

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla posta)

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
Da Numero } Italia Cent. 10
 } Estero .. 15 | Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

I CAMPIONI MONDIALI DELLA LOTTA



I concorrenti ai Torneo di Lotta al Teatro Vittorio di Torino.

In piedi, da sinistra a destra: Emilio Raicevich, E. Grenna, Hollerick Le Boucher, Paul Bahn, Ladislao Pitlansinski, John Belling, Karaman Ali, Giovanni Raicevich, campione del mondo. — Seduti, da sinistra a destra: Arturo Annoni, Pontoni, Jourdan d'Uzes, F. Bernard, Vander Beck. A terra, da sinistra a destra: Pietro II, Willy Stalling. (Fot. Società Ambrosio - Torino).

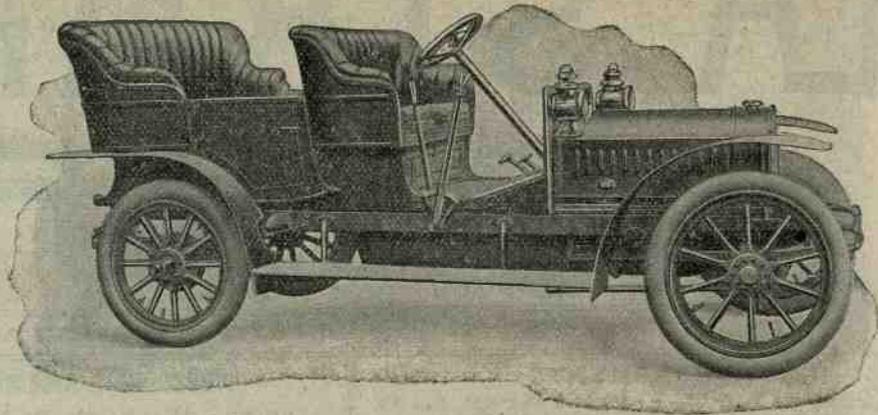
Visitate i nuovi Modelli 1908

DE-DION BOUTON

meravigliosi di semplicità, eleganza e robustezza

presso:

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



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

Cantieri Baglietto

SOCIETA' ITALIANA AUTOMOBILI MARITTIMI
SEDE IN GENOVA

Barche e
Yachts a vela
Yachts
a vapore
Yachts
automobili
Lancia da
salvataggio



Idroplani

Canotti
Automobili

Trasporti

Rimorchia-
tori fluviali

GRAND PRIX all'Esposizione Internazionale di Milano 1906.

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

GIOVANNI HENSEMBERGER

MONZA

MILANO

Accumulatori doppi

PER MOTOCICLETTE

PER AUTOMOBILI

TIPO	NOME	Cap-in	Lire	Length	Leigh	Alt. tot.	TIPO	NOME	Cap-in	Lire	Length	Leigh	Alt. tot.
2 H 2	Moto	20	24	121	65	155	2 I 5	Potente	125	58	132	162	190
2 F 2	Forte	23	25	115	65	162	2 I 4	Robusto	100	50	132	132	190
2 E 2	Piccolo	18	22	101	65	148	2 I 3	Durevole	75	42	131	102	190
2 K 2	Effenne	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	154

" Il peso, ecco il nemico.

" Il 5% di peso in più porta il
14% di aumento di spesa. "

BIBENDUM.

Consultate il Catalogo 1908
delle Automobili leggere

" LANCIA "

che sono realmente
le più economiche!

LANCIA e C. - Torino

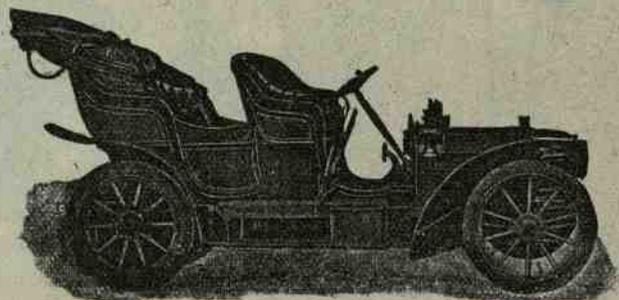
Via Ormea, 89-91.

"La Nazionale,"

Fabbrica Carrozze

CARROZZERIA per AUTOMOBILI

Consegna pronta



AUTO-GARAGE

ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA

Ravera Pericle

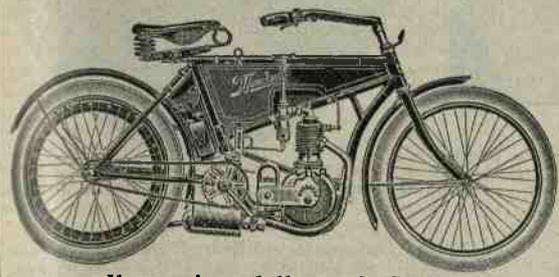
TORINO - Via Bava, 42, angolo Via Balbo - TORINO

A chi spettano le grandi **VITTORIE?**

alla **PEUGEOT**

Prima di fare acquisti di **VETTURETTE** chiedete Prezzi e Cataloghi alla Ditta:
G. e C. Fratelli PICENA — Corso Principe Oddone, 15-17 - TORINO

Biciclette e Motociclette *Wanderer*



Il massimo della perfezione.

Biciclette con n senza catena, di fama mondiale.

Motociclette di 1 1/2 HP, Novità assoluta.

Motociclette di 2 1/2 HP, Tipo di montagna.

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

FABBRICA ITALIANA
RECIPIENTI INESPLODIBILI
SOCIETÀ ANONIMA per AZIONI

NON PIÙ ESPLOSIONI!!!

DEDE TORINO | Amministrazione: Via Sacchi 26
Stabilimento Viale Stupinigi

GARAGE SQUAGLIA

Piazza Marsala - GENOVA - Piazza Marsala

Rappresentanza Generale per l'Italia:

Chassis San GIORGIO

Motore a 6 cilindri - Brevetti Napier

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

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

Chassis LA BUIRE

con la nuova trasmissione ad assi rotanti

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

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

Stabilimento Italiano

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

V. RICHIARDONE e C.

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

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

Rechapage "Sirpa"

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

FARI, FANALI, TROMBE e CORNETTE
della Premiata Ditta I. E. ARNOLD di Dresda.

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

Il giuoco del Diabolo "Cambo",

Una «tournée» in Italia dei campioni Bette e Lefevre.

Davanti ad un pubblico veramente numeroso ed elegante si svolsero nei giorni 5, 6, 7 e 8 nella nostra Piazza d'Armi interessantissime partite del Diabolo «Cambo», splendidamente giocate dai signori Richard Bette e Georges Lefevre, campioni mondiali del Cambo.

I due giuocatori hanno suscitato grande entusiasmo, sia per l'ammirabile precisione e destrezza, sia per modo insuperabile con cui hanno presentato il nuovo giuoco, che già di per sé stesso è divenuto uno dei più attraenti sports.

Constatiamo con piacere l'interessamento vivissimo preso per questo giuoco da persone distintissime. Così sappiamo che i signori Soci del Circolo degli Artisti, per assistere più da vicino ad una partita di Diabolo ed ammirare meglio i vantaggi e le bellezze estetiche di questo giuoco, vollero invitare i due campioni nei locali della loro sede, ove ebbe luogo una ruscitissima serata. Sappiamo pure che presso la nota Società Filarmonica, fu fatto un gentile invito dei signori Soci e due giuocatori si produrranno per una partita di Cambo.

I signori Lefevre e Bette stanno ora compiendo la loro tournée in Italia, e ci consta che ovunque suscitano entusiasmo per questa nuova manifestazione dello sport. Leggiamo infatti che in Asti essi ottennero un vero trionfo, e che per iniziativa della gioventù astesina si è già costituita una nuova società sportiva il Cambo che va sempre ingrossandosi di numerosi soci.

Parimenti è noto che l'assessore alla pubblica istruzione di Genova, avendo presenziato ad una partita di Diabolo giocata dai due campioni del mondo nel cortile della scuola civica Cristoforo Colombo, ha manifestato l'idea d'introdurre il Cambo nelle scuole.

A Spezia ed a Livorno il Diabolo è riuscito di grandissimo interessamento, per cui si sono già costituiti vari Clubs per questo giuoco, e pare anche si abbia l'intenzione d'introdurlo nelle scuole.

A Roma poi, ove il giuoco del Diabolo è già abbastanza conosciuto, i due campioni del mondo hanno suscitato un vero fanatismo, e tutti i principali Clubs vanno a gara per ottenere da loro uno spettacolo.

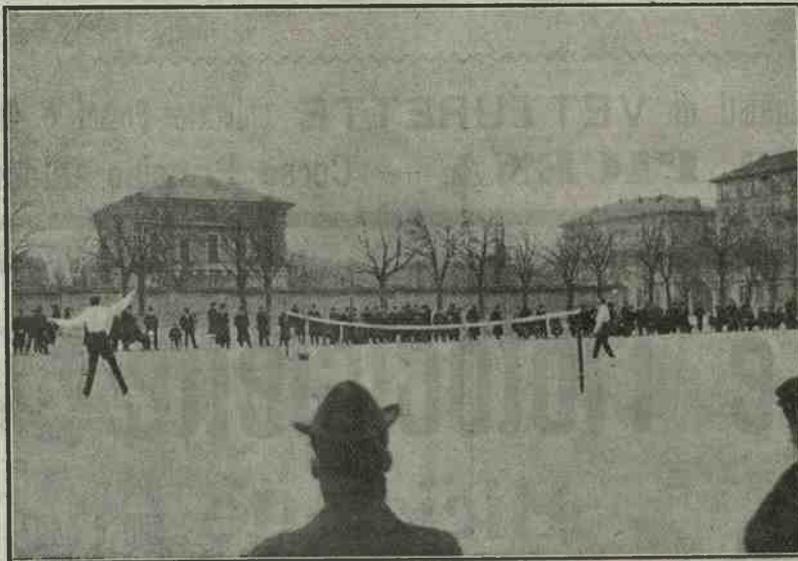
Noi constatiamo con gran piacere questi successi del nuovo giuoco, e ci auguriamo che venga sempre più ad incontrarsi, trattandosi di uno sport elegante ed estetico che è pure un ottimo coefficiente per lo sviluppo fisico.

I vincitori del Concorso metodico

della Federazione ginnastica italiana

La Commissione Tecnica della Federazione Ginnastica Italiana si è adunata nei giorni 14 15 corrente in Roma, per l'esame dei lavori del Concorso Ginnastico per gli esercizi collettivi del Concorso di Piacenza. Erano presenti tutti i Commissari. L'esame, a cui aveva proceduto studio particolare di ciascun Commissario sui 34 lavori, fu attento e minuzioso.

All'unanimità fu dichiarato primo il lavoro contrassegnato col motto *O gympos*. Aperta la busta contenente il nome si è saputo appartenere al giovane prof. Aldo Boiti di Trieste. A lui fu assegnato il



Un angolo di piazza d'armi a Torino. Malgrado la rigida giornata, un pubblico appassionato segue con interesse il bel giuoco al Diabolo svolto dai campioni di Francia Giorgio Lefevre e Richard Bette.

primo premio: *Grande medaglia d'oro*. Secondo, in ordine di merito, fu dichiarato il lavoro *Vigor*, appartenente al prof. Guido Vivi di Verona: *Medaglia media d'oro*. Terzi, a pari merito, i lavori *Je Avans Mo: Anstre* del dott. Giuseppe Monti di Torino. *Spes*, Prima del prof. Alfonso Manarini di Ferrara. *Pro Patria Est*, anche del prof. Boiti di Trieste: *Medaglia piccola d'oro*.

La Commissione ha deliberato di valersi dell'art. 7

del regolamento del Concorso, conglobando cinque lavori per la composizione definitiva degli esercizi collettivi del Concorso di Piacenza. Nei prossimi giorni sarà nota la relazione dettagliata del Concorso.

Nel mondo commerciale sportivo

** De Vecchi e C., accomandita per aut mobili, Milano. — Nella studio del rag. Casabore, a Roma, dott. Ponzani di Milano, si è costituita questa Società in accomandita col capitale di L. 225.000, con



Il campione Lefevre in allenamento al Diabolo.

in Milano, la quale continuerà l'azienda della ditta De Vecchi, Strada e C., che si è sciolta e messa in liquidazione. Ne sono gerenti i signori ing. Umberto D-Benedetti e Giuseppe De Vecchi, e la Commissione di vigilanza risultò composta dei soci signori ing. Alfredo Edwards, rag. Alberto Casabore, ing. maggiore Carlo Rogorini, ing. Paolo Mezzanotte e ing. giurista Giovanni Taccani.

NEL 1908

come negli anni precedenti, le migliori Marche di Cicli, quali:

Adler, Atala, Bianchi, Centaur, Dei, Flaig, Göricke, Gritzner, Humber, "Milano", Peroglio, Premier, Roland, Tyria, Stucchi, Swift, Singer, Triumph, ecc.

adottano i PNEUMATICI



DUNLOP

ormai riconosciuti i migliori
perchè più resistenti e più scorrevoli.

The Dunlop Pneumatic Tyre Co. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^A - Milano
Telefono 1270 - Indirizzo Telegrafico PNEUMATIC.

dal Circuito di Verona alla Susa-Moncenisio

A pagine 8 e 9 il lettore troverà la cronaca minuta dello svolgimento della prima corsa automobilistica della stagione; qui invece diremo dell'impressione riportata dal Circuito di Verona.

Il pubblico ha accolto con vero entusiasmo l'iniziativa dei benemeriti organizzatori, e mentre dapprima Municipali, Cava di risparmio, Provincia, ecc., votavano con entusiasmo a favore della gara automobilistica, il 15 marzo si svolgeva fra due siepi di popolo plaudente, entusiasta, soddisfatto.

Veronesi tutti erano là, sul lungo stradone della Croce Bianca, per applaudire i concorrenti, e la folla degli spettatori che poteva considerarsi forte di 50.000 persone, riuniva pure numerosi rappresentanti della Provincia e tutta la famiglia sportiva della regione veneta lombarda. Un spettacolo dunque che aveva destato un interesse durante la sua organizzazione e che doveva, sotto un aspetto pratico, suscitare negli spettatori un grado di vera soddisfazione. Ciò trovava un giusto motivo nel tempo brevissimo dello sport, nell'ordine assicurato lungo tutto il circuito, nel numero dei partenti.

Non era cosa facile ottenere quanto hanno raggiunto gli organizzatori veronesi.

Si trattava, con risorse pecuniarie abbastanza limitate (20.000 lire), preparare un Circuito di 27 km., che per quanto scelto su strade magnifiche costituenti da sé stesse una pista, reclamava dagli organizzatori parecchi lavori di manutenzione e di difesa.

La sua disposizione fu studiata con criterio veramente tecnico e venne presa per tempo, per cui nessun incidente si verificò a reclamare e il pubblico ed i concorrenti.

Praticamente con maggiori risorse pecuniarie, cosa questa che non potrà mancare in avvenire, visto l'esito eccellente del primo esperimento, si potrebbe garantire ai concorrenti una pista più perfetta ancora con curve in cemento e sparsa di Fix.

Il numero dei partenti fu forse maggiore di quanto si era desiderato in questa stagione. Le Case risposero all'invito all'iniziativa dei veronesi e dei padovani; al traguardo di partenza ammirammo delle bellissime macchine Bianchi, Diatto-Clément, Lucia, Italia, Alfa-Fra-chini, Junior, Spa, Rapid.

Al circuito veronese esse hanno provato i nuovi modelli di stagione 1908, hanno sperimentato le giovani reazioni della categoria dei guidatori, alcuni dei quali, come Felatico, hanno risposto assai bene al loro mandato. Nonostante gli incidenti di panne, senza conseguenze materiali, toccati a Tommaselli, Piccoli, Campostella, e altri, ed allo chauffeur della vettura del cavalier Felatico, si ebbe un buon numero di arrivati, e certo non potrà duplicarsi e triplicarsi se nell'anno prossimo non si darà maggiore importanza ancora alla corsa.

Voi, se abbiamo il dovere di dire la verità e se quindi vi è permesso di accennare ai miglioramenti d'organizzazione suggeribili per una futura prova, non possiamo a meno di rivolgere un sincero plauso al Comitato veronese dell'A. C. di Padova per quanto hanno saputo ottenere.

Mentre sul confine tedesco termina il suo mandato una Commissione automobilistica, un altro gruppo di assistenti organizzatori spinge alacramente i lavori di preparazione per una corsa presso il confine francese.

Il Comitato organizzatore di questa importante riunione automobilistica ha di questi giorni prese parecchie deliberazioni. Venne nominato un Comitato d'onore di cui

fanno parte le più spiccate personalità automobilistiche d'Italia, presieduto dal marchese Ferrero di Ventimiglia, presidente dell'A. C. d'Italia.

Vengono definitivamente approvati i due regolamenti per la categoria motociclette e vetturette, stabilendone i premi come segue:

Categoria Motociclette (Macchine con un motore della cilindrata massima di centimetri cubi 250, 1/4 di litro). Ricca Coppa Challenge della Stampa Sportiva; medaglia d'argento a tutti gli arrivati nel tempo massimo.

