

# LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma  
Ginnastica - Gaezia - Tiri - Podismo  
Giocchi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo  
Epiniamo - Escursionismo  
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

**ABBONAMENTI**

Anno L. 15 - Estero L. 10  
Da Ramero { Italia Cent. 10 { Arretrato Cent. 15  
Estero .. 15

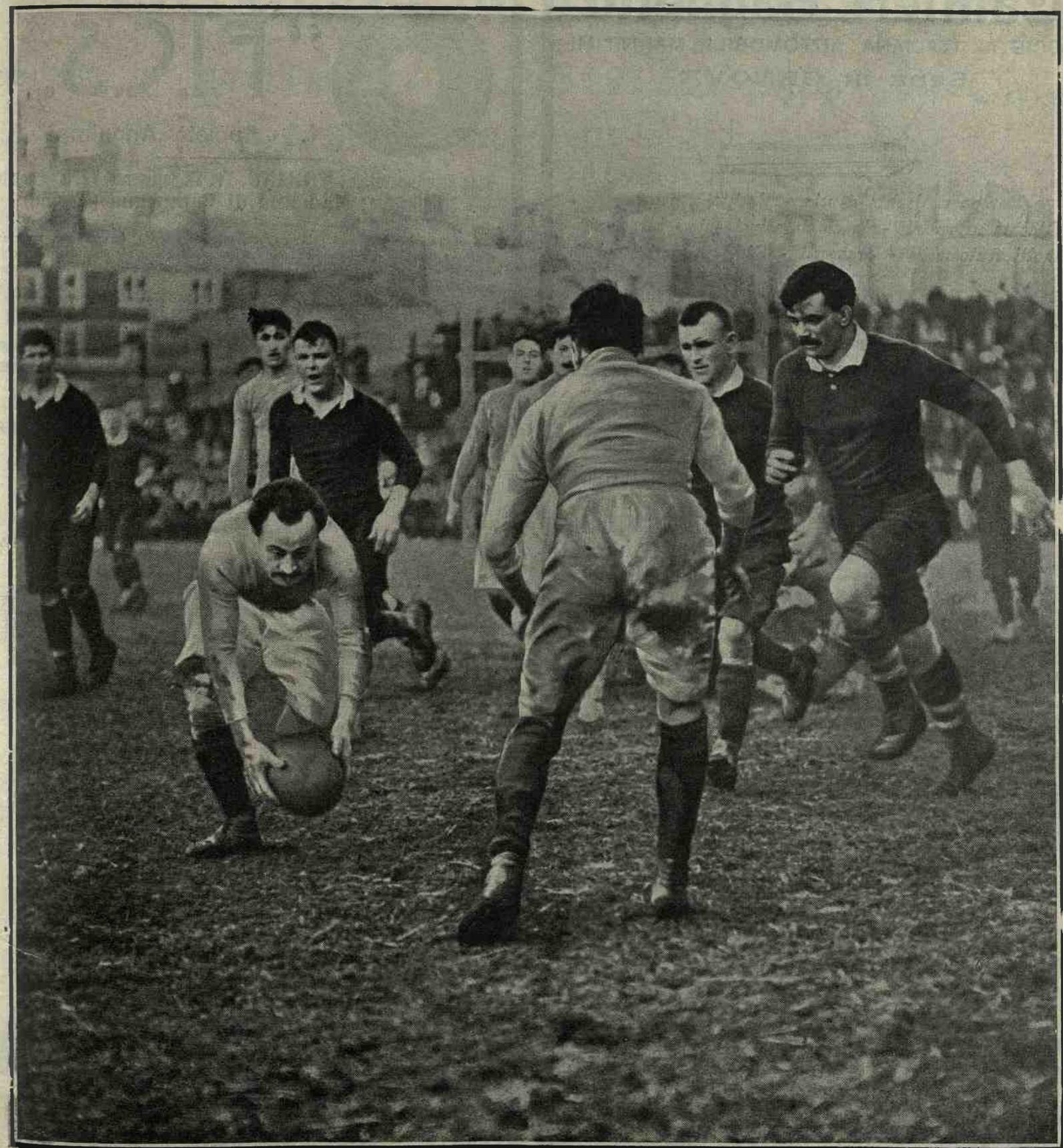
**DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE**

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
TELEFONO 11-20

**INSEGNAZIONI**

Per trattative rivolgersi presso  
l'Amministrazione del Giornale

## I GRANDI MATCH DI FOOT-BALL RUGBY



Il match di foot-ball, sistema rugby, fra le squadre "Paese di Galles", e "F. C. di Francia",

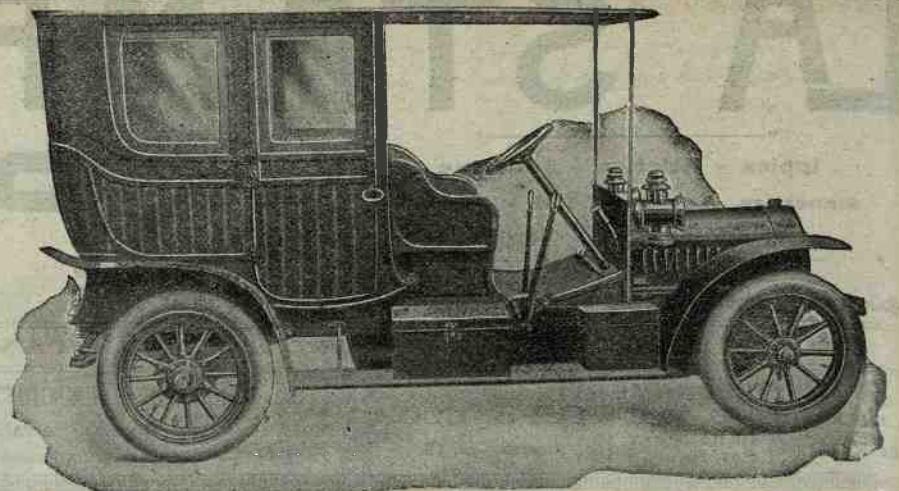
# Visitare i nuovi Modelli 1908 DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

Società Anonima Ricordi Sessa e C.	Garages E. Nagliati	<b>Firenze</b>
Id. Id. Id. Alessio		<b>Torino</b>
Id. Id. Id. Id.		<b>Roma</b>
Id. Id. Id. Id.		<b>Napoli</b>
		<b>Milano</b>
		<b>Padova</b>
		<b>Genova</b>
		<b>Modena</b>
		<b>Perugia</b>
		<b>Palermo</b>

Ditta Bottacin ved. Roversi  
Garage Dario Valensin  
Garage E. Gatti  
Autogarage  
Auto-Stand Barone Stabile

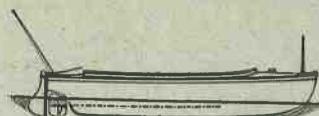


18-24 HP Tipo 1908 - valvole comandate - carburatore automatico  
quarta velocità presa diretta - Chassis L. 13.000.

## Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI

SEDE IN GENOVA

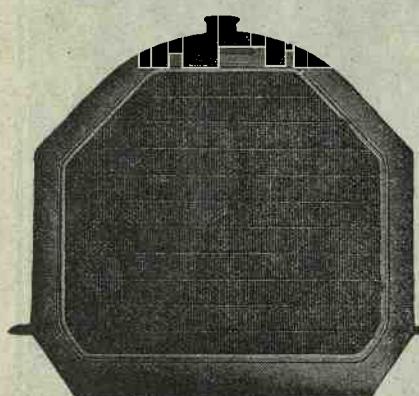


Barche e Yachts a vela - Yachts a vapore  
Yachts automobili - Lancie da salvataggio - Idroplani  
Canotti Automobili - Trasporti - Rimorchiatori fluviali.

**GRAND PRIX** all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.

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

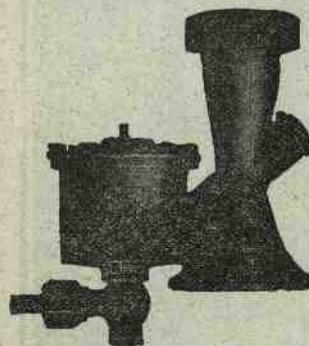
## Raffreddatore G.A.



per Vettura da Turismo.  
per Vettura pesanti.  
per Vettura leggiere.  
per Vettura da Corsa.

Il solo adottato  
dalle grandi Officine Francesi

## Carburatore G. A.



Circuito delle Ardenne 1907.

1° Brabazon su Vett. Minerva  
facendo una media di Kilom. 96 e  
metri 240 all'ora.

(AI TAUNUS, Nazzaro fece solamente Km. 84 e metri 700).

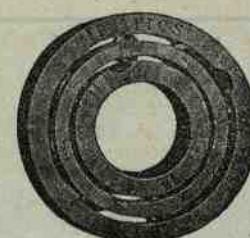
MODELLI per:

Vettura - Vettorette - Motocicletta

J. GROUVELLE, H. ARQUEMBOURG & C<sup>IE</sup>  
PARIS - 71, Rue du Moulin-Vert, 71 - PARIS

Rappresentante per l'Italia: ENEA ROSSI - MILANO

## FABBRICA ITALIANA CUSCINETTI A SFERE



"F.I.C.S."

Società Anonima

Sede Amministrativa: TORINO, Via XX Settembre, 7 (Piano nobile)  
Stabilimento: Madonna di Campagna (Torino)

I nostri cuscinetti sono fabbricati col miglior acciaio, lavorati con macchine d'ultima perfezione e temperati con un processo speciale che garantisce l'assoluta durezza e tenacità ad un tempo, in modo da rendere il loro funzionamento perfettissimo.

GRAN PREMIO e MEDAGLIA D'ORO - Esposizione Internazionale di Madrid  
(Unica e più alta onorificenza per l'industria del genere).

G. VIGO & C<sup>IA</sup>  
TORINO - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - TORINO

## SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingrosso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi

FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF - HOCKEY  
CROQUET - CRICKET

Pattini a ruote

## ALPINISMO

Sacchi da Montagna - Alpenstock - Bandes mollettéens - Boracce, ecc. ecc.

Ricco Assortimento  
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

## Giuochi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono articoli ed accessori di qualunque fabbrica.



Impianti completi di qualsiasi gioco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici

# Vincenzo Lancia

colla Vettura di sua creazione a quattro cilindri

## alesaggio di 90 millimetri

Vinse il **primo premio** della sua Cate-  
goria nella Corsa dei 20 Km.

## Padova-Bovolenta

raggiungendo una media di

## 87 Km. 40 m. all'ora

battendo:

di 10 Km. e 600 metri la media raggiunta dal secondo arrivato nella stessa  
categoria;

di 7 Km. la media raggiunta dal primo arrivato della categoria successiva  
(motori da 100 millimetri di alesaggio);

di 2 Km. la media raggiunta dal primo arrivato di altra categoria (motori da  
120 millimetri di alesaggio).

---

## Vetture leggere "LANCIA,,

della Fabbrica

Lancia & C. - Via Ormea, 89-91 - Torino

# NUOVO TRIONFO

della

# Isotta Fraschini

## Riunione Automobilistica Internazionale di Padova

### Record 10 Kilom.

*Le due Vetture*

# ISOTTA FRASCHINI

*partecipanti alla VI<sup>a</sup> Categoria (130  $\text{m}/\text{m}$  di alesaggio) fanno le migliori velocità, battendo tutti i concorrenti con*

**Trucco 1° in 4' 53" pari a Km. 123 all'ora**  
**e Minoia 2° in 5' 2" pari a Km. 119 all'ora,** su

# ISOTTA FRASCHINI

*vincendo la Coppa del Municipio di Padova  
e la Coppa del Conte Ravà Sforni.*

Agenti generali per l'Italia :

**FABBRE & GAGLIARDI**

MILANO - Piazza Macello, 23 - MILANO

## L'attualità sportiva.

Tutti i grandi avvenimenti sportivi che ebbero luogo domenica scorsa sono illustrati in questo numero e cioè:  
**La riunione automobilistica di Padova.**  
**La corsa Milano-Sanremo.**  
**Le regate di Monaco.**

## La riunione automobilistica di Padova

Vi abbiamo assistito perché l'importanza da essa assunta per numero di iscrizioni richiamava in modo speciale tutta la nostra attenzione.

A Padova, con noi, era accorsa tutta una vera folla di *sportsmen*; quanti si interessano di automobilismo erano convenuti nella città di S. An-



Il vincitore Trucco, Isotta-Fraschini, al pesage.

no. Il numero dei concorrenti, l'affluenza dei festieri ci convinse sempre più dell'importanza assunta dall'avvenimento sportivo, cosa questa che ci delineava ancor meglio l'opera feconda preparazione fatta dalla direzione dell'A. C. Etno. All'ultimo momento una specie di congiura instillata venne a menomare il risultato dell'avvenimento. Giove Pluvio si fece vedere al momento inaugurale e rovesciò sulla splendida strada acqua e grandine in abbondanza, rendendo pericoloso il percorso prescelto per il record. La folla, curiosa di assistere, di vedere più da vicino del posto assegnatogli, non rispettò alcun limite e tutto invase, tutto occupò, sicché in questi momenti ostrui addirittura il passaggio alle macchine concorrenti. Gli incidenti pur troppo dolorosi con cui si chiuse la festa sportiva a Padova ci hanno dimostrato che se la propaganda all'avvenimento non mancò per parte dei dirigenti, l'organizzazione stradale non fu assolu-

tamente perfetta, e quello che è peggio, che il servizio di pubblica sicurezza riuscì pessimo con grave danno del Comitato stesso e dei concorrenti, i quali confidavano che l'autorità prefettizia, autorizzando la corsa, avesse pensato ad un dignitoso servizio d'ordine.

Questo, ripetiamo, riuscì pessimo e contribuì non poco agli incidenti dolorosi verificatisi. Se non possiamo assolutamente approvare l'operato del Commissario di corsa di Bovolenta, il quale essendo a conoscenza della straordinaria affluenza di pubblico che invadeva il percorso, permise ad un giovane dilettante non iscritto alla gara di partire con una macchina di 100 cavalli di forza, dobbiamo vivamente deplorare il contegno delle autorità, le quali contro una folla di 50.000 spettatori opposero su un percorso di 5 chilometri 20 carabinieri, 6 guardie municipali e 20 agenti di questura.

A Brescia, a Verona, anche senza l'intervento dei soldati, si tennero importanti corse, la folla assistette alla gara automobilistica, ma l'ordine regnò completo.

Così il risultato sportivo non si può dire perfetto, in quanto i tempi ottenuti certo sarebbero migliori se i concorrenti avessero lanciato le loro macchine su una pista completamente libera e non fossero stati costretti spesse volte a rallentare.

Nel registrare il risultato sportivo della riunione di Padova, dobbiamo ancora deplorare un fatto, e cioè quello di ammettere alla gara concorrenti assolutamente incapaci.

Richiamiamo l'attenzione del Governo sul contegno delle autorità di Padova, e nello stesso tempo facciamo l'augurio che l'A.C. d'Italia, il quale dovrebbe non solo nominare il cronometrista ufficiale, ma prima di dare il proprio acconsentimento all'effettuazione di una gara, accertarsi che ogni elemento necessario alla buona riuscita della stessa sia quello veramente desiderato, vigili maggiormente sull'organizzazione delle corse.

GUSTAVO VERONA.

### I risultati.

Ecco la classifica ufficiale:

**I Categoria.** — De Vecchi su *De Vecchi*, n. 27, con una media di minuti 9.25 e 3 decimi per i 10 km., con la velocità di km. 63,683 all'ora. Vinse una Targa d'argento del Comitato.

**II Categoria.** — Lancia su *Lancia*, n. 24. Media di m. 6.53 e 7 decimi, con la velocità di km. 87,019 1/2 all'ora. Vinse una Targa d'argento del Comitato.

