

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcostatiche
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
Un Numero { Italia Cent. 10 }
 { Estero " 15 } Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
TELEFONO 11-26

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



LE GRANDI PROVE ATLETICHE ALL'ESTERO

Il "Premio Gondrand", ha dato luogo ad un incontro fra gli atleti Francesi e Belgi con la vittoria di quest'ultimi. — Le nostre fotografie rappresentano: (In alto) La partenza. - (In basso a sinistra) La squadra belga vincitrice. - (A destra) Alcuni arrivi impressionanti.

CINZANO

VERMOUTH



IL "CINZANO" È CORROBORANTE INSUPERABILE
PRIMA E DOPO OGNI CIMENTO SPORTIVO !

Fabbrica di FARI e FANALI

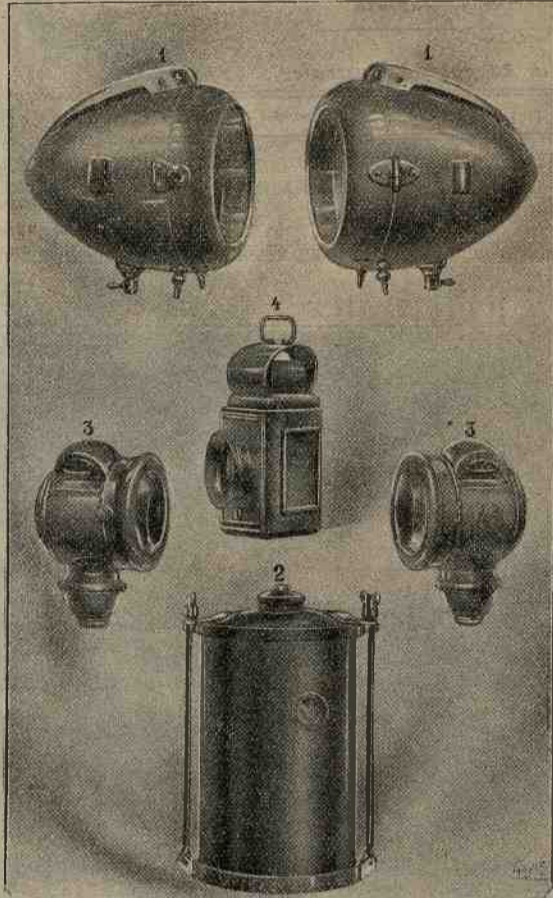
e di qualunque accessorio per Automobili

ITALO MACCATELLI

Corso Re Umberto, 58 - TORINO - Telefono 60-52.

Provveditore del R. Governo.

CARATTERISTICHE



1. Proiettori SILORO B. N. 2

Costruito in solida lastra di ottone. Qualità extra, diam. del corpo mm. 195. Riflettore a specchio. Raggio luminoso potente.

Linea elegantissima ed ultra moderna. Massima solidità.

Non ha rivali !

2. Generatore POUPEE.

Funzionamento garantito.

Minimo consumo. Carica carburo chilogrammi 1,20.

3. Fanaletto Ant MIGNON.

Funzionamento perfetto, a benzina. Diametro della lente mm. 100.

Durata della carica 4 ore circa. Lavorazione accuratissima.

4. Fanaletto Post DIOGENE

Funzionamento garantito, a petrolio.

20-30
HP



Tipo
Unico

Salon de l'Automobile

PARIS

Navata Centrale - Stand N. 10.

C. SCACCHI e C. - Chivasso (Torino).



I FUCILI BAYARD

sono ben fatti e convenienti.

In vendita presso i principali Armieri.

CATALOGHI GRATIS



ANTICHI STABILIMENTI PIEPER

Società Anonima

Già H. PIEPER, Liegi.
(Fondata nel 1866)

Fabbrica Meccanica
d'ARMI e MUNIZIONI
HERSTAL presso Liegi.

Per freni d'Automobili che soffrono
di debolezza e slitta-
mento chiedete il ser-
vizio del Dottor

Raybestos

LA

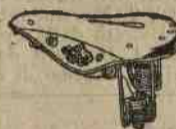
**COPERTURA PER FRENI
RAYBESAOS**

è provata contro il calore,
è impermeabile, non at-
tacca l'olio, è indistruttibile.

Il **Raybestos** produce un lavoro silen-
zioso e dolce, evitando qualunque rumore.
Cammina per migliaia di chilo-
metri senza mostrare il minimo se-
gno di consumo.

Campioni e particolari a richiesta dal Rappresentante
Generale per l'Italia della Casa **BROWN BROTHERS Ltd - LONDRA:**

FEO. HARDY - Piazza Monforte, 1 - MILANO.



Selle per Motociclette
"LEATHERIES",

La sella ideale, leggera e resistente
per motocicletta.

Massima finitezza ed eleganza.



L'Automobile che nel 1913 **ha difeso con più onore i colori
Italiani** all'estero, è certamente l'

AQUILA ITALIANA

che Vittoriosa

alla **Targa Florio**, a **Vercelli**, a **Parma** (gran Coppa Verdi)

Trionfa nella

Salita del Mont-Ventoux (Francia).

1^a della 9^a Categoria colla 6 cilindri.

1^a della 6^a Categoria colla 4 cilindri, battendo il Record
e piazzandosi 2^a e 3^a nella Classifica generale.

Salita di Gaillon (Francia).

1^a della 7^a Categoria colla 4 cilindri.

1^a della 4^a Categoria colla 6 cilindri, battendo i Records
precedenti stabiliti con macchine speciali.

Coppa della Gruyère (Svizzera).

1^a delle Vetture estere; 2^a colla 4 cilindri, completa da turismo, nella 2^a Categoria.

OGNI CORSA UN TRIONFO.

Le macchine più ammirate al Salon di Parigi, 17-27 Ottobre - Stand N. 24.

Fabbrica Torinese Automobili **Aquila Italiana** - TORINO - Via Graglia e Via Andorno.

CACAO TALMONE

Il re dei Cacao *Il cacao dei Re*



« È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmone ».

MEDAGLIE - DISTINTIVI

Targhe, Coppe, Diplomi

PIETRO LANDI - MILANO

VIA BERGAMO, 44 - Telefono 11-705

Catalogo Gratia a richiesta

I PNEUMATICI

PIRELLI

sono adottati dalle

MIGLIORI MARCHE

Esecuzione Superiore di

MEDAGLIE - DISTINTIVI

COPPE - TARGHE - DIPLOMI

per Gare - Feste - Premiazioni - Concorsi - Esposizioni

Domandate il Catalogo con cartolina doppia alla Ditta

ROTA G. B. - Via Orselli, 26 - Genova.

Telefono 57 35

BUSTI

Moderni, igienici, sport, reggipetti, ventriere, cerrettori, salviette igieniche, tournanos.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 18 - MILANO

COPPE PER PREMI

In vero argento
di metallo bianco argentato.

Grande deposito sempre pronto

ARGENTERIE DA REGALO

GAETANO BOGGIALI

Telef. 20-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17 (inter.)

Obbedire catalogo gratia mediante cartolina con risposta.

“ GIOCONDA ”

Acqua minerale purgativa ITALIANA

libera il corpo
allieta lo spirito

tuto, cito, jucunde.....

FELICE BISLERI & C. - Milano.



La partenza per la Maratonina di km. 15 a Pavia. (Fot. Argus - Milano).

La riunione di Pavia

Ecco i risultati delle gare podistiche indette dalla Società Sportiva Pavese.

Gara di velocità, m. 100. — 1. Brugatelli della Pro Morivione di Milano in 18"; 2. Riccoboni della Unione Sportiva Milanese; 3. Cabrini della Pro Morivione; 4. Casorati della Società Sportiva Pavese.

Maratonina km. 15 (21 giri di piazza Castello). — I partecipanti a questa corsa sono 60. Arrivano: 1. Speroni dell'Unione Sport Club di Busto Arsizio in 50'21"; 2. Martinenghi della Pro Morivione in 51'15"; 3. Malvicini della Post Resurgo Libertas di Milano in 52"; 4. Brunelli dell'Agamennone in 52'2"; 5. Austoni; 6. Omodei di Novara.

Nel mondo commerciale sportivo

La nuova marca Cesar. — Da parecchi giorni è comparsa nell'agone automobilistico questa nuova marca, nuova però soltanto di nome, ma già vittoriosamente provata al fuoco della battaglia, poiché le macchine di cui essa è ora la bandiera, presentate con altro nome, vinsero brillantemente nella 1ª categoria del concorso di consumo e regolarità di Vercelli di quest'anno.

Ci ralleghiamo coll'artefice sig. Scacchi della ditta **C. Scacchi e C.** che tutti conoscono come il mago costruttore dei delicati organismi dell'automobile — informino i 10 e più anni passati a capo delle officine **Fiat** dei tempi gloriosi — nonchè coi suoi coraggiosi collaboratori che con slancio non comune in questi momenti di minacciosa concorrenza estera, ne coadiuvano gli sforzi diretti alla creazione di tipi prettamente nazionali, rispondenti alle non lievi esigenze richieste alle macchine dai nostri intelligenti automobilisti.

Dal nome di battaglia assunto, simbolo di forza, di imperio, ma pure di insospettabile rettitudine, sono a trarsi i migliori auspici per un brillante e duraturo quanto meritevole successo.



La riunione di Pavia. — A sinistra: Brugatelli della Pro Morivione, vincitore della corsa di velocità (m. 100). — A destra: Speroni dell'U. S. Bustese, vincitore della Maratonina (km. 15). (Fot. Argus - Milano).



La Camera d'aria

LIBERTY-WOLBER

per Bicicletta, di pura Para garantita, è adottata dalle migliori Marche in Italia ed all'Estero, per la sua impareggiabile qualità.

Rappresentante Generale per l'Italia con Deposito dei Pneumatici **WOLBER**:

Riccardo Chentrens - Milano

Via Tasso, 9 - Telef. 62-74.

L'Esposizione Internazionale d'Automobili di Parigi

(Dal nostro inviato speciale).

Passerò in rapida rassegna le nuove tendenze dimostrate nei prodotti della feconda industria automobilistica esposti sotto le navate del lussuoso *Grand Palais* che ha visto il sorgere, il progredire, il fiorire dei moderni mezzi di locomozione ed ha assistito alla creazione ed al dissolvimento di tante marche e di tante fortune, all'evoluzione, alla supremazia ed alla successiva stasi della gloriosa industria italiana.

Dirò un'altra volta, dopo più maturo e coscienzioso esame, di quanto ha mandato la nostra rappresentanza, se non numerosa eletta certo e composta dalle seguenti Case che enumero in ordine alfabetico per non aver l'aria di favorirne qualcuna: *Aquila Italiana, Bianchi, Diatto, Fiat, Filogamo, Isotta-Fraschini, Nazzaro, Pirelli, Scacchi, Spa.*

Benchè si dica da qualcuno che l'automobile non progredisca più come perfezionamenti costruttivi e che non si ricerchino oramai che la perfezione di dettagli e migliorie negli accessori, mentre il tipo normale resta sempre lo stesso con molti punti di rassomiglianza e di contatto fra una marca e l'altra, è certo però che l'industria automobilistica sta ancora percorrendo il ramo ascendente della sua parabola e ci presenta ogni giorno nuove soluzioni, con nuovi orientamenti suggeriti dalla lunga pratica e dall'indirizzo moderno dell'automobilismo che tende sempre più a democratizzarsi, cercando vie non ancora battute e nuovi sfoghi per il suo mercato.

Una prova di questa ultima considerazione sta nel bisogno che si è sentito di creare quel nuovo tipo di vetturina che sta fra il motociclo (del quale adopera il motore e la trasmissione) e la vettura leggiera alla quale ha prese le forme esteriori dell'assieme e della carrozzeria, con la sua stabilità dovuta alle quattro ruote, con la sua sospensione comoda, col suo volante per la direzione: ma di questo nuovo veicolo che vien ora chiamato *cycle-car* con denominazione inglese, mi riprometto di fare uno studio completo in un prossimo articolo, poichè l'argomento lo merita e sono certo che interessa la grande maggioranza dei lettori, per cui basterà per ora averne fatto cenno.