Categoria Vetturette (Macchine con motore avente una delle misure massime di alesaggio per 1 monocilindro 100 millimetri, per due cilindri 78, per tre 68 e per quattro 62. Non sarà concessa nessuna tolleranza).

I premi offerti dalla Stampa Sportiva sono i seguenti: primo premio L. 2000; secondo premio L. 1000. A tutti gli arrivati nel tempo massimo medaglia d'argento. Inoltre saranno disputate tre ricche Coppe, di cui diremo prossimamente.

Le iscrizioni a diritto semplice sono aperte presso la Stampa Sportiva, via D. vile Bertolotti, 3, Torino, e le relative tasse sono così stabilite: Motociclette, L. 10; Vetturette, L. 100.

Le due corse si disputeranno definitivamente il 14 giugno prossimo.

Il regolamento sarà stampato in edizione di lusso e conterrà la planimetria del percorso, profili, vedute, ecc., gentilmente offerti dal Touring Club Italiano.

Chiunque ne desidera copia può farne richiesta alla Direzione della Stampa Sportiva.

GUSTAVO VERONA.



Leonio Du Zara, presidente della Commissione sportiva del Circuito di Verona e della corsa Padova-Bovolenta. — Un concorrente della Susa-Moncenisio.

del suo ingegno con Rossi e Azzurri. Povero e buono e grande cuore!

La Sezione di Torino del Club Alpino Italiano ha stabilito di farsi iniziatrice di una sottoscrizione fra gli alpinisti per un ricordo ad Edmondo De Amicis, da apporsi nel Regno del Cervino, al Gicmein (Val-

La morte di Edmondo De Amicis

Edmondo De Amicis, il poeta della dolcezza e della bontà e della mansuetudine, è morto. Nel gran plebiscito di cordoglio leviamo la nostra voce.

De Amicis, ha detto Bionstierne Biorson, rappresenta il più grande scrittore popolare di questo secolo. Egli rende molto spiegata l'immagine di un gran guerriero che vada ad una ad una conquistando le provincie della sua patria, e, conquistatele, loro riveli le virili virtù della sua stirpe. Il De Amicis è un apostolo che ha combattuto e vinto per poter rilevare la bontà e la verità, ed il lutto della sua morte è grave lutto per tutti.

Però non è una perdita, perchè l'animo magnanimo del De Amicis si è trasfuso nei giovani d'Italia, perchè il suo spirito tanto ha penetrato tutta la vita e la letteratura giovanile! Come nessun altro egli ha saputo conquistare i suoi concittadini e costringerli all'ammirazione ed all'entusiasmo, ed ha come nessun altro fatto opera di educazione civile animata dal simbolo del patriottismo, che ha saputo nuovamente infondere alle nuove generazioni.

Questo ha detto Bionstierne Biorson, sintetizzando in breve giro di frasi l'opera letteraria dell'autore di Cuore. A noi oggi piace ricordarlo come il più illustre collaboratore nostro, dacchè a questa rivista di cose sportive fece più d'una volta l'onore di articoli suoi.

De Amicis amava tutto ciò che era bello e spontaneo: per questo adorava la montagna e i ludi sportivi, a cui regalò una gemma



Gallo Muzio su Junior vincitore della terza categoria del Circuito di Verona. (Fot. A. Croce - Milano).

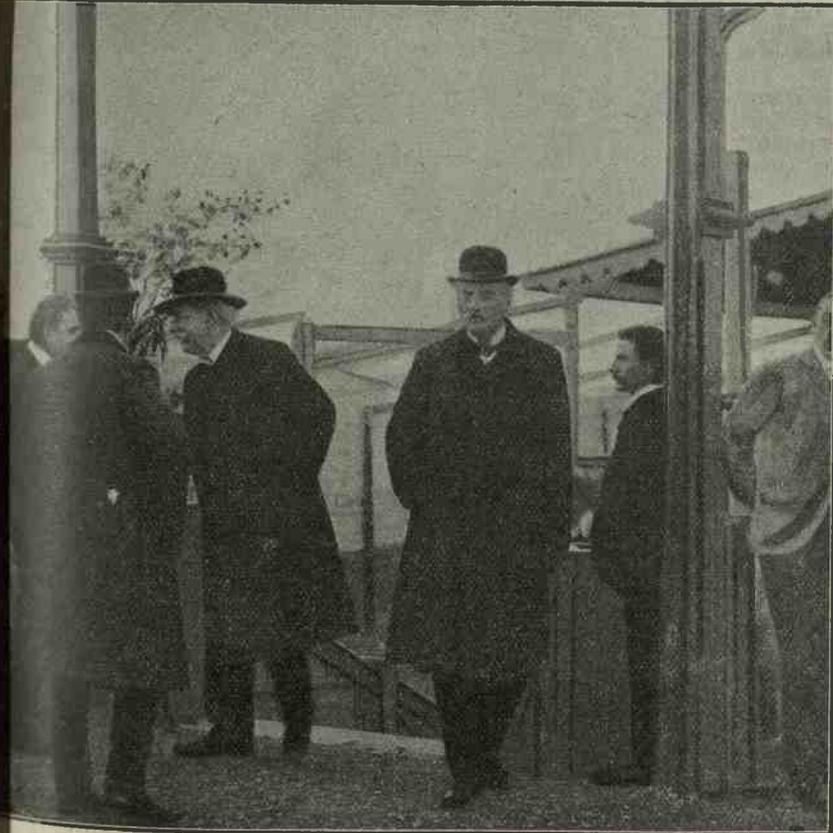
tournanche), dove l'illustre scrittore trascorreva i mesi dell'estate, ispirandosi alla poesia dell'Alpe.

La ditta Mario Nelli e C. di Firenze, che ormai possiede un laboratorio artistico da poter gareggiare coi migliori stabilimenti esteri e nazionali, ha messo in vendita in questi giorni una riuscitissima targhetta commemorativa Edmondo De Amicis, su modello della signora Ida Gelli.

La targhetta in bronzo misura mill. 52/67 e su di essa spicca in rilievo a mezzo busto la faccia espressiva e buona dell'illustre scrittore del Cuore.

Per acquisti rivolgersi presso la ditta Carlo Sangler, via Pietro Micca, n. 9.

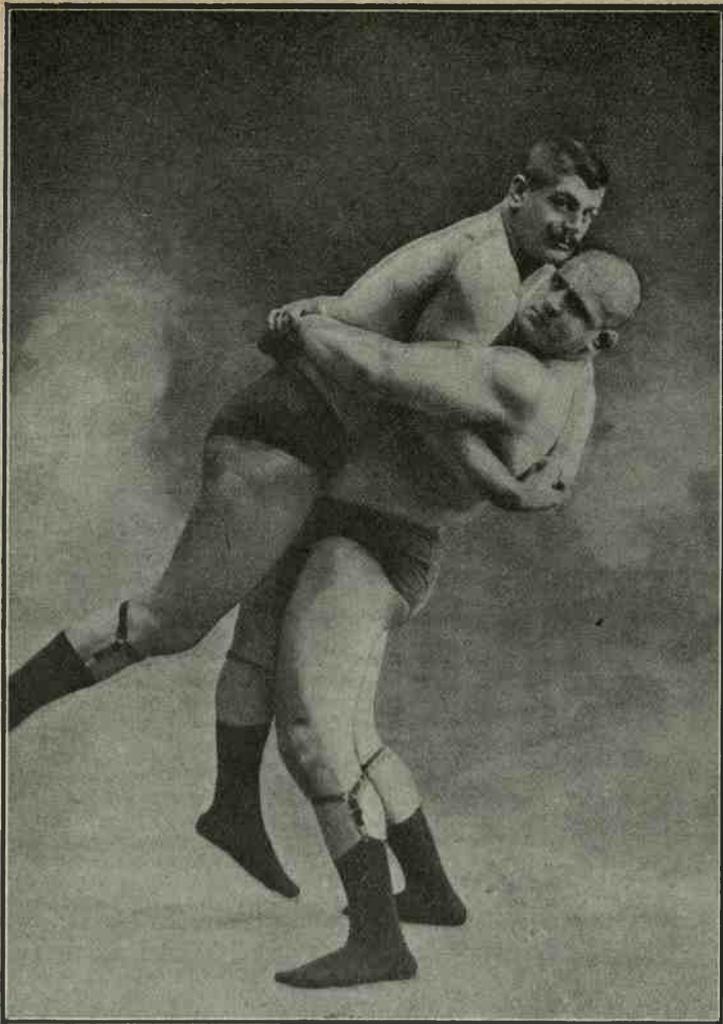
Nelle vetrine della Ditta Ambrosio, in via Santa Teresa, sono esposti alcuni riuscitissimi modelli.



Edmondo De Amicis nello sport. — Una visita allo sferisterio milanese. Il figlio Ugo Edmondo De Amicis Arrigo Boito

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cicli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.
TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO



I due fratelli Giovanni ed Emilio Raicevich.

In colloquio coi fratelli Raicevich.

Cari lettori. Immaginatevi un vostro redattore che, calzato e vestito, non raggiunge i 55 kg., in un angusto camerino di teatro, ampio non più di quattro metri quadrati fra un Emilio Raicevich a sinistra (kg. 107), a destra un Giovanni Raicevich (kg. 110), in piedi un colossale *masseur*, il famoso conosciutissimo al pubblico dei nostri Velodromi, Paolo Bianchi, alla porta, quasi in vedetta di un possibile attentato, Pietro II, il basco (kg. 100), la bestia nera delle folle italiane, ottima pasta d'uomo fuori del ring, e poi avrete una lontana idea della trepidazione e moderazione nelle domande nell'umile sottoscritto che ebbe l'ardire di richiedere un *tête-à-tête* giornalistico a questi campioni mondiali della lotta.

Per cominciare ad ammicarmi questi colossi, azzardai una generale stretta di mano... Sudori freddi! Credevo me l'avessero stritolata, pur avendo sfoderata la loro miglior gentilezza nel cordiale contatto con l'articolazione che temetti per un istante non mi avrebbe più servito ad abbozzare questa specie di intervista.

Mi feci animo e cominciai. Esposi una serie di domande alle quali alternativamente il simpatico Emilio ed il buon Giovanni mi andavano rispondendo con quella bella cadenza veneziana che sgorga facile dai figli della Trieste irredenta, come assai più facile per essi è la patria lingua italiana, che non la tedesca.

— Giovanni Raicevich, a che anno di età cominciate a lottare?

— A dodici anni, a Trieste.

— Quale fu il vostro primo maestro?

— Mio fratello Emilio, che durai sei anni di allenamento continuo per riuscire a fargli toccare le spalle in un *match* pubblico.

— Quando debuttaste?

— A sedici anni, nel Campionato dilettanti di Trieste, che fu vinto da Emilio. A me toccò il secondo posto.

— Quando passaste nella categoria professionisti?

— A diciott'anni, non ancora compiuti. Mi iscrissi al grande Concorso di Amburgo. Nel primo assalto riuscii a portare in *souplesse* il mio avversario, il famoso Gambier, e gli ruppi una spalla, atterrandolo. L'anno dopo, a Parigi — pesavo allora solo 75 kg. — atterrai il terribile

turco Koch-Mehmed, e nel mese seguente a Vienna rimasi vittorioso di Pinnig, campione d'America, che Paul Pons non riuscì mai ad atterrare, in un'epica lotta durata un'ora e 44 minuti, con un braccio girato a terra. A Monaco, nel Concorso seguente, feci *match* nullo col danese Petersen, quando questi era nell'apogeo della sua forza. Restammo infruttuosamente sul tappeto un'ora e 40'.

— E quali furono le successive vittorie?

— Sarò breve. Nel 1905 vinsi a Liegi il Campionato d'Europa, nel 1906, a Buenos Aires, il Campionato d'America, nel 1907 il Campionato d'Egitto e il Campionato del Mondo.

E qui Giovauni ebbe una mossa di giustificabile orgoglio, mentre Emilio paternamente sorrideva di intima compiacenza.

Richiesi quindi ad Emilio:

— Come vi allenaste nei tempi passati?

— Fra noi, sempre, quasi quotidianamente.

E accompagnò la risposta con una rapida ricerca fra un fascio di carte relegate in un angolo del tavolino. Ne tolse una bellissima fotografia e me la offerse.

— Prenda, siamo io e Giovanni in allenamento; quest'istantanea non volemmo mai venisse pubblicata sui giornali francesi, la doniamo alla *Stampa Sportiva*.

Ringraziai, orgoglioso del bellissimo dono, che mi venne accompagnato con una dedica affettuosa. E richiesi ancora:

— Di che cibi preferibilmente vi nutrite?

— Di carne, molta carne e uova mezza dozzina almeno per ogni pasto. Anche di verdura ci nutriamo spesso. Per aumentare di peso, che

nel nostro sport è molto coefficiente, facciamo infatti uso frequente di farinacei. Abolito il vino e la birra. Beviamo quasi sempre acque minerali.

— Prima di lottare fate uno spuntino?

— Mai. Qui a Torino, per esempio, lottiamo verso le dieci di sera. Ebbene, noi andiamo a colazione verso le tre del pomeriggio. Da quest'ora fino al momento della lotta non assaggiamo più cibo. La colazione però è per solito abbondante. A Torino, per esempio, dove le porzioni nei Ristoratori sono meschine, dobbiamo sempre ordinarne tre per volta...

— Ditemi ancora una cosa. Quando, per mancanza di luogo adatto e del tappeto, non potete lottare per allenarvi, con cosa supplite?

— Con la ginnastica da camera, manubri, *Sandow*, ecc.

— Un'ultima domanda. Paul Pons sfugge sempre alle sfide di Giovanni?

— Sempre, adducendo scuse puerili...

E sempre rivolto ad Emilio gli richiesi:

— Giovanni, attualmente, atterrebbe Pons?

— Ne sono certo!...

E la bella testa dell'erculeo e simpatico lottatore, nonchè ingegnere navale, si rizzò superbamente fiera.

Mi accomiatai dai due campioni, e non ebbi più il timore di farmi stringere da loro la mano. Forti come tori, essi hanno due anime buone e generose... In quella stretta di mano non v'era solo il saluto della *Stampa Sportiva* ai popolari, applauditi campioni del mondo... v'era pure il saluto di un irredentista a due irredenti...

G. Corradino Corradini.

Il nostro Cross-Country primaverile

Il 22 marzo chiusura delle iscrizioni.

Giova ricordarlo? Le iniziative della *Stampa Sportiva* sono sempre coronate da un largo successo di simpatia. Da pochi giorni sono state aperte le iscrizioni, e già hanno oltrepassato il centinaio, con crescendo davvero incoraggiante per tutte leemerite persone che compongono il Comitato esecutivo di questo popolare avvenimento, ed al quale hanno dedicato tutta la loro preziosa operosità.

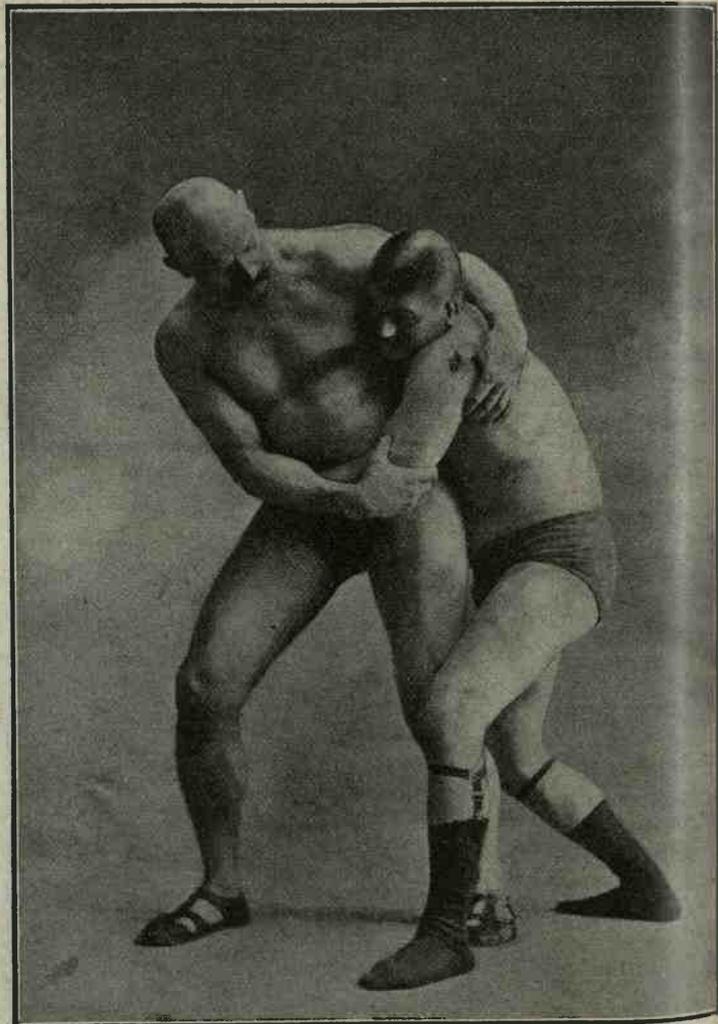
Segnaleremo in modo tutto speciale l'iscrizione a blocco di una forte squadra del Regio Istituto nazionale, addestrata espressamente dall'entusiasta insegnante prof. Francesco Barberis. Un voto di plauso giunga al direttore di questo E. Istituto, prof. A. Mattei, che, assecondando ogni sana manifestazione di educazione fisica, ha permesso l'inventario gradito della sua gioventù.