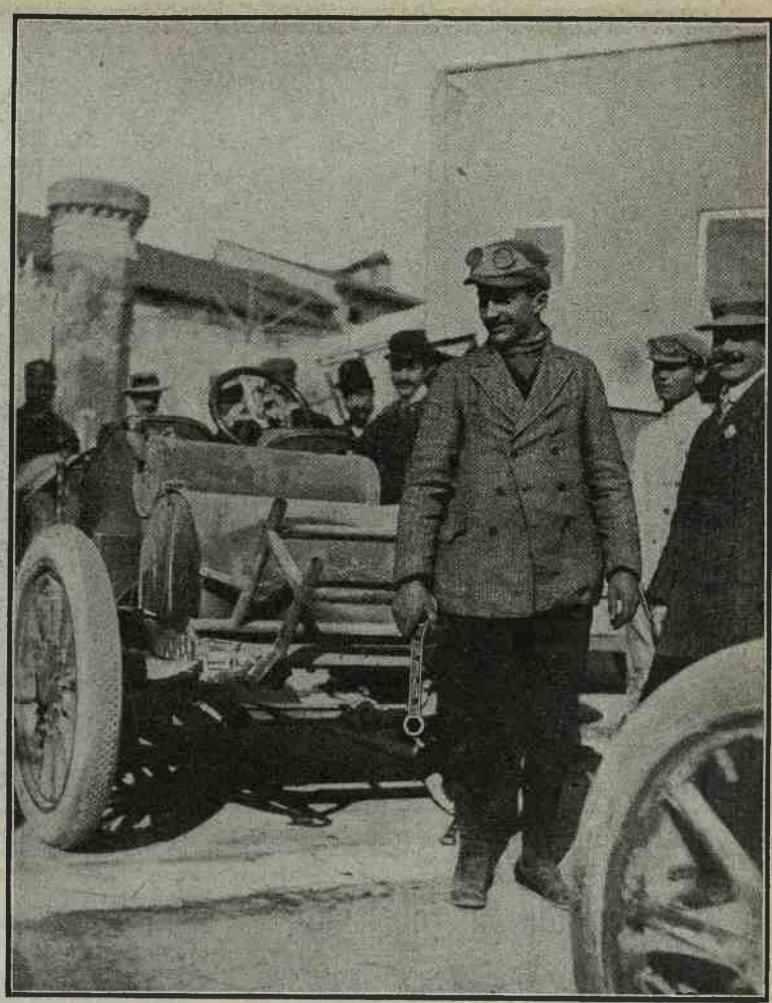
**III Categoria.** — Maccagno su *Esperia*, n. 31, media di m. 7.29 e 1 decimo, con la velocità di km. 80 all'ora. Vinse una Targa d'argento del Comitato.

**IV Categoria.** — Brigo su *Bianchi* di Apergi. Media di m. 6.50 e 7 decimi, con la velocità di km. 87,655 all'ora. Vinse una Targa d'argento del Comitato.

**V Categoria.** — Selvatico su *Itala*, n. 23. Raggiunse una media di m. 6.59 e 3 decimi, con la velocità di km. 85,857 all'ora. Vinse la Targa del « Pro vita cittadina ».

**VI Categoria.** — Trucco su *Isotta-Fraschini*, n. 3. Raggiunse una media di m. 5.53 e 8 decimi.

Minoia, 2° arrivato su Isotta-Fraschini.



tesimi, con la velocità di km. 122,532 all'ora. Vinse la Coppa d'argento del Comune di Padova.  
**— 2° Minoia su Isotta-Fraschini, n. 35. Raggiunse una media di m. 5.72 e 7 dodicesimi, con la velocità di km. 120 all'ora.**

**■ Al momento di andare in macchina ci giungono altre fotografie ricorda delle corse di Padova. Le pubblicheremo nei prossimi numeri.**

### CORRISPONDENZA

**Genova.** — Miglio A. C. Sacrifichiamo parte del suo Corriere per sovrabbondanza di materia. Saluti. G. C. C.

**Santhià.** — Sarin. Ho riletto il suo articolo, ma non posso inserirlo. La questione per il momento fu messa a dormire. Ne ripareremo e sempre volontieri al momento più opportuno. V. G.

**Bergamo.** — G. C. Abbiamo già un corrispondente. Comunque la collaborazione è libera a tutti. Mandi delle belle fotografie e certo ne usufruiremo. V. G.

**Trieste.** — G. Ferruccio. Idem.

**Messina.** — G. Trombetta Stathopulo. In settimana sarà servita.

**Rapallo.** — I. Moriconi. Idem. Serve solo per Rapallo e circondario. Per i programmi non abbiamo spazio.

**Palermo.** — Dino Masi. Ricevuta risposta. Godo essere d'accordo. V. G.

**Genova.** — A. Trinchero. Ricevuto, pubblichiamo.

**Napoli.** — C. Rocca. Occorre ch'ella si rivolga al Ministero dei lavori pubblici a Roma, Sezione Trasporti.

**Capeve di Sori.** — L. B. Nessuna difficoltà a favorirlo purché si faccia abbonato al giornale.

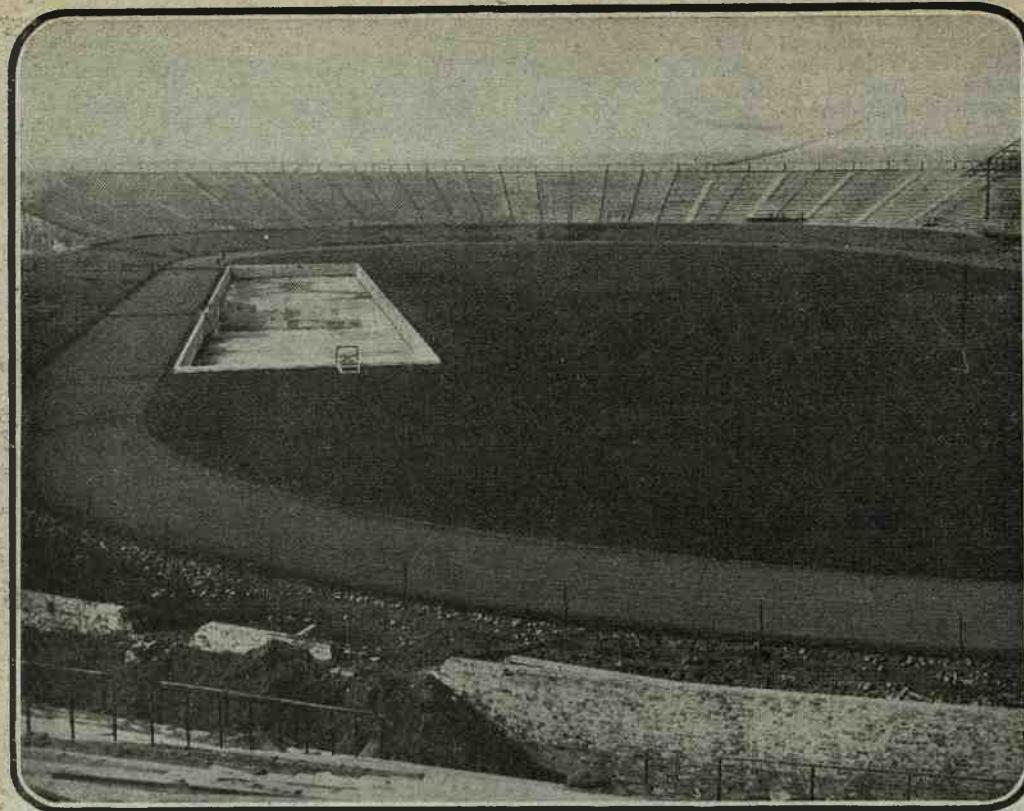
**Spezia.** — De Pasquale. Per l'annuario si rivolga alla Gazzetta dello Sport di Milano.



Al pesage - Vincenzo Lancia, il vincitore della IV Categoria, una delle migliori performance della giornata, perché riusciva a battere la III e la V Categoria.



La vettura De Vecchi, vittoriosa nella prima categoria.



*La pista e i gradini dello stadio dei giochi olimpici di Londra.*

## La IV Olimpiade Internazionale

Quando sul principio di quest'anno i primi comunicati annuncianti la IV Olimpiade Internazionale comparvero sui giornali, vi fu chi stupì della nuova classica riunione sportiva a due anni solo d'intervallo da quella grandiosamente riuscita svolta in Atene nel maggio del 1906. Come si disse, le Olimpiadi si dovrebbero tenere ogni quattro anni, ed ora salta fuori un altro Comitato con un altro ciclo di giochi olimpici!

Nulla di più errato. Chi saltò fuori con un altro Comitato, con un altro ciclo di giochi olimpici fu precisamente la Commissione Ateniese che, con a capo il re di Grecia, ansiosa di rinnovellare sul classico suolo ateniese gli antichi ludi olimpici, inaugurò nel 1906, per suo conto, nel suo *Stadium*, recentemente costruito per munificenza d'un ricco mecenate greco, una nuova serie di Olimpiadi, che sortirono il grandioso successo da tutto il mondo riconosciuto e consacrato.

La precedenza nell'iniziativa ad istituire le moderne Olimpiadi spetta invece ad un Comitato sortito da un Congresso internazionale degli sports tenutosi per iniziativa di Mr. Pierre de Coubertin, barone dell'antica nobiltà francese, nel giugno 1894 alla Sorbona (Parigi). A tale Congresso tutti i principali Stati del mondo avevano inviato un loro rappresentante.

E fu precisamente nel giorno 23 giugno 1894 che vennero istituiti i Giochi Olimpici, stabilendosi che questi sarebbero stati celebrati ogni quattro anni e per turno in tutte le nazioni aderenti, comprendendo tutte le numerose varietà d'esercizi sportivi in uso limitate però ai soli dilettanti.

Venne istituito un Comitato internazionale permanente per sorvegliare l'istituzione stessa e garantire la regolare celebrazione delle Olimpiadi.

Il Comitato risultò così composto:

Presidente: barone P. de Coubertin, membri: Ildebrando de Villeneuve, conte Alberto de Bertier de Sauvigny, e E. Callot (Francia); lord Desborough, Howard Vincent e de Courcy Laffan (Inghilterra); gen. conte Asserburg, conte C. de Wartensleben e dott. Gebhardt (Germania); professore N. M. Sloane e James H. Hyde (Stati Uniti); principe Sergio Belosselsky e conte Ribauierre (Russia); colonnello Bolck e conte C. de Rosen (Svezia); conte Brunetta d'Usseaux (Italia); conte Alex de Solms-Brannfels (Austria); dottor F. Kemeny (Ungheria); dott. Jiri Guth (Boemia); conte Alex Mercati (Grecia); conte G. de Baillet-Latour (Belgio); barone de Tuyll (Olanda); colonnello Holbecx (Danimarca); barone Godofroy de Blonay (Svizzera); dottor de

Lancastre (Portogallo); cap. Heinrik Angell (Norvegia); Miquel de Beisteigni (Messico); R. Coombes (Australia); dottor J. B. Znbaur (Repubblica Argentina); Carlos F. de Candamo (Perù).

La sede del Comitato venne fissata a Parigi, ove il conte Brunetta con solerte attività compie l'importante ufficio di Segretario generale.

Le sedute del Comitato generale si tenevano una per anno successivamente nelle diverse capitali.

Il 1904 a Londra, al palazzo della Mansion House, sotto il patronato del re d'Inghilterra; il 1905 a Bruxelles, sotto il patronato del re del Belgio; il 1906 ad Atene.

L'ultima seduta ebbe luogo all'Aja il maggio del 1907.

E qui fu deciso che la IV Olimpiade Internazionale si sarebbe tenuta pel 1908 a Londra, verso la fine del mese di maggio.

\* \* \*

Queste di cui femmo cenno, istituite al Congresso di Parigi, si possono chiamare le Olim-



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

piadi tradizionali. All'infuori di esse poi nel 1908 la Grecia istituì per proprio conto una seconda serie di Olimpiadi da intercalarsi a quelle tradizionali di due in due anni, e che avverranno pur esse ogni quattro anni, a partire dal 1906, in Atene.

E quest'intesa appunto d'intercalare le Olimpiadi dei due distinti Comitati fu una decisione presa nel Congresso tenutosi ad Atene nel 1906 di comune accordo per non venir a menomare l'importanza mondiale dei due singoli avvenimenti sportivi col farli, per esempio, disputare contemporaneamente nello stesso anno.

Quest'anno la IV Olimpiade che si svolgerà a Londra pare sia destinata ad un successo grandioso, dato il vivo interessamento preso da tutte le massime associazioni sportive delle nazioni partecipanti.

L'Italia pure avrà una forte schiera di ginnasti che difenderanno i suoi colori.

Non mancheremo di dare sovente comunicazione del come procedono i lavori d'organizzazione e delle Società e sportisti singoli che saranno delegati a rappresentare la nostra patria in questa grande competizione sportiva internazionale.

reporter.

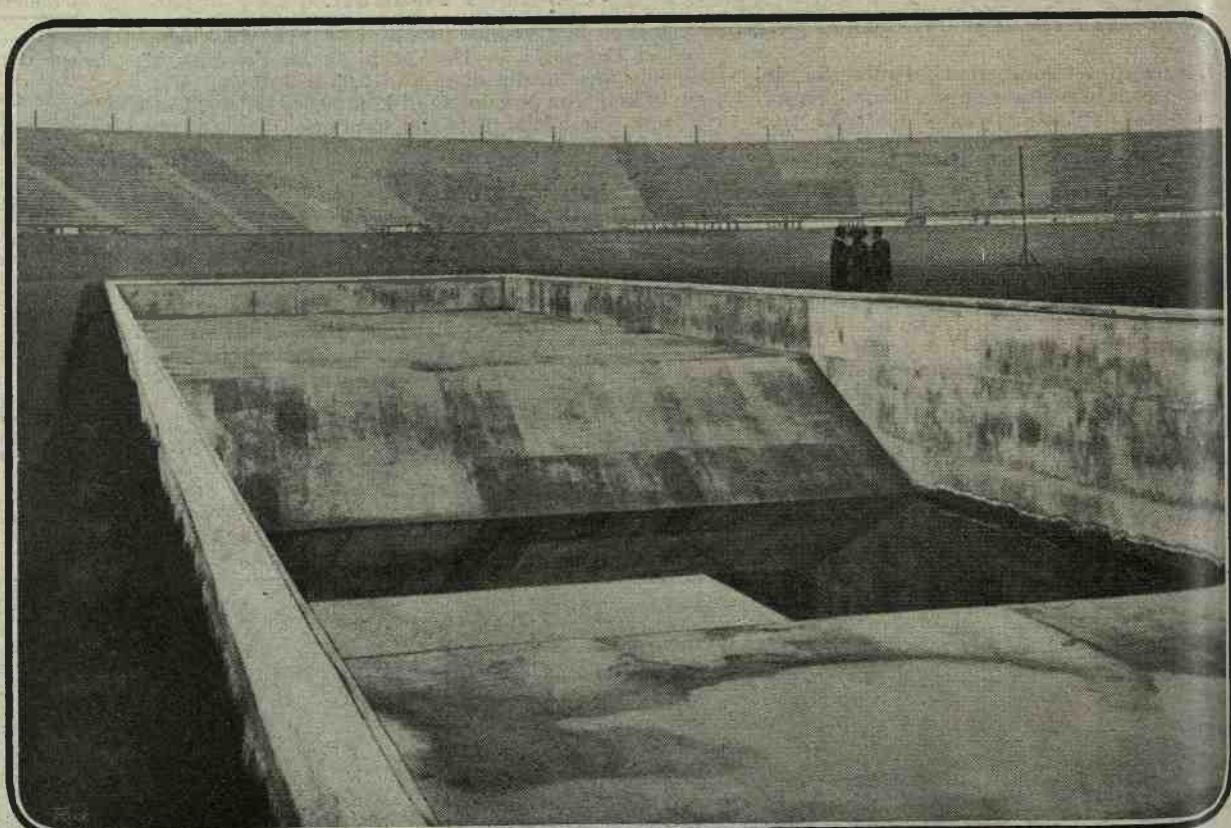
## La premiazione del nostro Cross-Country

Venerdì scorso l'ampia palestra della Società Ginnastica di via Magenta riuniva ad un secondo convegno tutti i concorrenti alla riuscissima gara indetta dalla *Stampa Sportiva*; si notavano oltre 400 persone fra premiati ed invitati.

Al tavolo di presidenza sedevano il comm. Tacconis in rappresentanza del sindaco, il direttore della *Stampa Sportiva*, il prof. Monti, il prof. Bosco, il signor Marco Luigi Mina, il signor Cigolini, Giuseppe Maccagno ed il segretario Avezzano. Poi attorno erano il cav. Torretta, il prof. Barberis, il prof. Gamba, i signori: Florio, Spada, Canuto, Bertolè, Peila, ecc., tutti i presidenti delle principali Società sportive di Torino.

Il direttore della *Stampa Sportiva*, signor Gustavo Verona, alle ore 21,30 annuncia l'inizio della cerimonia salutando gli intervenuti, ringraziando il rappresentante del sindaco, rallegrandosi con i concorrenti del successo straordinario riportato dal Cross-Country.