Altre riprove dei continui progressi nei sistemi costruttivi dell'automobile sono le seguenti: le *carrozzerie* si sono trasformate completamente per venire alle moderne torpedo, ai siluri dalle forme ben avviate e dalle linee armoniche, per venire agli ultimissimi tipi che arieggiano alla struttura di canotti, quali sembrano alcune vetture esposte; i *radiatori* pel desiderio dei costruttori di offrire sempre meno resistenza all'aria, prendono molte volte forme a *tagliavento* che oltre che utili per lo scopo accennato sono anche molto estetiche; l'assillante preoccupazione della *silenziosità* ha portato alla costruzione dei motori *senza valvole*, alla sostituzione della *catena* agli ingranaggi nella distribuzione della maggioranza dei motori ed in alcuni cambi di velocità; la necessità di proteggere gli organi essenziali ha creati i nuovi *magneti blindati* ben riparati contro il loro eterno nemico, l'umidità, ed ha fatto definitivamente scomparire la trasmissione a catena esposta alla polvere, all'acqua, al fango, per il trionfo definitivo della trasmissione a cardano, nella quale agli ingranaggi d'angolo si sostituisce ora con crescente successo la *vite senza fine*.



L'inaugurazione del 14° Salon dell'automobile di Parigi. — Il Presidente della Repubblica Francese visita gli stands. (Fot. Argus).

Ma dove i miglioramenti sono sempre più sensibili e tangibili è nella costruzione del motore.

Nel 1897 il primo motore *monobloc*, esposto alla Esposizione d'automobili di Torino dalla fabbrica alla quale appartenevo, provocava i sorrisi sarcastici ed i tentennamenti di capo dei costruttori più in voga, spaventati da tanta arditezza di concezione e costruttiva: ora tale tipo è diventato normale e di costruzione corrente, essendosi imposto per la sua semplicità, compattezza e buon rendimento; ed attorno ad esso hanno sbizzarrita la loro fantasia i tecnici delle diverse Case per renderlo sempre più omogeneo, riparato, di funzionamento sicuro.

Dal lato del rendimento si è pure studiato e molto progredito, e l'odierna esposizione mostra la tendenza di disporre, anche nei tipi di serie e non soltanto in quelli da corsa, le *valvole in testa al cilindro*, e mostra che tutti i costruttori hanno elevato il regime di rotazione dei motori anche nei tipi normali, cosicchè ora sono facilmente raggiunti e in qualche caso superati i 2000 ed i 2500 giri al primo; velocità che solo qualche tempo fa erano riservate ai motori da motociclette ed ai motori delle vetture da corsa. Certo che per ottenere questi risultati si sono dovuti perfezionare i metodi costruttivi, aumentare l'esattezza di lavorazione, introdurre la lubrificazione for-

zata, alleggerire gli organi dotati di moto alterno, costruire in acciaio temperato e rettificato gli organi sottoposti ad attrito: ma questo aumento di precisione e di spesa è ben stato remunerato ad usura.

La silenziosità del motore è ora ricercata come una dote essenziale, tanto più che si è provato in pratica che si possono costruire motori la cui silenziosità non vada a detrimento del rendimento: *silenziosità, elasticità, nervosità* nelle riprese, sono qualità ora molto apprezzate ed indispensabili.

A proposito di silenziosità voglio riportare una *reclame* caratteristica di un costruttore americano, *reclame* che fa il giro del Salon: « quando il motore della nostra vettura è in movimento niente tradisce che esso gira, nè vibrazione dei parafranghi, nè fumo all'uscita dello scappamento, ed è assolutamente impossibile sentire il minimo rumore ad un piede di distanza. Per assicurarsi che l'albero gira non vi sono che due mezzi: il primo è di mettere la mano all'estremità del tubo di scappamento, il secondo di accostare l'orecchio ben bene alla lamiera della *capote*. Allora se è mattino presto, quando le strade sono deserte, si arriva a sentire un battito impercettibile... come quello prodotto dal movimento di un piccolo orologio da signora... ».

Reclame americana!

Un'altra Casa ha un avviso nel quale è raffigurato Bruto che arringa la folla in una piazza di Roma, e dice: Romani, amici della giustizia e dell'ordine, prestatemi il vostro orecchio... perchè non odo venire la 12-16 HP... la più silenziosa ».

Ho voluto citare questi esempi perchè meglio di ogni perorazione mettono in mostra l'importanza che si annette alla silenziosità del motore, al quale si vanno affidando incarichi sempre più numerosi, oltre quello di muovere l'automobile, incarichi tutti che deve eseguire con esattezza, puntualità, senza soste, e sempre in silenzio, poichè ora più che mai per lui... *il silenzio è d'oro.*

Così si ricorre al motore per comandare la pompa per gonfiare i pneumatici, si ricorre al motore per azionare nuovi sistemi di freni alla vettura, per far funzionare le sirene e gli svariati fischi di avvertimento: con l'acqua del motore si riscaldano gli scaldapièdi delle vetture chiuse; e l'illuminazione elettrica il cui impiego si generalizza sempre più, si ottiene mediante dinamo azionata pure dal motore.

E deve già pensare, il motore, ad assicurare la sua distribuzione sollevando ad ogni giro o le valvole di aspirazione o quelle di scappamento e deve pensare a comandare la pompa di circolazione d'acqua che gli assicura un normale raffreddamento quando non si ricorra al termosifone, e deve ancora far girare il magnete che produce le scintille d'accensione che incendiano la miscela carburata che egli deve aspirarsi attraverso il carburatore!

E qualcuna delle funzioni accessorie richieste ora dal motore e che ho enumerate più sopra sono tali che abbassano abbastanza sensibilmente la sua potenza: per fortuna non si utilizzano mai simultaneamente tutte le funzioni del nostro bravo piccolo motore, poichè se egli dovesse fare tutto in una volta quello che può compiere, non gli resterebbe gran che per assicurare il movimento della vettura!

Ad un'altra volta l'esame dettagliato dei nuovi *chassis* ora che abbiamo visto nelle linee generali l'orientamento della costruzione automobilistica moderna.



Veduta generale del Salon dell'Automobile al Grand Palais di Parigi.

(Fot. Argus).

Ing. Alfredo Dainotti.

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anonima E. BIANCHI - Viale Abruzzi, 18 - Milano

BIANCHI

montate
con gomme

PIRELLI



Rivierre e la sua motocicletta. — Questa motocicletta che Rivierre guidava nel 1903, fu la prima macchina a cambiamento di velocità. Essa prese parte con successo a diverse prove.



Rigal sul suo triciclo a petrolio. — Rigal fu uno dei migliori specialisti del triciclo a petrolio con Osmont e lo sfortunato Béconnais.

IL SIDECAR

Nel medesimo tempo che gli inglesi conducevano la motocicletta ad un alto grado di perfezionamento, frutto logico di lunghi anni di studio e di esperienze, essi la completavano per il turismo a due, con l'aggiunta del *sidecar*, o più letteralmente, con una vetturina di fianco. Benchè l'idea del *sidecar* fosse di origine francese, dobbiamo riconoscere che esso non fu adottato se non dopo la sua consacrazione dal popolo d'oltre Manica.

Rendiamo a loro giustizia: il loro *sidecar* è enormemente superiore a qualsiasi nostra invenzione del genere. Contrariamente ad una opinione

che tende ad accreditarsi, il *sidecar* è un congegno importante, ben studiato e confezionato in un modo veramente perfetto.

Affinchè la motocicletta col *sidecar*, oppure il *sidecar*, poichè questo termine definisce giustamente il congegno così creato, possano dare soddisfazione, è assolutamente indispensabile che il telaio sia molto robusto onde evitare deformazioni dannose.

Il motore deve avere una cilindrata almeno uguale a 350 cmc. ed in quest'ultimo caso essere munito di un cambiamento di velocità. La potenza normale corrisponde a 500 cmc.: e questa misura è largamente sufficiente per poter permettere di passare dappertutto.

Per il sollievo del passeggero, rendesi indispen-

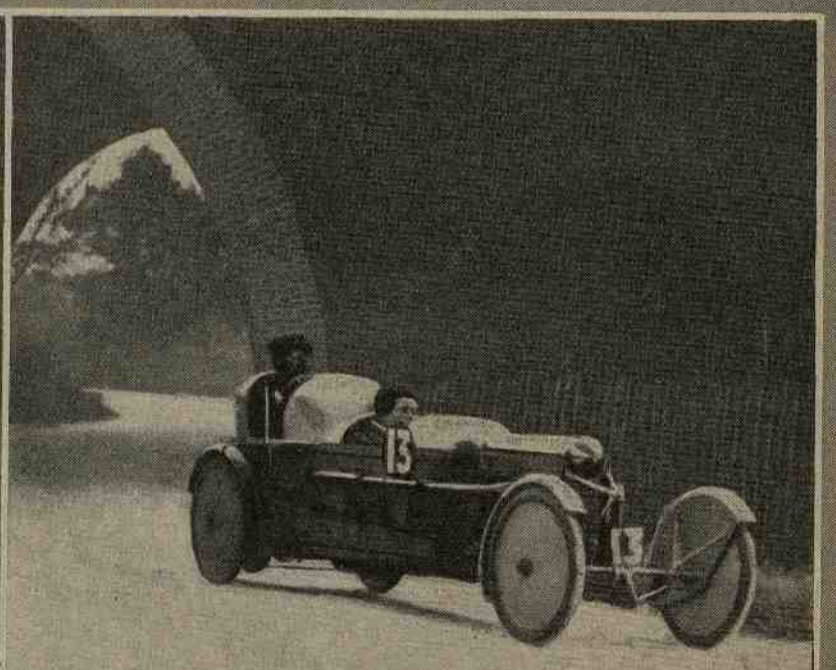
sabile scegliere un *sidecar* con soffietto chiuso, evitando però il rilevamento troppo accentuato nella parte anteriore di certe macchine. La posizione delle gambe con questi ultimi tipi è abbastanza scomoda: è quindi da preferirsi un modello a spalliera assai pronunciata, di guisa che la testa possa al caso essere bene appoggiata. Questo modello è assai gradito dai *sidecaristi* del sesso gentile.

Con il *sidecar*, la motocicletta ultra perfezionata s'impone: la marcia iniziale azionata da una manovella a mano o dal piede; *debrayage*, cambiamento di velocità, riposa-piedi, forcella, e possibilmente sospensione elastica posteriore, serbatoio sostenuto e non sospeso, ecc.

Qualcuno ha obiettato, contro il *sidecar*, la



Un virage in sidecar. — Il sidecar ha già trovato qualche appassionato da noi. Rimarcare la posizione originale del passeggero nelle curve.



Un cyclecar in velocità. — Il cyclecar non è un'automobile ridotto, ma è una macchina speciale. Il modello di cui sopra è stato studiato per le grandi velocità.



CICLI



MILANO



OFF. U. DEI & C. VIA R. PAOLI 4

PNEUS PIRELLI PIAZZA A. DORIA

difficoltà di manovra. Negare che è necessario possedere una certa maestria sarebbe contrario alla verità; ma la difficoltà cresce in ragione della velocità e ciò che è molto da apprezzarsi nelle corse, diventa insignificante nel turismo.

Secondochè il *sidecar* è montato a destra od a sinistra, rendesi necessario fare grande attenzione nelle prime prove e cioè quando si gira a destra od a sinistra e quando si sorpassa un altro veicolo. Ma io dico che l'imparare a guidare un *sidecar* è un giuoco da fanciullo, poichè, a meno di essere completamente una nullità, qualsiasi ciclista è capacissimo di poter guidare convenientemente un *sidecar* dopo una ventina di chilometri di prova.