Il Comitato del Cross ha incaricato due specialisti i quali hanno di questi giorni visitato per l'ultima volta il percorso, e di esso ne hanno fatto una precisa descrizione, nonchè una dimostrazione pratica con un tracciato planimetrico di tutta la zona scelta pel *Cross-Country* ciclo-podistico, descrizione e tracciato che troveranno posto nel prossimo numero della *Stampa Sportiva*, così da soddisfare alle giuste brame di tanti concorrenti. La Commissione esecutiva pure lavorando per la ricerca di due bei premi da assegnare uno alla squadra dei podisti, l'altro a quella dei ciclisti. Sappiamo che si è a buon punto anche per questi nuovi premi, che formeranno certo l'attrazione di tutte le Società che iscriveranno i propri campioni. Facilmente sarà abbandonato il sistema dei gettoni, che ha sollevato ultimamente delle gravi difficoltà, variandone il suo uso e sostituendolo con un altro mezzo di controllo, in modo che sia evitata ogni più piccolo inconveniente. E' insomma intervento del Comitato di curare in ogni sua parte lo svolgimento di questa importante manifestazione primaverile del 29 marzo, alla quale assisterà tutta Torino, se il tempo vorrà fare giudizio.

Ed ora, l'elenco delle nuove iscrizioni:

Categoria ciclisti.

66. Opezzo Giuseppe (Soc. Ginn. Excelsior) — 67. Simonelli (2° Commerciale Istituto Internaz.) — 68. Cravotto Vincenzo (Pro Sport Barriera di Nizza) — 69. Forno Armando (idem) — 70. Ermani Ettore (U. P. I. Atalanta) — 71. Gallia Mario (1° Istituto Tecnico Sommeiller) — 72. Mariano Giorgio (U. P. I. Atalanta) — 73. Cecchini Fioravanti (idem) — 74. Adorno Giovanni (idem) — 75. Ghiotti Carlo (Club Ireos) — 76. Giovanni Seita (1° Istituto Tecnico Sommeiller) — 77. Corradini Gian Luigi (1° Tecnica Piana) — 78. Eolo (Club Sport Audace) —



Pillasinsky ed Emilio Raicevich.

“BLANCHI”

LA MIGLIORE
MARCA ITALIANA
la più conveniente

Società Anonima E. BIANCHI - Milano.

Chionio Natale (idem) — 80. Garino Maurizio (Sportivo Libertas) — 81. Leonardo Ettore (idem) — 82. Moriondo Antonio (Unione Sportiva Torinese) — 83. Kimble (libero) — 84. Ferrero Giovanni (U. P. I. Atlanta) — 85. Otelli Giovanni (libero).

Categoria Podisti.

Gera Romano (Società Ginnastica Torino) — Zamboni Giacinto (id.) — 63. Ezio (id.) — 64. Raucio Pietro (lib-ro) — 65. Delpiano Luciano (Società Ginnastica Excelsior) — 66. Sadick Tunsi (Istituto Internazionale) — 67. Moktar Tunsi (id.) — 68. Hernandez Martinez (id.) — 69. Introini Aldo (id.) — 70. Rizzo Ettore (id.) — 71. Rolle Domenico (id.) — 72. Leana Ulisse (id.) — 73. D'Auria Giuseppe (id.) — 74. D'Auria Antonio (id.) — 75. Marchisio Mauro (id.) — 76. Cornelli Guido (id.) — 77. Baudi Enrico (id.) — 78. Amoretti Francesco (id.) — 79. Spasciani Giulio — 80. Bosco Carlo (id.) — 81. Ermete Antonio (id.) — 82. Gallone Giuseppe (Sport Pedestre Robur) — 83. Briele Vassia (id.) — 84. Domenichini Giovanni (Tecnica Sommeiller) — 85. Silvola Ercole (U. P. I. Atlanta) — 86. Drovetto Ettore (id.) — 87. Calcia (id.) — 88. Cavalotti Francesco (id.) — 89. Volpato Andrea (id.) — 90. Castaldi Felice — 91. Neirotti (id.) — 92. Stramo Giovanni (Società Ginnastica Torino) — 93. Palen- Giuseppe (Sambardara) — 94. Franco S-condo (lib-ro) — 95. Torretta (id.) — 96. Graziano Gaetano (lib-ro) — 97. Burzio (lib-ro) — 98. Giovanni Cesare (lib-ro) — 99. Gila (U. P. I. Atlanta) — 100. Adoni Giusto (id.) — 101. Dragone Gio- (id.) — 102. (lib-ro) — 103. Mogio (lib-ro) — 104. Turinetti Ago- (lib-ro) — 105. Ma- (lib-ro) — 106. Elia Edoardo (Società Ginnastica Torino) — 107. De (U. P. I. Atlanta) — 108. Bon-lli Angelo (id.) — 109. Cagnio (id.) — 110. (lib-ro) — 111. Luciano (id.) — 112. (lib-ro) — 113. Barbero (Società Excelsior) — 114. Sit- (id.).

La squadra dell'Unione Sportiva Torinese

che vinse il Cross-Country nei Boschi di Stupinigi.

Il giovane sodalizio torinese, che conta appena un anno di vita, ma già numerose le vittorie, si è assicurato il primo premio di squadre podistiche nell'ultimo Cross svoltosi il 1° marzo nei Boschi di Stupinigi. La squadra vittoriosa è composta di tutti elementi giovanissimi; nessuno dei quali oltrepassa il ventesimo anno di età. Diamo ora alcuni brevi cenni di ciascuno dei componenti:

Rivarolo Pasquale, 5° arrivato. — Benchè da poco si sia dedicato al podismo, si è nondimeno già reso noto vincendo diverse gare, fra cui il *Campionato Vercellese di resistenza*, battendo il forte vercellese Negro di ben 3 minuti.

Nel *Giro di Torino*, a Cuneo, Chieri, Chivasso; al *Criterium* dei km. 20 si piazzò sempre bene, arrivando freschissimo al traguardo.

Di complessione fortissima, il Rivarolo P., con un metodico allenamento diverrà in breve sicuramente

senzialmente italiano) ha battuto le seguenti macchine americane, francesi ed inglesi: Christie, Renault, B. L. M. e Woolsey, compiendo 256 miglia (km. 412) in ore 3,21' 27" 1/2, vincendo la Coppa d'America, il premio più ambito ed offerto dall'Automobile Club.

Dopo il lavoro lungo e paziente fatto a tutta la macchina arrivata un po' sconquassata da Torino, dopo ben cinque giorni di continuo allenamento sul posto, il Cedrino ha mantenuto la promessa ed ha vinto non soltanto un importante contesto, ma ha dimostrato di essere un guidatore di prima classe, vigile e pronto ad ogni manovra.

La folla degli svernanti ha applaudito all'unico rappresentante i nostri colori, soggiogata dalla vittoria tanto bene riportata. Tutti gli americani che per patriottismo vengono a passare l'inverno alla Florida, anzichè preferire l'Italia o Nizza, costituiscono la sola buona colonia che abita e si diverte sulla spiaggia di Ormond durante questa stagione. L'America del Nord ha il pretesto di

avere anche la sua Costa Azzurra nella Florida, ma quanta differenza con la pittoresca costa del nostro Mar Ligure! Qui io non sono rimasto sorpreso dalla poesia del mare e del cielo; il clima è caldo, la vegetazione è tropicale, gli alberghi ed i giardini sono pieni di lusso, ma ogni cosa appare artificiale e posticcia.

A parte quindi le mal vantate bellezze del sito che mi hanno qui attirato e disilluso, non posso accontentare i lettori che con una cronaca fedele delle due splendide giornate di corse per le quali in verità sono chiamato a scrivere.

La spiaggia larghissima di Ormond, piana ed asciutta non appena la marea si abbassa, è un ottimo terreno per le automobili e credo sia l'unico posto al mondo ove il letto dell'Oceano offra una sì buona presa per le grandi velocità. Il vento, talvolta impetuoso, è un gran nemico dei meccanici, che si sono difesi col dare delle speciali sagome alle cuffie dei motori.

Il programma non è stato lungo, ma per contro ben scelto e di alta importanza. Nella giornata del 3 marzo la corsa dei 100 miglia (km. 160,90) è stata vinta da Cedrino, compiendo i primi cinquanta miglia in 60' 5" e terminando i quattro giri in 160' 50". Se a qualcuno sembra troppo lungo questo tempo, devo notare che ben 80 miglia sono stati fatti con soli tre pneumatici e almeno venti minuti sono stati spesi per la loro riparazione. Le due macchine americane B. L. M. e Hotchkiss, rispettivamente di 130 e 120 HP (guidate da Blakely e da Shefts) hanno raggiunto i 100 miglia in mezz'ora dopo.

La giornata classica è stata quella del 5 marzo, dove la macchina italiana è riuscita vittoriosa della vera battaglia internazionale. Il percorso dei 256 miglia si doveva fare sopra un circuito di 32 e per conseguenza in 8 giri. La preparazione di ogni contendente in questa gara è stata delle più assidue ed è per ciò che se ne deve rilevare la difficoltà e l'importanza.

Il sole brillante e la chiara atmosfera dovuta al riflesso della luce sull'Oceano senza contorni, lasciavano seguire con la vista le macchine veloci attraverso la spaziosità della riva marina.

Appena finito il primo giro, Cedrino ha preso la testa ed al 160° miglio aveva impiegato ore 2,11' 34", mentre Bernin con la Renault impiegava ore 2,29' 43". Con un margine così vantaggioso e la macchina in eccellente condizione, la vittoria era sicura. Ecco infatti all'ultimo tempo spuntare lontano un automobile ed apparire poco a poco il suo color rosso, il colore della macchina italiana. Applausi fragorosi hanno salutato il vincitore, che per compiere 412 chilometri ha impiegato poco



La squadra dell'U. S. T. vincitrice dello Scudo Magno, che parteciperà pure al Cross-Country della Stampa Sportiva. — Da sinistra a destra: Sciolli E., Causa F., Carrà O., Rivarolo G., Rivarolo P., Maiotti S., Mariatti O., Lombardi C

Le iscrizioni continuano a rimanere aperte tutti i giorni feriali dalle ore 11 alle 13,30 presso la *Stampa Sportiva*, via Davide Bertolotti, 3. — Tassa L. 0,50 per ogni categoria.

Le decisioni della Commissione esecutiva.

La *Giuria* venne così composta: Presidente: Comandatore Tacconis; vice presidenti: Florio, professore Rocci; segretario: Avezzano; cronometrista: Maude; starter: prof. Barberis; giudici d'arrivo: Ma. Ing. Gamba, prof. Isacco, Durando, Pilotti, Gardini, Garabello, Sclavo L.

Controlli fissi: (1° Maccagno), Balloira, Cena, Nape, Suada; (2° Bosco), Canuto P., Capella, Tacca, Bianco; (3° Durio), Baravaglio, Canuto G., Magnaglia, Occhienna.

Controlli volanti: Cigolini, Bertolè Geo.

NORME.

Ritorno ore 13,30 presso il Palazzo Esposizione Automobili (Valentino). Partenza: podisti ore 14,30; ciclisti ore 15,30. I concorrenti di entrambe le categorie dovranno attendere all'appello che si farà al punto di ritrovo, quindi verranno accompagnati alla partenza. I numeri verranno distribuiti ai concorrenti dalle ore 12 del giorno della gara al punto di ritrovo. Sarà considerato come ritiratosi dalla gara il concorrente che entro tal termine non si sarà presentato al ritrovo.

I reclami dovranno essere presentati alla Giuria iscritto, entro il 29, accompagnati da L. 2 da farsi al segretario. Tale somma verrà restituita, se il reclamo è valido detto reclamo.

I risultati ufficiali e la distribuzione dei premi saranno resi pubblici nel numero della *Stampa Sportiva* del 5 aprile.

Ogni squadra concorrente ai due premi di classe dovrà essere composta di 8 persone, delle quali prime 6 arrivate conterranno per la classifica.

La Coppa del Municipio di Torino sarà dalla Giuria assegnata alla categoria che otterrà il maggior numero di iscrizioni.

uno dei più forti campioni del podismo piemontese. **Causa Francesco.** — Appena diciottenne, può già dirsi un veterano del podismo, ed il suo medagliere, che conta circa 50 medaglie, fa fede della sua attività alle gare nei quattro anni, dai quali si dedica con entusiasmo allo sport pedestre.

Ottimo arrivato nel *Campionato Piemontese*, nel *Giro di Torino*, ecc., vinse pure il 1° premio della Categoria Giovanetti nel *Giro di Genova*.

Lombardi Celestino. — Da più anni è podista e figurò ovunque degnamente; vincitore di diverse gare seppe nel *Campionato Piemontese 1906* arrivare buon 2° dietro a Giordano, battendo dei buoni elementi quali Dasso, Ponzano, ecc.

Sciolli Ernesto. — Giovanissimo, è dotato di un'energia straordinaria. Nelle poche gare a cui prese parte si distinse sempre ottimamente. Vincitore della *Corsa di Porta Susa*, seppe pure classificarsi 2° nel *Campionato Piemontese* dei Giovanetti.

Mariatti Onorato, Carrà Carlo, Rivarolo Giuseppe, Maiotti Secondo sono altre giovani reclute dell'U. S. T., che quantunque non abbiano ancor vinto importanti corse podistiche, sono ottime speranze sociali che, amorevolmente allenate dall'infaticabile trainer G. Regge, sapranno presto degnamente affermarsi con l'insieme della squadra che parteciperà, unitamente ad una trentina di altri consoci, al nostro prossimo *Grande Cross-Country Primaveraile*.

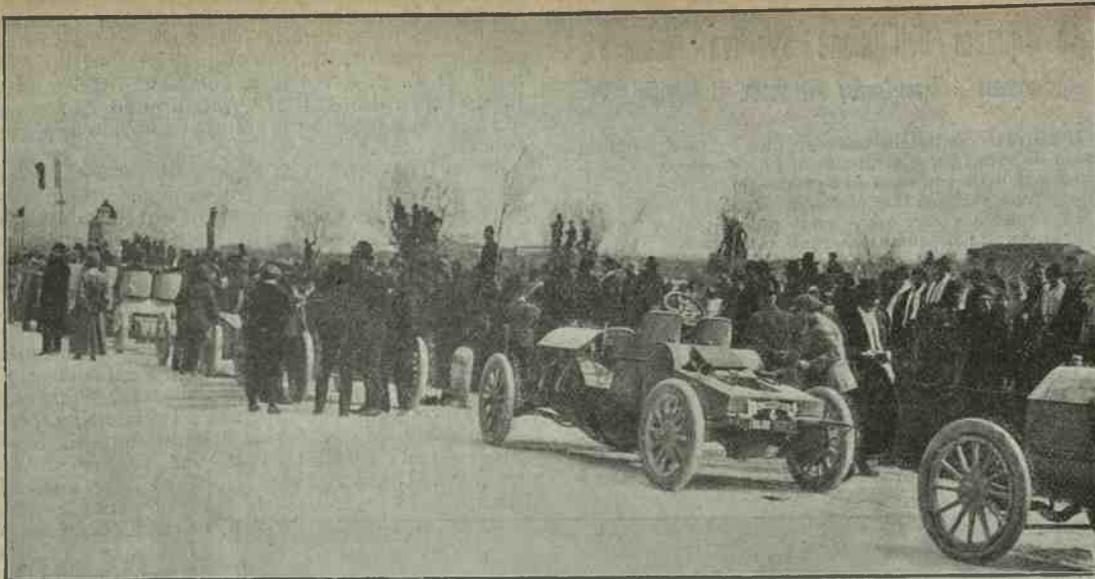
Il grande contesto automobilistico della Florida

Completa vittoria italiana.

(Nostra corrispondenza particolare).

Devo subito dirlo avanti ogni cosa: Cedrino ha vinto in modo ammirabile la gran corsa automobilistica della Florida, proprio come ho fiduciosamente annunciato e previsto il mese scorso. La *Fiat Cyclone 75 HP* (ben inteso un prodotto es-

ZUST 28/45 HP
LA VETTURA CLASSICA DA TURISMO
Rappresentante Generale
ENRICO MAGGIONI - MILANO



La partenza delle vetture concorrenti al Circuito di Verona. (Fot. A. Croce - Milano).

più di tre ore e riuscendo a battere il record tenuto da Nazzaro nella corsa del Gran Premio di Francia. Il secondo arrivato, Kelsey con la Christie, impiegava ore 4,6' e terzo Bernin con la Renault, in ore 4,6' 10".

