

# LA SETTIMANA SPORTIVA

Lo sport ha pure i suoi morti da ricordare, ed a noi spetta il doveroso compito di onorare coloro i quali, persecutori di un ideale così come quello dello sport lasciarono volontariamente l'esistenza piena di gioie, di fascino e di speranze, trovando la morte o sulla strada, o nel mare, o sulla pista, o sull'alpe.

Il 1907, pur troppo, lascia nella storia dello sport tristi ricordi. L'alpinismo, l'automobilismo, l'aeronautica ed il ciclismo hanno fatto parecchie vittime. Al loro entusiasmo per lo sport, ai loro tentativi disgraziatamente falliti noi rivolgiamo un certo pensiero, e sulla tomba di questi arditi giovani deponiamo un fiore a nome dello sport.

Quest'ultimo ci rappresenta la vita, il progresso, la civiltà del nostro Paese ed in ogni sua forma la manifestazione che conduce l'umanità verso maggiori e migliori conquiste, si accoppiano forza ed intelligenza. Onore dunque a chi, rinunciando alla propria vita, ha contribuito al progresso del nostro Paese, onore ai nostri morti, ai nostri giovani i quali spensero la loro vita mentre tentavano il record della velocità, guidando la macchina automobile o viaggiavano attraverso l'atmosfera cercando di far trionfare la macchina per il piacere da loro inventata.

Il foot-ball che fu dal nostro giornale sempre tenuto in grande considerazione e che ebbe per parte nostra tutto l'impulso e l'incoraggiamento possibile e desiderato dai nostri giovani, sta oggi per assumere in Italia un posto d'onore fra gli sports più moderni e più diffusi.

Ben 24 società hanno aderito al Convegno della Federazione Italiana ed a Milano, appunto in tale congresso, venne completato il regolamento della gara di foot-ball. Due campionati distinti, quelli al nostro giornale sempre desiderati, vennero stabiliti: il federale e l'italiano, il primo libero a tutti ed il secondo riservato ai giocatori italiani o nazionalizzati italiani appartenenti a società federate.

Non era troppo giusto infatti che il titolo di Campione italiano fosse aggiudicato ad una squadra composta in massima parte di elementi stranieri, in quale in tali condizioni, su qualunque campo, si presentava sempre più forte dell'avversaria. Le nostre giovani reclute del foot-ball, per l'amore che portano al progresso ed al trionfo dello sport e la loro praticato, non indietreggiarono mai il giorno che nella gara sapevano di avere per avversari vecchi campioni nello sport straniero, veri maestri del giuoco del calcio.

Ma affinché una qualsiasi manifestazione sportiva progredisca, occorre facilitarla, incoraggiarla e quindi era necessario che anche per il foot-ball si pensasse a regolare distintamente le forze di ciascuna squadra ed assegnare a ciascuna il suo giusto valore.

Il provvedimento preso al Convegno di Milano suona poi vero incoraggiamento per gli italiani tutti, i quali si dedicano allo sport del foot-ball. Escluso dalla gara nazionale il concorrente straniero, un numero maggiore di concorrenti avremo iscritti al Campionato italiano che ci delineerà nettamente il valore delle nostre squadre.

Con ciò non è tolto allo straniero il mezzo di contendere una vittoria od un titolo al Campione italiano, il quale se si sentirà forte di affrontare il primo, potrà farlo partecipando al Campionato federale.

Noi plaudiamo all'esito del Congresso di Milano il quale viene a favorire, ad incoraggiare uno sport che da poco va diffondendosi in Italia e tutta una nuova e giovane classe di entusiasti sportsmen.

GUSTAVO VERONA.

## Le corse di Gaillon

Domenica si sono svolte a Gaillon le corse automobilistiche sul chilometro lanciato.

Ecco i risultati delle diverse categorie:

Vetture motocilindriche. — Da 100 a 125 mm. d'alesaggio: Crespelle (Crespelle) in 2' 41".

Vetture a due cilindri. — Sino a 85 mm. d'alesaggio: Saurian in 2' 3".

Vetture a quattro cilindri. — Sino a 75 mm. d'alesaggio: Martin-Lethimonnier (Blazot) in 1' 51".