Una Giuria composta di vere personalità sportive,



*La piscina dove si disputeranno le gare di nuoto.*

**AUTOMOBILISTI!  
Usate BENZINA**

*Volete viaggiare con piena sicurezza?!*

**"CARBURINE"**

TORINO - Via Almese (Barriera di Francia) - Telefono 26-90. - MILANO - Foro Bonaparte, 2 - Telefono 95-76.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:  
I VELOCIPEDI  
**"ATALA,"**  
LA RIVELAZIONE DEL 1908  
Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

egli dice, ha emanato il verdetto, in base al quale, dopo cinque giorni dalla gara, la *Stampa Sportiva* eseguisce la premiazione.

Il comm. Tacconis, a nome del sindaco, si congratula con i vincitori, elogia l'opera degli organizzatori e spiega perché l'Autorità deve sempre essere pronta a favorire tutte le sane e belle prove di educazione fisica. All'iniziativa seria e disinteressata della *Stampa Sportiva* le Autorità hanno dato tutto l'appoggio meritato, ed il risultato della gara, ed il grandioso numero di premiati dimostrano appunto il trionfo di una iniziativa.

I premiati furono 208 con medaglie d'oro, vermeille, argento e bronzo, coniate espressamente per la gara. La Società *Aulace* ha riportato il maggior trionfo vincendo i due premi di squadre, la Coppa del Municipio di Torino (podisti) ed il grande medaglione di bronzo della *Stampa Sportiva* (ciclisti).

La cerimonia terminò alle 22,45.

## RUGBY

Ora che la neve ed il ghiaccio si sono sciolti ai primi tepidi raggi del bel sole primaverile, lasciando libera l'ampia verde distesa dei campi di gioco, s'apre la stagione, pei cultori e gli appassionati, di uno fra i più interessanti e movimentati sports creati dalla fervida fantasia dei biondi figli d'Albione: il Rugby.

Questo giuoco, quasi affatto sconosciuto al nostro pubblico, noto solo a pochi per le brevi succinte relazioni lette nei giornali, o per aver casualmente assistito a qualche partita, è comunissimo in altri paesi, è coltivato con vero e sano entusiasmo dalla balda e vigorosa gioventù negli Stati Uniti, in Inghilterra, in Francia e in Germania, ove all'inaugurarsi appunto dell'anno sportivo colgo la propizia occasione di compilare, in brevi parole, il calendario dei principali *matches* che si disputeranno fra le squadre indigene, e contro alcune fortissime *équipes* straniere, dando anche qualche notizia biografica sulle migliori e più importanti società, chiamate a difendere il glorioso tricolore della terra dei Cimbri.

In quanto alle città del nord, dopo il risultato, certo poco lodevole, della gara annuale *nord-contro-sud*, giuocata l'anno scorso a Francoforte, ben poco rimane a dire, poichè sembra che tutte le società si siano chiuse nel più assoluto, ostinato silenzio, nulla lasciando intravedere, nulla lasciando udire intorno alle loro intenzioni, ai loro progetti, ma certamente questa passività forzata, questo riserbo impenetrabi-



Echi del nostro Cross-Country primaverile. — Attendamento della benemerita Croce Verde. — Cravotto, di Torino (montando tubolari Damiani e C., Torino) guida il forte plotone di ciclisti passando in testa ai diversi controlli. (Fot. Ambrosio - Torino).

bile verranno scossi dalla eco lontana degli incontri fra le squadre di Heidelberg, Neuheim, Worms, Stoccarda e Francoforte, risvegliando nel cuore di ogni giocatore quella passione che da tanti anni li anima, non doma, né spenta sicuramente dall'esito d'un *match*, male incominciato, ancor peggio finito!

Lo *Stuttgarter Verein 1893* attende a Pasqua le due *équipes* dello *Stade Français*, campione di Parigi, e dell'*Université de France*, per la rivincita delle due partite giocate a Parigi, il giorno dei Santi e dei Morti, coll'inatteso, sconfacente risultato, contro lo *Stade*, di 89 punti a tre, risultato però che trova la sua ragione di essere nella differente applicazione delle regole di giuoco adottate dalla squadra francese, e nella smisurata grandezza del campo, che forni buona occasione a quell'ottima figura di giocatore che è Lasiur, detentore dei *records* francesi sulle distanze di 150 m. e 200 yards, di esplicare tutte le sue grandi, fenomenali doti di corridore d'alta classe!

Ma se allora il forte team wurtemberghese non

seppe, forse per mancanza di preparazione ad un incontro si importante, tenersi all'altezza del suo nome, certamente a Pasqua, coi nuovi, ottimi elementi di cui si compone la squadra germanica, rotti ad ogni più fine malizia di questo complicatissimo giuoco, veloci e decisi nell'attacco, sicuri e risoluti nella difesa, ben sapendo di trovarsi di fronte ad una squadra forte e valente, fiduciosa di conservarsi la coppa allora messa in palio, pronta a battersi fino all'esaurimento, pur di non lasciarsi strappare quel trofeo di gloria di cui oggi ancor fan pompa, si può però affermare, senza timore di una smentita, che un secondo successo dello *Stade*, pur non essendo impossibile, sarà almeno molto più contrastato, reso certo le mille volte più difficile dall'ambiente, dalla difficoltà di potersi presentare con tutti i giocatori. Sembra pure che l'*Heidelberger Ruder Club* non voglia lasciarsi sfuggire quest'ottima e rara occasione della visita di due squadre straniere, senza apprifitarne, ma pare anzi intenzionato di chiamare, in quella bella e ridente cittadina, i rappre-

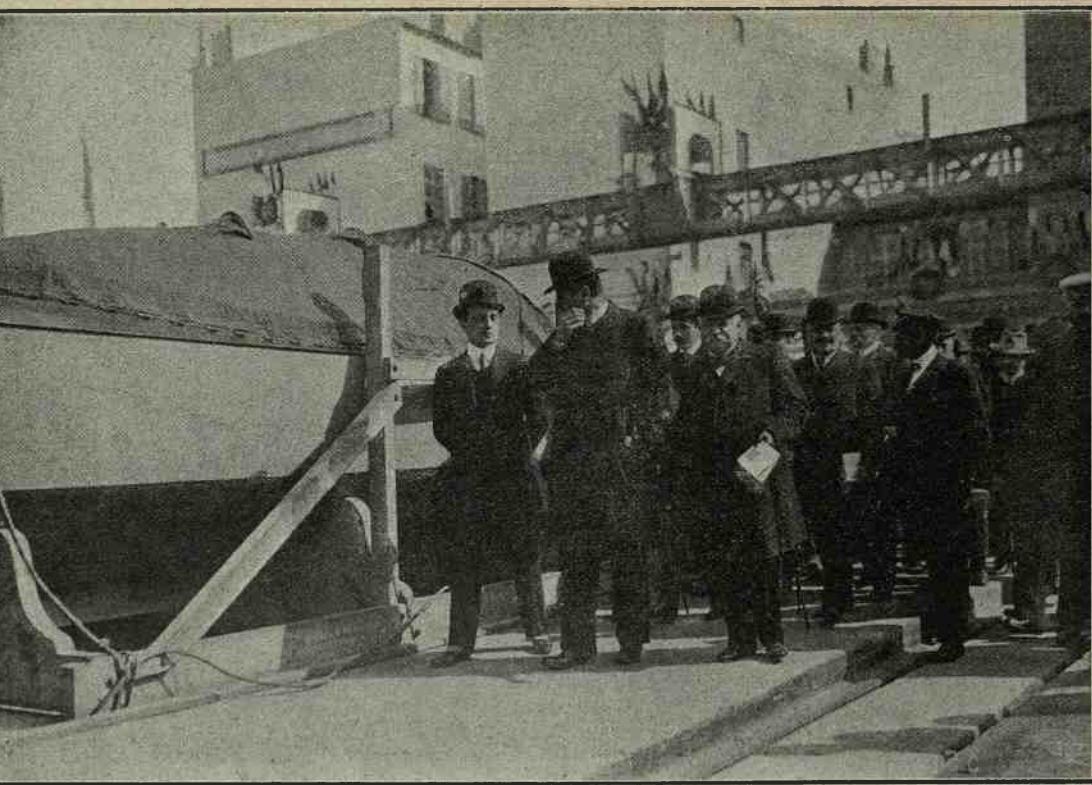


Echi del nostro Cross-Country primaverile. — I ciclisti al guado.

(Fot. Ambrosio - Torino).

FABBRICA TORINESE PNEUMATICI  
**G·DAMIANI & C. TORINO**  
VIA CARLO ALBERTO - 9 - TELEF. NO. 30-49





*Meeting di Monaco. — Il principe Luigi di Monaco inaugura l'esposizione dei canotti automobili.*  
(Fot. Branger - Parigi).

sentanti francesi in un incontro amichevole, poiché sino dal 1903, data dell'ultimo *match* contro l'*Old Densitons A. S. C.*, non si ebbe ad Heidelberg nessun ospite d'oltre Reno.

Ma l'onore d'aprire la serie delle gare internazionali spetta al *F. C. Frankfurt* 1880, che attende per il 4 aprile lo *Stade Lorraine* di Nancy, una mediocre e quasi sconosciuta squadra, la quale, senza dubbio, si troverà di fronte al formidabile gioco di Francoforte in una palese inferiorità di mezzi, e ognuno si attende per la camicia rossa e nera una sicura, facile vittoria. Ma il *clou* della stagione, l'incontro atteso da tutti con ansia febbrale, e che richiamerà tutta Francoforte elegante e sportiva nel recinto del *F. C. Frankfurt*, è quello contro *Harlequins*, una delle più apprezzate e migliori squadre inglesi, composta tutte di giocatori d'alta classe, poiché dal 1900 in avanti, in tutte le gare disputate contro i rappresentanti d'Inghilterra, *Harlequins* figurò sempre con un buon numero di componenti, scelti a difendere la *chance* del loro club e del loro paese; ma finora mai si ebbe la fortuna di poter ammirare quest'assieme famoso e irresistibile, questa massa fulminea e irruente d'uomini, educati ad una tecnica precisa, infallibile.

Forzandomi di mantenermi assolutamente estraneo ad ogni impulso di campanilismo e d'entusiasmo, sia per l'una che per l'altra società, trovo però estremamente difficile e azzardoso poter rischiare dei pronostici sul probabile risultato d'ogni incontro. Se gli *Harlequins* potranno assicurarsi, certo dopo viva lotta, una superiorità sul *team* di Francoforte, credo però quasi esclusa la possibilità di una vittoria dello *Stade* contro *Stuttgart*, giocando questo sul suo terreno, mentre l'*Université de France* dovrà certo ritornare a Parigi con un sicuro sfavorevole esito, che potrà solo, nel caso di un possibile incontro, essere mitigato dalla vittoria contro l'*Heidelberg Ruder Club*.

In quanto ai *matches* fra le squadre germaniche, quello che maggiormente interessa la massa sportiva di tutto il paese è il ritrovarsi delle due squadre di Francoforte e Stoccarda, in quest'ultima città, il 29 corr. pel campionato, direi quasi, del sud, essendo esse le due vere e eterne rivali, alla conquista dell'ambito titolo di migliore *équipe*, e che fornirà certo una lotta dura e scabrosa, un gioco guardingo e serrato. Quantunque *Stuttgart*, fiaccata dalle due pesanti partite giocate nella capitale francese, la domenica successiva, mancante di cinque fra i migliori giocatori, impossibilitati a prender parte al gioco, causa le ferite riportate a Parigi, abbia saputo mantenersi fino alla fine della prima ripresa a risultato nullo, dovendo però cedere nel secondo *half time*, alla freschezza degli avversari, pure dopo le ultime eccellenti prove fornite, dopo i lusinghieri risultati ottenuti in ogni altra gara, sembra dubbio che *Francoforte* possa riconfermare la sua superiorità.

Anche le seconde squadre, le piccole Società, offrono ogni domenica dei buoni, ottimi incontri, preparando i futuri pionieri, i futuri campioni del *Rugby*.

*Stuttgart*, aprile.

A. Raimondi.

## Il Meeting di Monaco

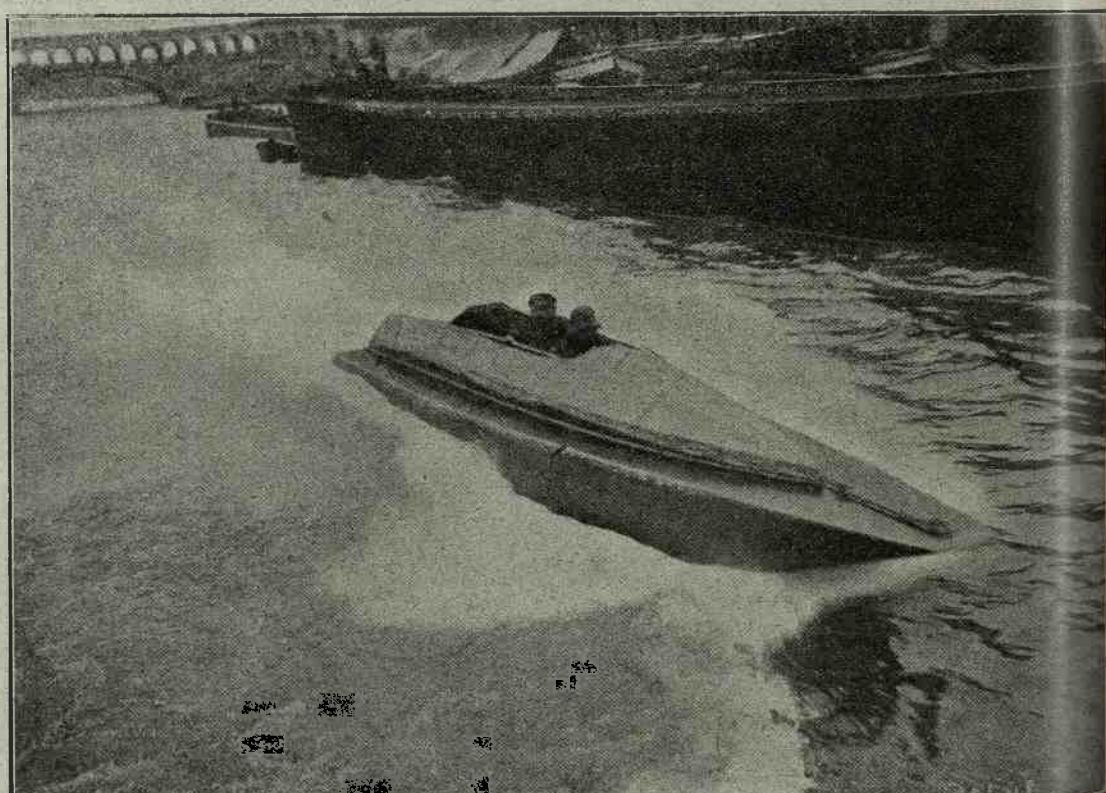
(1-13 aprile).

Il V Grande Meeting di Monaco è stato inaugurato mercoledì, 1° aprile, alla presenza di S. A. il Principe Luigi, principe ereditario di Monaco, ed ha iniziato la serie degli avvenimenti coll'apertura dell'Esposizione dei canotti. La Mostra è riuscitissima sotto ogni rapporto. Solo sedici sono le defezioni, ed il numero dei partecipanti somma a settanta.

I canotti vennero lanciati in acqua giovedì scorso e le corse principiarono domenica. Il Comitato esecutivo delle corse è composto dai signori Camille Blanc, presidente del Comitato organizzatore del meeting, Jacques Goudoin, tenente di vascello Jeannel, capitano del porto di Monaco e da Georges Prade.

Era corsa la voce che la riunione monegasca non avrebbe avuto più luogo nel 1909. La stampa sportiva francese smentisce ora questa notizia, aggiungendo anzi essere probabile che l'anno venturo l'Esposizione avrà luogo nel porto, che sarà allora chiuso.

Un buon argomento in favore della buona riuscita anche per questo quinto anno, è il totale dei premi del meeting, che si eleva ancora a 100.000 franchi.



*Meeting di Monaco. — La Rapier III<sup>a</sup>, di Tellier, in volata (racer, 2 motori Panhard di 125 HP).*  
(Fot. Branger - Parigi).