Una così grande velocità è stata certamente dovuta all'ottimo circuito e il nostro Cedrino non ha voluto fermarsi dopo il finale, ma ha fatto segno ai giudici di voler coprire i 300 miglia, ciò

che ha fatto in una splendida forma e compiendo in ore 3,53' 44".

La superba prova ha indubbiamente reso la macchina italiana ed il suo conduttore in un favore entusiastico per le prossime corse a Briarcliff, presso New York, e che si faranno in aprile.

Spiaggia di Ormond (Florida), 5 marzo.

Rag. Francesco Penazzo.

Il Circuito di Verona

La verifica delle vetture.

Il conte Orti Manara, Ping. Felice Martini e il signor Leonino Da Zara dell'Automobile Club Veneto, hanno adempiuta la formalità della verifica delle vetture iscritte alla corsa. Le macchine erano nel Mercato coperto di via Intorato Acqua Morta. L'ispettore di misurazione fu Ping. Felice Martini, e vi presenziavano pure il conte Orti Manara, il conte Orazio Odolfredi, il conte Francesco De Lazzara. Però la buona volontà degli esaminatori fu messa a dura prova, perchè alcuni corridori volevano evitare lo smontaggio dei cilindri, che è una maniera esatta per verificare l'alesaggio. Finito il controllo, risultarono iscritte le seguenti vetture:

Categoria III (alesaggio massimo per 4 cilindri mm 130. Peso chassis kg. 1100). — *Junior I* (Oberto Piccioni), Milano-Torino; *Junior II* (cav. Muzio Gallo), Milano-Torino; *S. P. A. I* (Giorgio Marcon), Torino; *S. P. A. II* (Nino Piccoli), Torino; *Bianchi* (Gianfernando Tomaselli), Milano; *Itala* (cav. Vincenzo Florio), Torino; *Rapid* (Petrillo Luigi), Torino; *Isotta-Fraschini* (X.), Milano.

Categoria II (alesaggio massimo per 4 cilindri mm 120. Peso chassis kg. 1050). — *Itala* (marchese Luigi Selvatico), Torino; *Diatto-Clément* (Compostella), Torino.

Categoria I (alesaggio massimo per cilindri mm 110. Peso chassis kg. 950). — *Lucia I* (dottor Alberto Bersani), Bologna; *Lucia II* (Ettore

Ninci), Bologna; *Bianchi* (Nino Franchini), Milano; *La Buire* (garage Squaglia), Genova; *Vaccari* (motore Diatto-Clément, guida Vaccari), Torino.

In questa categoria doveva gareggiare con una sua vetturessa il corridore Lancia, ma all'ultimo momento dovette rinunziarvi, non essendo giunto in tempo a terminare la macchinetta da lui ideata.

I vari servizi sul Circuito.

Il servizio telegrafico e telefonico fu disimpegnato egregiamente dal capitano Favani, dal tenente D'Alessandro e da alcuni soldati del 3° Genio.

All'arrivo era stata eretta una tonda della Croce Rossa, ove prestò servizio il sottotenente dott. Delaini.

Un altro posto della Croce Rossa era a Bussolengo, e vi prestava servizio il medico di San Massimo.

Ottimo sotto tutti i rapporti il servizio di P. S. Oltre a 150 guardie di P. S. e 200 carabinieri, prestarono volenterosamente servizio i Volontari Ciclisti Automobilisti, la Società *Forti e Veloci*, l'*Unione Ciclistica Veronese* e le Società di Tiro a Segno di Verona, Villafranca, Bussolengo e Castelnuovo, dando complessivamente oltre 250 guardie.

La partenza.

Avviene a km. 9,700 da Porta San Zeno, sul ponte Chiamberlino.

Appena data la partenza i corridori percorrono lo stradale, dirigendosi in direzione di Verona, giunti alla Croce Bianca svolteranno a sinistra sulla strada di Bussolengo. Anche questa svolta è stata modificata ed ampliata. Entrando in Bussolengo le macchine usciranno per via Molinetta che conduce nuovamente al ponte di Chiamberlino. Di qui proseguiranno rifacendo la strada verso la Croce Bianca, passeranno sotto al ponte ferroviario e quindi giungeranno in breve al guardo d'arrivo che è fuori un chilometro e mezzo da Porta San Zeno.

Mentre il pubblico si disponeva ad assistere



Guido Moncher, su vettura Bianchi, vincitore della prima categoria. (Fot. A. Croce - Milano).

all'arrivo dei corridori sullo stradale di Croce Bianca, al ponte del Chiamberlino si davano le ultime disposizioni per la partenza.

Al ponte del Chiamberlino, lontano circa 10 km oltre a quelle del Comitato si notavano solo le splendide *Fiat* del cav. Vittorio Zorzi e dell'ingegnere Gallizioli e la *De Dion* di Apollonio.

Il pubblico del ponte di Chiamberlino era venuto da Sona, da Castelnuovo, da Palazzolo, da cascinali vicini.

Il servizio di pubblica sicurezza al ponte di Chiamberlino era fatto dal tenente colonnello dei carabinieri cav. Cionini, dal delegato Silvestri da carabinieri.



La partenza di Moncher.

(Fot. A. Croce - Milano).



Moncher durante la corsa.

"The Pearl,"

Marea depositata

La migliore Serie per costruzione di Biciclette

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

Alla partenza erano addetti il conte Ottavio Manau ed il cronometrista Legnazzi. Della prima categoria partono il dott. Borsali con una *Lucia*, Franchini Nino con una *Bianchi*, Vaccari con una *Vaccari* che ha un motore *Diatto-Clément*. Non corre Ettore Ninci colla *Lucia* essendosi presentato in ritardo. Si danno le partenze agli iscritti della seconda categoria: marchese Selvatico con l'*Itala*, Comastelli colla *Clément*, Menegardo con la *Isotta-Fraschini* del dott. Prosperini. Menegardo è il



Marcon, su Spa, secondo della seconda categoria.

(Fot. A. Croce - Milano).

è disimpegnato da 300 agenti e 300 ciclisti. Ammirabile la vista delle tribune, affollatissime, che raccolgono tutte le personalità sportive del Veneto e della Lombardia, giunte quasi tutte in automobile, oltre tutti i membri della Commissione, signori: cav. Bellini-Carnesali, sindaco di Verona; conte Cavazzocca Vittorio, dott. Prosperini, rag. De Martini, conte Albertini, Angeli, dott. Ravà, ing. Anghoben, ing. Donatelli, ing. Monga, Piccoli, Sdravovich ing. Giuseppe, ing. Toniolo, Apollonio, Ceresa, cav. Cerutti, Guarda Alessandro e Giuseppe, Stevani ed i commissari di corsa Leonino Da Zara e conte Oldofredi, di Brescia.

Fra il pubblico nelle tribune noto il prefetto, il maestro Mascagni e moltissime signore in eleganti toilettes. Di fronte alle tribune presta servizio d'onore una Musica militare, e funziona un ufficio della Croce Rossa, il telefono e il telegrafo, a cui sono addetti i soldati del genio, sotto la direzione del capitano Favani-Cabina. Cronometrista è il signor Mauley. La stampa è rappresentata dai signori Costa per la *Gazzetta dello Sport*; Lombardo per l'*Automobile*; Verona per la *Stampa* e la *Stampa Sportiva*. In complesso un ambiente animato. Il rettilineo d'arrivo è magnificamente preparato. L'ordine è perfetto. Un tempo splendido completa la riuscita della festa.

L'arrivo. — La classifica.

I Categoria.

Alesaggio massimo per 4 cilindri mm. 110, peso *chassis* kg. 950.

Premi: al 1° targa vermeille, al 2° targa argento. Al meccanico della prima vettura L. 100.

1° Franchini Nino di Torino con una *Bianchi* della Società Italiana Automobili, in 20 minuti primi e 23 secondi.

2° Vaccari Umberto con una vettura *Vaccari*, motore *Diatto-Clément*, in 20' 25".

3° Borsali dott. Alberto con una *N. S. Lucia*, in 21' 8" e 2/5.

II Categoria.

Alesaggio massimo per 4 cilindri mm. 120, peso *chassis* kg. 1950.

Premi: al 1° targa vermeille, al 2° targa argento. Al meccanico della prima vettura L. 100.

1° Marchese Luigi Selvatico con una *Itala* in 19' 51".

2° Menegardo Ernesto con una *Isotta Fraschini* del dott. Nello Prosperini in 23' 27" 2/5.

III Categoria.

Alesaggio massimo per 4 cilindri mm. 130, peso *chassis* kg. 1100.

Premi: al 1° targa vermeille, al 2° targa argento. Al meccanico della prima vettura L. 100.

1° Conte Gallo Muzio con una *Junior* in 16' 32" 2/5.

2° Capitano Giorgio Marcon Mestre con una *Spa* in 17' 22" 4/5.

3° Luigi Petrillo con una *Rapid* in 19' 37" 1/5.

Il vincitore della prima categoria Nino Franchini ha vinto la coppa d'argento del dott. G. Ravà Sforzi.

La casa *Junior*, la cui vettura, quella del conte Gallo Muzio, ha fatto il percorso nel più breve tempo, ha vinto la grande *Coppa di Verona*, premio *Challenge* del Commercio cittadino, che deterrà per l'anno 1908.

La coppa era tenuta nel 1907 dalla casa *Brasier* di Parigi.

Il guidatore della stessa vettura Gallo Muzio ha vinto la medaglia d'oro offerta dal Comune di Bussolengo.

V. G.

Nel prossimo numero illustreremo ampliamente il Circuito di Bologna per Coppa Florio, ed il Circuito di Piacenza per il concorso Internazionale di automobili industriali.

Nello stesso numero i lettori troveranno un interessante articolo del nostro tecnico sul prossimo meeting di canotti automobili di Monaco.



Selatico, su Itala, 1° della seconda categoria.

(Fot. A. Croce - Milano).

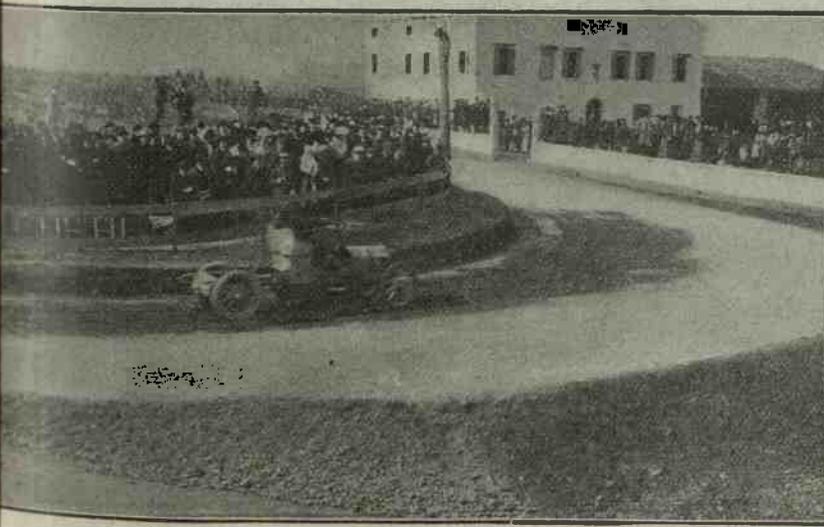
bravo chauffeur dell'ing. Anghoben che si prestò solo per queste corse.

Alle 3,15 incominciano le partenze delle macchine potentissime a mm. 130 di alesaggio. Spinte a braccia al traguardo, vengono accesi i motori partono fra un uragano di scoppi.

La macchina *Itala* non parte guidata dal cavaliere Vincenzo Florio, come era annunciato, ma bensì dal suo meccanico Ravetta.

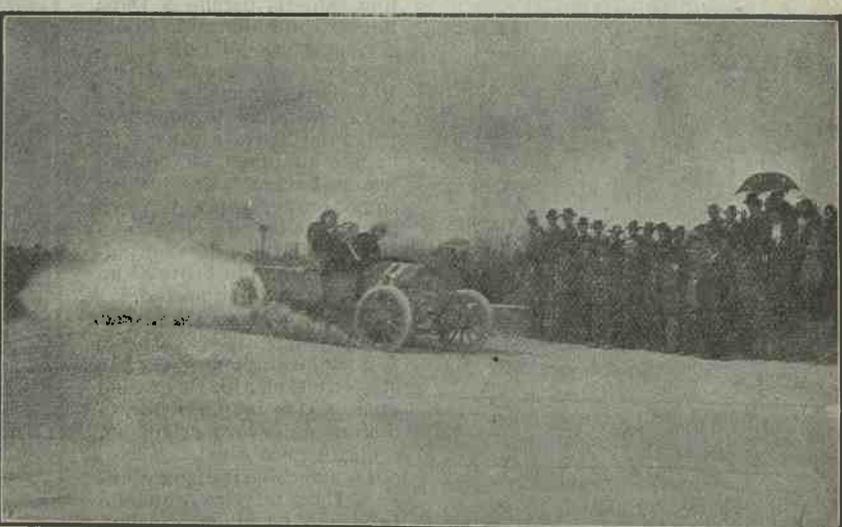
Al traguardo di arrivo.

Quando giunto al traguardo di partenza tutto in ordine. Il pubblico enorme è a stento trattenuto dietro le palizzate per ambo i lati del lungo stradone fuori porta San Zeno. Il colpo vecchio è magnifico: si contano circa 50 mila spettatori. L'ordine di polizia su tutto il circuito



Menegardo Ernesto, su Isotta-Fraschini, 2° della seconda categoria.

(Fot. A. Croce - Milano).



Sevatico in corsa.

GARAGES RIVNITI
FIAT-ALBERTI-STORERO
 Torino - Roma - Milano - Firenze - Genova - Napoli - Padova.

AL SALON DI TORINO SONO STATI RICERCATISSIMI I MODELLI 908

10-14 HP a cardano

15-20 - 20-30 HP a cardano

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

75 HP (Tipo Taunus)

FIAT

Il giro del mondo in automobile

Il duello continua... tenace, insistente, epico! *La Züst insegue la Thomas...* Ecco la frase contenuta in ogni cablogramma durante tutta la settimana scorsa!

Distanziata la *De Dion*, messa a dura prova in questa ultima decade, è sprofondata nuovamente il giorno 15 in un fosso donde dieci cavalli occorsero per estrarla, ma lo fecero in modo così brusco, che la macchina riportò nel disincagliamento nove avarie, tanto che necessiteranno un paio di giorni per rimediarle. Distaccate di molto le altre concorrenti, la macchina italiana prosegue instancabile, sempre con lo stesso guidatore, mentre la *Thomas* già tre ne mutò dal giorno della partenza. E questa è già di per sé una luminosa dimostrazione di superiorità di capacità fisica e di coraggio morale dell'equipe italiana.

Ecco l'ultimo telegramma giuntoci dall'America in data 16 marzo, telegramma che precisa le posizioni dei vari concorrenti:

« Gli onori della giornata di ieri spettano nuovamente alla *Züst*. Partita ieri da Laramie nella mattinata di buon'ora, la vettura italiana giungeva alla sera a Dana, dopo aver percorso 140 chilometri nella giornata. La tappa naturalmente fu dura, e arrivati a Dana, Sirtori ed i suoi compagni erano così stanchi,

ore per liberarsi, altra volta seguendo la strada ferrata, come fece ieri, tagliando contro le traversine e le rotaie.

« La *Thomas* ha fatto ieri una trentina di chilometri ed è arrivata alla sera a Castrol, colle sue pneumatiche messe in così cattivo stato in seguito al viaggio suo lungo la ferrovia, che le dovette cambiare tutte e quattro, prima di continuare nella oscurità il viaggio verso Echo.



La vettura italiana.



La vettura americana.

che si posero immediatamente alla ricerca di un albergo per riposare; ma non trovarono nulla, nemmeno una camera, perchè a Dana non vi sono alberghi. Allora i viaggiatori della *Züst* presero coraggiosamente il partito che la situazione imponeva e, vedendo che non potevano trovare dei letti in nessun luogo, si stesero tranquillamente, così vestiti come erano, sopra il pavimento della sala della stazione di Dana e quivi si addormentarono in breve di un sonno grave e rumoroso.

« Dico « rumoroso », perchè pare che Sirtori ed i suoi compagni abbiano russato spaventosamente. Russarono anzi più forte dello stesso motore della loro macchina, e non è poco dire!

La macchina italiana giunse a Dana talvolta seguendo la strada ed allora cacciandosi in densi strati di neve, dai quali occorrevano due

« La *De Dion* ha potuto finalmente essere ritirata ieri dal fosso di fango nel quale era arenata presso Omaha. Nell'operazione del disincaglio ha riportato alcune avarie, che Saint Chaffray sta ora riparando nel laboratorio dei cantieri dell'Union Pacific a Omaha.

« Ciò richiederà al minimo quarantotto ore e perciò la *De Dion* non potrà rimettersi in viaggio prima di martedì 17.

« La *Protos* ha atteso tutta la giornata ad Ames l'arrivo delle nuove pneumatiche, senza le quali le è impossibile continuare il viaggio.