Dicano quello che vogliono, ma il *sidecar* otterrà certo un bellissimo trionfo nell'industria motociclistica. Osservando bene questo congegno, bisogna convenire che nel suo insieme esso non ha niente di inestetico, anzi, al riguardo, alcuni costruttori hanno ideato e lanciato in commercio delle piccole meraviglie di carrozzerie.

LO SPORT IN GIRO

Canili... rivoluzionari.

Anche un canile dipinto in rosso può essere considerato come un arnese sedizioso. Il caso, narra il *Figaro*, è successo nello Schleswig-Holstein dove la polizia prussiana, preoccupandosi delle aspirazioni nazionali dei suoi amministrati danesi, è di una oculatezza così rigorosa da toccare qualche volta il grottesco. Narra dunque il giornale parigino che un fattore aveva un cane nero convenientemente alloggiato in un canile tinto di rosso. Or non è molto il cane nero venne a morire, e il fattore lo sostituì con un cane bianco. Subito il capo della polizia del distretto gli mandò quest'ordine perentorio:

Dovete uccidere il vostro cane o ridipingere il canile di un altro colore. Il fattore chiese spiegazioni e gli fu risposto che i colori danesi essendo il rosso e il bianco, il cane bianco nel canile rosso

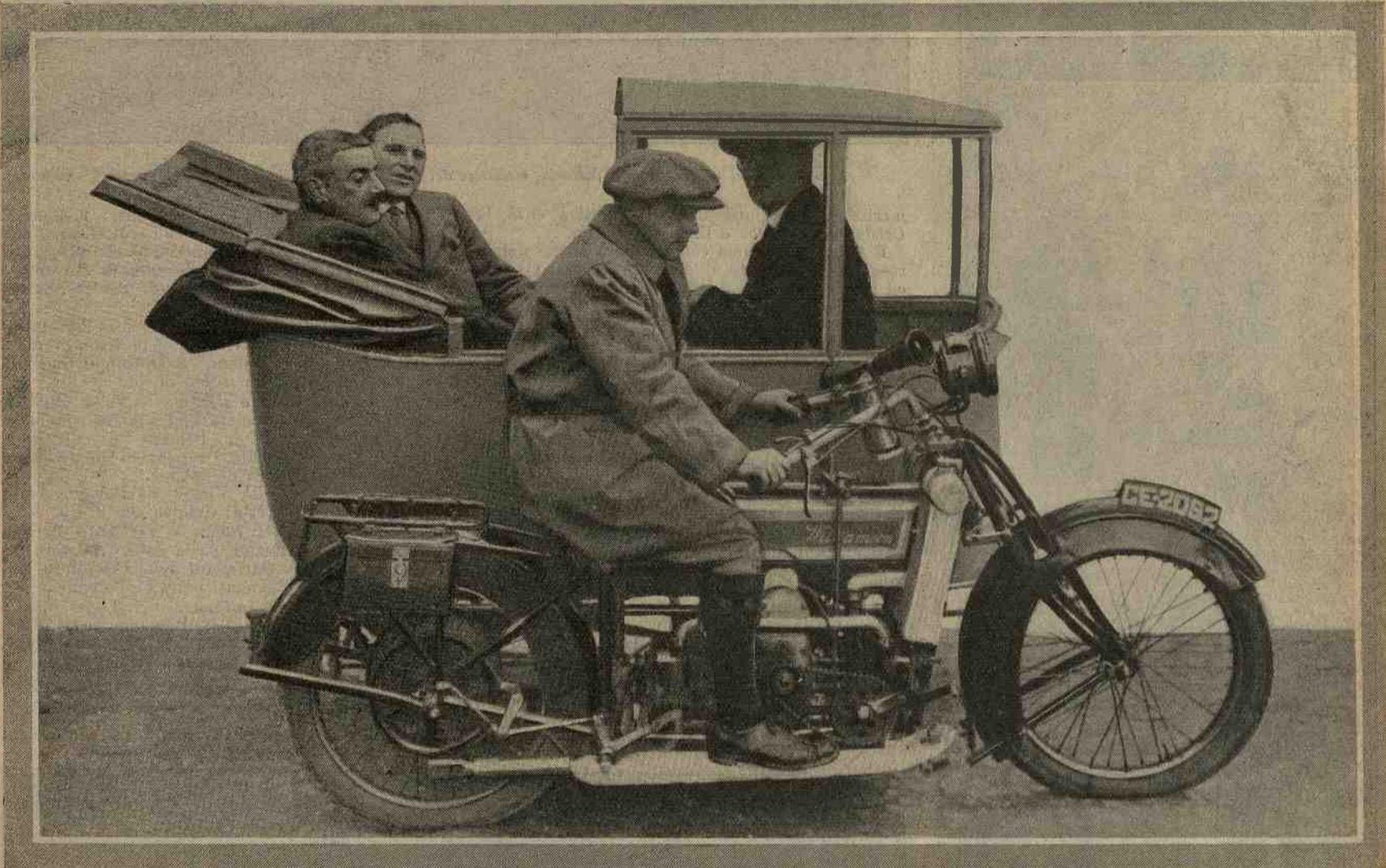
vieta per tutto il territorio svizzero il tiro al piccione, in conformità delle disposizioni emanate per la tutela degli animali.

Chissà se questi benedetti consiglieri non arriveranno con l'andar del tempo a far chiudere le macellerie e ad obbligare i propri concittadini a nutrirsi di patate e carote!

Dove si va a ficcare il cuore umano!

La ferocia di certi acrobatismi.

L'anello e il salto della morte che abbiamo visti compiere da ciclisti e da automobilisti sono giuochi infantili in confronto al periglioso rischio che forma la rinomanza e la fortuna di una giovane di Stoccolma, Maria Thelin, la quale, coperta da una veste di carta di seta, sale su di un palco alto nove metri copiosamente cosparso di petrolio alla presenza degli spettatori. Un'altra latta di petrolio è versata sulle vesti della ragazza. Poi si appicca il fuoco al palco che divampa come una torcia. Maria aspetta impassibile che la fiamma venga a lambirle le vesti, e quando queste co-



Il *sidecar* limousine — Sono gli inglesi che hanno messo in commercio questo congegno. — Mentre il conduttore è esposto a le intemperie, i passeggeri sono installati nello stesso modo come fossero in una delle più comode limousine.

Aggiungete poi ancora che i viaggiatori di fianco, possono tenere una conversazione senza aver modo di gridare o di rischiare di prendere un torcicollo; che il passeggero è installato più comodamente che in certe vetture automobili, che il prezzo di acquisto non sorpassa che la media di una borsa modesta e che la spesa chilometrica varia da 4 a 6 centesimi, e voi comprenderete perchè il campo di questo meraviglioso congegno, quanto mai pratico, sia sicuro nella sua marcia trionfale.

Un eccellente *sidecar* di buona marca può acquistarsi facilmente con 2000 lire. Con questo prezzo esso rende i medesimi servizi di una vettura, con una spesa però due volte minore.

Gli eleganti del *sidecar* potranno offrirsi il lusso d'una capote e di un paravento, gli altri si accontenteranno d'un ampio impermeabile in gomma od in tela cerata. Il conduttore poi dovrà equipaggiarsi con un vestiario sportivo ordinario in tessuto di lana. Egli potrà dunque, secondo i casi, munirsi di uno spolverino e di un impermeabile, quest'ultimo da preferirsi maggiormente perchè molto più pratico.

reporter.

formava una combinazione di colori che le autorità di polizia non potevano assolutamente tollerare!

Che mondo allegro!

..

L'aereonavigazione in Inghilterra.

Nel primo semestre 1913 le importazioni di apparecchi per la navigazione aerea sono aumentate considerevolmente in Inghilterra. Mentre nel periodo corrispondente del 1911 e 1912 il valore delle importazioni non aveva sorpassato i 580.000 e 620.000 franchi, le importazioni del primo semestre sono giunte alla cifra rispettabile di 3.300.000. Le esportazioni sono ben lungi dal poter pareggiare questa cifra: esse hanno superato appena appena il mezzo milioncino per il primo trimestre 1913 contro 130.000 franchi nel 1912 e 240.000 nel 1910.

**

La zoofilia incomincia a... lavorare.

Il Consiglio nazionale svizzero ha adottato da qualche tempo un regolamento draconiano che

minciano a bruciare, essa circondata dal fuoco si lancia nel vuoto. E allora il pubblico la vede attraversare lo spazio e cadere in un vasto serbatoio d'acqua dove le fiamme si spengono crepitando ma donde essa non esce più per dare agli spettatori l'illusione (ahi quanto dolce!) completa della sua morte. La Thelin rischia così con questa ostinata impassibilità la morte più atroce una ventina di volte al giorno. Attendo sempre — ha essa dichiarato — che le fiamme mi avvolgano sino al petto, se aspettassi un secondo di più sarei irrimediabilmente perduta. Quando è giunto il momento di tuffarmi, debbo farlo più rapidamente che mi sia possibile; fare presto e al momento opportuno, ecco il mio segreto. Confeziono io stessa le mie vesti di carta; mi occorrono quaranta fogli di carta di seta, e quando voglio dare allo spettacolo un carattere eccezionale di difficoltà, ne adopero ottanta; ma allora devo tuffarmi molto più presto. Appena sott'acqua, entro in un vasto canale d'aria che si trova nel fondo della vasca e che mi conduce dietro la scena. Naturalmente... non mi faccio più vedere!

Pierre.

PNEUMATICI

TEDESCHI

SONO
MIGLIORI



Il Concorso della Federazione Ginnastica a Genova. — Dall'alto in basso: Legat Manlio, vincitore del salto con l'asta (m. 3,20). — Cav. uff. Cesare Tifi (n. 1), presidente della Commissione tecnica. Prof. Angelo Dovati (n. 2), arbitro delle gare. — Bertoni Dante vincitore delle corse piane di m. 400 e m. 1000. (Fot. Guarnieri - Genova).

I campionati della Federazione Ginnastica Italiana

Nella maggiore palestra di Genova — il grandioso Stadium dell'Esposizione — ebbero svolgimento domenica i campionati e le gare individuali promosse dalla Federazione Ginnastica Italiana ed organizzate con ogni miglior cura dalle bene-



La squadra del 90° reggimento fanteria, vincitrice del campionato del calcio. (Fot. Guarnieri - Genova).

merite Società ginnastiche della nostra città, la *Cristoforo Colombo* e l'*Andrea Doria*.

Il ricco programma comprendeva anche numerose prove riservate all'esercito ed alla marina, ed il largo concorso di concorrenti, davvero insperato, bene attesta quale nuovo soffio d'entusiasmo sportivo sia penetrato ormai attraverso le rigide file militari, con quanto amore vi si dedichino i nostri giovani soldati e come i campioni che fra essi eccellono, siano sempre quelli che vengono dalle palestre ginnastiche.

Ecco le classifiche finali:

Gara campionato con ostacoli. — 1. Società Gallaratese, composta dei sigg. Giorgio Croci, Mario Croci, Ulisse Gasparoli, Dante Bertoni e Innocente Alè; 2. Società Ginnastica Sampierdarenese; 3. Corpi Civici Pompieri di Genova.

Non classificate le Società *Cristoforo Colombo*, *Raffaele Rubattino* e *Pro Morivione*.

Campionato corsa 100 metri. — 1. Mario Croci di Gallarate in 11"; 2. Claudio Carpi di Roma; 3. Andrea Genta della *Cristoforo Colombo* di Genova; 4. Giuseppe Butti della *P. Morivione* di Milano; 5. Giovanni Rossi di Sampierdarena.