**AUSTRO-AMERICAN-TYRE**  
PNEUMATICO per Automobili, Vettura, Cicli, Motocicli.

I risultati delle iscrizioni sono certo notevoli, per quanto esse siano in lieve diminuzione su quelle del 1907. Fra gli italiani erano iscritti il *racer* di prima categoria *Labor*, con motore Fiat; il *racer* di seconda categoria *Fiat-Gallinari*, con motore Fiat e scafo Galinari; il *cruiser* di seconda categoria *Siam*, con motore Scat; il *cruiser* di terza categoria *Essemi*, con motore della Società Meccanica Bresciana e scafo Cantieri Navali di Livorno; nonché sei scafi Allegri, tre scafi Baglietto e un altro scafo Gallinari.

Alla vigilia delle corse è venuto a mancare disgraziatamente il migliore canotto italiano, il *Fiat-Gallinari*. Il canotto *Fiat-Gallinari*, di 16 metri di lunghezza, fornito di due potenti motori Fiat della forza ciascuno di 225 cavalli, facendo degli esperimenti al largo della baia di Montecarlo, si è, con grande stupore del pubblico sportivo che l'osservava, incendiato quasi di colpo, ed in men che si dica colto a picco. L'equipaggio che lo montava è stato tutto salvato.

Il fuoco fu provocato da un corto circuito e da una candela difettosa. Il *Fiat-Gallinari* era uno dei migliori canotti iscritti alle corse internazionali motonautiche che dovevano cominciare domenica, ed era considerato il *leader* della categoria, senza limitazione. Uscendo giorni sono dai cantieri Gallinari di Livorno, aveva compiuto audacemente la traversata Livorno-Montecarlo in sole ore 10, e senza usufruire di tutta la sua potenza motrice. Il Gallinari aveva riposta tanta fiducia in questo canotto, che si dichiarava disposto ad accettare qualunque sfida su lungo percorso. Peccato per l'industria italiana.

### Le prime giornate di corse.

Prima giornata (5 aprile).

Eccone i risultati:

Prima corsa, premio del Tiro al piccione per *cruisers* minori di 6 metri e 50 (4 cilindri di 90 millimetri di alesaggio, peso minimo 550 chili, percorso 50 km.). Arrivano: 1° *Mais je vais piquer II*, in ore 1,41'50"; 2° *Siam-Scat* (Baglietto e motore Scat) in ore 1,52'30"; 3° *Delahaye-Nautilus*, in ore 1,56'11"; 4° *Lanturlu VI*, in ore 1,56'41".

Nel pomeriggio il vento va cessando, tanto che alle 4 il mare è calmo completamente e il cielo sereno. Alle 8 si dà il segnale della partenza per la seconda corsa per *racers* con motore a 4 cilindri, percorso 50 km. Giungono: 1° *La Rapiere III*, in ore 0,57'42"; 2° *Delahaye-Nautilus X*, in ore 1,32"; 3° *Ricochet XVI*, in ore 1,30'54".

Seconda giornata (6 aprile).

Si effettua la prova per i *cruisers* ad un cilindro. La partenza è stata data con vento fresco. Vi erano dieci concorrenti. Il *Sizaire-Naudin* è arrivato primo in ore 2,20'7" e 2/5, con due giri di vantaggio sul *Anzani-Nautilus*, che è riuscito secondo. Gli altri hanno abbandonato la corsa.

## La settimana ippica

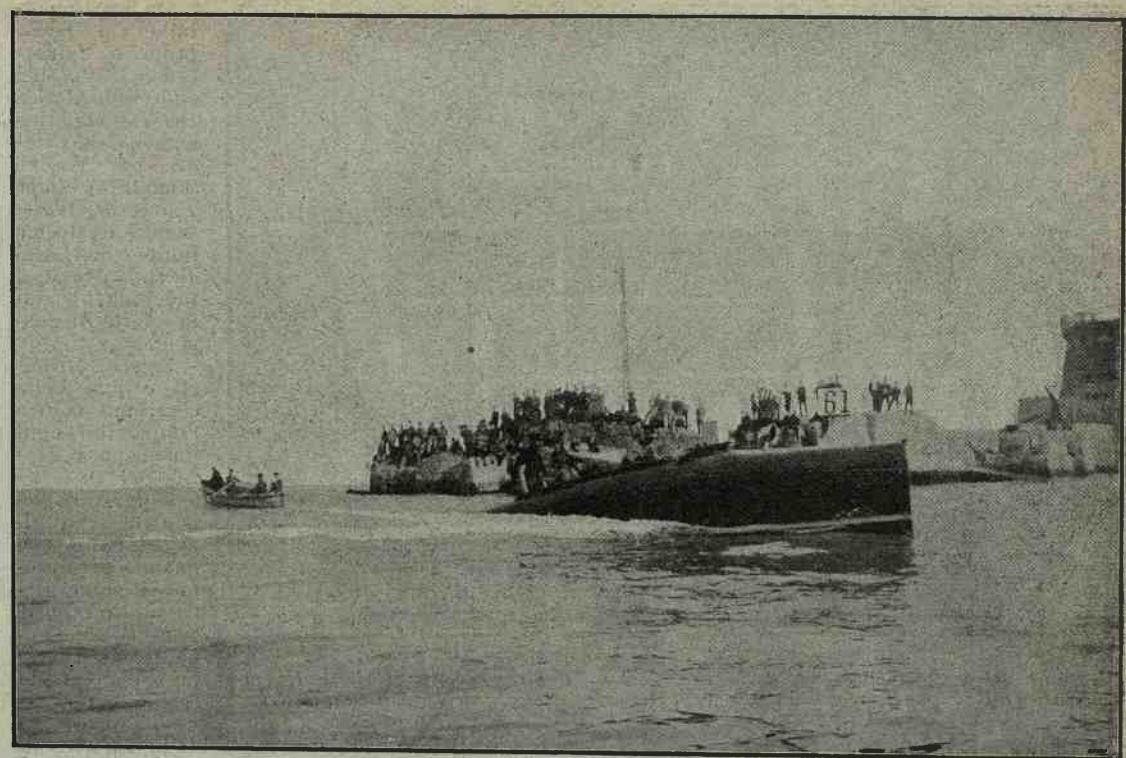
Siamo finalmente giunti al pezzo forte della riunione trottistica milanese. La prima fase dei Premi di Allevamento si è svolta domenica scorsa all'ippodromo di Turro, e l'avvenimento seppe richiamare in quel recinto la solita folla, malgrado il tempo minaccioso. Erano i maschi del 1905 che dovevano misurarsi in questa specie di campionato e decidere a chi di loro spettasse la supremazia avvalorata da una cospicua moneta.

L'aspettativa, però, era inferiore in realtà all'importanza dell'avvenimento. Come ben faceva notare un collega nei suoi commenti di pronostico, il « Premio d'Allevamento » era un'attesa piena di suggestioni incognite quando esso si svolgeva all'inizio della riunione. Negli anni decorsi trovavamo numerosi soggetti o inediti, o che non avevano ancora fatto le loro prove pubbliche dell'annata: il « Premio Veronese » poteva solo dare una linea assai vaga di orientamento, perché nell'epoca in cui viene disputata questa gara i puledri hanno subito un lavoro assai sommario e sono ancora lontani dalla forma perfetta, possibile mediante un allenamento prolungato e rationale.

Oggi invece ci troviamo davanti alla condizione opposta: oltre al « Gran Premio di Verona », nelle giornate antecedenti al « Premio di Allevamento » figurano diverse corse riservate ai tre anni, corse che vengono tutte disputate da numeroso e scelto materiale. Soio qualche eccezione si astiene dal mostrarsi in pubblico, giacché lavorata particolarmente in vista della prova per la quale vanta chances di primo ordine. La selezione dei soggetti avviene, quindi, spontaneamente; lo start dei Premi di Allevamento resta sfollato dalle incognite e dai puledri coreografici, a sommo vantaggio del regolare procedere della corsa e a tutto beneficio degli scommettitori che hanno linee sufficienti per procedere alle loro deduzioni.

Otto puledri si presentarono quest'anno alla partenza, formando un lotto piacente a vedersi e di un discreto valore. Quasi tutti potevano giustificare la loro presenza allo start — le 10.000 lire erano suddivise in cinque premi — e se non diedero luogo ad arrivi emozionanti, affermarono la qualità rispettiva, che deve essere un po' superiore a quella della generazione precedente.

*Burano*, uno dei primi prodotti dello stallone della Razza Breda, si presentava raccomandato dai suoi spunti di velocità, che fanno capace in certi momenti di qualunque prodezza questo figlio di Hamward e Festosa; il suo modello non è imponente e la sua azione è delle meno raccomandabili. Forse questo difetto dipende dall'educazione ricevuta; certo è che *Burano* in oggi deve essere considerato come uno di quei cavalli sottoposti a forte cauzione. Di linee bellissime, slanciato, dall'attacco perfetto del collo, buon petto è *Elixir Kuser*, da Colonel Kuser e Valchiusa. E' tutto suo padre, si può dire, che fu uno dei più eleganti trottori importati dall'America. Inoltre *Elixir Kuser* possiede un'azione regolarissima non soggetta a critiche: esso è a volte poco equilibrato, ma ciò dipende dall'età, e scomparirà in seguito mediante l'affiatamento coll'ambiente e la pratica del mestiere. Pure un corretto trottoratore è *Pirro*, da Andante e Lady Whitefoot: raggruppato, ha un'azione fitta un po' rialzata e sbandata. La classe del puledro del marchese di Bagno non deve essere delle più notevoli: esso sarà nella sua carriera di corsa un servitore utile, ma non chiamato a rappresentare una parte principale nella propria generazione. E così dicasi di *Fiordaliso*, da Charming Chimes Aurora, del cav. Berti, non possidente né la classe né la distinzione della sua germana *Charming Aurora*. Poché parlo anche per *Ectair Kuser*, da Colonel Kuser e Utica, della Scuderia Ambrosiana: comune, il suo trotto manca di scioltezza e di velocità, e deve essere considerato come una speranza quando parecchi suoi coetanei si troveranno penalizzati in ragione delle somme vinte. Invece delle buone promesse ci può dare *San Geminiano*, da Prince Herschel e Cina, dei fratelli Giorgi: cavallo dalle linee estese, con molti punti di forza, *San Geminiano* è un vero Prince Her-



Meeting di Monaco. — Il Mait-je-vais-piquet II in volata.

(Fot. Branger - Parigi).

schel, ossia un puledro dal quale si possono attendere grandi cose, se il suo temperamento e il suo carattere resisteranno alle dure fatiche del turf, dure specialmente in Italia, ove i puledri vengono sottoposti a uno sfruttamento improbo e faticoso.

La camminata di questo puledro dei signori Giorgi non ha nulla di particolare; è un abbozzo di andatura che deve essere affinato, quantunque nelle due prove fornite non sia incorso nei rigori della Giuria. *Arlecchino Re*, da Arlecchino e Domera, di Lady Hambletonian, si è presentato in condizioni troppo precarie per poterlo giudicare definitivamente; a questo figlio della gloriosa americana — che fu una delle migliori performer delle nostre piste — non mancherebbero le qualità fisiche per elevarsi dalla media; ma domenica scorsa esso era in pessima giornata, si abbandonò a ogni sorta di bizzarrie durante il percorso della prima prova e venne subito ritirato.

Abbiamo lasciato per ultimo *Cleveland*, il vincitore. Il figlio di Colonel Kuser e Baldi non era più comparso in pubblico dalla sua esibizione nel « Criterium autunnale », dove aveva figurato ottimamente al secondo posto, quantunque in sommaria condizione, dietro a *Epine Kuser*.

Però dalle prove private si sapeva che il puledro del signor Sesana non aveva perduto nulla della sua qualità nel passaggio da due a tre anni. E appena comparve sulla pista, *Cleveland* conquistò la fiducia e le simpatie generali: ben sviluppato, di un mo-

dello forte, se non elegante come *Elixir Kuser*, con buoni arti, questo figlio di Colonel Kuser ha un'anatatura allungata, coprente molto terreno, facile a mettersi in azione: la camminata non è correttissima, chè pur troppo l'educazione che oggi si dà ai nostri trottori è quella di avanzare il più rapidamente possibile, anche a costo di ciò che dovrà rappresentare il fondamento di un trotter: l'anatatura perfetta.

Domenica *Cleveland* dominò sempre e costantemente gli avversari staccandoli in partenza e arrivando quasi fermato sul piede di 1' 33" al chilometro. Una parvenza di lotta si ebbe nella prima prova tra *Cleveland* e *Burano*; entrambi i trottori lottarono insieme per qualche centinaio di metri in un modo di procedere assai discutibile, ma in seguito il cavallo del signor Sesana si liberò dall'avversario per ultimo, come diciamo, rallentando. Nella seconda prova *Burano* commise parecchi errori, si che il compito di *Cleveland* si ridusse ad una semplice passeggiata, per nulla disturbato da *Elixir Kuser*, corrente per la seconda moneta. La classifica finale diede i seguenti risultati: 1. *Cleveland*, 2. *Elixir Kuser*, 3. *Burano*, 4. *San Geminiano*, 5. *Fiordaliso*; e ciò dovrebbe essere il valore dei concorrenti anche in una classifica di merito.

Il signor Beretta, allevatore dei due primi arrivati, ricevette le congratulazioni generali per la doppia vittoria ottenuta. Ed era ora che i figli di Colonel Kuser si facessero luce sui nostri ippodromi, chè, per correnti di sangue e per bellezza fisica, pochi stalloni possono competere col sire di Poncia.

Delle altre prove della giornata poco rimane da dire: cioè, moltissimo se si volessero descrivere le varie fasi che hanno dato luogo ai premi « Bergamo », vinto da *Ocitoe Kuser*; « Ferrara », rimasto a *Wainscott* e « Compensazione », riportato da *Zembla*. Per sbrigare definitivamente il programma occorsero ben dodici prove, esperte tutte con una sollecitudine degna della proverbiale, antiquata *Veltria Negri*. Ci dicono coloro che rimasero fino a espletazione completa del programma che si terminò alle 19 ore trascorse.

Con tale alea di prove si capisce come invise debbano sembrare agli organizzatori le prove uniche; queste non riservano la possibilità di impinguare oltre misura la cassetta del totalizzatore e gli affari, anche in materia sportiva, devono essere trattati con una certa conoscenza di causa.

Giovanni Gallean

#### CORRISPONDENZA

*Brescia*. — G. F. Siamo già provvisti di corrispondente. Comunque sempre gradite ci riusciranno le sue fotografie.

*Sant'Angelo Lomellina*. — L. S. La poesia non interessa.

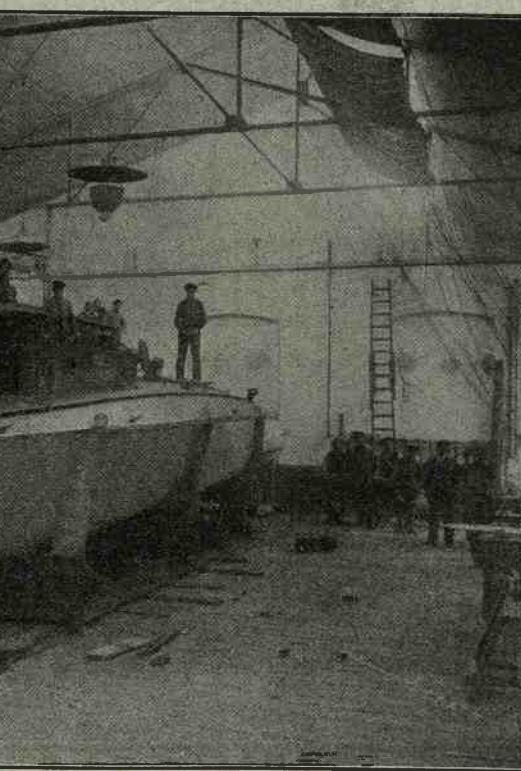
*Rapallo*. — I. Moriconi. Per i programmi non abbiamo spazio. La *Stampa* è già provvista. Spediamo il resto.

*Alba*. — G. Robba. L'argomento fu da noi, se ricorda, trattato a lungo. Ora non faremmo che un duplicato. Grazie.

*Ferrara*. — G. Cottarelli. L'indirizzo richiesto è il seguente: via Panisperna, 36, Roma.

*Busto Arsizio*. — G. Ferriero. Passiamo reclamo all'amministrazione. I programmi non possono trovare posto nel nostro giornale.

*Singhaglia*. — Cirillo Chionterzi. Si abbondi e poi la favoriremo nella richiesta.