« Quanto alla *Motobloc*, partita ieri mattina da Cedar Rapid, doveva trovarsi ieri sera non si sa bene dove esattamente, fra Cedar Rapid e Marshaltown ».

reporter.



La spedizione di De Gauban-Dumont-Verner, che ha preso la strada di Sud tra l'Adelphi e Pennsylvania.

Il meccanico della De-Dion fotografo.

CICLI FREREA

I PIÙ RINOMATI PER
SCORREVOLEZZA — ELEGANZA
ROBUSTEZZA — ECONOMIA
SOCIETÀ ANONIMA "FREREA" MILANO

Corse al galoppo a Roma

Domenica 8 marzo si è inaugurata la vera ed interessante stagione di corse al galoppo al campo delle Capannelle: le due giornate precedenti erano state dei semplici *steeple-chases*, che, sebbene avessero raccolto in pista dei buoni prodotti, non potevano certo rappresentare l'interesse dei puro-sangue.

Il tempo però è stato ostile al massimo grado tanto che le cinque corse della giornata hanno avuto luogo sotto l'acqua noiosa ed incessante. Diamo il resoconto della

Prima Corsa (Premio Arconte), per cavalli di 3 anni e oltre di ogni paese. L. 2000, distanza m. 1200.
Partono: *Melauro*, *Berenice*, *Fiorina* e *Mifax*.



Alle corse di Roma. — 1° *Esplor* di Guido Coccia, montato dal proprietario, 1° arrivato nel Premio della Regina. — 2° *King David* di Simonetta, montato dal proprietario, 3° arrivato.

(Fot. Lucchesi).

Melauro, montato da Woodcock, è favorito ed è attualmente attaccato da *Berenice* che giunge seconda e tenta una incollatura; *Fiorina* alla curva tenta prendere la testa, ma giunge terza a 6 distanze.

Seconda Corsa (Premio del Jockey-Club), per cavalli di 3 anni ed oltre nati in Italia. L. 2000, m. 1800.

Partono: *Sangallo*, *Rugiada*, *Caronte*, *Lucano* e *Taormina* in un bel gruppo serrato, dal quale poi si staccano *Sangallo*, *Rugiada* e *Lucano*, arrivando al traguardo nello stesso ordine.

Terza Corsa (Optional), per cavalli nati in ogni paese nel 1905 e che abbiano corso in Italia piazzandosi 1°, 2° o 3°. L. 8000, m. 1400.

È questa la corsa più interessante della giornata per l'entità del premio, per la novità della corsa stessa e perchè raduna tutti cavalli conosciuti e di valore.

Corrono: *Raenoble*, di sir Rholand (montato da Dye) — *Batham*, marchese Solaroli (Hemmingh) — *Kamba*, di Rholand (Varga) — *Crohn Princess*, Guastalla (Smith) — *Button*, conte Bastogi (Truner) — *Delia*, razza Besnate (Bartlett) — *Graziella*, razza Volta (Spencer) — *Pantea*, principe Doria (Childs A.) — *Larissa*, razza Besnate (Beckvith) — *Armida*, razza Gerbido (Jacobs) — *Boule de Neige*, razza Alchida (Dervey) — *Kadimac*, marchese Cambiase (Philippe).

Raenoble, che è favorito della corsa non ha voluto partire e rimane al palo. Alla partenza si stacca subito un gruppo, tra i quali si trovano *Boule de Neige*, *Pantea*, *Delia* e *Graziella*. Al rettilineo tutti sono alla frusta e *Larissa* viene spinta al largo perchè impossibilitata altrimenti a farsi luce. Lotta accanita avviene tra i quattro fantini di testa che non si aspettavano lo sforzo di *Larissa*, la quale passa prima al traguardo, seguita dalla compagna di scuderia *Delia*.

Terza Pantea, quarta *Armida*. Meritate lodi vanno fatte al trainer della scuderia Becconi (razza Besnate) il signor Marinangeli che su 12 cavalli tutti di valore, fa arrivare i suoi due ai primi posti.

Quarta Corsa (Premio della Regina), *Gentlemen Racers*. Un oggetto offerto da S. M. il Re e L. 1000, m. 1600.

Corrono: *King David* di Simonetta, *Palermo* di Peretti, *Omabue* del conte Bastogi, *Sansovino* del marchese Caracciolo di Castagneta, *Dulcinea* di A. Chantre, *Esplor* di G. Coccia, *Sun* del tenente Sarfati, *Héliantus* del tenente Orsini.

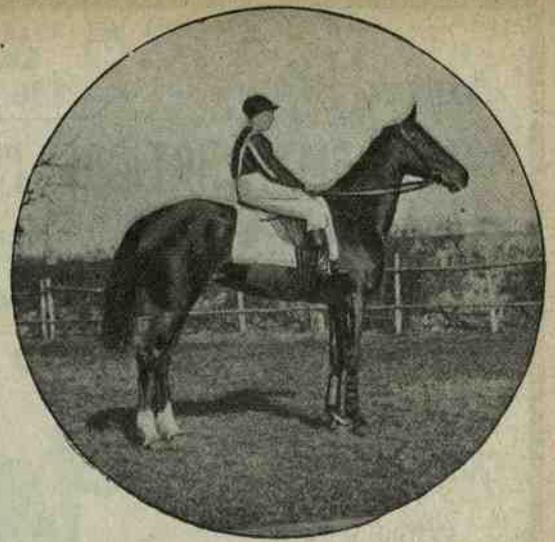
Sansovino, favorito, conduce in gruppo di testa la corsa insieme a *Dulcinea* e *King David*. Ma al primo traguardo *Esplor*, montato dal proprietario Giulio Coccia, con un bello spunto passa in prima posizione e arriva primo seguito da *Sansovino* e *Dulcinea*.

Quinta Corsa (Grande Steeple Chase di Roma), per cavalli di ogni età. L. 5000, m. 4270.

Su 13 cavalli iscritti ne corrono 12 e cioè: *Ceredo*, *Gallenga Stuard*, *Greater Britani* di Facchiola,

Clareman di Fenini, *Blue Boy* di Simonetta, *Roveto* del conte Negroni, *Prati* del tenente Curti, *Royal* del tenente Mendella, *Regine* della marchesa della Gandara, *Alan* di Max de Rosa, *Gentile Millie* di Max de Rosa, *First Chance* del tenente Bianchetti.

Ceredo, favorito, rimane al palo ed è subito distanziato; il gruppo si delinea subito. *First Chance* è in testa, seguito da *Regine*, *Alan*, *Clareman* ed altri; dopo parecchi ostacoli, superati tutti bene, il gruppo si dirada; *Regine* passa in testa seguita da *Roveto*, *First Chance* e *Blue Boy*; quest'ultimo, alla gabbia, cade, e la testa è ormai tenuta, fino al traguardo, da *Regine*, seguita, al secondo posto, da *Roveto* e al terzo da *Clareman*. Terminate le corse termina la pioggia incessante che aveva reso il terreno un po' pesante, non però eccessivamente.



Corse di cavalli a Roma. — *Larissa* (di E. F. Roccon) razza di Besnate, vincitore del premio Optional. (Fot. A. Foli - Milano).

bella per splendore di sole e di luce, e tale meraviglia, unita al Gran Premio dei Parioli di L. 50.000, ha fatto sì che sul campo di corse alle Capannelle si riversassero parecchie migliaia di persone. Il prato era gremito come le tribune ed il *pesage*: i più bei nomi dell'aristocrazia romana dovrebbero essere notati su queste colonne, e la rappresentanza politica non era scarsa.

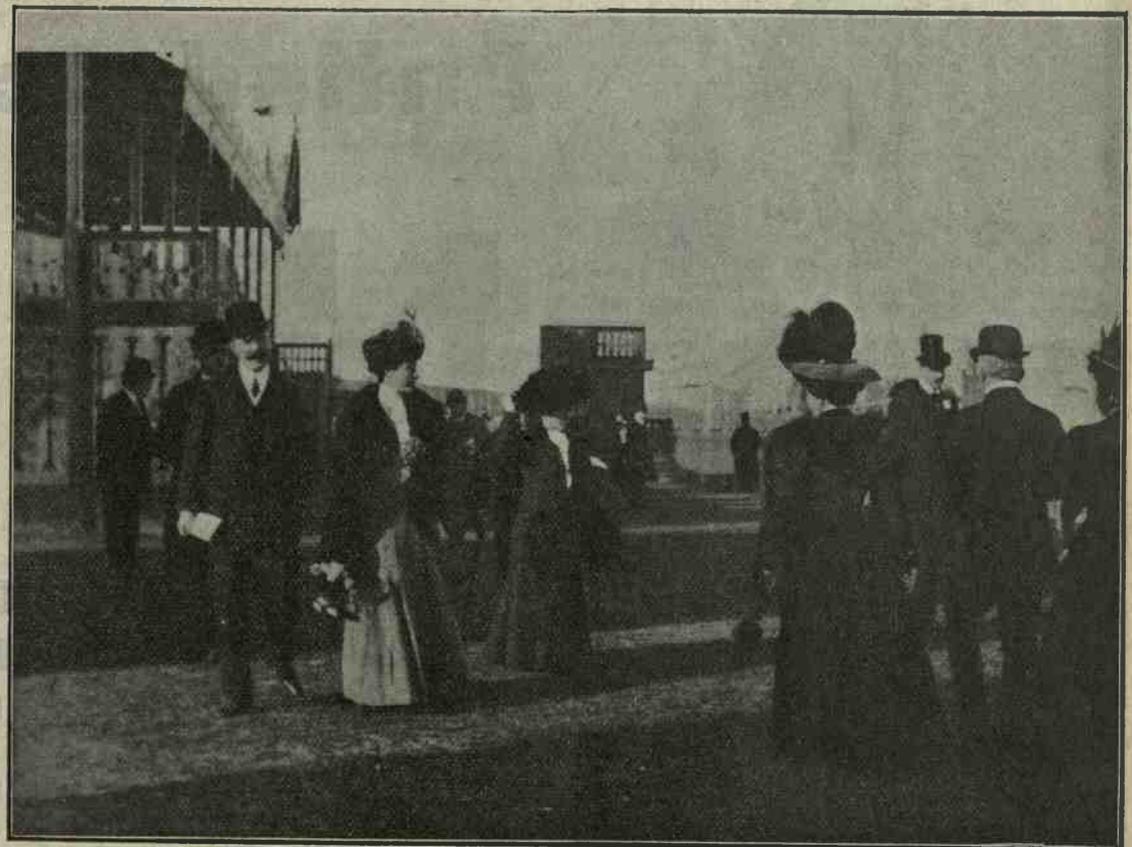
L'immane contessa Scheibler, che divide col marito le gioie delle vittorie di Sir Rholand, la marchesa Doria di Rudini, la marchesa Patrizi, la principessa Rospigliosi, la contessa Cioppi, la contessa Sonni, la contessa Doria-Borromei, la marchesa di Roccagiovane, la principessa Odiscalchi, la marchesa della Gandara, la principessa di San Faustino, la marchesa del Grillo, le signorine Scaramella Manetti e tante e tante altre della colonia estera.

Era presente S. M. il Re, giunto fra la prima e la seconda corsa, e ricevuto dai Commissari delle corse, il prefetto Annaratone, il sindaco Nathan, Gabriele D'Annunzio, l'on. Santini, l'on. Torlonia, l'on. Scaramella Manetti, il principe di San Faustino, il conte Ravaschieri, il conte Lazzarini e tutti gli *sportsmen* di Roma, Napoli e Milano, che per nulla al mondo lascierebbero passare una giornata sì importante senza assistervi.

Ed ora possiamo passare alla cronaca delle corse. La prima corsa, « Premio Castelgandolfo », riunisce due soli cavalli: *Uleh* di Sir Rholand, e *Kadimac* del marchese Cambiase.

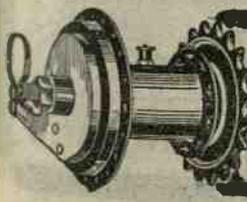
Partono insieme e mantengono la stessa posizione fino all'entrata in dirittura, dove *Uleh* passa *Kadimac* e arriva primo comodamente.

La seconda corsa, « Premio della Zolfarella »,



Nel pesage. — Il barone de Riseis con la contessina Corigliano Salengo.

(Fot. Fratelli A. e C. Gaggiano - Napoli).



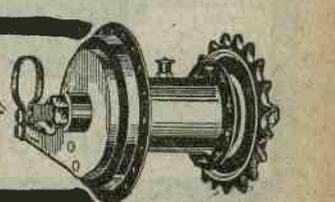
Eadie

NON CONOSCE ARRESTII

REDDITCH

FUNZIONA SEMPRE E BENE!

IN VENDITA PRESSO TUTTI I PRINCIPALI GROSSISTI.



È IL MOZZO COL PIÙ
POTENTE FRENO E
CON RUOTA LIBERA LA
PIÙ SCORREVOLE

G. VIGO & C^{ia}
TORINO - Via Roma, 31 (Entrata Via Cavour) - TORINO

SPECIALITÀ ARTICOLI PER SPORTS

Ingresso - Dettaglio

LAWN-TENNIS Completi
FOOT-BALL INGLESI e NAZIONALI

GOLF HOCHEY
CROQUET CRICKE

Pattini a ruote

ALPINISMO

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

Ricco Assortimento
PALLE - PALLONI - TAMBURELLI

Giocchi di Società

Abbigliamenti completi

A richiesta si forniscono
articoli ed accessori di
qualunque fabbrica.

Impianti completi di qualsiasi giuoco sportivo

Specialità Mobili per Banche ed Uffici



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

IL PNEU

Antidrucciolevole

(culrasse armée)

DUNLOP

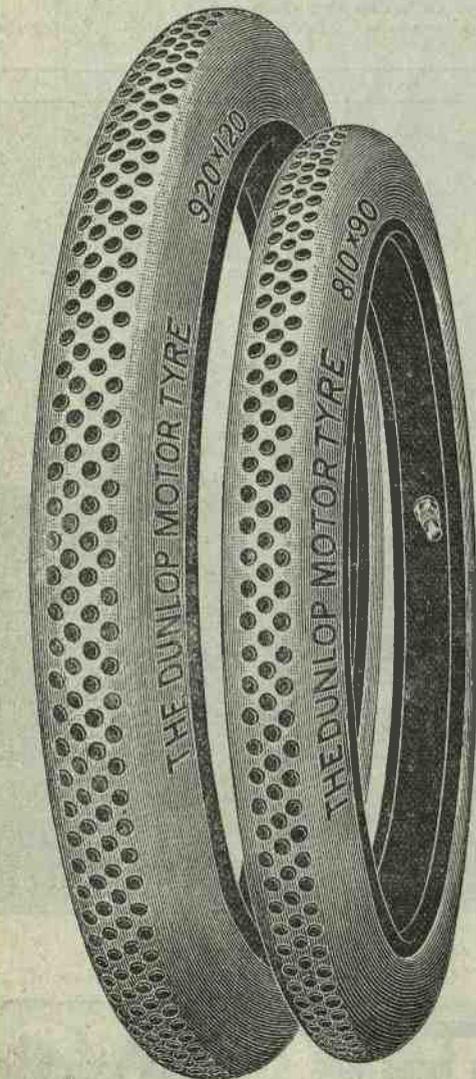
per l'assoluta **EFFICACIA**

per la straordinaria **RESISTENZA**

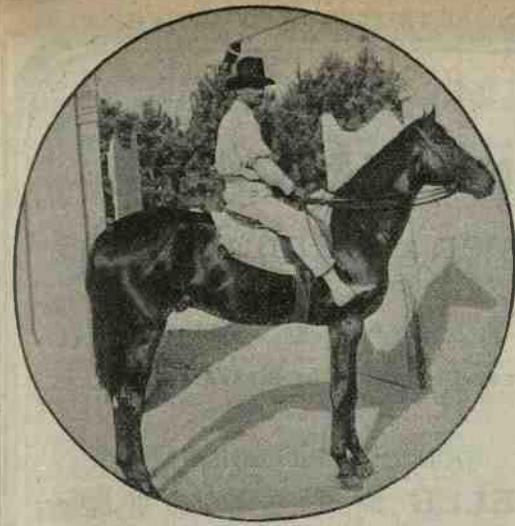
per la sua **ELASTICITÀ**

è riputato

il migliore ed il meno costoso
quindi il più economico.



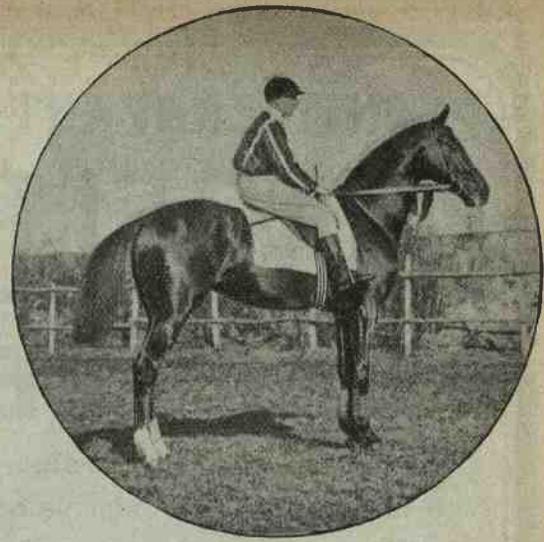
The Dunlop Pneumatic Tyre C. (Cont.) Ltd. - Via Giuseppe Sirtori, n. 1^a - Milano



Corse di cavalli a Roma.