Campionato corsa con ostacoli metri 110. — 1. Alfonso Butti della *Pro Morivione* di Milano in 17" e 175; 2. Angelo Vigani della *Forza e Coraggio* di Milano.

Campionato sollevamento pesi. — 1. Filippo Bot-

tino della *Pro Sestri* con 295 punti; 2. Romolo Carpi della *Cristoforo Colombo* di Genova con 290 punti; 3. Cesare Cogliolo id. id. con 275 punti; 4. Giovanni Lorenzetti della *Juventus* di Trieste con 270 punti; 5. Pietro Bianchi di Sampierdarena con 230 punti.

Campionato metri 400. — 1. Dante Bertone di Gallarate in 51" e 275; 2. Angelo Groselli della *Pro Morivione* di Milano; 3. Giuseppe Butti id. id.; 4. Giuseppe Bernardoni id. id.

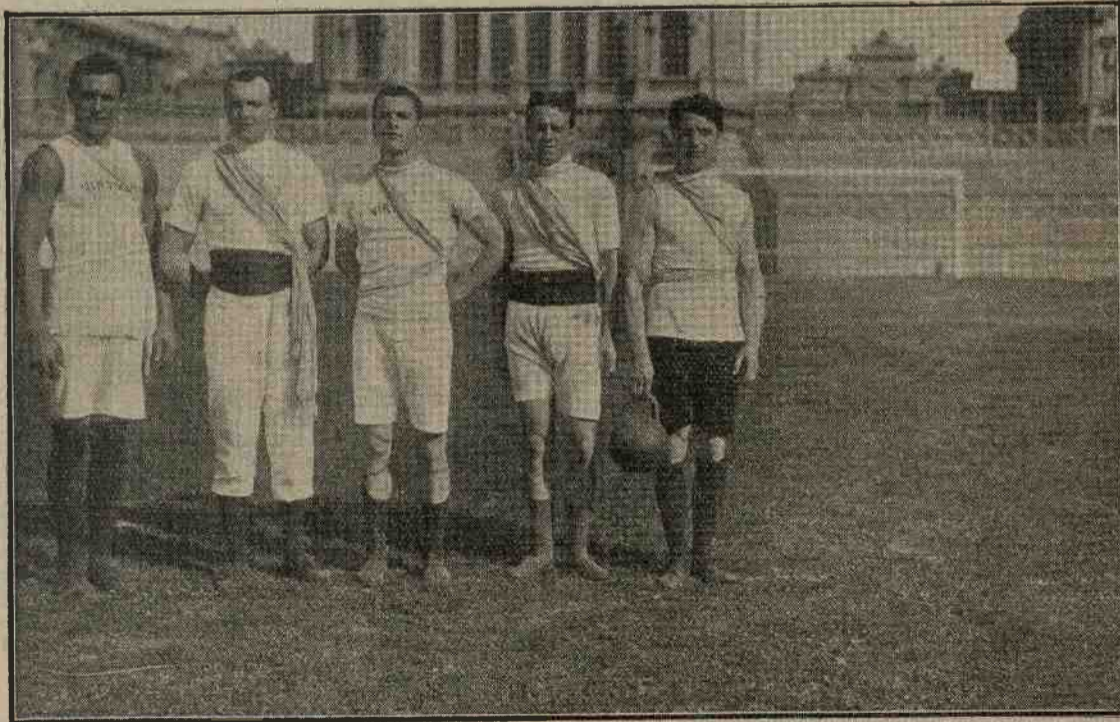
Campionato palla a sfratto. — Nella eliminatória Emiliana la Società *Virtus* di Bologna batte la *Sempre Avanti* di Bologna e nell'eliminatória Ligure la squadra Pompieri di Genova batte la Società Ginnastica di Savona.

Nella decisiva la *Virtus* di Bologna batte la squadra Pompieri di Genova con 2 a 0.

Campionato metri 1000. — 1. Dante Bertoni di Gallarate; 2. Cesare Scala della *Cristoforo Colombo*; 3. Pietro Garimoldi della *Cristoforo Colombo*; 4. Tito Biamonti della *C. Colombo*.

Campionato salto coll'asta. — 1. Legat Manlio della *Sempre Avanti* di Bologna metri 3,20; 2. Garimoldi Antonio della *Pro Milano* di Milano, metri 3; 3. Butti Alfonso della *Pro Morivione* di Milano, 2,70; 4. Costigliolo Luigi della *Cristoforo Colombo* di Genova.

Campionato salto in lungo. — 1. Garimoldi Antonio della *Pro Milano*, metri 6,22; 2. Legat



La squadra della *Virtus* di Bologna, vincitrice del campionato di palla vibrata. (Fot. Guarnieri - Genova).

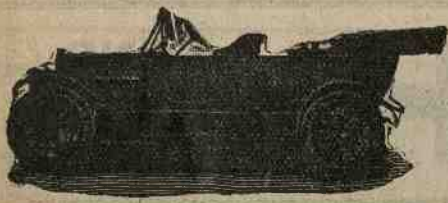
La più grande fabbrica di Automobili del mondo. - Modelli Europei 1913. - Capitale 280 milioni di lire.

Automobili STUDEBAKER Londra

Tipo A 15-25 HP (87x130), Torpedo di lusso 5 posti ed accessori d'uso L. 5500.

Tipo B 25-35 HP (105x130) 6-7 posti di gran lusso. — Tipo C 30-40 HP, 6 cilindri, Torpedo e Limousine.

Motori Monobloc a lunga corsa, Valvole racchiuse, Magneto BOSCH, Pneus MICHELIN, raffreddamento a pompa, lubrificazione forzata, ecc. Agenzia Gen. per l'Italia: P. POBBO - Via XX Settembre, 42 - Genova. - Per Torino: Ing. B. BOVI - Corso Oporto, 81.





Tiro della fune. — Le squadre della Savonese e della Cristoforo Colombo. (Fot. Guarnieri - Genova).



Il Concorso della Federazione Ginnastica a Genova. — Dall'alto in basso: Croci, vincitore della corsa piana dei 100 metri. — Bottino Filippo, vincitore della gara sollevamento pesi (kg. 295). — Butti (1), Vitali (2), vincitori della corsa di m. 110 con ostacoli. (Fot. Guarnieri - Genova).

Un municipio che favorisce l'automobilismo

Il consiglio municipale di Dieppe ebbe un giorno da uno dei suoi membri autofobi un progetto per aumento di dazio di entrata sull'essenza. All'unanimità fu respinta la proposta perchè essa rappresentava un attentato agli interessi di una città che vive appunto con il denaro portato dagli innumeri forestieri che accorrono colà. Ed ecco un Municipio che sa fare gli affari suoi!

Manlio della Sempre Avanti di Bologna, metri 5,87; 3. Gasparoli Ulisse della Società Ginnastica di Gallarate, metri 5,81; 4. Romagnoli Pietro della Pro Morivione; 5. Carlo Andreoli della Società ginnastica Costanza di Milano.

Campionato salto in altezza: 31 iscritti: 14 partecipanti. Si classifica 1. Alvisi Giulio della Sempre Avanti di Bologna, metri 1,65; altezza raggiunta in salto fuori gara m. 1,70 — 2. Andreoli Carlo della Società Ginnastica Costanza metri 1,60 — 3. Marescotti Giuseppe dell'Andrea Doria m. 1,55. Nel repechage si classifica:

4. Garimaldi Antonio della Pro Milano, il quale fuori gara riesce a saltare metri 1,70; 5. Legat Manlio della Sempre Avanti di Bologna.

Campionato tiro alla fune — 1. squadra della Fratellanza Ginnastica di Savona; 2. Cristoforo Colombo di Genova. Compongono la squadra vincente: Schiappapietra, Besio, Zotti, Enrico, Pesce.

Campionato di foot-ball — Si classifica: 1. l'Andrea Doria che dopo un tempo supplementare di mezz'ora batte la Raffaele Rubattino con 2 goals ad 1. Arbitro il cav. Bosisio. La squadra vincente era così composta: Casalino, Terrile, Albera, Beretta, Bisio, Garassino, Pittaluga, Profumo, Massa, Corsi e Garnieri.

Gare Militari. — Per il campionato di foot-ball militare abbiamo constatato con viva soddisfazione un concorso davvero eccezionale di

squadre fatto che ben dinota con quanto entusiasmo sia ora praticata nelle file militari l'utilissimo sport.

La decisione per il campionato militare mise di fronte le squadre del 7° artiglieria da fortezza e del 90° fanteria (quest'ultima composta quasi esclusivamente da elementi dei vari clubs cittadini fra i quali notavasi Sardi e Santamaria). Malgrado l'evidente superiorità del 90° fanteria, la partita fu vivacemente combattuta.

Nel primo tempo il 90° segna due goals a zero, aumentando nella ripresa di un terzo punto. Del 90° fanteria si distinsero su tutti Santamaria e Sardi. Dell'artiglieria bene il portiere, il capitano Ivaldi ed il centro avanti.

Seguono a pari merito la squadra del 22° reggimento fanteria di Novara e quella dei mozzisti di Spezia.

La squadra del 90° fanteria vincente era composta dai signori: Puppo, Sussardo, Molinari, Baldacci, Sardi, Cresta, Visconti, Fava, Santamaria, Sacco, Costigliolo.

Tiro alla fune. — Si classifica: 1. il 22° reggimento fanteria di stanza a Novara; 2. il 3° reggimento bersaglieri; 3. il 7° artiglieria da fortezza di Alessandria; 4. il 90° fanteria di Genova.

Corsa staffette metri 400 con ostacoli: Si classifica 1. il 7° reggimento artiglieria da fortezza di stanza ad Alessandria in 1.1 3/5; 2. il 90° reggimento fanteria di Genova.

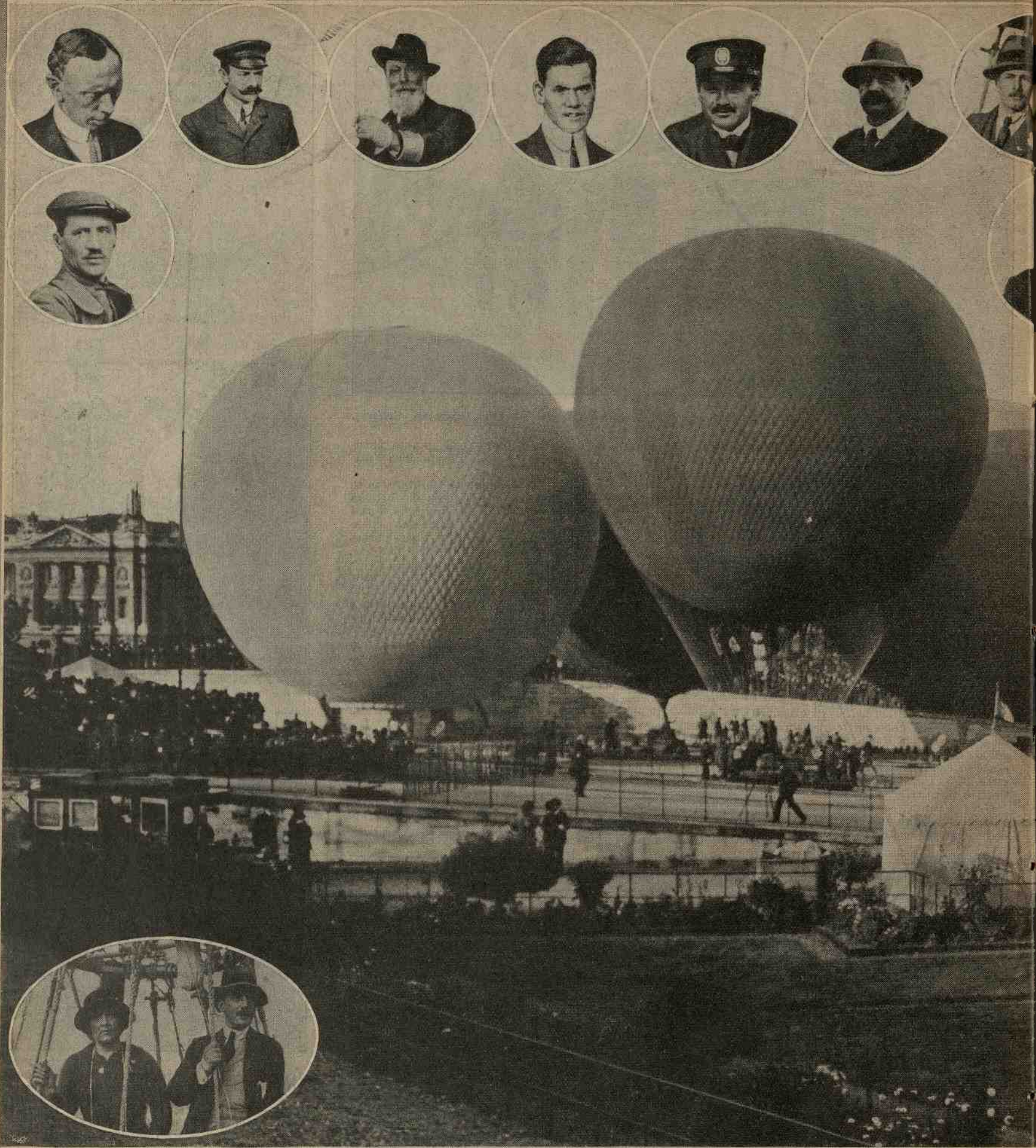


La squadra della Gallaratese vincitrice della corsa staffette. (Fot. Guarnieri - Genova).