Meeting di Monaco. — Il Racer Fiat-Gallinari distrutto da un incendio nella rada di Monaco.

FRERA

**BICICLETTE**  
(Modello 1908)  
Solide ed Economiche  
Società Anonima Frera - Milano

FRERA



Un gruppo dei partecipanti al giro del mondo. — Da sinistra a destra: Godard, Haaga meccanico della Züst, Bourcier Saint-Chaffray, Deschamps, Pons, Scarfoglio, Sivier, Sirtori.

## Il Giro del mondo in automobile

(Da un lunedì all'altro).

Anche la Züst, la gloriosa macchina italiana, ha conosciuto il suo trionfo nelle grandiose accoglienze ricevute a S. Francisco.

Ancora la De Dion e la Protos e poi tutte e quattro le superstiti del Raid New York-Parigi avranno compiuto, per la prima volta dacchè Colombo diede ai geografi un nuovo continente da registrare, la traversata dell'America. Onore all'automobilismo ed ai suoi intrepidi pionieri!

Il brutto è ormai passato, non è più che un ricordo, ma il peggiore ha ancora da venire con la ipotetica traversata dell'Alaska.

Per conto mio credo fermamente che da un momento all'altro debba scoppiare la bomba... Quale bomba, di grazia? L'annuncio telegрафico che i concorrenti in massa, auspice il giornale organizzatore del titanico *tour de force*, hanno rinunciato ad attraversare il campo di gloria del nostro Duca degli Abruzzi, la polare Alaska!

L'asprissimo tratto Seattle-Capo Prince of Wales, un totale di circa 3200 km. attraverso i crepacci ed i ghiacciai eterni dell'Alaska, non potrà venir superato, ammenoché i sentieri di 50 cent. non si mutino d'incanto in strade di due metri d'ampiezza, e la pista di parecchi metri di neve molle non si muti per l'occasione in una polverosa massicciata!

Ancora recentissimamente una personalità competente, il signor Day, che fu incaricato, alcuni anni or sono, dal Governo americano di procedere all'acquisto del canale di Panama, dichiarava categoricamente che gli automobili non passerebbero per l'Alaska. Day ha trascorso recentemente lunghi mesi all'Alaska e così ne parla: « Non soltanto non vi ha strada, ma il sentiero che contano seguire gli automobili non supera spesso i 50 centimetri di larghezza, ed il sentiero è fiancheggiato da precipizi. All'uscire da Valdez le vetture avranno da passare quasi immediatamente una terribilissima parte del tragitto; dovranno varcare il Thomson-Pass, che finora non è stato traversato che a dorso di mulo. Se gli automobili arrivano a varcare il Thomson-Pass ed a giungere alla prima catena delle montagne che dominano Valdez, allora tutto sarà loro permesso ».

Sproule, uno fra i magnati della ferrovia del Pacifico, una delle personalità dirigenti dell'Alaska Stinson Company, tenne un linguaggio identico e dice che la traversata dello stretto di Behring, altrimenti che su piroghe, è chimerica. « Nessun essere umano — afferma egli — ha mai passato il terribile stretto a piedi o in slitta; pochi sono riusciti a passarlo in barca ».

Questa dichiarazione, e molte altre analoghe, sono poco incoraggianti e lasciano fortemente dubitare che la scalata... all'Alaska possa neppure venir tentata!

Malgrado tutto ciò, se i concorrenti s'intesterranno a voler seguire strettamente il percorso regolamentare, dovranno, come già fece la Thomas e la Züst ieri, imbarcarsi a San Francisco e con tre giorni di piroscalo giungere a Seattle percorrendo 1600 km. sull'Oceano.

Da Seattle portarsi coi mezzi propri a Valdez (km. 1840), nel cuore dell'Alaska. Da Valdez dirigersi a Capo Prince of Wales (km. 1278). Capo Prince of Wales segna l'estremo limite dell'Alaska, trovandosi precisamente sullo stretto di Behring.

Essere ottimisti è una bella cosa, ma contro l'impossibile ogni umana possa s'infrangere!

E' pur vero che non bisogna dimenticare che quando gli automobili sono partiti da New York, personalità eminenti hanno detto pure che gli automobili non avrebbero oltre-

passato Albany e che non sarebbero mai arrivati a Chicago; invece gli automobili sono arrivati a Chicago.

In appresso le medesime persone hanno detto: « Aspettate che gli automobili siano nel fango del Yowa!... » ed il fango del Yowa è stato passato.

Si disse ancora: « Ma le Montagne Rocciose non sono state mai passate in automobile nel cuore dell'inverno! ». E le Montagne Rocciose sono state magistralmente passate nel mese di marzo, dalle vetture delle quattro nazioni.

Ma per l'Alaska siamo curiosi di vedere se fummo noi i profeti, od i facili ottimisti!

Pertanto il capitano Hansen, che partito da New York sulla De Dion di Antran, fu costretto a separarsi dal campione francese per divergenze sorte fra i due *raiders*, ricevette ieri l'invito dalla Casa Thomas di prendere posto sulla vettura del leader americano.

Grande gioia di Hansen, e buona speculazione della Casa Thomas, i cui rappresentanti furono ben lieti di dichiarare che il capitano Hansen sarà per essi di una preziosa utilità per le seguenti ragioni: primo, perché egli è danese ed ha tracciato l'itinerario della prova e conosce molto a fondo l'Alaska e la Siberia; secondo, egli parla tutte le lingue ed è un valoroso giovanotto.

Hansen deve, all'ora attuale, viaggiare alla volta di Valdez, dove ritroverà la vettura americana che giungerà domani o dopo.

Una caduta, fortunatamente senza gravi conseguenze, capitò al bravo Autran, il quale dovette fermarsi a Ponella. Dopo due ore di lavoro i guasti erano riparati, ed il campione francese riprendeva il suo viaggio per San Francisco, dove probabilmente arriverà il giorno 7.

Saint-Chaffray, che si riposa mentre Autran lavora, invia qui numerosi telegrammi, in cui si atteggia ad eroe, ed i giornali si divertono a metterlo in ridicolo.

Koeppen prosegue regolarmente il suo viaggio: i suoi compagni sono meravigliati del lavoro del valoroso tedesco. In viaggio egli conduce la macchina con straordinaria abilità, e durante le fermate visita la vettura, dopo di che si mette a scrivere senza prendere un attimo di riposo.

reporter.

## Nel mondo commerciale sportivo

\*\* Il dottor Carlo Scaini ha compilato nel manuale *Il Montatore Elettricista* dell'ing. Barni, un'interessante capitolo sugli accumulatori. Egli prende ad esempio gli accumulatori della ditta Giovanni Hensemberger di Monza, che rappresentano quanto di più perfezionato in quell'industria, e passa a illustrare con parole chiare e con illustrazioni nitidissime i punti seguenti:

1. Generalità sugli accumulatori
2. Forza eletromotrice di carica e scarica degli accumulatori
3. Capacità degli accumulatori. Prove di capacità. Rendimento
4. Apparecchi, accessori richiesti per un impianto con accumulatori
5. Dinamo per la carica degli accumulatori
6. Calcolo di una batteria di accumulatori
7. Casi diversi di applicazioni
8. Montaggio degli accumulatori stazionari
9. Versamento della soluzione acida
10. Prima carica e messa in funzione
11. Manutenzione degli accumulatori
12. Principali inconvenienti degli accumulatori. Cause e rimedi
13. Accumulatori trasportabili. Metodo di carica. Ricette, ecc.

Come si vede, una completa esposizione del movimento di accumulatori, trattato con una rara competenza. La pubblicazione utilissima è stata redatta per conto della notissima Casa di accumulatori d'ogni potenzialità, Giovanni Hensemberger di Monza, la ditta ormai celebre in tutto il mondo per la perfetta e robusta lavorazione di tutti i suoi accumulatori, indicati per ogni e qualsiasi industria. Di volo, ricordiamo le prime onorificenze riportate da questa Casa alle Esposizioni di Milano e Genova 1892; Torino 1898; Como 1899; Milano 1901; Bologna 1904; Brescia 1904; Macerata 1905; Montecatini 1906; Mila o 1906; Torino e Milano 1907; Calcutta (Indie) 1907; Bar 1907, ecc.

La Casa Giovanni Hensemberger di Monza produce i seguenti tipi di accumulatori elettrici:

1. Accumulatori stazionari *Plante*, per batterie a scarica rapida e lenta;
2. Accumulatori trasportabili leggeri *N. Hensemberger*, per trazione automobili elettrici, battelli, ecc.



La vettura tedesca partecipante al giro del mondo.

# "The Pearl"

Marca depositata

La migliore Serie per  
costruzione di Biciclette

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



*Il meeting automobilistico sulla Costa Azzurra. — Ragusa, vincitore della prova del chilometro in 38' 1/5, durante la corsa sulla salita di Saint-Jean.*

8. Accumulatori doppi in recipienti trasparenti di celluloido per accensione motori a benzina, di motociclette, automobili e battelli!

4. Batterie speciali per illuminazione e segnalazione per automobili in cassette di legno con coperchio;

5. Accumulatori semplici in recipienti di celluloido e di ebanite per illuminazione vetture, per piccoli impianti, ecc. Batteria speciale per chirurghi e laboratori scientifici;

6. Batterie trasportabili speciali per illuminazione delle carrozze ferroviarie. Fornitore delle Ferrovie dello Stato e della Compagnia dei *wagons-lits* di Parigi;

7. Batterie del tipo illuminazione ferroviaria con disposizioni speciali per le più svariate applicazioni. Sono in uso anche per illuminazione carrozze tramvie di parecchie Società italiane.

Da questo breve rassunto della produzione Hensemberger si ha la persuasione di possedere anche in Italia una gran Casa di accumulatori elettrici, la quale è in grado di fare in tutto concorrenza alla miglior produzione dell'estero.

Hensemberger fornisce cataloghi, prezzi correnti, preventivi e istruzioni a chiunque ne faccia richiesta.

\*\* Per la ditta *F. Momo e C., Milano*, dobbiamo riparare ad un errore in cui siamo incorsi in uno degli ultimi numeri. La ditta *F. Momo e C. di Milano*, via Foro Bonaparte, n. 5, vende i *chassis Junior 28-40 HP*, medesimo tipo di quello che vinse la Coppa di Verona, muniti di *pneus Dunlop*, al prezzo di L. 13.500.

\*\* In questi ultimi giorni vi furono in Italia le seguenti sedute di Società:

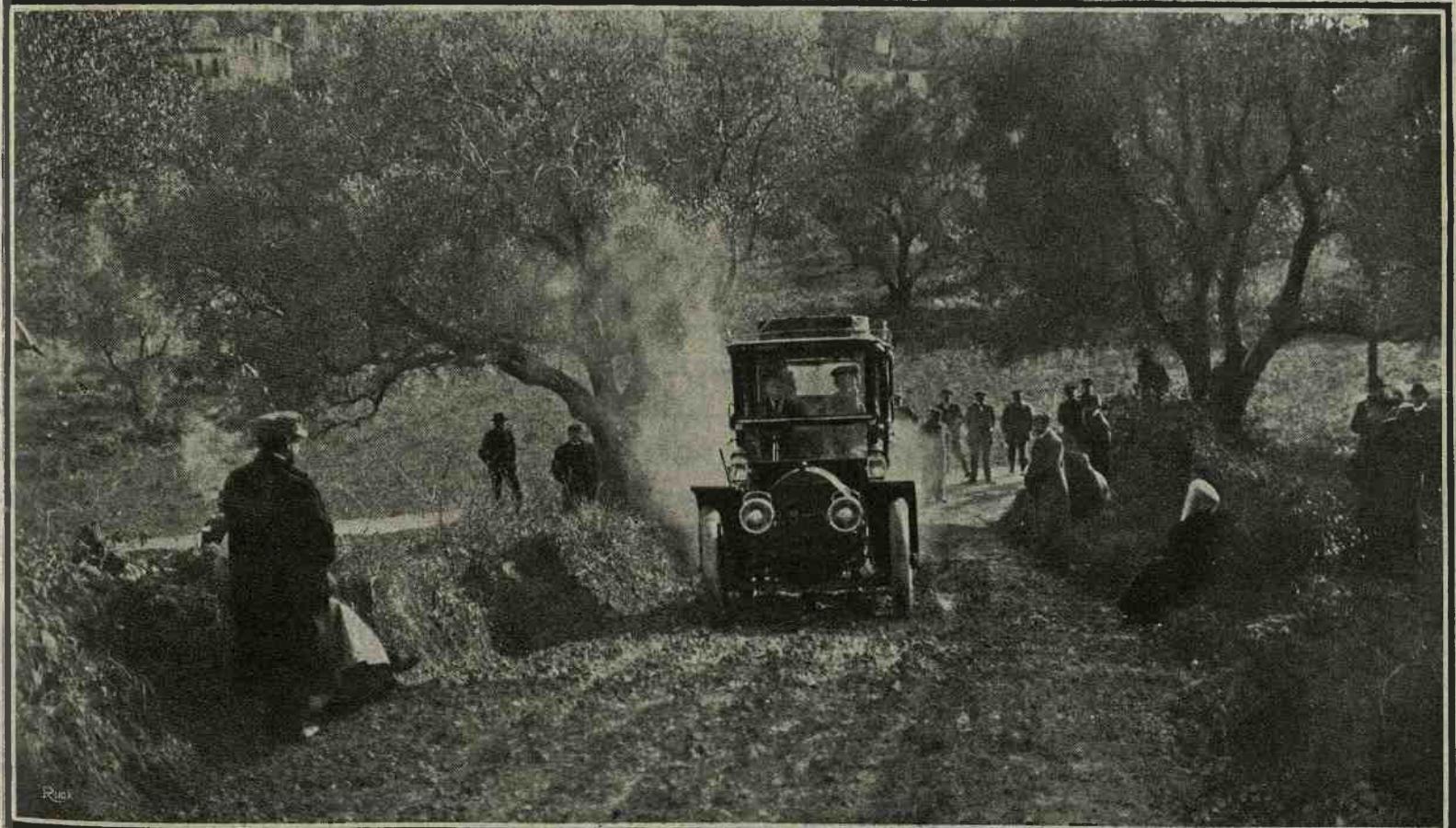
A Milano *Reyna Zanardini, Società fari e fanali*.

— Presenti 10 azionisti portatori di 15.658 azioni,

l'assemblea generale approvò il bilancio e il riporto, secondo era stato proposto, di L. 1,50 per ogni azione da L. 25. L'assemblea decise anche di limitare il numero dei consiglieri a cinque, e confermò in carica gli uscenti signori: dottore cav. Gildo Guastalla e Emilio Zanardini. A sindaci vennero eletti i signori: rag. Marcello Bozzi, cav. Ernesto Reinach e Luigi Valsecchi quali effettivi; i signori cav. Carlo Seregni, cav. Leone Beaux, quali supplenti.

\*\* A Milano *Fabbrica automobili Isotta Fraschini*. — Sotto la presidenza dell'ing. Carlo Esterle si è tenuta l'assemblea generale ordinaria di questa Società, che ha un capitale di L. 4.000.000, versato, diviso in 20.000 azioni da L. 200. Erano presenti ventidue azionisti rappresentanti in proprio e per procura 12.942 azioni.

Venne approvato all'unanimità il bilancio dell'eser-

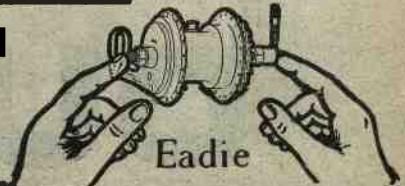


*Rouff durante la corsa in salita.*

## È IL MOZZO DEI PIÙ GRANDI MERITI

Ha due molteplici: una per le condizioni normali, l'altra per le salite. Ha un freno dolce, potente ed immancabile, una ruota libera assolutamente senza frizione.

IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI GROSSISTI



Eadie

I SOLI PARTITI CON PNEUMATICI

# MICHELIN

nella Corsa

**Padova - Bovolenta**

(5 Aprile 1908)

arrivano:

- |                |           |                  |         |                      |
|----------------|-----------|------------------|---------|----------------------|
| 2 <sup>a</sup> | Categoria | - 1 <sup>o</sup> | LANCIA  | su Lancia.           |
| 4 <sup>a</sup> | "         | - 2 <sup>o</sup> | MASINO  | su Fiat.             |
| 6 <sup>a</sup> | "         | - 1 <sup>o</sup> | TRUCCO  | su Isotta Fraschini. |
| "              | "         | - 2 <sup>o</sup> | MINOIA  | su Isotta Fraschini. |
| "              | "         | - 3 <sup>o</sup> | PICCOLI | su Spa.              |

Dove si presenta

# ITALA

l' **ITALA** deve sempre strappare ai concorrenti di tutto il Mondo i **primi premi**.