Metauro (3/2), (8000), m. b., 4 a., da Melanion e Dorabice, kg. 59. Riccardo Tineo, vincitore del premio Arconte.

(Fot. G. Sandy ford - Firenze).



Corse di cavalli a Roma.

Sangallo della razza di Benut (G. E. F. Bocconi) vincitore del premio del Jockey Club.

(Fot. A. Foli - Milano).

nucchi, a Childs, fantino meraviglioso, ed a Watings, trainer della scuderia.

Demetrio vince L. 42 300, Kamba L. 6000, Brimo L. 3000 e Veronesa L. 1000.

La quarta corsa, « Premio Frascati », L. 2000, metri 2400, raccoglie cinque cavalli: Caronte II, Bridge, Vol au Vent, Oriflora, Yalu.

Vol au Vent, di A. Chantre, guida tutta la corsa, ma in dirittura è attaccato da Bridge, che lo passa per una lunghezza. Terzo è Oriflora.

La quinta corsa, « Premio Caudryran » (Gentlemen Riders, L. 2000, m. 1600, è pure importante. Corrono: Espoir, Drumree, Libbah, Cimabue, Quaheri, Victor Hugo, Sun, Kum.

Cimabue parte in testa attaccato da Libbah, ma questi all'ultima curva cede anche il secondo e il terzo posto, ed arrivano al traguardo nel seguente ordine: 1. Cimabue del cont. Bastogi, 2. Victor Hugo della Scuderia Fiorentina, 3. Quaheri del marchese Corsini.

Arriviamo così alla sesta corsa, « Premio della Castelluccia » (Steeple-Chase) L. 2000 m. 4000. Corrono: Clareman, Wandering Minstree, Marianne e Oriente.

Oriente si ferma presto per una storia, e Wandering guida tutta la corsa arrivando primo; secondo Marianne.

A. G. Collari.

Nel prossimo numero pubblicheremo le importanti note ippiche del nostro valente collaboratore G. Galleani.

Il problema stradale

Riceviamo e ben volentieri pubblichiamo:

Quale turista ed automobilista appassionato, trovo urgente il problema del miglioramento delle strade, ma credo che la soluzione sia poi questione vitale per ogni fabbricante di automobili.

E' troppo ovvio che qualsiasi industria per fiorire ha bisogno di produrre e vendere: senza questo non vi può essere che remora e quindi cessare il guadagno per l'industriale e l'operaio. Perché si possono vendere automobili bisogna che gli automobilisti aumentino di numero, che l'automobilismo si faccia più intenso. Ogni cosa, per vivere e prosperare, ha bisogno di trovare elementi adatti per l' esplicazione della propria vita e prosperità. Le automobili riassumono tutta la loro vita, la loro prosperità nel coprire lo spazio: è quindi necessario, urgente migliorare la viabilità. Migliorando le strade daremo vita e vigore all'automobilismo perché solo nel poter percorrere le strade esso trova la sua ragione di esistere.

L'automobilismo si svolge in due campi: lo sport ed i servizi pubblici.

Base dello sport è il divertimento; ora l'andare in automobile, quando le strade sono come da noi quasi sempre durante l'autunno, l'inverno e la primavera, invece di un divertimento è una pena, un facchinaggio, una lotta che le ruote fanno contro i sassi ed il fango, una lotta dello sterzo contro le carrareggie. In tali condizioni si evita di andare in automobile, chi ha la macchina la lascia melanconicamente in garage, chi non l'ha non si sogna di desi-

derarla, di acquistarla e, non più tardi di ieri, alle corse di Verona sentii ben cinque amici colà venuti in automobile che, chi rimpiangeva di essere venuto in macchina, chi pensava di tornare in ferrovia!!

Base dei servizi pubblici è la comodità, la rapidità del servizio, la concorrenza agli altri mezzi di trasporto. Ma come le ferrovie hanno bisogno di binari, così le automobili hanno bisogno di strade che non si mutino alla prima pioggia in fango, mota e rigagnoli perché il servizio non venga ostacolato, impedito.

Così ad esempio ora faccio parte di alcuni promotori per una rete automobilistica nelle provincie di Verona, Brescia, Mantova, ma trovo la maggior difficoltà di attuazione nelle condizioni delle nostre strade.

Or dunque, per il bene dell'automobilismo, che è poi indissolubilmente legato al bene delle fabbriche di automobili, bisogna richiamare l'attenzione di tutti sul vitale quesito, bisogna scuotere l'apatia, vincere le diffidenze in modo che un fervore concorde di voleri faccia riuscire vittorioso il nostro intento.

Buone strade perché l'automobilismo si centuplichi e cresca, perché le fabbriche di automobili trovino sbocco ai loro prodotti, frutto ai loro capitali, compenso ai loro sforzi, alle loro fatiche.

Dott. Guido Ravà Sforzi (Mantova).

L'abbonamento alla Stampa Sportiva

costa L. 5

L. 8000, m. 1600, per cavalli di tre anni ed oltre di ogni paese.

Corrono Kuch Parvani, Pantea, Milaneise, Bannockburn, Armida e Taormina.

La partenza è difficile; finalmente Taormina prende la testa seguita da Pantea, ma al rudero passa in prima posizione Milaneise, attaccata senza fortuna da Pantea che giunge seconda; terza Taormina.

La terza corsa, « Gran Premio dei Parioli », L. 50.000, distanza m. 1600, per puledri nati in Italia nel 1905, è certamente la più importante della stagione: su nove iscritti si ritira solo Serena del principe Doria Pamphylj; gli altri sono:

Kamba, di Sir Rholand, montato da Spencer (54); Demetrio, del principe Doria Pamphylj, montato da Childs A. (56); Bruno, Razza di Besnate, montato da Bartlett (56); Berenice, Razza di Besnate, montata da Beckwith (54); Veronesa, di F. Tesio, montata da Hemmings (54); Montebello, di A. Chantre, montato da Goddard (56); Qui Vive, di A. Chantre, montato da Emmer (56); Brigata, di H. Rook.

Il favorito del betting è Demetrio, perché a due anni ha avuto uno stato di servizio meraviglioso: ha corso quattro volte, arrivando sempre primo; a tre anni è la prima volta che scende sul prato, ma si assicura che ha conservato la sua forma perfetta: è un bel morello nato nella Razza Nomentana del principe Doria, largo e solido nel posteriore, pieno di muscoli e ben disteso.

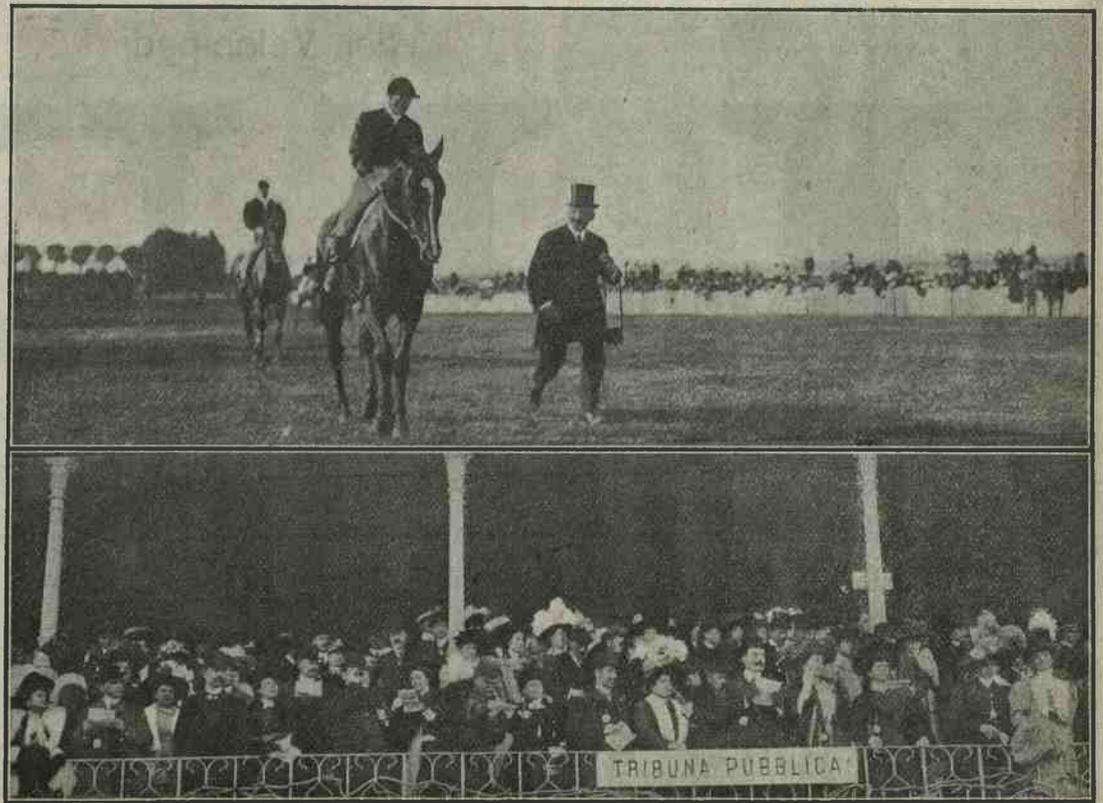
Un temibile competitore per Demetrio è Bruno, dei fratelli Bocconi (Razza di Besnate): a due anni non ha veramente tagliato primo il traguardo che una volta, è arrivato secondo nel Premio Frejus e nel Chiusura, terzo nell'Internazionale: ma dà affidamento il nome della scuderia che quest'anno presenta cavalli in forma ammirabili, e il nome del fantino che lo monterà. Gli altri sono tutti buoni cavalli che l'anno passato hanno fatto vincere alle scuderie parecchie migliaia di lire.

Finalmente, dopo essersi fatti ammirare per una buona mezz'ora in un viale da passeggio, i cavalli entrano in pista e sfilano al trotto davanti alla tribuna reale per andarsi ad allineare al palo.

La partenza con lo starting gate non è laboriosa, tutti i cavalli sono calmi, meno Montebello e Brimo alquanto irrequieti. All'alzarsi dei nastri Demetrio scatta in prima posizione e guida la corsa con una andatura velocissima: Kamba lo segue ad una lunghezza, gli altri sono un po' indietro e non raggiungono i due primi che al rudero, dove Veronesa scatta e si porta ai fianchi di Demetrio, che però è sempre avanti: l'andatura aumenta e Veronesa, dopo aver seguito per un po' cede sfinite. All'entrata in dirittura le posizioni non cambiano: Demetrio è primo e senza sforzo, mentre gli altri sono tutti alla frusta: davanti alla tribuna Spencer, con una buona chiamata alla quale Kamba risponde benissimo, si porta in seconda posizione a due lunghezze dal primo; Brimo, che pure ha fatto una bella corsa, non può che piazzarsi terzo, e conferma la sua forma dell'anno precedente.

Demetrio dunque ha vinto come ha voluto, senza sforzo eccessivo e guidando tutta la corsa con una velocità meravigliosa: il tempo impiegato fu di 1 minuto e 45 secondi; dal 1907, non ha fatto che migliorare.

Congratulazioni al principe Doria, al comm. Ra-



Le corse di cavalli a Roma (15 marzo). — In alto: Demetrio, vincitore del Premio Parioli. — In basso: Il pubblico delle tribune. (Fot. A. Collari - Roma).



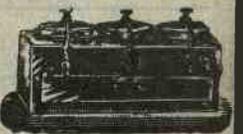
NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS.."

CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA E LA PAROLA AQUILAS FABBRICA F. SANTINI-FERRARA

REJNA-ZANABBINI - Milano - Via Andrea Solari, 58

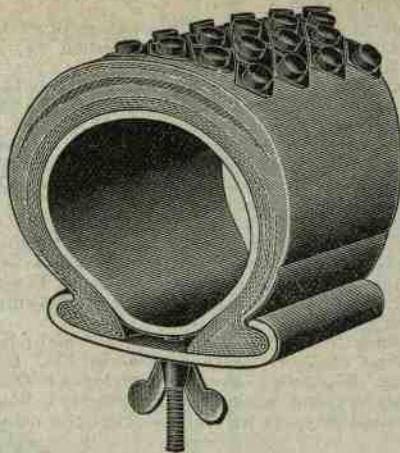
FARI e FANALI per Automobili FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

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



ANTIDÉRAPANTS
METZELER
"ORANGE"

a "croissant", corazzato.
Sono insuperabili per efficacia e durata.



I migliori
ANTIDÉRAPANTS
per Automobili

Sino a 50% di risparmio
col loro impiego

SOCIETÀ PER AZIONI
METZELER & C. - Monaco di Baviera

Agenzia Italiana con Deposito: **E. HIRSCHGARTNER** - Torino, Corso Oporto, 36 - Telefono 30-22.

MOTO-RÊVE

il più leggero - il più pratico dei

BICICLETTE a MOTORE

2 HP - due cilindri e magnete

Protetto da brevetti che impediscono ogni più lontana imitazione.

SENZA RIVALI!

Chiedere listino illustrato alla:

Moto-Rêve Italiana - Società Anonima

MILANO - Via Moscova, 10 - **MILANO**

"**AUTOLOC ??**"

Società Forniture Generali per Automobili

Ingg. **PERINO & FORTINA**

Via Baretta, 33.

Via Ormea, 26.

TORINO

Telefono 29-19

"**AUTOLOC**"

PREZZI

dei Velocipedi

LUX

N. 7	Viaggio	£. 200	N. 8	Per signora con 2 freni e ruota libera	£. 230
" 7	Viaggio con 2 freni e ruota libera	" 210	" 8	Per signora a 2 velocità, ruota libera e 2 freni	" 264
" 7	Viaggio a due velocità, ruota libera e 2 freni	" 244	" 8	Per signora a 3 velocità, ruota libera a 2 freni	" 276
" 7	Viaggio a tre velocità, ruota libera e 2 freni	" 256	" 9	Corsa su strada	" 211
" 8	Per signora	" 220	" 9	Corsa su pista	" 205

Triciclo-trasporto (elegante cassa con iscrizione) **L. 375**

Vendita esclusivamente per contanti.

I nostri velocipedi **sono garantiti per un anno da qualsiasi difetto** di materiale o costruzione ed ai compratori viene rilasciato apposito **BOLLETTINO DI GARANZIA.**

OFFICINE LUX

Società Anonima - SEDE in **TORINO** - Capitale Lire 696,000.

Negozi per la Vendita: **TORINO** - Via Lagrange, 8 - **TORINO.**

Le feste sportive di Verona

La prima giornata di gare di tiro al piccione si è iniziata con un interessante tiro di prova eliminatoria per la quale concorsero sessantasette tiratori. La giornata è trascorsa animatissima, poichè l'Arena era folla di *sportsmen*.

Dalla suddetta gara restarono per la seguente domenica tiratori, i quali, nella stessa mattinata, iniziarono la gara Campionato.

(Challenge-Cup, ottavo anno), primo premio: diploma di Campione, la Coppa, grande medaglia d'oro del Municipio di Verona e lire 1000; 2.o premio lire 300; 3.o premio lire 200; 4.o premio lire 100.

B. La coppa, offerta dalla Società di tiro a volo di Verona, fu ottenuta nel primo anno 1901 dal signor Grasselli nob. Ippolito di Cremona, nel secondo anno (1902) dal signor Abati Placido di Parma, nel terzo (1903) dal signor Marconcini di Verona, nel 1904 dal signor Valentini comm. Luigi di Mantova, nel 1905 dal signor Grasselli di Cremona, nel 1906 dal signor Valentini di Mantova, ora detenuta dal signor Roghi Giuseppe di Sanguinetto, venne consegnata al signor Sacchi Guido di Milano con 19 piccioni su 19. Secondo riuscito il signor D. Lazzara di Padova con 18 piccioni su 19, terzo Grasselli con 17 piccioni su 18, quarto Favrello con 15 piccioni su 16.

La seconda giornata si è disputata: Gran tiro (6 piccioni a m. 25) con la seguente ripartizione di premi: lire 600, 300 e 200, 150, 100, 50.

Il primo, secondo e terzo premio (lire 1100) vennero divisi fra Bussetto di Padova, Coppari di Reggio Emilia e Grasselli di Cremona;

Il quarto premio (lire 150) fu vinto da Turco di Verona;

Il quinto (lire 100) da Righi di Sanguinetto;

Il sesto (lire 50) da Pradella.

Ebbe luogo in fine una *poule* libera.

Il primo e secondo premio vennero divisi fra Marconcini e Vaccari, il terzo fu vinto da Guarnieri.