Da 76 a 85 mm. d'alesaggio: Prunel (Busso) in 1' 19". — Da 86 a 100 mm. d'alesaggio: Regina Dixi (Ménard) in 59" 3/5. — Da 101 a 110 mm. d'alesaggio: Mass in 53" 2/5. — Da 111 a 120 mm. d'alesaggio: Benz (Stoecher) in 47" 2/5. — Da 121

a 125 mm. d'alesaggio: Mors (Gasté) in 48". — Da 131 a 140 mm. d'alesaggio: Martin-Lethimonnier (Blazot) in 56".

Vetture a sei cilindri. — Sino a 9 mm. d'alesaggio: Busson-Dedeyn (Busson) in 1' 10" 2/5.

Motociclette. — Cilindrata massima del terzo di litro: Lurquin-Coudert (Capeaumont) 1' 11". — Velocità: Griffon (Buquet) in 37" 4/5. — Del peso superiore ai 50 kg.: Alcyon (Grapperon) in 36".

Vetture. — Criterium Francia: Martin-Lethimonnier (Blazot) in 57". — Coppa Imperatore: Minerva (Guyot) in 41" 3/5. — Targa Florio: Bayard-Clément (Flament) in 48". — Coppa O. S.: Darracq (de Langhe) in 59". — Vetture senza limitazione: Napier (Georget) in 26" 3/5, ad una velocità di 135.338 all'ora.

Camions. — Regina-Dixi portante 5 tonnellate in 10' 24" 3/5.

## Il concorso di Veicoli industriali in Inghilterra

E' finita in questi giorni la grande prova di veicoli industriali svoltasi sulle strade inglesi. Di 56 veicoli partiti cinque settimane addietro,

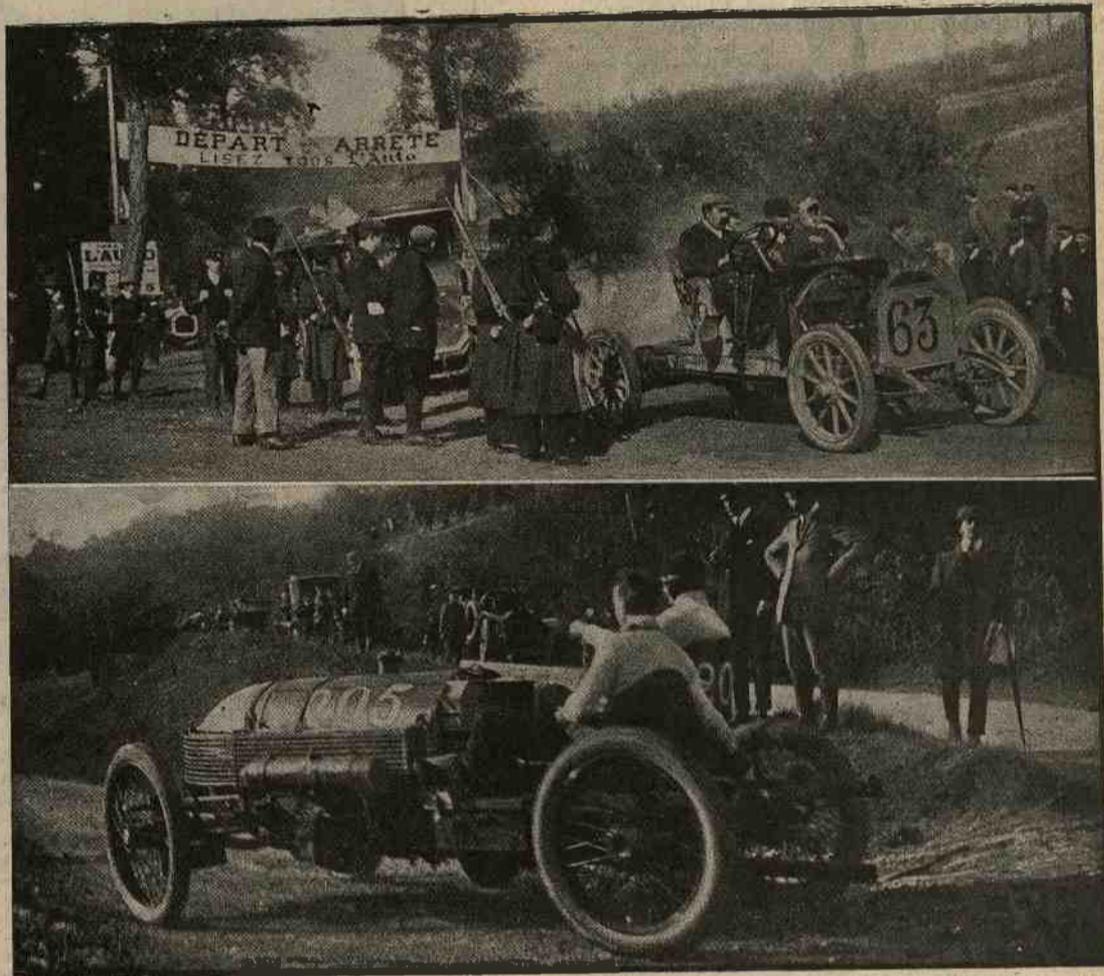
si dirigevano da Briga a Gondo e 170 in senso inverso.