**Raid Pekino-Parigi** (Km. 16,000).

 Corsa che farà epoca negli annali dell'automobilismo mondiale 

**1º Principe SCIPIO BORGHESE** con Vettura **ITALA**.

Gran Circuito di Brescia - **1º CAGNO** con Vettura **ITALA**.

Circuito di Verona (25 Marzo 1908) - (2<sup>a</sup> Categoria - Macchine di Kg. 1050)

**1º Marchese LUIGI SELVATICO** con Vettura **ITALA**.

Corsa Record Padova-Bovolenta Km. 20 (5 Aprile 1908) - (5<sup>a</sup> Categoria - Macchine di Kilog. 1050)

**1º Marchese LUIGI SELVATICO** con Vettura **ITALA**.

Esclusivi Agenti generali per l'Italia: **Società Autocommerciale** - TORINO - Via Petrarca, 31

## Padova-Bovolenta e ritorno (Km. 20)

IV<sup>a</sup> Categoria: **1º A. Brigo** (Vettura **BIANCHI**)

III<sup>a</sup> " **2º Predeval** (Vettura **JUNIOR**)

entrambi con Pneumatici

# DUNLOP Scannellati



André Pottier, Van Houwaert, Ringeval, Lignon.  
(Fot. Trabucco - Antibes).

cizio 1907, che si chiude con un utile di L. 9582, dopo essersi fatto luogo agli ammortamenti statutari ed a svalutazioni eccezionali e prudenziali.

Venne confermato a consigliere il signor Willemijn Manuel e furono eletti a sindaci effettivi i signori: Bottini prof. rag. Pietro, Jacquet Enrico, Michel Jacques, Schefer Cristiano, Tremolada rag. Carlo; e a supplenti i signori: Villa rag. Emilio e Ginoulhac dottore Eugenio.

\* \* \* A Milano la Serpollet Italiana. — L'assemblea generale alla quale assistevano 83 azionisti rappresentanti 11.570 azioni delle 16.500 da L. 100 costituenti il capitale sociale di L. 1.650.000. Alla quasi unanimità (contrari solo due azionisti per 350 azioni) venne approvato il bilancio al 31 dicembre 1907, che chiude con una perdita di L. 445.126, e fu respinta la proposta di mettere la Società in liquidazione. Vennero all'unanimità respinte le dimissioni del Consiglio, a completare il quale furono chiamati i signori: onor. avv. Angelo Mauro, Carlo Eisechitz e dott. Filippo Terzaghi. Furono nominati a sindaci effettivi i signori: rag. prof. Vittorio Giussani, rag. cav. Enrico Gambusera, rag. cav. Carlo Marelli; e a supplenti i signori: Ugo Bardesaghi e cav. Cesare Baroggi.

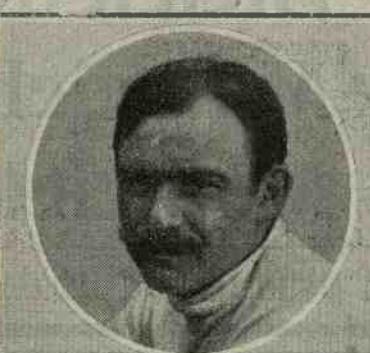
## NOTE CICLISTICHE

### La 2<sup>a</sup> Milano-San Remo

indetta dalla « Gazzetta dello Sport ».

La giornata splendida che prometteva il mattino di domenica scorsa fu guastata da una pioggia torrenziale, frammista a nevischio ed a grandine, che fece dubitare, verso mezzogiorno, della buona riuscita della corsa.

Verso le ore 15, malgrado il tempo piovoso, una grande fiumana di pubblico si riversava sopra



Trousselier 5° arrivato.

### La corsa in salita del Pino.

Domenica ebbe luogo la Gara Record in salita Madonna del Pilone-Pino, km. 6, riservata ai soci dell'Audax-Club. La gara si corse al cronometro. Il risultato fu il seguente: 1. Negro Attilio, in 18'88"; 2. Guglielminetti Guido, in 19'44"; 3. De Agostini Mario, in 20'34"; guadagnando inoltre la medaglia del Corpo Consolare del T. C. I.; 4. Romano Giacomo, in 20'37"; guadagnando la medaglia d'oro per il primo arrivato con macchina da viaggio. Dei rimanenti 12 concorrenti, 10 giunsero nel tempo massimo di 24 minuti.

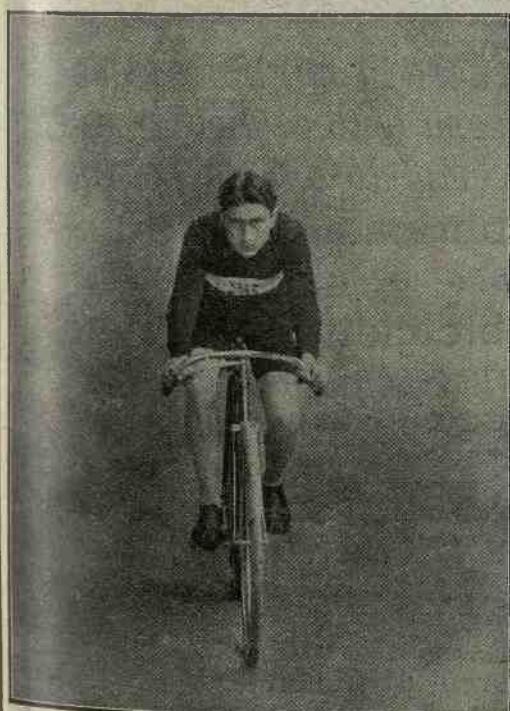
### Unione Sportiva Bresciana.

Domenica si svolse, organizzata dall'Unione Sportiva Bresciana, un gran corso ciclistico sul percorso Brescia-Montichiari e ritorno, km. 86. Lo stato pessimo delle strade non impedi egualmente d'ottenere un'ottima performance. Difatti il giovanissimo socio dell'U. S. B. Bianchi Alfredo, appena diciassettenne, seppe strappare la vittoria a corridori di lui più vecchi di fama e di valentia, coprendo il percorso in ore 1.19'54", staccando il secondo arrivato di 8". Questo giovane corridore conta già altre belle vittorie, quali il campionato studentesco desenzanese nonché una gran corsa juniores svoltasi di recente su di un percorso di km. 50 e che raccolse alla partenza ben 30 corridori.

### Il decennio dell'Audax.

L'Audax Italiano, associazione nazionale che ha per scopo il turismo sportivo, e che da 10 anni dà opera attiva per la redenzione fisica della gioventù italiana,

**"CENTAUR"**  
della Centaur Cycle Co. Ltd. - Coventry  
Solidi - Scorrevoli - Convenienti  
Agenti per l'Italia con deposito:  
**BONZI & MARCHI - MILANO, Via S. Nicolao, 1**



Bianchi Alfredo, dell'Unione Sportiva Bresciana.  
(Fot. Einaldi - Brescia).



Ganna 2° arrivato nel criterium ciclistico di Gorla (macchina Pizzorno).

ha deciso di festeggiare il decennio della sua fondazione indicendo una grande escursione nazionale in Sardegna.

E' intendimento dell'Audax che questa escursione, che si inizierà con un pellegrinaggio all'isola di Caprera oltre costituire un nuovo legame d'affetto e di simpatia tra le varie regioni d'Italia e la nobile Sardegna, valga a richiamare ancora una volta l'attenzione di tutta la parte intellettuale d'Italia sull'isola così ricca di bellezze e d'energie naturali.

Il Comitato d'onore è presieduto dal ministro Cocco-Ortu; e ne fanno parte i ministri Casana, Mirabellu e Rava, il sen. Parpaglia, i deputati Abozzi, Campu-Serra, Cao-Pinna, Carboni-Boy, Castoldi, Giordano-Apostoli, Di Scalea, Pais-Serra, Pala, Pinna, Seano, Solinas-Apostoli, il direttore generale dell'Audax, comm. Pardo, i sindaci di Roma, Cagliari e Sassari ed altre notabilità.

## CORRISPONDENZA

**Gallarate.** — Trott. In settimana sarà servita. La direzione non conosceva il vostro procedimento.

**On-GLIA.** — E. G. Si volenteri abbonandosi.

**Barcellona.** — A. F. Grazie. Già provvisti.

**Gorgonzola.** — C. Repamont. Appena riceveremo l'ammontare dell'abbonamento appagheremo il vostro desiderio. Vi informiamo però che non abbiamo spazio per i programmi.

**Genova.** — G. B. Per il momento lo spazio ci è proprio tiranno. Spediti i premi.

**Torino.** — L. Bustico. Mandi pure, pubblicheremo sempre quando il comunicato non ci venga rimesso dopo essere apparso su altro giornale.

**Foggia.** — Pedone. Sempre pronto a favorirla. L'attendo in Redazione. V. G.

**Firenze.** — Sandyford Giorgio. Troppo scura la fotografia rimessaci. Del Congresso fummo informati.

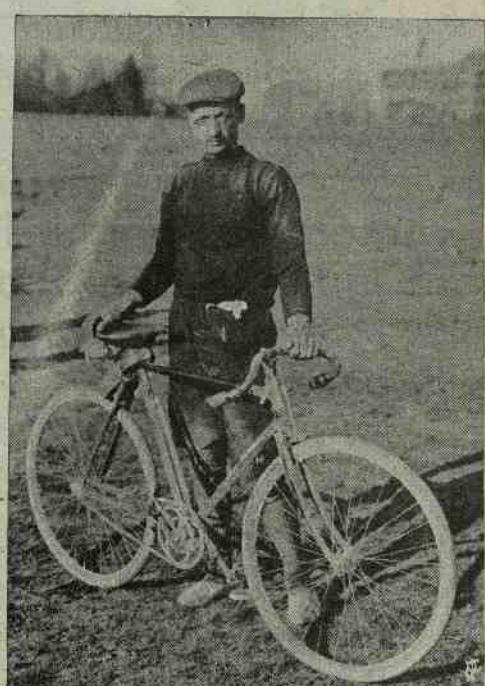
**Pisa.** — V. Nuti. Ricevute le fotografie. Appena lo spazio ce lo permetterà ne approfitteremo per la pubblicazione.

**Milano.** — Rag. Vito Garbi. Ci dispiace non potervi favorire perché già provvisti.

**Napoli.** — Bayon. Rivolgite le corrispondenze sempre alla direzione del giornale.

**Roma.** — Collari. Sta bene quanto miscrivì. V. G.

**Novi Ligure.** — L. Secondi. Giuntaci troppo tardi per l'ultimo numero. Pubblichiamo oggi. Grazie. Saluti.



Ganna, 2° arrivato.

**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



**Ciclisti!** Ricordatevi che nelle Corse in cui partecipa l'

# ALCYON (Pneumatici DUNLOP)

non si parla nè di **sotterfugi**, nè di **squalifiche**.

I suoi corridori vincono grazie alla bontà delle macchine, le quali loro permettono, anche su strade pessime ed accidentate e sotto la pioggia, di accaparrarsi in una corsa di 290 Km. il **1°, 3°, 4°, 5°, 6°** e **8°** posto.

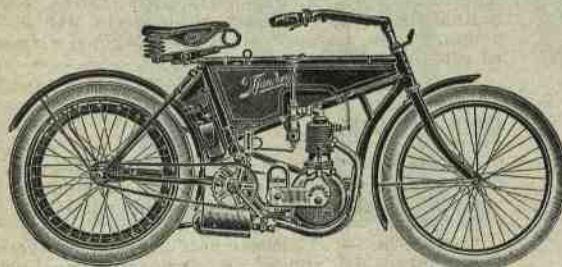
La Corsa **MILANO - SAN REMO** (5 aprile) informi:

**1° Vanhauvret, 3° Pottier, 4° Ringeval, 5° Trousellier, 6° Lequatre, 8° Morini.**

7 Partenti — 6 Arrivati

Rappresentante Generale per l'Italia: **TORINO** — Via Maria Vittoria, 26.

## Biciclette e Motociclette *Wanderer*



Il massimo della perfezione.

**Biciclette** con e senza catena, di fama mondiale.

**Motociclette** di  $1\frac{1}{2}$  HP, Novità assoluta.

**Motociclette** di  $2\frac{1}{2}$  HP, Tipa di montagna.

Stabilimento **WANDERER** già Winklhofer & Jaenicke S.-A. Schoenau presso Chemnitz (Germania).

Bielefeld, li 23 Marzo 1908.

Signori **ALTERAUGE & HARDY**

**MILANO**

Per rispondere al vostro desiderio e darvi il modo di dare la migliore smentita alle inconsulte dicerie degli sleali vostri concorrenti, sono lieto di dichiararvi formalmente, con la presente, che delle 14.280 Biciclette complete da me spedite in questi primi mesi della Stagione 1908 a tutt'oggi, **fabbricate tutte interamente in ogni loro pezzo**, ad eccezione delle manopole e delle gomme, in questa mia fabbrica di Bielefeld, ben 473 biciclette complete furono spedite direttamente da me a voi, esclusivi rappresentanti della mia Ditta in Italia.

Tanto per la verità, e ben distintamente vi saluto.

Bielefelder Maschinen & Fehrrad Werke  
**A. GÖRICKE.**

In fede di quanto sopra:

La Camera di Commercio di Bielefeld

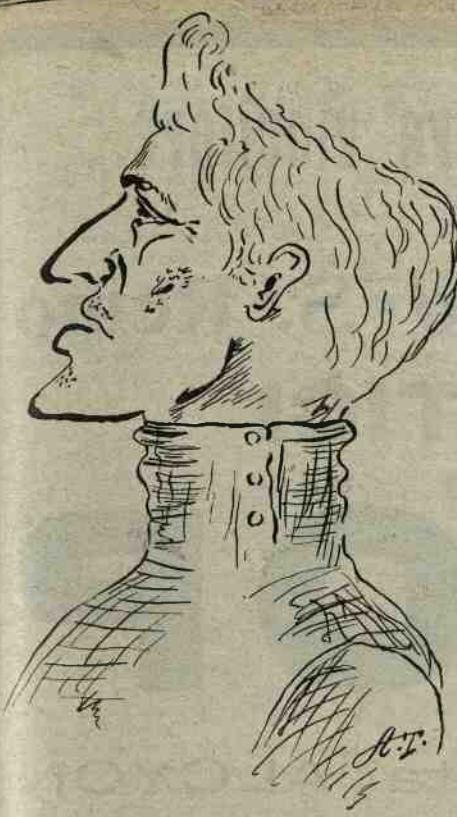
Firmato: **I. V. Dr. Fr. v. ASCHERADEN.**

Visto per la legalizzazione della firma qui sopra del Presidente della Camera di Commercio di Bielefeld.

Colonia, li 25 Marzo 1908.

Il R. Console Generale d'Italia

Firmato: **NOGERI.**



Campioni genovesi. — Gardella, Goal-keepel,  
Andrea Doria.

## Giuoco del calcio

La gran finale del nostro Torneo rimandata ad oggi,  
12 corr., causa il cattivo tempo.

Una giornata peggiore non poteva capitare ad interrompere la importante riunione di domenica scorsa al Campo Sportivo Torinese. Vento, pioggia, freddo: una vera bufera infernale!

Fu perciò che il tanto atteso match *Juventus-Torino*, appena iniziatosi, dovette venir sospeso, con gran sollievo dei giocatori, inzuppati d'acqua ed inzuccherati, e del pubblico, che, sferzato dalla pioggia, pur vedendosi privato d'una partita *monstre*, plaudì alla saggia decisione sportiva.

Era stato delegato ad arbitrare questo match il signor Meazza, dell'*Unione Sportiva Milanese*, che non ebbe altro compito, dopo neppure un quarto d'ora di gioco, che quello di ricevere ed accettare la richiesta ai capitani delle due squadre: di sospendere la partita, che di comune accordo venne rimandata ad oggi, 12 aprile.

L'interessamento suscitato nel pubblico torinese da questo tanto atteso incontro s'è così accresciuto.