L'organizzazione di codeste gare è inappuntabile per la competente direzione dei signori: ing. Ferruccio Farina, presidente; cav. Giovanni Casnici, vice-presidente; Stevani Vittorio, tesoriere; Camuzoni cav. dottor Carlo, De Lutti Marco, Marchiori Luigi, consiglieri; e Zanardi Alessandro, segretario.

La giornata del Concorso ippico è sempre una gran giornata, la giornata classica, la giornata prettamente ed esclusivamente sportiva.

Ecco il risultato del concorso:

Categoria I. — Premio della Fiera, lire 2000, per cavalli montati da *gentlemen*. Percorso m. 1200 circa. Piste ellittiche di sei ostacoli segnate ai vertici da aste con bandiere.

Muro alto m. 1,10 profondo 1 metro.

Stiepo alto m. 1,10, profondo 60 centim., fisso a metro.

Doppia barriera, altezza 1 m., distanza fra le due arriere m. 8.

Barriera alta m. 1,20.

Maceria alta 1 m., profonda 1,50.

Doppia barriera (come sopra).

Iscritti 58.

Primo premio a *Maivonine* di Neni da Zara di Padova.

Secondo premio a *Laura* del capitano Tedeschi dei valleggieri di Piacenza.

Terzo premio a *Erolie* del capitano Franco conte Alberto dei cavalleggieri di Piacenza.

Quarto premio a *Darling* del conte A. Delord.

Quinto premio a *Alexander* del conte Negroni Prati, Nizza cavalleria.

Sesto premio a *Noceur* del tenente Rivoire de Piey della Scuola di cavalleria di Pinerolo.

Settimo premio a *Silhouette* del tenente Adami Rossi dei cavalleggieri di Piacenza.

Categoria II. — Premio delle Patronesse, lire 1500, per cavalli montati da *gentlemen* in gara sulla barriera.

Ostacolo unico. Barriera all'altezza iniziale di m. 1,40

con sopraelevazione di cent. 10 fino a m. 1,60 e poi di cinque in cinque centimetri.

Primo premio a *Jupiter* del tenente Negroni Prati Morosini, del Nizza cavalleria, con un salto di m. 1,80.

Secondo premio a *Tentelung* del tenente Ronchetti Montaselli, dei lancieri di Genova, con un salto di m. 1,75.

Terzo premio a *Vissuto* del conte Emilio Arrivabene, tenente nei lancieri Genova, con un salto di m. 1,65.

G. G.

Gioco del Calcio

I Torneo Internazionale di Foot-ball

Oggi, domenica 22, al Campo Sportivo Torinese si inizieranno le eliminatorie italiane pel Torneo — I nostri pronostici.

E' oggi alle ore 14, che al Campo Sportivo Torinese scenderanno in lizza le tre migliori squadre piemontesi e la più for e di Milano per disputarsi l'onore di rappresentare l'Italia la grande Torneo Internazionale signorilmente bandito dalla nostra popolare rivista sportiva.

Il primo *match* avrà di fronte le due prime squadre dei *Foot ball Clubs Juventus* e *Piemonte*.

I *bianchi e neri*, che perseguitati da una *guigne* insistente da qualche tempo non conoscono più la vittoria, si presentano con un insieme di giocatori fortissimi, con una squadra, in complesso, pesante.

I giovinelli del *F. C. Piemonte*, baldanzosi delle ultime due brillanti vittorie sulla seconda *équipe* della *Juventus*, hanno una mirabile omogeneità nell'attacco, che però crediamo dovrà spuntarsi di fronte all'eccedenza di peso dei *juventini*, indubbiamente più forti per vari coefficienti fisici e tecnici.

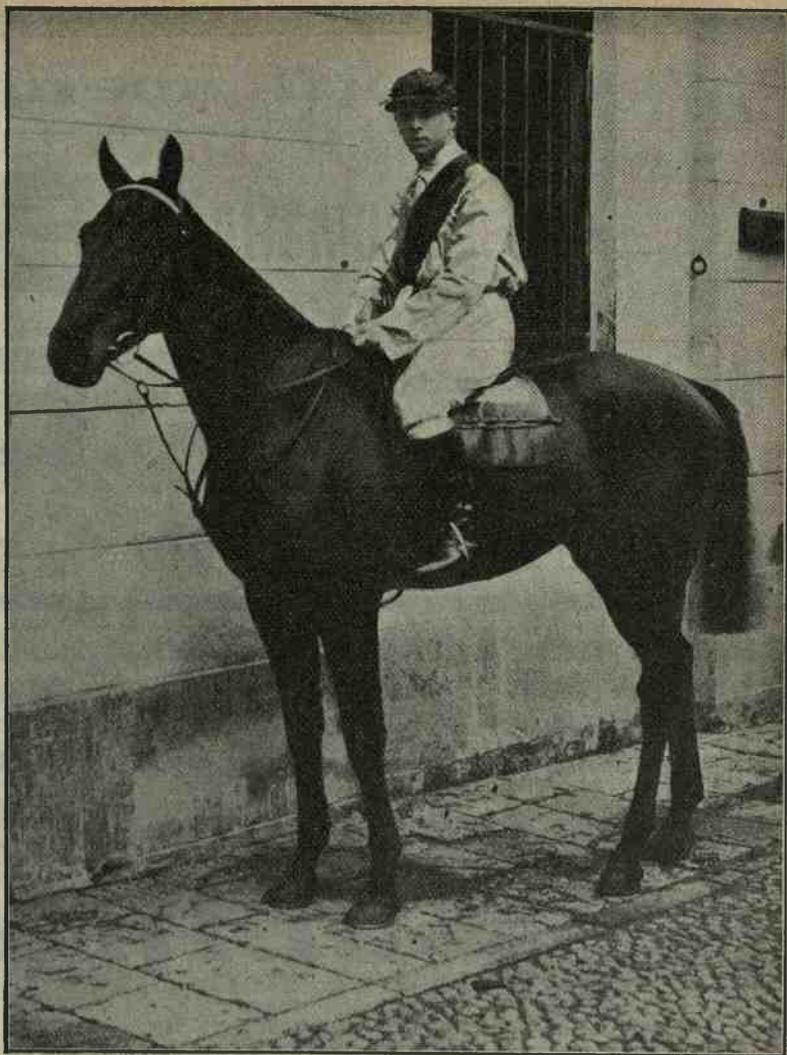
Se le *camicie celesti* sapranno mantenere una guardia difesa, potranno forse arrivare ad un *match* nullo; in ogni modo, il loro solo coraggio di essersi schierate a fianco delle migliori squadre esistenti attualmente in Italia, merita il nostro encomio ed i nostri augurii di una vittoria brillantemente contestata alla forte *Juventus*.

Sul *match Milan Cricket-F. C. Torino*, saremo più brevi.

L'ultimo incontro per la *Pallu Dapples* ha nuovamente accordato il lauro della vittoria ai milanesi. Sarà quella di domenica una rivincita per le nostre *camicie granata*?

Noi ne siamo quasi certi, trovandosi attualmente i *rossi e neri* in un declivio di forma, ed usufruendo i nostri del non disprezzabile vantaggio di giocare in casa propria.

Al numero prossimo il dettagliato resoconto di



Da Zara Neni di Padova, vincitore del primo premio della « Fiera » (Concorso Ippico, ca. 1). (Fot. A. Pospisil - Padova).

questa importantissima prima serie di *matches* eliminatori.

Campionato Federale (serie A) e Italiano (serie B).

Oltre cinquecento persone presenziavano ai due incontri svoltisi sul campo del *F. C. Juventus*, che aveva in lizza per Campionati le sue due migliori squadre: la prima contro l'*Andrea Doria* di Genova, per la finale del *Campionato Federale*, e la seconda pel *Campionato Italiano*, serie B.

I due incontri furono egregiamente dibattuti, ed i *bianchi e neri* devono alla *guigne* che su di loro incombe da qualche tempo se non poterono eccellere in modo migliore di quanto avvenne.

La riunione si aprì col *match* di seconda categoria fra il *F. C. Piemonte* e il *F. C. Juventus*, che aveva rinforzata la squadra coi giocatori Mázia, Malvano e Aimone. Tuttavia perdette. Rimase soccombente con 5 *goals* a 3, restando in tal modo definitivamente eliminata dalla competizione dei Campionati italiani 1908.

I punti vennero segnati: il primo dal Berardo F. del *Piemonte*, seguito poco dopo da uno del Malvano della *Juventus*. Nella seconda ripresa quattro *goals* marcarono le *camicie celesti*, con Faroppa, Valobra e Berardo; uno i *bianchi e neri*, ed un terzo lo dà alla *Juventus* il portiere del *Piemonte*, che caccia nella sua porta involontariamente il pallone.

Con questa nuova brillante vittoria il giovane *F. C. Piemonte* è chiamato a difendere il Piemonte nella competizione nazionale dei Campionati italiani, e, a detta dei competenti, esso ha molte probabilità di assicurarsi il titolo di campione della sua categoria.

Molta aspettativa per la seconda partita fra le prime squadre della *Juventus* e dell'*Andrea Doria*.

Gioco animatissimo e condotto, tecnicamente parlando, con buon insieme.

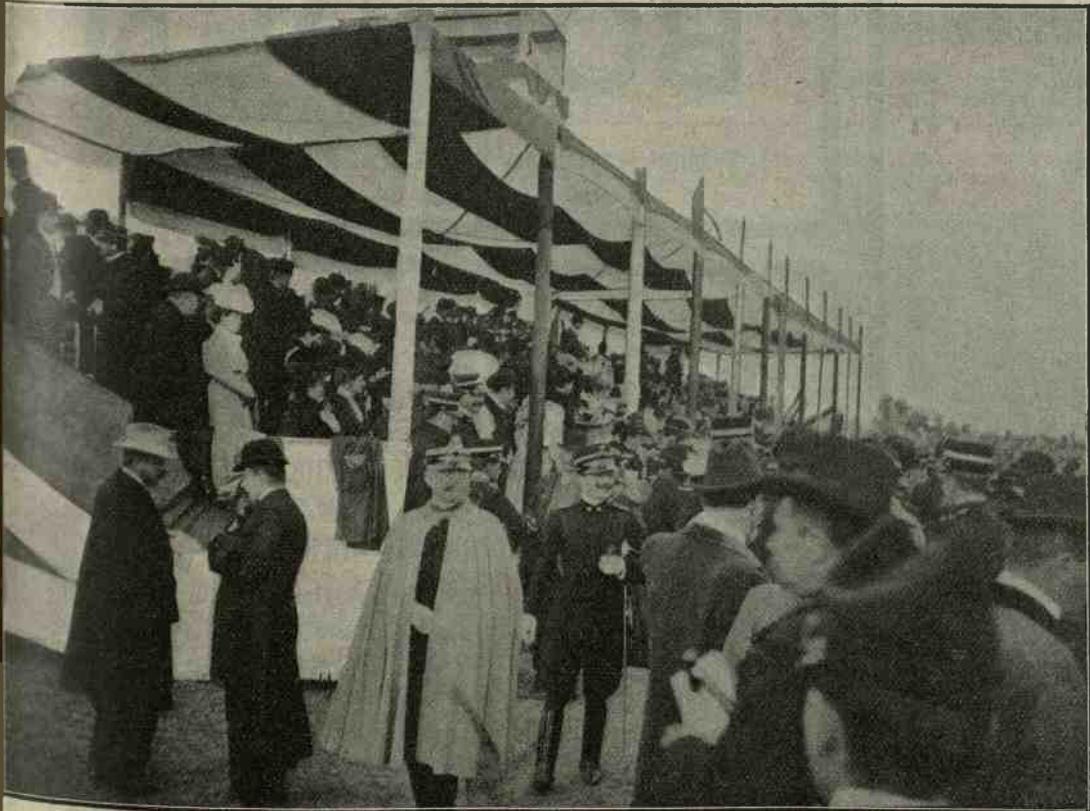
Dopo un quarto d'ora che si svolge la prima ripresa, tocca a Borel della *Juventus* a marcare, fra uno scrosciare di applausi, il primo *goal* con un bene assestato colpo di testa.

Eccelle in seguito l'ottimo giuoco della difesa *juventina*: Armano e Mastrella.

Nel secondo tempo Biglietto di Genova, su di un bel passaggio della sua estrema destra, assicura un punto all'*Andrea Doria*.

Il giuoco continua vivace con poca fortuna degli *avanti* torinesi che falliscono alcuni *goals* per poco. Termina la ripresa con esito pari. Si decide allora di prolungare il giuoco di due altri quarti d'ora per liquidare definitivamente la partita.

Si riprende subito il giuoco. La *Juventus* attacca, e



Il Concorso ippico di Verona. — Il pubblico. (Fot. John Sportsman - Verona).

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

Chi più spende meno spende!

Pneumatici **BATES**
Biciclette e Serie **ABINGDON**

Agenti Generali: Camillo Oggioni e C. - Via Ausonio, 6 - Milano.
Via Lesmi, 9

FONOTIPIA

Via Dante, 4 - MILANO



ULTIMA NOVITA



Dischi con accompagnamento di grande orchestra.

Domandare cataloghi che si spediscono gratis.

In vendita a TORINO presso **SCLAVO e C.** - Corso Vittorio Emanuele, 68.

Per la loro superiorità i Pneumatici

WOLBER

PER CICLI E MOTOCICLI

INCONTRANO IL FAVORE GENERALE

IN VENDITA PRESSO:

- | | |
|---------------------------|--|
| TORINO (D.posito) | — G. e C. F.lli Picena, Corso Principe Oddone, 17. |
| TORINO (Do.posito) | — Officine LUX, Via Monginevro, 141. |
| Alessandria | — Giovanni Maino, Piazza Garibaldi. |
| Brescia | — Bruni Santo, Via Sant'Agata, 6. |
| Bologna | — Fratelli Chierici di Gius., Via Indipendenza, 57. |
| Como | — Carlo Pusterla, Viale Lecco. |
| Cremona | — Fratelli Bertolotti, Via Garibaldi. |
| Forlì | — Cesare Piccinini, Via Mazzini, 25. |
| Genova | — G. Malvisi, Via Carlo Alberto. |
| Genova | — G. Mentasti, Via Edera. |
| Intra | — Giuseppe Buni, Presso Imbarcadere. |
| Livorno | — C. Gambini. |
| Mantova | — Enrico Bernoni. |
| Modena | — Garage Gatti, Porta S. Pietro. |
| Modena | — G. Stanguelini, Portici del Collegio. |
| Padova | — C. Aperi, Via del Santo. |
| Padova | — Brancaloneo e Menato, Piazza Garibaldi. |
| Parma | — Scipioni Fiorenzo, Borgo Leon d'Oro. |
| Pavia | — Tronconi e Torti, Via Cavour. |
| Ravenna | — Zuffelato e C., Via Mazzini, 5. |
| S. M. Capua Vet. | |
| e Napoli | — Fabbr'ca Cipullo. |
| Trieste | — Rodolfo Rôtl, Via dell'Aquedotto. |
| Venezia | — Giuseppe Pagano, Ponte dei Dai, Corte Torretta, 873. |
| Vercelli | — Fratelli Buffa. |
| Vicenza | — Società Italiana Velocipedi, Ponte agli Angeli. |
| MILANO | — A. Dei e C., Via Cesare Correnti. |
| MILANO | — Umberto Dei, Via S. Vito. |
| MILANO | — Labajani Faneco e C., Via Vivaio, 16. |
| MILANO | — Ermanno Silvani, Via Milazzo, 10. |
| MILANO | — Officine Lux, Corso Magenta, 27. |

Agenzia Italiana Pneumatici **WOLBER**

Scipione Balbiani - **MILANO**
Piazza Castello, 20.

AUTOMOBILISTI!

Se volete viaggiare senza pericoli nè *pannes*, adottate 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.

FABBRICA DI AUTOMOBILI

DE LUCA - DAIMLER

Società Anonima - Cap. 2.250.000, vers. 1.940.000

Opifici di costruzione in **NAPOLI**

60.000 mq. (20.000 coperti) 1000 Operai

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

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



Chassis 16724 - 28740 - 32755 - 42765



Fra i campioni genovesi. — Giordano.

tendere della fortuna una città tale da sconvolgere ogni nozione del mentare di foot ball. La performance quest'anno deve servir loro d'incentivo a perseverare in quell'allenamento giuocoso che li ha portati già in una forma ottima e che ha schiuso loro i segreti del pallaggio non facili ad apprendersi, difficilissimi a perfezionarsi.

E trasportiamo tende e bagagli sul terreno del Milan Club; qui troviamo di fronte la prima squadra dei rossi e neri contro il team internazionale del Torino Club. Tutte vecchie volpi, rotte a ogni astuzia, abili, forti e resistenti. Il risultato? La Palla Dapples per la diciottesima volta resta in possesso dei giocatori milanesi con due goals fatti nel primo tempo, contro uno. Abbiamo detto che quella challenge deve possedere un polo magnetico simpatizzante per il Milan Club! Che se un piccolo d'emigrazione esisteva per la Palla Dapples, esso era rappresentato precisamente dalla venuta dei torinesi a Milano. I due matches amichevoli giuocati in precedenza non aveva forse il Torino Club distribuito due buone lezioni alle arance rosse e neri? Ma allora non era in campo il fatidico trofeo, che per il Milan Club rappresenta l'amuleto porta-fortuna.