Questo documento constata che nessun Comune situato sulla strada del Sempione ha reclamato contro il passaggio degli automobili. E sarebbe straordinario il contrario perchè per le finanze del Cantone è stato un ottimo introito. Si sono infatti elevate 32 contravvenzioni che son costate da 20 a 50 franchi ognuna.

Il documento però afferma che i reati erano di poca importanza. E' noto d'altronde che prima di slanciarsi sulla strada del Sempione bisogna pagare 4 lire, e tutti questi guadagni ci dimostrano il perchè la famosa strada è aperta sei giorni alla settimana invece di tre. E vedrete che altri Cantoni seguiranno l'esempio.

## Grand Prix dell'A.C. di Francia 1908

Un comunicato ufficiale della Commissione sportiva dell'A. C. di Francia reca: In conformità di una decisione del Consiglio d'Amministrazione dell'Automobile Club di Francia, la Commissione sportiva fa noto a tutti gli interessati che come



Le corse di Gaillon (20 ottobre). - In alto: Veduta della partenza. In basso: Neuton su Napier. (Fot. Branger - Parigi).

50 di essi sono rientrati a Londra. I percorsi coperti dalle diverse sezioni erano di 2465, 2115, 1940, 1740, 1410 e 1060 chilometri.

I veicoli che non han perduto punti per riparazioni effettuate sia in corso di strada, sia nei parchi sono: una vettura Lacre, una Halley, una Thornycroft, un camion Siddeley, un camion Straker-Squire, un camion Hallford, un Thornycroft, una Unic, e i camions a vapore Saint-Pancras e Yorkshire. Bisogna però notare che i punti perduti dagli altri concorrenti son dovuti, in massima parte, ad incidenti di gomma. La prova ha avuto nel complesso un enorme successo e l'automobilismo ha acquistato le simpatie generali nel ceto industriale.

## La strada del Sempione

Secondo un documento ufficiale pubblicato dalle autorità del Canton Vallese, 333 automobili sono passati sulla strada del Sempione da un anno che essa è aperta agli chauffeurs. Di questi 333, 163

principio stabilito e dopo omologazione del Comitato; il Grand Prix dell'A. C. di Francia sarà corso nel 1908 dal 20 giugno al 5 luglio.

Il regolamento adottato è quello che è stato votato alla riunione internazionale di Ostenda, e cioè:

Tutte le vetture partecipanti alla corsa del 1908 dovranno avere un motore a quattro cilindri, con un alesaggio di 155 millimetri, o l'equivalente in superficie utile per un numero qualunque di cilindri.

Le vetture in ordine di marcia, ma senza acqua, essenza, utensili, pezzi o pneumatici di ricambio, dovranno pesare al minimo 1100 chilogrammi.

In questo peso è compreso l'olio del motore e dei carters.

Saranno ulteriormente pubblicati gli schiarimenti riguardanti la data ed il prezzo delle iscrizioni.

## L'abbonamento alla Stampa Sportiva

costa L. 5

## Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli nè panni, adettate sulle vostre macchine, come già adottano le primarie Case costruttrici:

Cartouche,  
Trasmissioni,  
Scappamenti liberi,  
Filtri, Leve,  
Fischi, Manette

# BOWDEN

Syndicat Français des Brevets  
E. M. BOWDEN

Filiale per l'Italia:  
MILANO - Via Sirtori, 16 bis.