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di Acciaio
Pezzi staccati per Bicyclette e per Automobili.

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



LA COPPA GORDON BENNETT

Ai Giardini delle Tuileries è stata data la partenza della Coppa Gordon Bennet — Noi pubblichiamo la fotografia di tutti i concorrenti. — In alto da sinistra a destra: Dunlop De Francia (inglese), Pastine (italiano), Honeywell (americano), Demuyter (belga), Lehnert (austriaco), Von Pohl (tedesco). — Sotto a sinistra: Armbruster (svizzero). — Nel centro: E. Goldschmidt, formavano équipe quest'anno. Rene Rumpelmayer era, nel 1912, come passeggero di Maurizio Bienaimé il vincitore. — Nel medaglione a destra: Alfredo Leblanc ed Emile

La classifica

1 America, Ralph Upson con <i>Good Year</i>	km. 640	4 Francia, H. Rumpelmayer con <i>Stella</i>	km. 460	11 Inghilterra, I. de Francia con <i>Honey Moon</i>	km. 360
2 America, Honeywell con <i>Oncle Sam</i>	> 480	5 Svizzera, V. de Beauclair con <i>Zurich</i>	> 458	12 Italia, U. Agostoni, aiutante tenente Valle con <i>B. A.</i>	> 345
3 Italia, Pastine, aiutante tenente Benigni con <i>Roma</i>	> 465	6 Belgio, E. Demuyter con <i>Belgica II</i>	> 440	13 Inghilterra, John Dunville con <i>Banshee</i>	> 340
		7 Svizzera, Armbruster con <i>Helvetia II</i>	> 425	14 Germania, Von Pohl con <i>Hamburg II</i>	> 330
		8 Austria, Sigmundt con <i>Astarté</i>	> 415	15 Francia, Bienaimé con <i>Picardie</i>	> 320
		9 Belgio, Gérard con <i>Patrie</i>	> 405	16 Germania, Hugo Kaulen con <i>Duisburg</i>	> 305
		10 Francia, A. Leblanc con <i>Ile de France</i>	> 405		

I FABI e FANALI
per Automobili

CARELLO

sono universalmente celebrati per la loro superiorità su tutti! Costruttori del proiettore ad anelli parabolici, brevettato, il più potente fra i potenti. Premiato a tutte le Grandi Esposizioni Internazionali d'Italia e dell'Estero.

FAUSTO e PIETRO CARELLO Fratelli - Torino - Via Petrarca, 30 - Telefono 27-53.



NETT ALLE TUILERIES

inglese), Agostoni (italiano), Gérard (belga), Sigmundt (austriaco), Kaulen (tedesco), De Beauclair (svizzero), Maurizio Bienaimé, vincitore del 1912, e Giacomo Schneider (francesi), (tedesco) — A destra: Upson (americano). — In basso nel medaglione a sinistra: René Rumpelmayer e Mad. Goldschmidt. I recordmen della distanza René Rumpelmayer e Madame Bonnet. L'équipe della Legione d'onore. I due grandi campioni dell'aviazione e degli sferici partirono lungamente acclamati dalla folla che si ricordava dei loro successi.

17 Austria, Lehnert con <i>Frankfurt</i>	km. 300	1907 Germania, Erbslech con <i>Pommern</i> , St-Louis-Asbury Park	km. 1403,550	1910 America, Allan B. Hawley con <i>America II</i> , St-Louis-Chioontine (Canada)	km. 2180,600
18 Germania, H. Berliner con <i>Metzeler</i>	• 255	1908 Svizzera, Schaeck con <i>Helvetia</i> , Berlino-Berset (Norvegia)	• 1212	1911 Germania, Geriche con <i>Berlin II</i> , Kansar City-Holkomb (Visconsin)	• 757,889
I precedenti vincitori.					
1906 America, Lahm con <i>United States</i> , Parigi-Foling Dales (Yorkshire)	km. 647,998	1909 America, Mix con <i>America II</i> , Zurigo-Gustowa (Varsavia)	• 1121,110	1912 Francia, Bienaimé con <i>Ile de France</i> , Stuttgart-Rybnoye (Russia)	• 2191

CICLISTI!

Le incomparabili
biciclette

PEUGEOT

PNEUMATICI TEDESCHI

sono riconosciute le migliori del mondo.

Agenti Generali:

G. e C. Fratelli PIZZINI

Torino - Corso Principe Amedeo, 11.

Per Torino: **Bitta PASCHETTI**
Via S. Teresa, ang. Via Genova

I meriti sportivi di una grande Casa

Se risaliamo col pensiero a pochi anni addietro, noi subito rileviamo come l'educazione fisica in Italia fosse quasi del tutto trascurata. Mentre all'estero i campioni d'Inghilterra, Svezia, Norvegia, Germania e Francia progredivano continuamente aggiudicandosi tutte le maggiori *performances* nei singoli *sports* all'aria aperta, all'Italia, agli atleti italiani rimaneva pur sempre l'ultimo posto.

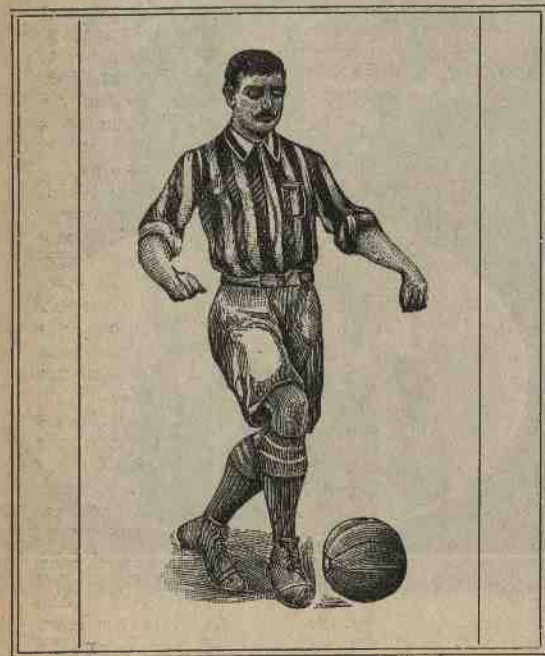
Regnavano bensì in Italia alcune delle nostre federazioni sportive, ma vuolsi per poco slancio, per nessuna risorsa finanziaria e soprattutto per quella specie di derisione con cui il nostro pubblico accompagnava sempre ogni movimento d'indole sportivo, nessun miglioramento si poteva registrare ed i pochi isolati campioni, ben lungi dal valore degli altri concorrenti stranieri, si trascinavano di gara in gara, di campionato in campionato, senza però mai avere l'onore di stare a fianco, nè di competere con buoni risultati contro gli atleti esteri.

Forse il primo che si è imposto al merito internazionale è stato il genovese Lunghi, e subito dopo Pietro Dorandi di Carpi, che nella celebre Maratona inglese si vedeva sfuggire il primo posto proprio sulla pista d'arrivo, dove già il pubblico entusiasta applaudiva con delirio la sua corsa straordinaria.

La gioventù italiana in allora, in grande maggioranza, non curava per nulla lo sport, attratta invece dagli insani divertimenti dei caffè-concerto o delle polverose sale da ballo.

Nessuno quindi conosceva i giuochi sportivi che oggi invece formano la principale attrattiva della gioventù; gioventù che ora è aiutata ed incoraggiata dalle più alte personalità borghesi e militari e dagli Enti più noti, a partire dai Ministeri della guerra ed istruzione, che ogni anno sogliono offrire medaglie ricchissime per le gare più importanti.

S. M. il Re Umberto I, la Regina Margherita, ed oggi S. M. Vittorio Emanuele diedero il loro valido appoggio a questo impulso giovanile, donando spesso alle nostre Società Club Sport Audace di Torino e Sport Pedestre di Genova, per parlare delle più antiche, medaglie d'oro di ricco valore perchè fossero destinate in premio ai Campioni più di fama.



Fu adunque riconosciuto tutto il merito, tutto il pregio dello sport che sa togliere la gioventù dal vizio per ritemperare invece il suo fisico scosso dagli sforzi intellettuali e dalle fatiche cui è obbligata fin dall'inizio della vita. Lo sport riafferma i caratteri ed incita al bene ed al progresso. I giuochi sportivi poi, che la maggioranza crede importazione dall'estero, sono invece per la gran parte d'origine italiana e risalgono a tempi antichissimi.

Per esempio il *lawn-tennis*, il giuoco preferito dall'aristocrazia, vuolsi non sia altro che il giuoco della palla a corda, che risale a prima del 1500 e che pare si giocasse col palmo della mano, e che venne poi modificato pochi anni più avanti coll'uso di una specie di racchetta.

In seguito, vuolsi che un ufficiale inglese, trovandosi in distacco nelle colonie, lo abbia esumato verso la metà del secolo scorso e semplificandolo nelle sue regole primitive lo abbia portato in patria ove incontrò il largo favore dell'aristocrazia inglese, diffondendosi così rapidamente in tutta Europa col suo attuale nome di *lawn-tennis*, cioè giuoco della palla su zolla erbosa.

Ora anche in Italia un tale *sport* è diffusissimo e vi sono anzi molti Clubs appositamente fondati che indicano gare; le ville più eleganti, gli alberghi più sontuosi hanno fatto costruire in aree, di fianco ai loro stabili, alcuni di questi campi, che sono sempre assai frequentati.

Il giuoco del *foot-ball*, questo simpatico *sport* che, si può dire, ha attirata verso di sé tutta la simpatia della gioventù italiana, questo *sport* che ha preso in questi ultimi dieci anni un così largo sviluppo, vuolsi non sia altro che una semplificazione dell'antichissimo giuoco del calcio, che si usava secoli fa nell'Italia centrale, al tempo delle piccole repubbliche indipendenti; per un lungo periodo di tempo ne sparì l'uso in Italia e nel frattempo fu, si vede, importato in Inghilterra da dove ci venne nuovamente col nome che corrisponde a palla col piede. Di tale *sport* si fanno ora gare importantissime che interessano non solo la gioventù militante, quella che gioca, ma bensì le persone adulte, le quali si affollano quasi ogni domenica sui singoli campi di giuoco, e non curanti del dardeggiar del sole o del freddo rigidissimo, assistono imperterriti e con la massima attenzione, con eccitazione quasi, allo svolgimento delle singole partite, specie se queste sono disputate da squadre di eguale valore, ciò che rende ancor più emozionante la disputa.