Due Società egualmente forti, d'una abilità di gioco classica e vivace, si troveranno di fronte quali vincenti le eliminatorie italiane del I Torneo Internazionale di foot-ball con geniale e plaudita idea bandita dalla *Stampa Sportiva*.

E' ancor vivissimo il ricordo dell'epica lotta onorevolmente sostenuta l'anno scorso nella finale del Campionato italiano dal *F. C. Torino* contro il *Milan Cricket*, per leggerissima supremazia sortito campione d'Italia 1907.

Dal canto suo la *Juventus* è ancor ora in ballo per sicurarsi il Campionato Federale 1908, che crediamo non riuscirà più a sfuggirle.

Due squadre campioni quindi, tutte e due dotate di moltissime chances di vittoria.

E la più bella attestazione di questa probabilità bilaterale sta nelle innumerevoli scommesse che sappiamo vennero fatte sull'esito di questo match.

Oggi quindi, se la giornata non giuocherà qualche improvviso scherzo primaverile, avremo il più emozionante incontro dell'annata per il puntiglio, per l'ore interamente impegnato da questi due Clubs italiani, i quali quantunque frequentissimamente disputino matches prosperando ambidue nella nostra città, ancora non incontrarono fra loro su di un campo di gioco torinese, dal giorno che una questione di principio portata in seno alla Federazione Italiana suscitò disensi profondi — oggi tendenti a scomparire, se non già svaniti del tutto — fra le Direzioni dei due succitati Clubs, che vennero a rappresentare i capistituti di due correnti opposte.

Oggi finalmente, dopo più d'un anno che non fu più dato di registrare un match bianchi e neri-granata, ecco al nostro giornale l'onore di aver provocato il riavvicinamento delle due Società consorelle, facendo scendere sul campo in amichevole tenzone.

Il match sarà emozionante, accanito, ma la cavalaria non verrà mai meno...

Ne è garante la *Stampa Sportiva* ed il severo referee, signor Meazza, dell'*Unione Sportiva Milanese*.

### La Targa d'oro

e la Coppa del Municipio di Torino.

Il bellissimo gioiello d'arte che venne destinato come primo premio al Club che sortirà vincitore del

nostro Torneo, ci verrà entro l'entrante settimana consegnato dalla ditta Musy e Figli, i noti orefici torinesi.

La *Targa* verrà esposta per tutta la settimana precedente le due giornate del Torneo nelle vetrine di uno dei principali negozi di Piazza Castello.

Il Municipio di Torino, con bel gesto sportivo, ci ha pure consegnata una *Coppa d'argento*, destinata alla squadra seconda classificata.

### Le squadre estere.

Nel numero prossimo pubblicheremo le fotografie delle *équipes* estere che parteciperanno al nostro Torneo rappresentando la Germania, la Svizzera e la Francia. Esse sono, come già pubblichiammo, il *Servette F. C.* di Ginevra, campione federale svizzero 1907, il *Freiburger Fuss-ball Club*, la seconda classificata nel campionato di Germania; l'*Union Sportive Parisienne*, una delle più forti, se non la migliore squadra attualmente esistente a Parigi.

Unitamente alle fotografie daremo un cenno riassuntivo dello stato di servizio di queste notissime Società estere, e dettagliato dei loro singoli giocatori.

### Campionato italiano II Categoria.

*Ausonia-Piemonte.*

Domenica scorsa, sotto un cielo minaccioso, alle ore 14,10, le due prime squadre dell'*Ausonia*, di Milano, e del *Piemonte*, di Torino, prendevano il loro posto sulla bella pelouse del Campo Sportivo Torinese dinanzi ad un scelto e numeroso pubblico, per disputare il primo match di girone finale del Campionato italiano, seconda categoria.

Nella prima ripresa il gioco si svolge movimentato, con frequenti attacchi di ambedue le squadre.

Le camicie celesti mancano alcuni goals a causa di giovanile precipitazione. Esse paiono emozionate e disorganizzate.

Verso la metà di questa ripresa, con una rapida incursione, i rossi e neri milanesi si portano sotto la porta avversaria, che, lasciata incautamente scoperta dalla terza riga torinese, viene passata per la prima volta con un shot del Bertoloni.

Applausi salutano i giocatori dell'*Ausonia*, che continuano un vivace gioco di offensiva, favoriti dal vento.

Nella seconda ripresa si cambia il campo, e pure il vento muta direzione. Difatti, mentre prima spirava da nord, soffia ora violento da est. E' così che il *Piemonte* per la seconda volta ha il vento contrario. Cominciano intanto le prime raffiche impetuose, seguite da una pioggia gelida e abbondante.

Il gioco si svolge sconclusionato, alcune volte violento, frenato però sempre con lodevole severità dal referee sig. Godley.

In seguito ad un fallo dei milanesi entro il limite di punizione viene accordato a favore del *Piemonte* un calcio di rigore, che, abilmente tirato dal signor Berardo F., segna un goal. La partita è così pari, e si chiude poco dopo con quest'esito, data la bufera imperversante, che non lasciava più svolgere un gioco regolare e di tattica.

In complesso l'*Ausonia* si mostrò bene agguerrita e ben sostenuta dalla sua forte seconda riga, della quale fu rimarcato l'elegante gioco del Rizzi. Il *Piemonte* fallì le generali previsioni di vittoria, avendo svolto un gioco precipitoso e mancante di contatto fra la sua prima e la seconda riga.

Siamo poi in obbligo di lodare vivamente l'impar-

zialità e il colpo d'occhio sicuro del referee signor Godley, trainer del *F. C. Juventus*, uno dei pochissimi arbitri competenti ed attenti attualmente esistenti in Italia.

Come considerazioni a questo match, diremo che malgrado l'*Ausonia* annoveri un ottimo centro-avanti nel Lana, e qualche altro singolo buon elemento, manca però di vero insieme. Scadente poi è la sua terza riga.

Il *Piemonte* peccò di abbondanza nei passaggi nella linea d'attacco e di indecisione nella difesa. L'aver sostituito in terza linea il Capello col Viale V. fu forse l'unica causa del goal segnato a suo discapito. In complesso la giovane squadra torinese, benché domenica scorsa abbia giocato non come il solito, si dimostrò meglio allenata e con maggiore insieme dell'avversaria, che svolse un gioco piuttosto pesante e colpevole di frequenti falli volontari. Creiamo che nel retour-match fra questi due Clubs, che avrà luogo il 10 maggio a Milano, il *Piemonte* non mancherà di affermarsi sull'avversaria milanese, che ad onor del vero quest'anno, dacchè disputa le eliminatorie di Campionato italiano, mai ebbe il suo goal passato prima di domenica scorsa nella nostra città.

I torinesi hanno così per primi... deflorata la porta milanese!

Ecco la distinta dei giocatori componenti le due squadre:

*F. C. Ausonia*: Quirci, Ferrini, Zizi, Scarioni, Rizzi, Lunghi, Celli, B-toloni, Lana, Scotuzzi, Crivelli.

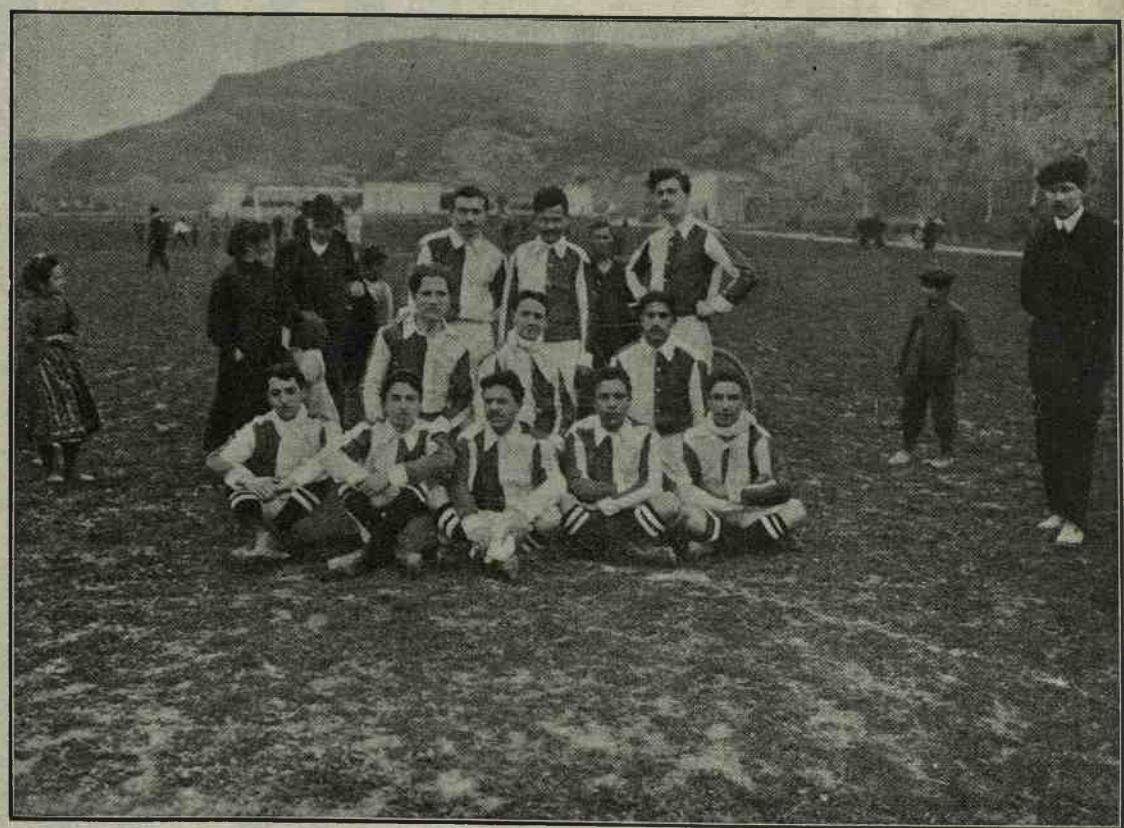
*F. C. Piemonte*: Brusa, Viale V., Peruzzi T., Capello, Simonazzi, Berardo P., Valobra, Peruzzi S., Faroppa, Berardo F., Gavinielli.

### I campionati italiani a Genova.

Andrea Doria I-Pro Vercelli I.

Quella di domenica fu una giornata indimenticabile. Mai la pelouse di Cornigliano Ligure vide tanto pubblico scelto ed elegante, mai fu dato a questo d'assistere a una partita come la passata, che lasciò in tutti un'impressione benigna riguardo alla squadra dell'*Andrea Doria*, dopo le sconfitte poco onorevoli di Milano e Torino. E domenica scorsa la vincitrice morale fu l'*Andrea Doria*, lo dichiarò a voce ben alta, e con me certo i buoni amici vercellesi, che non credevano di trovare nei bianco e bleu una resistenza si acanita e un metodo di gioco tutto al contrario da quello esplicato da loro. I vercellesi, coi passaggi metodici misurati, a volte troppo lenti, nulla potevano contro la pesantezza dei giocatori genovesi che rompevano spesso il loro gioco e minacciavano seriamente il goal.

E' alle ore 15,10 che il referee, il bravo dottor Spensley, dà il segnale d'inizio. I vercellesi con una foga straordinaria si gettano sulla porta avversaria senza però nulla approdare, trovando ottima la difesa ne' due terzini Cali e Galletti II, che furono straordinari, e nel Galletti I. E' dopo quindici minuti di gioco che l'ala sinistra, Rampini, riesce a segnare un punto a favore della sua squadra. Aveva la palla e velocemente s'avvicinava alla porta genovese, Cali si porta a lui contro, Rampini allora centra, e Cali tentando parare col piede sfiora appena la palla, che lentamente entra nel suo goal. Il portiere Marchetti ancora tenta di fermarla, ma disgraziatamente sdrucciola e non riesce che a vedere la palla entrare il goal. Rimessa in gioco, i genovesi sembrano volersi rifare del punto perduto, e attaccano violentemente la



Sport Club Audace di Napoli.

# BIANCHI

BICICLETTE  
LA MIGLIORE MARCA ITALIANA  
e la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO

# DUNLOP sempre vincitore.

Anche la *II<sup>a</sup> Gran Corsa Milano - S. Remo*  
è vinta dai **PNEUMATICI**



# DUNLOP

con	<b>1<sup>o</sup> Van Hauwert</b>	Bicicletta	<b>ALCYON</b>
"	<b>2<sup>o</sup> Ganna</b>	"	"ATALA"
"	<b>3<sup>o</sup> Pottier</b>	"	<b>ALCYON</b>
"	<b>4<sup>o</sup> Ringeval</b>	"	<b>Id.</b>
"	<b>5<sup>o</sup> Trousselier</b>	"	<b>Id.</b>
"	<b>6<sup>o</sup> Lequatre</b>	"	<b>Id.</b>

La Corsa S. Remo - Ventimiglia - Imperia - S. Remo

venne pure vinta dai

## Pneumatici

# DUNLOP

con **1<sup>o</sup> AZZINI** Bicicletta **BIANCHI**.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1<sup>A</sup> - Milano  
Telefono 12-70 - Indirizzo Telegrafico **PNEUMATIC**.

**GOMME PIENE**  
— PER —  
**CAMIIONS E OMNIBUS**

Adottate dalle più importanti Fabbriche di  
Automobili ed Imprese di Trasporto.

# POLACK

Agenti per l'Italia con Deposito: **BONZI & MARCHI** - Via S. Nicolao, 1 - MILANO

porta vercellese; e si deve al bravo Sassi, un portiere davvero degno di ogni elogio, se non riescono a segnare alcun punto. In un nuovo attacco dei vercellesi, Ara con un calcio potente e alto riesce ad assicurare alla sua squadra un secondo punto e la vittoria. Il portiere genovese si vide venire il pallone in un'altezza straordinaria, a più fermo l'attende con intenzione di pigliarlo col pugno: difatti riesce a colpirlo, ma non in pieno, perchè il pallone colpito devia alla sua destra, picchia nel palo del goal ed entra dentro.

Dopo pochi minuti cessa la prima ripresa. Infiniti sono i commenti; riesco ad avvicinare il capitano della squadra genovese, che è fiducioso molto nei suoi giocatori conoscendone la resistenza e anche perché in questa ripresa avrebbe avuto il vento a favore della sua squadra. Difatti, incominciando la seconda ripresa, i vercellesi sembrano curare una prudente difesa; sempre chiusi nel loro campo si vedono seriamente e continuamente minacciare la loro porta, parata magistralmente dal portiere, dai due terzini, da Ara e Milano I che giuocarono.... divinamente. Ed è per un calcio ben diretto di Sardi che la squadra genovese può segnare al suo attivo un punto. Nuovamente e per tutta la durata della seconda ripresa, tranne qualche rara... scappata non riuscita dei vercellesi, i doriani restano sul campo avversario senza però riuscire a segnare alcun altro punto. Molto bene giuoco e si distinse il centro prima Ansaldi, il Peri, il simpatico Baglietto.

E termina alfine questa partita risultata vincitrice... materiale la Pro Vercelli, una squadra degna di ben figurare in questo campionato, meritando essa il plauso generale per un affiatamento loro unico, quasi direi, speciale, che per i genovesi il realizzare sembrerebbe un sogno. E dico un sogno perchè mai i doriani non riuscirono a formare una squadra unita ed allenata assieme.

Avuto il campo in un... felice venerdì; alla domenica appresso dovettero subito giuocare colla Juventus di Torino perdendo onorevolmente. In seguito, impegnata in altre gare, non ebbe agio di avere una domenica sola di tregua per allenarsi seriamente.

Dopo la disgraziata partita di domenica a Torino, ancora un suo buon elemento di prima fila, l'Amey, fu reso inabile, forse per sempre, dal giuocare causa una disgraziata distorsione al ginocchio sinistro, che ancora l'obbliga a letto. Non per questo si scoraggiano; ancora giuocheranno per tener alto l'onore delle loro Società e per fare atto di affermazione sportiva, ciò che è nel loro programma.

Per la cronaca dirò che il terreno, malgrado una nottata di dirotta pioggia, era ottimo, non pesante. Giornata uggiosa e umida, proprio una giornata di aprile.

La sqadra era così composta:  
A. Doria — Marchetti, Galletto II, Calli, Boni, Galletto I, Peri, Giordano, Baglietto, Ansaldi, Sardi, Leporati.  
Pro Vercelli — Rampini, Visconti, Fresia, Bertinetto, Milano II, Leone, Milano I, Ara, Servetto, Binasci, Sassi.  
Giudice di campo, l'egregio dottore Spensley.  
Emmeace.