Dall'amico Magni abbiamo potuto avere qualche notizia intorno allo svolgimento del match. I milanesi attaccarono con foga italiana ottenendo il risultato più sopra citato; i torinesi, invece, non ritrovarono il loro assieme che nella seconda ripresa, quando era troppo tardi per riguadagnare un terreno troppo vasto dato gli avversari forti da combattere e la ristrettezza del tempo. Tuttavia la prima linea delle camicie granate giuocò in modo esemplare dispiegando tutta la sua virtuosità e facendosi spesso applaudire; ma i suoi sforzi, tranne una volta, venivano sempre ad infrangersi contro la compattezza della difesa milanese che ha giuocato veramente bene.

Ora si annuncia la venuta a Milano di celebri squadre estere, invitate dal Milan Club che, non avendo potuto disputare i campionati, non vuole per questo poltrire in ozio indugno del suo glorioso ed attivo passato. Quali nuove emozioni sportive ci sono riservate? Invece di crisi funesta, ci sembra che la stagione 1908 sia ricca d'avvenimenti passionali. E ciò risolve ogni piccola questione nel migliore dei modi. G. G.

Notizie a fuscolo.

Per la Palla Dapples a Genova s'incontrarono il giorno 8 il Milan Cricket, e il Genoa Cricket quest'ultimo vincitore la domenica prima della palla d'argento.

Giuoco abbastanza sconclusionato e che diede luogo a frequenti contestazioni. Nella prima ripresa vennero segnati un goal per parte. Nella seconda i milanesi con due nuovi punti assicurano la Palla Dapples al Milan Cricket.

E' annunciata per certo l'andata del F. C. Torino domenica 15 a Milano per disputarvi la Palla Doppia. * * * La nuova Direzione del F. C. Piemonte. Giovedì 5 corrente si radunarono in assemblea straordinaria i soci del Foot Ball Club Piemonte per procedere al riordinamento della Società su stabili basi.

Modificati, discussi e riapprovati lo statuto sociale, proceduti alle elezioni delle cariche sociali, vennero per acclamazione eletti a presidente il signor G. C. Corradini; a vice presidente il signor Allotati; ed a segretario-cassiere il sig. F. Berardo. Revisori dei conti: Ferrero e Bruno.

A comporre la Commissione sportiva furono chiamati, in seguito a votazione per scheda segreta, i signori T. Peruzzi, G. C. Corradini e Cappello.

L'assemblea dei soci, che presentemente ragguingono la cinquantina, confermò come divi a di giuoco la camicia celeste con bavero e polsini granata.

La segreteria del Club venne pure confermata presso il signor F. Berardo, via Sauta Chiara, 52.

La serietà d'intenti della nuova Direzione e l'entusiasmo dei numerosi soci danno a sperare in una vitalità rigogliosa di questa giovane, ma già giustamente apprezzata Società del calcio torinese.

* * * A Palermo mercoledì 4 si incontrarono, sul campo del Palermo F. C. B. Club il primo team di questo, ed il primo team della corazzata inglese H. M. S. Suffolk. Il gioco fu animatissimo e videro gli inglesi con 2 goals a zero.

Splendido il gioco del goal Keeper Sergio, del White, del Colombo e del Vitale. Un pubblico eletto di dame e signorine allietò la festa che si chiuse fra gli hurra! assordanti degli inglesi.

Nei nostri circoli sportivi si è sparsa la notizia che il Milan F. C. abbia sfidato il Palermo F. C. Questa notizia ha destato grande entusiasmo giacché sarebbe la prima volta che il Palermo si incontrerebbe con un Club settentrionale, e dopo la partita si potrebbe giudicare del vero valore del palermitano 1° team.

L'incontro si annunzia per la metà di maggio.

* * * Domenica 1° marzo a Casale sul campo della locale Unione Sportiva, si incontrarono le prime squadre del F. C. Astense e dell'U. S. Casalese; vinse quest'ultima in bello stile segnando due goals nella prima ripresa e tre nella seconda. Totale cinque a zero degli astigiani che si rivelarono an-

cora molto a corto di allenamento, forse per fatto di non disporre di un adatto campo di giuoco nella loro città.

* * * Il giorno 9 marzo l'équipe nazionale francese di foot ball rugby si è misurata a Cardiff con l'équipe inglese, rappresentante il paese di Galles; la vittoria rimase ai Gallesi con 36 punti a 4.

* * * Il giorno 8 marzo, sul terreno dei Charmilles a Ginevra, l'équipe nazionale francese vinse la squadra nazionale svizzera con 2 goals ad 1.

* * * Il 21 marzo, a Plymouth, si disputerà l'annuale match di association Francia Inghilterra.

* * * I Campionati federali di III Categoria (Piemontesi).

— Il giorno 7 corrente si radunarono in Torino per stabilire il calendario delle gare Campionato Federale Piemontese di III Categoria, i delegati della Federazione, signori: Bertinetti, Varetto e M. Gamba per decidere insieme ai rappresentanti dei F. C. Juventus e Piemonte di Torino, Pro Vercelli, Pulvis et Sol di Chieri, e Unione Sportiva Astense, appositamente invitati e presenti alla seduta, le date e le modalità di detto Campionato.

In seguito a laboriosa discussione si procedette a regolare sorteggio fra le Società iscritte, le quali dovranno disputare un solo match.

Risultò che dovessero incontrarsi: a Torino il 29 marzo sul campo della Juventus, il Piemonte e la Juventus stessa. La squadra vincitrice di questa partita giuocherà in date da fissarsi con Chieri.

Il 22 marzo dovranno eliminarsi fra loro l'Unione Sportiva Astense e la Pro Vercelli, la vincente di questo incontro disputerà la finale con la vincente fra Chieri e la società torinese che con Chieri sarà chiamata a giuocare.

Le date che non si poté fissare si decideranno in seguito, dovendosi tener calcolo per i campi delle eliminatorie per le categorie A e B di campionato italiano che si svolgono simultaneamente.

Venne fissato come indennità di viaggio per i giocatori che dovranno trasportarsi da una città all'altra cent. 4 per chilometro.

Una grave minaccia pel canottaggio torinese

Ci consta che l'ambiente dei nostri canottieri è da qualche giorno in vivo fermento, poichè corre voce che il Comitato dell'Esposizione del 1911, regolarmente autorizzato dal Municipio, intende sfrattare le Società di canottieri dai locali che essi occupano da oltre trent'anni.

Sappiamo anzi che la Direzione della Sezione Eridanea del Ring-Club ha già convocato le rappresentanze delle Società interessate, per vedere il modo di scongiurare un sì grave danno per lo sport del remo.

E' innegabile che la minacciata espulsione sarebbe veramente la rovina di cinque vitalissimi sodalizi, e segnerebbe nello stesso tempo un grave decadimento del più efficace e più impatico mezzo di educazione fisica. Confidiamo adunque che il benemerito Comitato dell'Esposizione saprà trovare modo di aggiustare le cose senza... vogare sul remo ai nostri canottieri, che costituiscono una vera e propria istituzione cittadina.

CORRISPONDENZA

Rapallo. — Cipriano Torriani. Grazie, già provvisti.

Bergamo. — L. Lampertico. Lo pubblicheremo molto volentieri appena lo spazio ce lo consentirà.

Sassari. — Gavino Falchi. Grazie, già provvisti.

Palermo. — Lo Cascio. Ricevuto, pubblicheremo.

Firenze. — Sandyford. Grazie, ne approfittiamo volentieri.

Piacenza. — Col Cappello. Pubblicheremo nel prossimo numero.

Milano. — Galleani. Troppo tardi.

Verona. — Galletti. Impossibile fare la riproduzione.

Saluti. V. G.

Verona. — John Sportsman. Al prossimo numero.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.

un entusiasmo che rasenta il delirio del pubblico paziente. Collino assicura a Torino un secondo punto con un potente traversone dall'estrema. Ma la seconda ripresa è nuovamente fatale per la Juventus.

Succede infatti una contestazione sulla linea della porta torinese e l'arbitro signor Bertinetti, non sapendo esattamente a chi spettava la ragione fra i contendenti, alcuni sostenendo che il pallone era uscito dalla linea di fallo ed altri non, pur non badando alla dichiarazione del giudice di linea, né al posto dove questi aveva segnata l'uscita del pallone, sospese il giuoco e trattandosi di contestazione gettò il pallone, ma non come avrebbe dovuto nel punto dove era uscita, ma a pochi passi dalla porta torinese. Avvenne così che i genovesi se ne impossessarono e un giocatore della Juventus, nel fervore della schia, involontariamente gettò nella sua porta il pallone, regalando in tal modo un secondo goal ai genovesi.

Poco dopo terminò la ripresa fra le proteste del pubblico, che aveva ritenuta ingiusta la decisione dell'arbitro. La Juventus ha dichiarato di ricorrere alla Federazione.

Questo match dovrà avere il suo bis, trovandosi le squadre a parità di punti.

Si svolgerà su campo neutro, e probabilmente a Pirelli.

G. C. C.

Corriere Milanese.

Non abbiamo il dono dell'ubiquità; e questa sarebbe giunta preziosa domenica scorsa a Milano. I matches di foot-ball furono numerosi e attraenti, ché giuoco e sul nuovo campo dell'Unione Sportiva Milanese, ove svolgevano le rispettive eliminatorie i campionati italiani di seconda categoria e le gare per le squadre, e sul terreno del Milan Club, ove la Palla Dapples serviva ad offrire agli sportsmen milanesi un nuovo match interessante fra due squadre forti e dalla fama non dubbia. Si giuocò, insomma, contemporaneamente ai poli opposti della città, ossia alle vicinanze di San Siro, e nei dintorni dell'Acquabella. Che fare? Tra il sì e il no fummo di parer contrario e ci recammo... ad un terzo appello sportivo; queste nostre note sono quindi osservazioni scritte in un assente già cognito della potenza al tà di teams concorrenti, dai diversi risultati sortiti domenica scorsa. L'Auson Club ha battuto la seconda squadra dell'Unione Sportiva Milanese per il campionato di seconda categoria, piazzandosi definitivamente per la finale; l'esito d'un goal coi tre zero pareggia il valore delle due squadre, ché la combinazione di giuoco dei bianchi e neri è tale da neutralizzare la superiorità individuale dei foot ballers dell'Auson; questi, dal giuoco slegato e senza concetto, non devono avere grandi chances contro il team vincitore delle eliminatorie piemontesi. Infatti se la carta delle cifre non ci ingannano, il F. C. Piemonte, dopo la vittoria riportata sul Club Juventus che a sua volta mise in pericolo le chances della Pro Vercelli campionato federale di seconda categoria, dovrebbe avere facilmente ragione dei milanesi. Il Veritas Club inflisse una sconfitta alla terza squadra dell'Unione Sportiva Milanese per cinque goals coi tre uno; e ciò era prevedibile. Diferenza di peso, d'età d'allenamento, facevano pronosticare un simile risultato; ma perciò i giovanissimi rappresentanti dell'U. S. M. non devono essere malcontenti. Trionfando sulle prime squadre del Mineo Club e dell'Unitas Club essi avevano già computo un exploit assolutamente sorprendente; non si può pre-



La 1ª squadra del F. C. Juventus di Torino. (Fot. Ditta Ambrosio, Torino).



La Società Anonima Ligure-Romana

“ F. R. A. M. ”

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

Sede Centrale e Stabilimento in **ROMA**, via Salaria, N. 134 — Succursale in **GENOVA**, Via XX Settembre, N. 30 - int. 6.

produce **VETTURE, OMNIBUS, CAMIONS** con Avantreno Elettrico Sistema “Cantono”.

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

Garages: ROMA, Piazza del Popolo, N. 3, Palazzo Lovatti — MILANO, Via Principe Umberto, N. 16

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

GOMME PIENE
 PER
CAMIONS 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

B.S.A.

BICICLETTE

Modello 1908

Ingranaggio a ruota libera a
 cricchetto applicabile a qualsiasi
 mozzo

B. S. A.

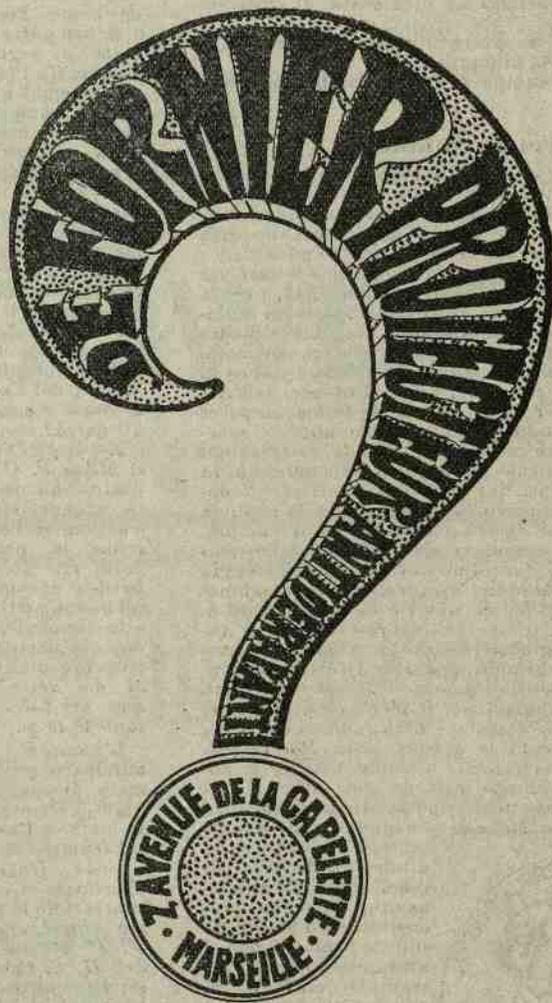
Freno a contropedale e sul
 cerchio posteriore applicabile a
 tutti i telai

B. S. A.

THE BIRMINGHAM SMALL ARMS Co. Ltd.
 BIRMINGHAM

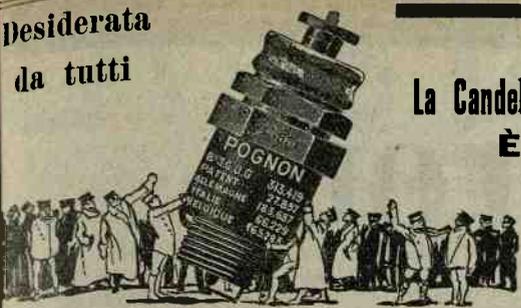
Rappresentanti esclusivi per l'Italia:

Società Anonima **FREBA** - MILANO



SI TROVA IN TUTTI I PIU IMPORTANTI GARAGES

Desiderata
da tutti



La Candela **POGNON**

È LA MIGLIORE

IN VENDITA DOVUNQUE

Ingresso:

D. FILOGAMO e C. - Torino
BOUGIE POGNON Ltd.
London S. W.

Motori extra leggeri per Aeronautica

PROGETTI - PREVENTIVI - COSTRUZIONI

di Apparecchi Aeronautici - Arestati - Palloni frenati - Dirigibili
Aeroplani - Elicotteri - Ortoteri - Cervi volanti - Elici.

Ing. MILLER, BARBERIS, RUVA e CIGALA - Torino

OFFIGINE: TORINO - Via Ormea, 76 - UFFICIO: Via Sant'Anselmo, 1.

Telefono 30-04.

CANTIERE NAVALE F.I.T.
NAPOLI

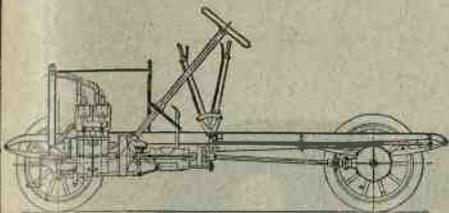
= Spiaggia delle Marinelle =

Canotti Automobili di qualunque forza e tipo
Yachts a Vela, a Vapore, a Benzina
Barche da Canottieri - Yole e Outtriggers

Preventivi e Cataloghi gratis.  Telegrammi: FIT - Napoli.

Vetturette "MARENGO"

Il più grande successo dell'Esposizione di Torino



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

TIPO POPOLARE

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

L. 2950.

Per prenotazioni e richieste di rappresentanza rivolgersi:

Società Automobili "MARENGO" - GENOVA - Via Maddaloni, 3.

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

La Vettura preferita dai Turisti per
la rapidità, la resistenza, il poco consumo,
è la

STANDARD

14-18 HP

Officine - TORINO - Viale Stupinigi

Coppa di Verona

(27 Km.)

III^a Categoria - Vetture pesanti

1^o Conte GALLO in min. **16' 32''** $\frac{2}{5}$

con Vettura

JUNIOR

facendo il miglior tempo della giornata.

I Châssis **JUNIOR 28-40** medesimo tipo

con Pneus **DUNLOP**

al prezzo di *L. 13.000* vendonsi esclusivamente dai

Agenti Generali per l'Italia:

F. MOMO e C. - Milano

Foro Bonaparte, 5.