La *palla vibrata* è un altro giuoco interessante, ginnastico e prettamente italiano; lo giocavano nei tempi antichi i romani; lo giocano oggi i campioni delle nostre Società ginnastiche, e per quanto non presenti la lotta corpo a corpo che si vede nel *foot-ball*, tuttavia lascia ammirare nella fredda calma i tiri superbi, lunghi e possenti delle braccia poderose e dei petti robusti e sani dei nostri migliori ginnasti.

Il giuoco dell'*hockey*, come il *foot-ball* ed il *tennis*, è giuoco antichissimo italiano: una volta lo si chiamava giuoco della palla al maglio od anche semplicemente giuoco del maglio, si giocava con un maglio o mazza di legno col manico lungo, col quale si percuoteva con tutta forza una palla di legno. Anche questo giuoco in seguito se lo appropriarono gli inglesi, i quali lo ridussero alle giuste proporzioni di un esercizio ginnastico sportivo, sostituendo alla palla di legno una palla piccola di cuoio piena, od anche di gomma, con l'involucro di panno ed alleggerendo di conseguenza il mazzuolo, mantenendogli però sempre il manico lungo da potersi adoperare a due mani. In Italia questo giuoco è ancora poco usato sui campi erbosi, mentre sarebbe indicatissimo per tutte le distinte famiglie che abitano in villini, perchè miglior divertimento non potrebbero trovare tanto i grandi come i piccoli.

Il giuoco stesso ha invece trovata larga simpatia presso società sportive, le quali su campi di *patinoire*, tanto di asfalto come di ghiaccio, improvvisano spesso delle partite di *hockey* estremamente interessanti.

Ricordiamo ad esempio, se la memoria non ci falla, che la prima pubblica partita fu svolta sul campo della *Patinoire* di Torino fra una società locale ed una di Lione. Attorno al vasto recinto, malgrado la mattinata invernale molto rigida, assisteva una corona di pubblico scelto, che salutò spesso con applausi le disputate fasi della partita. Altra gara più recente fu quella svolta alla *patinoire* Durio tra una squadra di Torino ed una di Genova. Siccome fu molto ben disputata da ambe le parti, il pubblico si divertì moltissimo, e la vittoria toccò alla squadra di Torino. Il che proverebbe che a Torino, nel vero campo sportivo, un tale giuoco è già non solo conosciuto, ma efficacemente praticato.

Si dovrebbe ricordare la *Ba-pelota*, giuoco che oggi ci viene riportato in patria modificato dagli spagnuoli, mentre non è nuovo per l'Italia, poichè già conosciuto sotto il nome di palla al muro, o palla alla facciata, del quale giuoco fu scritto in Italia fin dall'anno 1540; allora si giocava con la mano o con una mestola di legno, ora invece gli spagnuoli l'hanno modificato usando pel giuoco l'elegante *chistera*, o speciale manico-cestino.

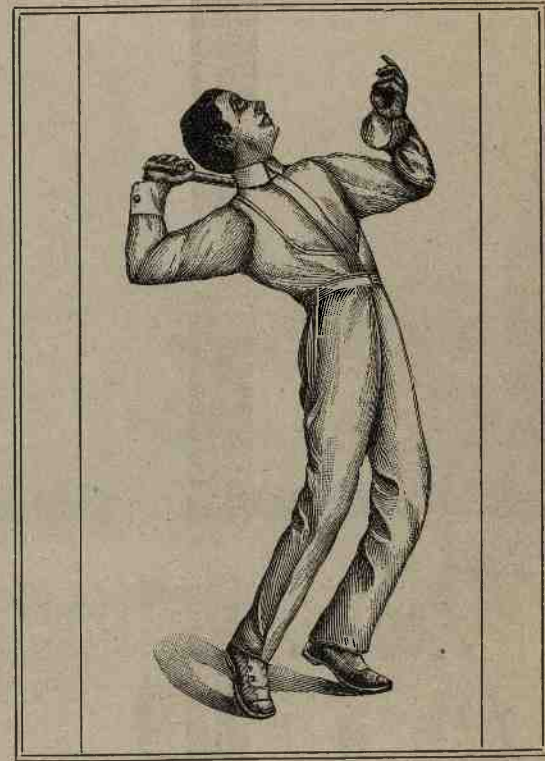
Di questi ed altri giuochi, anticamente italiani, oggi con marca straniera, si potrebbe parlare se lo spazio non fosse tiranno, e provare così che noi italiani abbiamo avuto solo il torto di trascurare per tanti e tanti anni generi di *sports* che per primi avevamo messi alla luce, e rivendicare

cioè un nostro primitivo diritto in fatto di innovazioni sportive.

Ma già abbiamo detto in principio che un altro errore fu pure il nostro di non avere praticato lo sport con quella tenacia, con quella energia, che crearono all'estero in breve dei campioni di fama, mentre noi si restava alla coda con vero disdoro del buon nome italiano.

Fortuna oggi che le cose si sono alquanto mutate.

Abbiamo anche noi la nostra piccola schiera di campioni, quasi in ogni ramo di *sports*, che sanno oggi contrastare degnamente il primato agli atleti all'estero, e le nostre autorità, che prima erano indifferenti per tutto quanto si riferiva ad educazione fisica, oggi (meglio tardi che



mai!) si sono accorte dell'errore e cercano con ogni energia di recuperare il tempo perduto.

Auguriamoci per il buon nome d'Italia e per il bene della gioventù italiana.

Chi in mezzo a tanta indecisione ha però sempre seguito, imperterrita, il suo cammino è una ditta italiana G. Vigo e C. di Torino (via Roma, 31); mentre tutti, o quasi tutti dubitavano dei progressi dello sport in Italia, mentre quasi si temeva che in essa non potessero nascere, o meglio non potessero farsi strada degli atleti di valore, che in Italia lo spirito dei sani giuochi all'aperto restasse sempre cosa morta, che infine la così detta educazione fisica all'aperto, tanto raccomandata dal nostro Ministero dell'Istruzione ma assai poco messa in pratica dai singoli insegnanti, potesse farsi strada, questa Ditta continuava il suo cammino con l'unico intendimento di costruire in Italia o far importare dall'estero tutti quei giuochi che presentassero realmente ottime qualità a profitto della gioventù italiana.

Da dieci anni essa continua questo lavoro con fiducia, non badando a sacrifici; anche quando ben pochi si occupavano di sport, con grande slancio e tenacia ha facilitato in tutti i modi i cultori di educazione fisica e le Società sportive più umili, facendo arrivare giuochi ed abbigliamenti per tutti, ripromettendosi dal tempo, degno frutto alle sue costanti fatiche.

Tale momento è giunto per ricompensare gli sforzi di una Casa oggi la prima in Italia nella confezione od importazione di qualsiasi giuoco sportivo, dagli attrezzi fissi che figurano in palestra a tutti i giuochi mobili che si ammirano sui campi dello sport. Se ne studino pure dei giuochi, portino essi il nome italiano, o d'ogni nazione del mondo; rivolgendosi alla ditta Vigo si troveranno sempre ed a prezzi che nessuna concorrenza potrà mai avvicinare.

L'educazione fisica in Italia ha dunque progredito; ecco perchè noi volemmo oggi indicare ai lettori uno dei maggiormente meritevoli, il signor Vigo, *sportsman* perfetto in tutto il senso più vasto della parola.

Gioco del Calcio

La seconda giornata del Campionato

Mentre nella Sezione orientale abbiamo avuto domenica scorsa due curiosissime sorprese occasionate da due giovani e promettenti squadre, il *Brescia* ed il *Petrarca*, nelle altre due sezioni abbiamo assistito ad una serie di incontri regolari.

L'accanimento della partita fra la *Vigor* di Torino e l'*Alessandria*, le due giovani squadre che si erano contese l'entrata al campionato di prima categoria nel decoro campionato di promozione, ed il risultato pari ottenutosi nella partita stessa, stanno a dimostrare tutta la lotta e tutta l'abilità di due avversari desiderosi di sorpassarsi.

Indubbiamente le due squadre faranno parlare molto di loro nel corso dell'attuale campionato.

La *Doria* non deve ancora aver trovata tutta quell'energia e quella foga combattiva sua propria poiché la partita giocata domenica col *Piemonte* sta a dimostrare da una parte la classe inferiore dei fucosi genovesi e dall'altra la promettente affermazione degli agili piemontini.

Il *Liguria* poi, se ha ottenuto un confortante risultato contro il *Genoa*, può dire grazie al suo portiere, che in una giornata magnifica ha saputo resistere difendendo accanitamente contro il poderoso assalto di avversari troppo superiori.

Il *Torino*, che già onorevolmente si era imposto nei precedenti matches, ha conosciuto una ben dura sconfitta da parte dei *casalesi*, i quali dominando sovente

gli avversari, dimostravano la loro indiscussa superiorità di giuoco.

Il *Novara*, esso pure è stato sconfitto dagli scacchi bianco-neri dell'*Unione*, ma però il risultato numerico dei punti dice poco, poiché se la partita fosse stata scevra di violenza e se alcuni altri fattori non avessero impedito un regolare svolgimento di questo match, ben diversa avrebbe potuto essere la finale di questo incontro.

A suo piacimento l'*Internazionale* dominava la giovane squadra del *Nazionale Lombardia*, infliggendo a questa una dura sconfitta, dovuta ad una troppo palese disparità di forze.

La *Juventus* di Torino stentatamente usciva vittoriosa nell'incontro colla *Juventus Italia*, la quale, difendendosi accanitamente, dimostrava la foga combattiva di una squadra giovane e promettente. Il *Milan*, facilmente riusciva vittorioso contro i neoeletti del *Como* i quali, troppo inferiori, non potevano resistere al cozzo

potente di avversari più forti nella tecnica di giuoco. Come già abbiamo detto, nella Sezione orientale si maturavano le sorprese ed a Padova un pubblico entusiasta salutava la meritata vittoria dei propri concittadini del *Petrarca* sul *Venezia*, il quale ultimo ci è apparso assai indebolito dall'altra stagione. Anche il *Brescia* si è affermato splendidamente contro i *Volontari* vincendo di forza e con uno slancio meraviglioso.



L'arbitro dott. Scamoni, coi capitani del Casale e del Torino rispettivamente Barbesino e Bachmann. (Fot. Rota - Casale).

STORIELLE SPORTIVE!...

L'ultimo Congresso alpinistico ha dato occasione alla *Gazzetta di Torino* di parlare delle nostre Alpi e delle curiosità della loro nomenclatura. Il Brennero, ad esempio, trae il nome dalla tribù dei Breoni o Brenni per arrivare alla quale è sottometterla Druso, genero di Augusto, tracciò la prima strada attraverso l'aspra montagna. Il Gottardo trae il nome da un vescovo di Hildesheim in Germania, morto nel 1038 e canonizzato cento anni dopo, la cui festa si celebrava nel medioevo in Milano; era il protettore dei tribunali. Il nome del Sempione non appare che nel 1235. Il colle era in fama di pericolosissimo a passarsi, ed allora si preferiva il colle di Antrona. Gregorio X vi passò nel 1295. Dapprima fu chiamato però monte Briga dal nome del paese che si trova al sud della salita ovest. Si hanno segnalazioni del Monte Bianco solo verso il 1750. Ed è in uno scritto del XVI secolo che si trovano per la prima volta i nomi della Jungfrau, del Wildhorn, del Dent du Jumeau. Solo nel XVIII secolo gli uomini riescono a scalare qualcuna di queste montagne.