#### Notizie a fascio. (In Italia e all'estero).

Domenica 29 marzo, fu disputato ad Anversa il match Olanda-Belgio. Dopo una partita superba la vittoria restò all'Olanda con 4 goals ad 1.  
Di questa competizione annuale, che si disputa da

8 anni fra il Belgio e l'Olanda, noteremo che il Belgio rimase vincitore negli anni 901 02-03-04-06, l'Olanda nel 905-07-08.

\*\* Una sconfitta sensazionale. — Pel Campionato di Francia il giorno 29 il Racing Club di Francia rimase battuto con due goals ad 1 dallo Stade Lorrain, campione della Lorena, a Chalons-sur-Marne.

\*\* A Palermo, martedì 31 marzo ebbe luogo un match di Foot-Ball fra il secondo team del Palermo F. B. C. ed il team del yacht Narcissus, di bandiera inglese.

Gioco molto animato per gli assalti vigorosi degli inglesi. La partita finì con 1 goal pari.

Numeroso pubblico fra cui molte signorine allietavano il bel trattenimento.

\*\* Domenica 5 aprile si è combattuto nel campo del Palermo F. B. C. uno splendido match di foot-ball fra la prima squadra del Palermo e la squadra molto forte di un incrociatore inglese di passaggio.

Dopo una animata partita vinsero i palermitani con 6 goals ad 1.  
Splendido il gioco del captain V. Colombo e del Brancalione, Romano, Schimicci e del goalkeeper Sergio.  
\*\* La giovane Società Foot-Ball Club Junior, costituitasi in Torino fra alcuni giovani elementi, or è un mese si è riunita per prendere stabile base. Adotterà come divisa la camicia rossa con polsini e colletto nero; la Direzione riuscì così composta: presidente, Billio Natale; segretario, Gherzi M.; cassiere, Raviolo Ernesto.

Consiglieri: signori Jollis, Arrigoni, Parachini, Margaritora, Chiari.

Capitano della prima squadra: Margaritora Attilio, e della seconda squadra Raviolo Luigi. La segreteria è presso il sig. Gherzi Marcello, corso Vittorio Emanuele, 119.

## Corriere automobilistico

### Il nuovo presidente dell'A. C. di Torino.

Nei locali sociali dell'A. C. di Torino ha avuto luogo l'assemblea generale dei soci. Dopo approvazione del conto consuntivo 1907 e del bilancio preventivo ha proceduto alla nomina delle cariche sociali, rese vacanti in seguito alle dimissioni dell'intera Direzione.

L'assemblea ha nominato per acclamazione a presidente il conte Gastone di Mirafiori ed a vice-presidente l'avv. cav. Cesare Goria-Gatti. In seguito a votazione vennero eletti membri della Direzione i signori: marchese A. Ferrero Ventimiglia, O. Rossi, cav. Michele Ceriana-Mayneri, ing. C. Cavalchini, dottor cav. Tapparo, cav. A. Rostain, avv. Carlo Racca, avv. C. Adolfo Billia, Luigi Marsengo, conte Luigi Claretta Assandri, barone Romano Gianotti.

Nel rendere nota ai lettori l'elezione del conte Gastone di Mirafiori a presidente del Club di Torino, noi ci congratuliamo vivamente con lui, sicuri che l'opera sua riuscirà feconda per la causa automobilistica.

Lo seguimmo più volte in altre organizzazioni sportive ed in lui sempre riscontrammo il lavoratore

instancabile e soprattutto pratico, il gentiluomo perfetto. La scelta dunque non poteva essere migliore.

### Il Circuito di Bologna.

Tutto procede a gonfie vele nella preparazione del prossimo Circuito di Bologna (Borgo Panigale-Castelfranco-Sant'Agata-San Giovanni in Persiceto-Borgo Panigale). Il Comitato promotore e organizzatore lavora indefessamente perchè tutto sia provveduto con sollecitudine e con diligenza. A incoraggiarlo cominciano a pervenirgli numerosi affidamenti di intervento alla gara, e segnaliamo quelli giunti dalle Case estere Adler, Benz, Durhopp, Opel, Protos, Trubardt, e dalle Case italiane Fiat, Bianchi, Isotta-Fraschini e Züst, la quale ultima sta intanto lottando nel gigantesco raid New York-Parigi.

Il Comitato, mentre si è già assicurata una solida base finanziaria su cui contare per tutte le ingenti spese necessarie — e a questo proposito ottime no-



Il conte Gastone di Mirafiori, nuovo presidente dell'Automobile Club di Torino.

tizie gli giungono dall'interessamento del ceto commerciale ed industriale di Bologna e della Provincia, da cui si attende un largo contributo — ha già fatto iniziare i lavori necessari di assetto e di rettifica lungo lo splendido tracciato; del quale, per diffonderne viepiù la esatta nozione, ha fatto esporre al pubblico e riportare su vari giornali delle magnifiche fotografie, nonchè una riproduzione grafica esattissima, ha pure pubblicato il regolamento del Circuito, che è uguale a quello del prossimo Circuito francese per la conquista del Grand Prix; ha stabilito di incartare tutto il percorso (km. 58), ed ha fissato le norme per la eruzione delle tribune e dei palchi lungo il percorso, nonchè quelle per le iscrizioni, soggette alla tassa di L. 4000 per una vettura, L. 7000 per due vetture, L. 9000 per tre vetture, e L. 1000 per le équipes concorrenti alla Coppa Salemi. Poichè, come è noto, oltre la Coppa Florio (challenge), si correranno a Bologna, il 6 settembre p. v., la Coppa Salemi (challenge), destinata alla squadra arrivata in minor tempo totale; la Coppa d'Italia (challenge) per primo arrivato sui 800 km.; la Coppa dell'Espresso, offerta dall'A.C. di Milano, per la vettura arrivata prima fra le estere; Coppa offerta dall'A.C. di Torino all'ingegnere che stabilì il tipo della vettura vincente, Coppa offerta dall'A.C. di Genova al conducente della vettura prima arrivata, e la Targa Bologna per la vettura arrivata prima fra le italiane.

Le iscrizioni si ricevono tutte alla sede dell'A.C. di Bologna, via Barberia, n. 82, e si chiudono al 31 maggio p. v., quelle a diritto semplice; le successive si chiuderanno alle 18 del 31 luglio p. v., e dovranno sottostare all'aumento di un terzo della rispettiva tassa d'iscrizione.

Quanto prima, sempre e cura del Comitato, sarà pubblicata in elegante opuscolo una guida programma, con molte e belle illustrazioni del Circuito, e contenente numerosissime notizie d'ogni genere.

Invitati gentilmente dall'Automobil Club le Autorità civili e militari e parecchi giornalisti compirono un giro di ricognizione del Circuito su cui si disputerà la corsa per la Coppa Florio il 6 settembre. Alla gita riuscitosissima, parteciparono 80 automobili. A Persiceto i gitanti furono accolti festosamente dalla popolazione e ricevuti dal Municipio dove l'Amministrazione socialista offrì un rinfresco. Segui un banchetto dell'Automobil Club di una ottantina di coperti. Per l'Automobil Club ringraziò il presidente Gregorini; fecero quindi auguri per la riuscita del Circuito, il pro sindaco di Bologna, Tanari; il sindaco di Persiceto e quello di Lodi, Lorenzo Stecchetti; Melega pro sindaco di Sant'Agata e Villani per la stampa. Al ritorno si fece una breve sosta a Castelfranco con altro rinfresco offerto dal Comune. La gita si effettuò senza incidenti su strade ottime ben auguranti alla riuscita del prossimo Circuito.

### S. SINIGAGLIA E C.

Casa fondata nel 1880

Studio Tecnico Industriale

TORINO - Via Andrea Doria, 8 - TORINO

### Tubi flessibili in metallo

resistenti alle più alte pressioni, per vapore, aria compressa, oli grassi e minerali, gas, acqua.

Società Sportiva Napoli di Napoli.

**ZÜST**

28/45 HP

LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO

Rappresentante Generale  
ENRICO MAGGIONI - MILANO

**E. LA MANNA-GUIDOTTI & C.**

RAPPRESENTANZE AUTOMOBILI      BICICLETTE ACCESSORI

NEGOZIO: Via Tomm. Grossi 5.      TELEFONO 65-99

# Anti-Crevable

Brevetto ATTILIO BRAIDO

## Grande Novità!

**Riciclisti, motociclisti, automobilisti**, non avrete più spandimenti nei vostri pneumatici e più di fermate e perdite di tempo se vi servirete dell'**ANTI-CREVABLE** nelle vostre camere d'aria. Questa composizione viene introdotta per il buco della valvola, non contiene basi alcoliche o grasse, è semplicemente a base d'acqua, è brevettata in tutto il mondo con marche di fabbrica depositate.

### Effetto della composizione.

Quando il veicolo gira, il pneumatico si riscalda; invece con la composizione che si trova nella periferia della camera d'aria, essendo fredda, non permette di riscaldarsi, cosicché non può diventare rosa o marcire. Trovando poi dei chiodi, spine, ecc., che il pneumatico viene forato, la composizione entra nel foro fatto chiudendolo istantaneamente senza nessuna perdita d'aria.

Questo unico ritrovato, che ha avuto già otto anni di continui esperimenti, è ora perfezionato e viene presentato nel mondo.

L'anno scorso fu esposto al salone di Parigi, dove ha dato ottimo risultato.

Però non bisogna confondere con degli altri prodotti non brevettati, che sono stati presentati fino a oggi, tutti a basi grasse e alcoliche, i quali hanno marcito le camere d'aria. Bisogna guardarsi dalle contraffazioni di questo prodotto. Si vende in tubi di stagnola che portano l'etichetta con la firma e marca di fabbrica depositata e con banda di controllo.

Tutti debbono adoperare questo prodotto, che si spedisce franco posta Milano, contro assegno di:

L. 2,50 il tubo di 125 grammi (per 1 ruota bicicletta);  
L. 4,75 » » 250 ( » 2 ruote » );  
L. 30. — la scatola di 5 chili (per automobili).

**L'ANTI-CREVABLE** ha due qualità essenziali:

Non permette più alle gomme di forarsi;

Prolunga del doppio la durata delle camere d'aria.

Con poche lire si risparmiano: tempo, fatiche inutili, frequenti cambiamenti di gomme.

Per il corridore **L'ANTI-CREVABLE** è la vittoria.

**L'ANTI-CREVABLE**  
**MILANO** - Casella postale, 827 - **MILANO**

## 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.

## Manufacture Française Cycles I. C.

Telai - Serie - Mozzi - Catene - Manubri  
Cerchi - Pedali - Tubi - Forcelle - Forcellini

**CHIEDETE LISTINO**  
**MARENA G. - VIA PO, 34 - TORINO**



# B.S.A.

La MARCA ed i suoi vantaggi.

Voi conoscete la Marca! Conoscete i suoi vantaggi!

Riflettete per un momento perché la Marca è insuperabile, e troverete che ciò dipende solo dall'assoluta bontà degli articoli e dei vantaggi che si derivano dal loro uso. — L'incontestabile superiorità del disegno, del materiale, della lavorazione e di tutto quanto occorre a formare la

### Serie per Biciclette B. S. A.

costituiscono la base della loro popolarità universale. Dovreste tener conto di questo fatto allorchè ordinate

### UNA MACCHINA

e così pure dei numerosi vantaggi derivanti dall'acquisto di una macchina costruita dal vostro meccanico con serie originale. — Una tale macchina ha un valore tutto suo, e le ragioni sono esaurientemente spiegate nell'ultimo **Manuale B. S. A.**, che vi sarà inviato gratis a richiesta.

Rappresentante esclusiva per l'Italia:

**Società Anonima FRERA - MILANO**

Le Serie B. S. A. vengono prodotte negli Stabilimenti della The Birmingham Small Arms Cy. Ltd. - Birmingham

**SEBBRICA ITALIANA**  
**RÉCIPIENTI INESPLODIBILI**  
SOCIETÀ ANONIMA PER AZIONI

**NON PIÙ ESPLOSIONI!!!**

**GIR**

**SEDE TORINO | AMMINISTRAZIONE: VIA SACCHI  
STABILIMENTO VIALE STUPINIGLI**

# S.I.A.

Società Internazionale Automobili  
Anonima per Azioni

**Bologna-Torino**

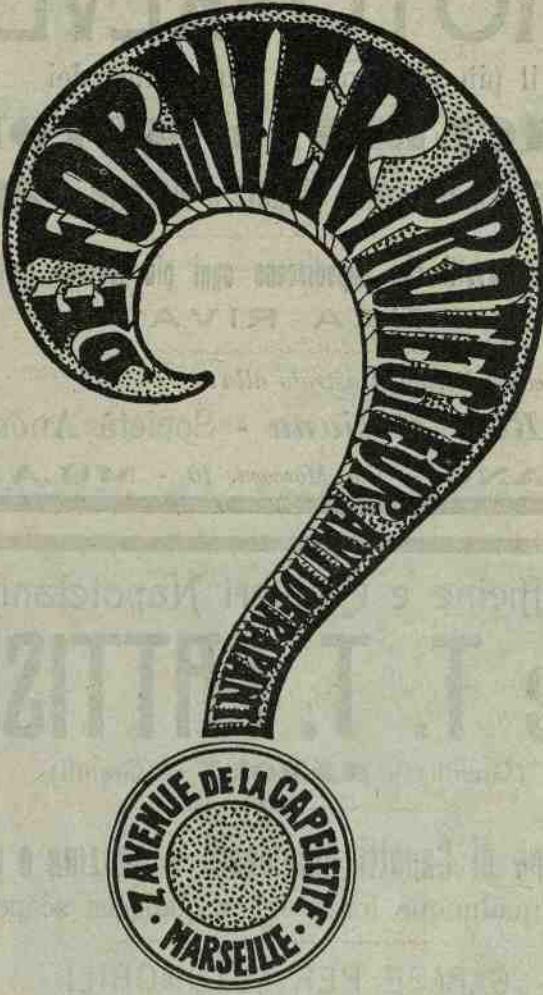
*Vendita esclusiva della Fabbrica*

**Moteurs et Automobiles "LUCIA,"**  
*di GINEVRA*

**Châssis 6 cilindri**

con tutti i perfezionamenti moderni

**Frs. 17500 a Ginevra**



SI TROVA IN TUTTI I PIU IMPORTANTI GARAGES

**Cross-Country "STAMPA SPORTIVA,"**  
(Torino - 29 Marzo 1908)

1° arrivato **CRAVOTTO**

**con Tubolari**

# G. DAMIANI & C.

(Macchina ROSANI)

Fabbrica Torinese Pneumatici:

**G. DAMIANI e C. - Torino**

Via Carlo Alberto, 9.

# MOTO-RÊVE

il più leggero - il più pratico dei  
**BICICLETTI a MOTORE**

**2 HP - due cilindri e magnete**

Proteggi da brevetti che impediscono ogni più lontana imitazione.  
**SENZA RIVALI!**

Chiedere listino illustrato alla:

**Moto-Rêve Italiana - Società Anonima**  
MILANO - Via Moscova, 10 - MILANO

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

**SOALI DI ALAGGIO PER CANOTTI AUTOMOBILI**

RIPARAZIONI DI OGNI SPECIE

Deposito Benzina, Olii, Grassi, Gomme

## Negozianti! Costruttori!

Prima di fare i vostri acquisti di

## BICICLETTA

e di

## Materiale per Costruzione

domandate

il nuovo Catalogo che si spedisce gratis  
alla

**Ditta LUIGI MERA e C.**

MILANO - Via Moneta, 1 - MILANO

**GIOVANNI HENSEMBERGER**

MONZA

MILANO

## Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Imp. m.	Lire	Lung.	Larg.	Alt. tot.	TIPO	NOME	Imp. m.	Lire	Lung.	Larg.	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	196
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	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	Efemmo	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.Sacoche	20	28	135	78	99	2 H 4	Normale	40	30	122	120	158

# "AUTOLOC",

Per la praticità, semplicità e sicurezza, è adoperato dalle grandi Fabbri-ché francesi di Automobili.

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. PERINO & FORTINA

Via Baretti, 33.

Via Ormea, 26.

**TORINO**

Telefono 29-19

# "AUTOLOC",

Cantieri GALLINARI e C.  
LIVORNO

Costruzione di Yachts - Canotti Automobili

Yole di mare ed Outriggers.

**Motori marini**

Camions ed Omnibus automobili.

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 Dresden.

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