.

➡ *Visitare gli splendidi Modelli 1908* ➡

Agenti Generali per l'Italia:

Ditta **ALTERAUGE & HARDY** - Milano, Via Nino Bixio, 17 - Telefono 41-32.

Succursale di TORINO: *Signor J. B. RICCO* - Via Petrarca, 7.

Depositi presso: *Erminio Venturelli* - Corso San Maurizio - TORINO.
" " *Aimé e C.* - Via Saluzzo "

FABBRICA DI AUTOMOBILI

DE LUCA - DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai



Le Vetture Daimler-De Luca sono la riproduzione del tipo perfezionato Daimler Inglese, ritenute le migliori del Regno Unito.

Fornitori di S. M. il Re d'Inghilterra e del Principe di Galles.

Chassis 16/24 - 28/40 - 32/55 - 42/65

GARAGE SOUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Chassis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

Carburatore idraulico. Doppia accensione. Interamente finiti al nickel.
Planche e Capot in alluminio. Trasmissione alla cardano.

Modello 1908: 30/40 HP, L. 17.000 - 40/50, L. 22.000 - 50/70, L. 25.000

Chassis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

12/16 - 22/30 - 35/45 HP — Modelli speciali a catena per Omnibus a 8 e 10 posti.

Sia per il perfetto funzionamento del Carburatore, sia per il nuovo sistema di trasmissione, il rendimento degli Chassis **LA BUIRE** è elevatissimo, quindi estremamente ridotto il consumo.

Ditta PIETRO GANDOLFO

OTTAVIO LEVI Successore

Importazione diretta di benzina e petrolio
per automobili e industrie

Motonafta GermaniaLubrificanti marca **Fiuto-Oil** per automobili**Depositi in TORINO:**

Via Trana, 6 - Barriera di Francia (fuori dazio) Telefono 8-55.
Stradale di Nizza, 260 (id.)
Via Saluzzo, 11 bis (in città) Telefono 16-60.

Stabilimento Italiano

per le Riparazioni dei Copertoni e Pneumatici per Automobili
(Lavorazione garantita)

V. RICHIARDONE e C.

PREMIATO con Diploma di Gran Premio e Medaglia d'Oro
all'Esposizione di Madrid 1907.

Diploma di Gran Premio e Medaglia d'Oro
all'Esposizione Generale Internazionale - Napoli 1907.
Medaglia d'Oro Esposizione Internazionale - Pisa 1907.

Rechapage "Sirpa"

rinforzo in cuoio ed in gomma, sistema speciale *brevettato*
per riparazioni ai copertoni ed alle camere d'aria.

FARI, FANALI, TROMBE e CORNETTE

della Premiata Ditta I. E. ARNOLD di Dresda.

Piazza Statuto, n. 10 - **TORINO** - Telefono 29-14.

SI TROVA IN TUTTI I PIU' IMPORTANTI GARAGES

S. I. A.

Società Internazionale Automobili

Anonima per Azioni

Bologna-Torino

Vendita esclusiva della Fabbrica

Moteurs et Automobiles "LUCIA",di **GINEVRA****Chassis 6 cilindri**

con tutti i perfezionamenti moderni

Frs. 17500 a Ginevra

IL LEONE

mette fuori gli artigli!!!

Dopo le recenti Vittorie del 26 Aprile, a Torino, al Motovelodromo Umberto I°, ove tutte le corse sono brillantemente vinte su

PEUGEOT - Pneus Wolber

con **STOPPANI** - Corsa Dilettanti

con **GARRIGOU-SEIGNEUR** - Corsa a coppie, 50 Km.

con **BAVA** - Corsa Motociclette.

Dopo il **CAMPIONATO DI FRANCIA** su strada, 3 Maggio, per la seconda volta vinto da **GARRIGOU** su

PEUGEOT - Pneus Wolber

il 10 Maggio

PEUGEOT

si prende la parte del LEONE

a **Palermo** - Corsa Vetturette per la **Coppa Florio**

1° G. GIUPPONE su Vetturetta

PEUGEOT

a **Torino**, al Motovelodromo Umberto I, Gran Criterium Internazionale Professionisti Biciclette: **1° MAYER.**

Criterium Internaz. Tandem Professionisti: **1° MAYER-CARAPEZZI.**

a **Parigi** - Grand Prix di Buffalo: **1° ELLEGARD.**

Tutti su PEUGEOT = Pneus Wolber

Agenzia Generale Stabilimenti **PEUGEOT:**

G. e C. Fratelli PICENA — Corso Principe Oddone, 17 - **TORINO** - Via Lagrange, 41.