Lo svizzero I. I. Scheuchzer racconta che nel 1707 il suo amico Rodolfo Rescarròl' fece l'ascensione del Piz Beverin (3000 metri), una delle principali punte della via Mala. Solo l'ultima ora di scalata presentò serie difficoltà per il forte vento e la cattiva qualità della roccia. L'alpinista aveva portato con sé un barometro, ma era senza compagni. Seguirono poi gli ardimenti sulle Alpi Svizzere e Savoiarde, verso la fine del XVIII secolo, la conquista della Jungfrau e tutte le altre magnifiche prove d'alpinismo come sport culminate più tardi per l'avv. Piacenza.

Giuseppe Varetto.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA

L. 5 all'anno



A sinistra: Il portiere Gallina I, del Casale F. C. — A destra in alto: La forte squadra del Casale. — In basso: La squadra del Juventus Italia, battuta domenica scorsa dal Juventus di Torino (2-1). (Fot. Rota).

AUTOMOBILISTI! Occorre proviate la grande marca di pneumatici

PROVODNIK (Columb)

la trionfatrice delle principali Corse Internazionali di Resistenza del 1912.

PROVODNIK - Società Anonima Russo Francese (Capitale 55 milioni) - MILANO - Via F. Bellotti, 15. - TORINO - Via Montevecchio, 17.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza, 30 bis-32 - TORINO

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - DUSSELDORF - VOHWINKEL - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere della Reale Casa di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

Premiato con Medaglia d'Oro

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

VERA

LA BICICLETTA

popolare di prezzo.

VERA

superiore di pregio.

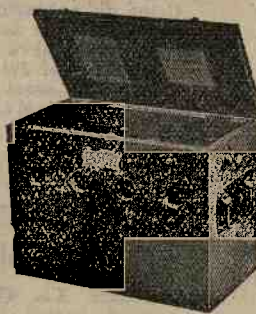
Officine ATALA Milano - Riparto Gamboloita, 62.

VERA

Pneus DUNLOP.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



Società Anonima

Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Opuscoli, Istruzioni e listini in sei lingue.

G. VIGO & CIA

Via Roma, 31 - TORINO - Entrata Via Cavour

Unica casa specialista per articoli ed abbigliamento sportivi. Premiata all'Esposizione Internazionale di Torino 1911. Grande Premio. Diploma d'Onore. Medaglia speciale del Ministero d'Agr. Ind. e Comm.

GINNASTICA - ATLETICA
GIUOCHI SPORTIVI E DA SALA

Merce di prima qualità

Novità Manubrii graduabili



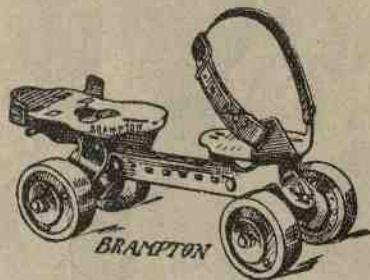
"ROBUR,"
a molla.

Tascabili L. 10 al palo

a 7 molle " 12 "

a 11 " " 13,50 "

Abbigliamenti completi
per turisti e ciclisti.



MAGLIE - CALZE
BERRETTI-SPORT

Accessori per Automobile

Prezzi miti.

Catalogo gratis.



SCAT

Società Ceirano Automobili Torino

15=20 HP = 25=35 HP

L'unica marca Italiana le cui vetture siano dotate di avviamento automatico e di proprie ruote smontabili acciaio brevettate.

Leggere - Silenziose - Robustissime

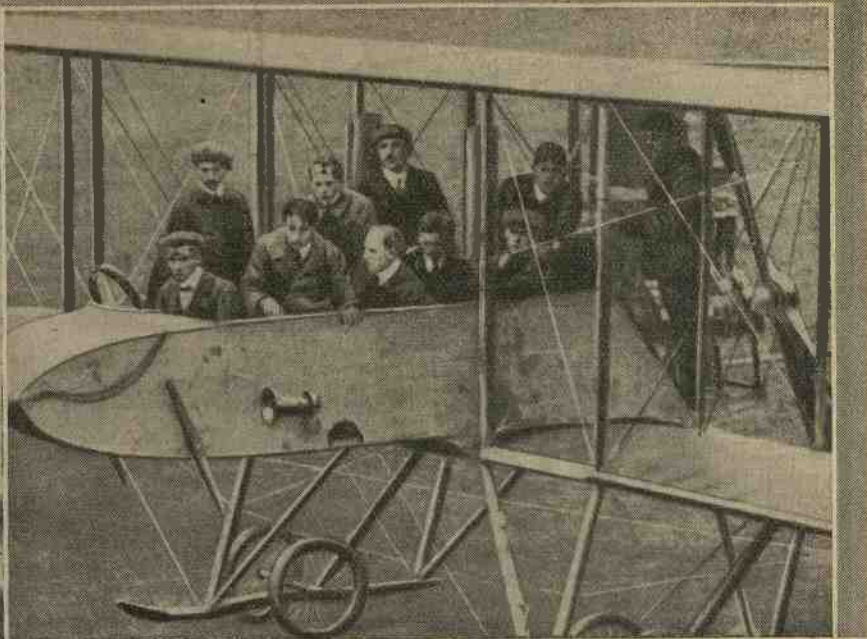
Premiate col Grand Prix all'Esposizione di Torino. — Vincitrici della Targa Florio nel 1911 e nel 1912.

Tutte le Vetture sono munite di Gomme "CONTINENTAL."

In TORINO:

OFFICINE: Via Madama Cristina, 66. - Telaf. 24-53.

Reparto vendita e Carrozzeria: Corso Massimo d'Azeglio, 68.



L'aviatore Sablating, con a bordo due passeggeri, si è elevato all'altezza di 2000 metri a Johannistal.

Grahame Witp che giorni sono si è elevato al disopra di Hendon con 10 passeggeri a bordo del suo apparecchio.

Canossa.... e il Risorgimento

I lettori di questa Rivista non avranno certo dimenticato quanto io scrissi qualche mese addietro a proposito di certi articoli turistici del brillante redattore-capo del *Comodia*, G. de Pawlowski. In essi lo scrittore, il di cui buon umore è inesauribile e sommamente comunicativo, ci narrava tutti gli incidenti comici avvenutigli in Italia mentre la percorreva, anzi, la correva... in automobile, e ce ne contava di quelli che abbiamo forse letto o pensato l'altra volta, e che stan bene in tutte le occasioni, come certe salse piccanti, quando si tratta di far fare del buon sangue per sé e per gli altri.

Io gli diedi addosso un po' troppo. Le esagerazioni, anche quando hanno la *boutade* finale che tradisce lo scopo di far ridere e null'altro, non mi piacciono se toccano un po' troppo da vicino la mia terra. Ormai se ne comincia ad essere un po' stufo di tutte le guide inglesi, tedesche ed americane che ci dipingono come ai tempi che furono o che forse non sono mai stati, ed è ora di farsi coscienza e dire al mondo che l'Italia del brigante Ninc-Nanco e compagnia, dei maccheroni con le mani, dell'insalata con lo sbruffo è tramontata, e da un pezzo, e che se qualcuno si ostenta a volerla vedere in qualche paese che per incuria amministrativa non ha saputo seguire il progresso, tutto ciò rappresenta o gelosia o invidia o mala fede o getto spirito di concorrenza, oppure tutte le cose unite assieme.

Ed il Pawlowski, che quantunque sia un amabilissimo russo, diventato francese, ha capito il latino, e, messe in un sacco tutte le lamentele sulle nostre strade barricate da carri, sulle nostre città conquistate da sfaticati, sui nostri costumi ancora medioevali, si è messo in cammino per Canossa... scrivendo un articolo intitolato *Il Risorgimento* (v. *Auto* del 10 settembre), nel quale con quel brio che lo distingue si è rimangiato la miglior parte delle brillanti ma ingiuste argomentazioni a noi sfavorevoli, aggiungendone molte altre che ci devono far inorgoglire.

Vale la pena, è anzi mio dovere di colleganza, di riportarne dei brani, ed i lettori ne saranno grati, più che a me, al Pawlowski che questa volta si è messo sul cammino della verità.

Leggetelo: « In un articolo apparso qui nel mese scorso io cercavo di dimostrare quale idea fantastica si abbia

in Francia del movimento futurista italiano. Ci si immagina volentieri che ciò sia niente altro che un cumulo di divertenti esagerazioni di poeta, che il futurismo sia prossimo parente del cubismo, che si tratti insomma di sforzi fatti da italiani moderni amanti di novità, una protesta di scolari contro l'autorità dei classici. Per poco che si viaggi in Italia si può constatare che i futuristi sono, è vero, degli scolari, ma che si sono formati

alla scuola formidabile della nuova Italia: che le loro apparenti esagerazioni, le loro minacce di abbattere, distruggere, bruciare musei e monumenti antichi non sono che il timido riassunto letterario del movimento considerevole della *Ressurrezione* che oggi appassiona l'Italia ufficiale ».

E con un simile proemio, col quale l'articolista ci vuol far comprendere come la nuova Italia debba la sua grandezza al futurismo (? e chi ne sapeva nulla?), si va innanzi e troviamo che egli ha percorso 4000 chilometri di strade italiane e ne è rimasto *enchanté!* « Io non so — esclama — in quale meravigliosa cassaforte attinge il governo italiano per prodigare tanti problemi di politica finanziaria che non mi riguarda. Io voglio solo sforzarmi a dichiarare, perchè anche in Francia mi sentano, che la maggior parte delle strade è stata ricostruita, tutte le città sventrate, ripulite, trasformate. Non parlo della strada che da Pisa va a Genova, nè dei dintorni di Roma. Queste sono strade polverose che il gran traffico rovinerà sempre, ma a parte queste eccezioni, tutte le grandi strade italiane sono state affidate senza dubbio a *Casse costruttrici di bigliardi* che ne hanno fatto delle vere e magnifiche piste, come lo erano una volta le nostre strade della Eura. In certi punti il tracciato è completamente nuovo e la larghezza raddoppiata. E vi trovate innumerevoli lavori artistici, discese rettifiche, viadotti, parapetti di pietra, e ciò non solo nelle strade più frequentate, ma anche per quelle minori degli Abruzzi o dell'Appennino, messe fuori dalla grande circolazione internazionale, e che vengono rifatte per il solo piacere di tutto riorganizzare.

« E quali macchine potenti per comprimere le pietre. La via Emilia è un amore. E' una trasformazione completa che prima sorprende e poi inquieta quando si ritorna in Francia e si trova appena appena qualche campionario di strade buone... »

« Pochi anni fa la Francia aveva le più belle strade del mondo, l'Italia le... al contrario. In questi pochi anni la situazione è del tutto mutata! ».

E giù lodi, lodi e lodi... non arbitrali!

Decisamente il collega francese ha avuto più di un buon quarto d'ora di franchezza e di buon umore verso questa povera terra che egli aveva così maltrattata, e noi dobbiamo essergliene tanto grati.

Dia pure tutto il merito ai futuristi, che poveretti c'entrano come tanti cavoli (parlando col debito rispetto) a merenda, noi accettiamo le sue odierne



Sablating si è successivamente innalzato a m. 208' con 4 passeggeri ed a m. 1000 con 5.

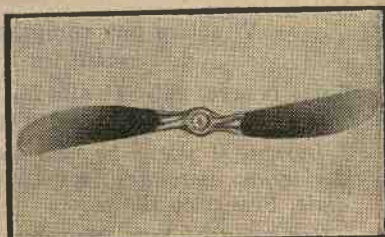
MOTORI "GNOME" - ELICHE "INTEGRALI"

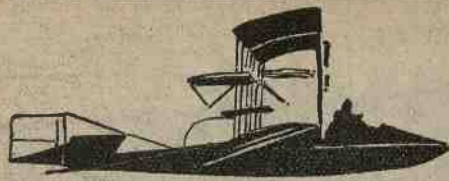
ACCESSORI per AVIAZIONE

TORINO
Via Sacchi, 26 bis

Telefono 18-18.
Telegrafo: Tecnical.

Ing. G. A. MAFFEI & C.



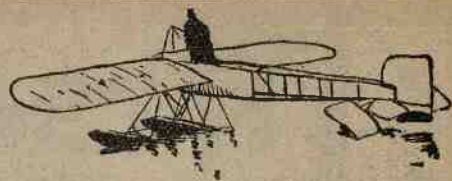


In veste elegante, illustrato con 50 figure, è uscito:

Gli Idro-aeroplani

Cosa è un idro-aeroplano - Poche parole di storia - Apparecchi fluviali, costieri, marini, anfibi - Parti costitutive - I galleggianti; costruzione; tipi: Fabre, catamaran, scafi, scuola italiana - Cosa bisogna conoscere del motore - I comandi di manovra - Come s'impara a volare - Descrizione, misure, illustrazioni degli aeroplani: Ago,

Albatros, Alk, Astra, Aviatik, Avro, Beckmann, Bedelia, Besson, Breguet, Borel, Burgess, Calderara, Caudron, Coffyn, Condé, Curtiss, D'Artois, Deperdussin, Donnet-Leveque, Dufaux, Fabre, Farman, Ginocchio, Gnoszpelius, Goedecker, Guidoni, Hubner, Nieuport, Paulhan, Paulat, Rep, Roe, Sanchez-Beza, Savary, Stanley-Adams, Train, Voisin, Wright, e viene spedito franco di posta inviando cartolina-vaglia da L. 3 all'autore Ing. ALFREDO DAINOTTI - Pavia.



GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per CARROZZERIE - AUTOMOBILI AVIAZIONE

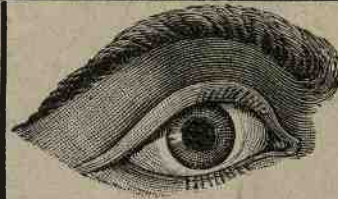
A. G. ROSSI & C.

TOBINO Fornitori R. Governo **MILANO**

38, Corso Vinsaglio - Telef. 11-57.

Via Vittoria, 40 - Telef. 25-150.

Edizione Grande Catalogo contro invio di L. 0,60.



NON PIÙ MIOPI-PRESBITI E VISTE DEBOLI

OIDEU

Unico e solo prodotto del Mondo, che leva la stanchezza degli occhi, evita il bisogno di portare gli occhiali. Dà una invidiabile vista anche a chi fosse settuagenario. **Un libro gratis a tutti.**
V. LAGALA, Vico Secondo San Giacomo, n. 1. - Napoli. - Telefono 18-84.

LA CANDELA SALON DI PARIGI - Sala E - STAND N. 5

Vittorie riportate dalla Candela



POGNON

Corsa in Salita PARMA-POGGIO DI BERCETO: 2 Prime AQUILA ITALIANA. - 1ª ITALA. - 1ª ALFA.

Corsa in Salita di GAILLON: 2 Prime AQUILA ITALIANA.

BOUGIE POGNON LIMITED - LONDRA S. W.

Deposito: **SECONDO PRATI** - Via Carlo Alberto, 32 - Milano.

MEDAGLIE-DISTINTIVI

per Società

L. Chr. LAUER, G. m. b. H.

Stabilimento coniazione Monete

Fornitore della Casa Reale del Granducato di Sassonia.

NORIMBERGA, A. N. Kleinweidenmühle, 12.

Succursale BERLINO, A. N. Ritterstrasse, 46.

Rappresentante: Sig. Gioachino Brachetto - GENOVA - Vico S. Marcellino, 10

in galvano coniato,
plastica in fine
esecuzione di vero e
falso smalto, artisti-
camente combinati.



Fondata nel 1790.

DEPOSITO FORNITURE
per

AVIAZIONE

Strumenti speciali: Barografi, Tachimetri, Bussolo, Inclinometri, Dinamometri, Porta Carta, ecc. ecc.

Ditta G. BORTOLOTTI & C. - Corso Oporto, 53 - Torino.

IDROAEROPLANI

Motoscafi - Yackts - Glisseurs

Hangars galleggianti.

Pegli - **GIAN CARLO BRUZZONE.**

Ciclisti evitate la Defaillance!

LE MIGLIORI VITTORIE

conseguite dai Campioni: Borgarello, Bordin, Bosco, Cervi, Garda, Ghironi, Garavaglia, Micheletto, Petiva, Robotti, Tibiletti, Santhia, ecc., furono ottenute col

Berretto Insolare REGGE

Cercasi Rappresentanti in tutta Italia.

Inviando alla Premiata Cappelleria REGGE PIETRO, Via Monginevro, 40 - Torino, la vostra misura di testa, con vaglia di L. 2, riceverete franco un

Berretto Insolare REGGE.



Fabbrica di Radiatori per Automobili

TORINO - Via Moncalieri, 12 - **TORINO**

TUBETTI PER RIPARAZIONI

TUBETTI PER RIPARAZIONI

Fabbrica di Radiatori

(Brevetti proprii)

COFANI, GREMBIALI,

SERBATOI,

ECC.

RIPARAZIONI

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo o marca.



Sferisterio Spagnuolo GIUOCO DELLA PELOTA

TORINO - Via Madama Cristina, 73 - **TORINO**

Elegante ritrovo sportivo completamente rimesso a nuovo.

Vi agisce una compagnia di giocatori
scelti fra i migliori campioni mondiali.

Tutte le sere, dalle 21 alle 24, interessantissime partite.

Funziona il Totalizzatore (puntuata di L. 2 sul 1° o 2° vincitore).

Durante il giorno la pista è a disposizione dei Sigg. Dilettanti che desiderano esercitarsi, sotto la Direzione del celebre campione mondiale, Francisco Illana.

Linee Tranviarie: Porta Palazzo-Barr. Nizza, Cavalcavia, Ponte Isabella-Barr. Milano.

Motori RENAULT

AVIAZIONE - INDUSTRIA - AGRICOLTURA

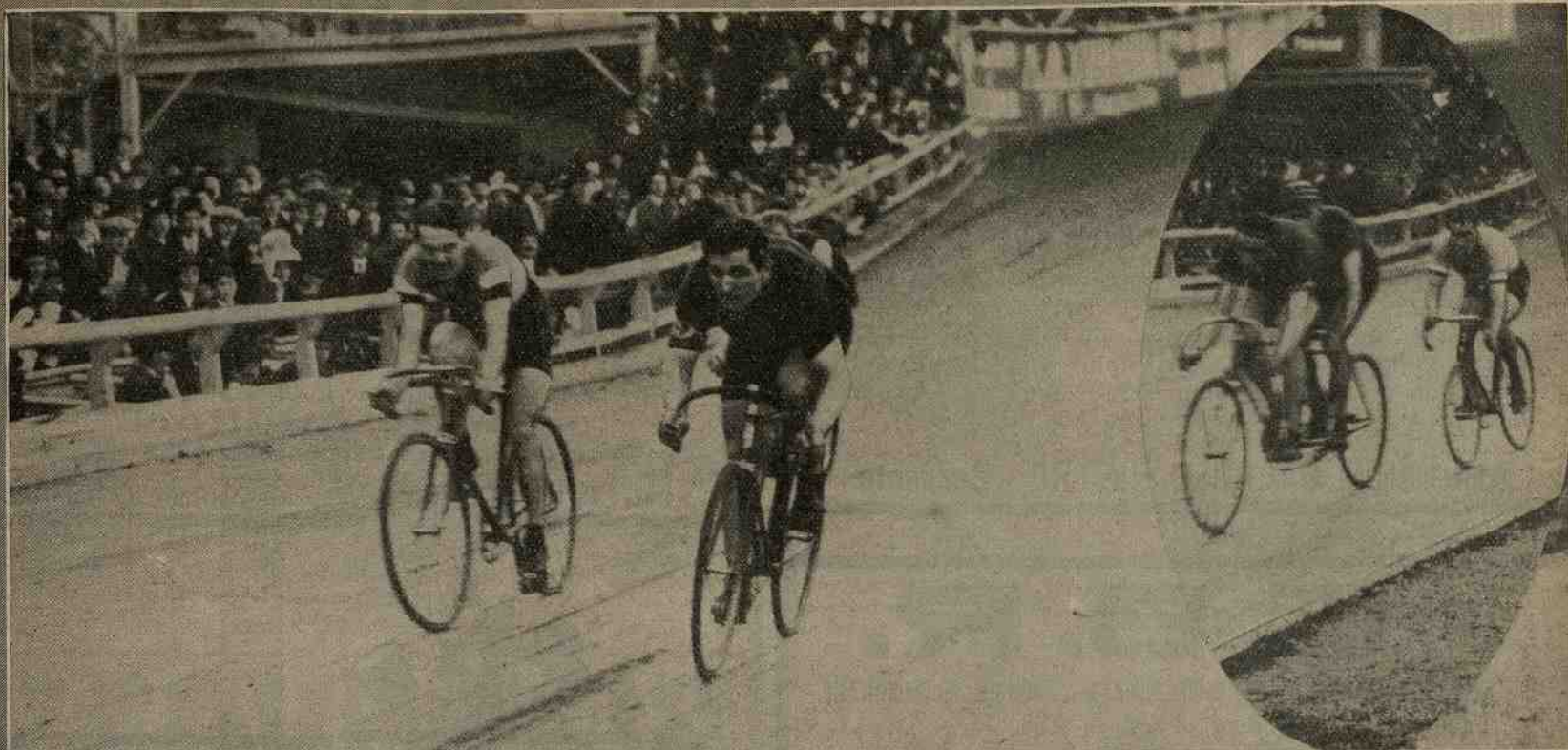
AUTOMOBILI - CAMIONS - MARINA

Rappr.: **Cap. MARTINOLO Giuseppe**

TORINO - Via Carena, 24.

GENOVA - Salita S. Caterina 6, interno 3.

Fornitore del **Battaglione Aviatori.**



Moretti vince il Grand Prix dell'U. V. F. — L'italiano Moretti ha vinto ultimamente al Velodromo Buffalo il 20° Grand Prix dell'U. V. F. battendo Friol ed Ellegaard. Nel medaglione: L'arrivo di Lapize che batteva l'indipendente Frank Henry.



Grignani con macchina Fongri, vincitore della prova motociclistica (km. 25) allo Stadium di Torino. (Fot. Pavia-Nay - Torino).

una vittoria: Tripoli. Questo paese ignora tutto ciò che è antichità e Rinascenza. Almeno vuole tutto ignorare sistematicamente. I ricordi antichi sono ingombranti, *genants*, umilianti per l'Italia moderna. Questi ricordi sono internazionali ed appartengono a tutte le vecchie nazioni europee. L'Italia ufficiale non si sentirà a casa propria se non quando il ricordo degli antichi abitatori sarà cancellato. Bisogna confessare che l'impresa è alquanto complessa... ».

E per quel che può riguardare il turista che altra volta era pregato di fare attenzione ai ladri, agli accattoni, ai carrettieri... ed agli insetti, ecco come termina il Pawlowski:

« L'Italia può far felice il turista che ormai troverà in Italia le più belle strade del mondo, gli alberghi meglio arredati, e non mancherà di far fremere gli artisti i quali amavano di vedere in Italia il più meraviglioso museo vivente del mondo intero ».

E come nell'altro nostro articolo chiudevamo non in santa pace verso l'arguto scrittore francese, questa volta gli stendiamo la mano e gli diciamo: grazie! così si parla tra amici... e di amici.

Il turista italiano.

La domenica del ciclismo su strada

Sembrava che con la disputa dei massimi campionati nazionali fosse pressoché chiusa la stagione ciclistica dell'annata, ma come si vede non è così. Piace soprattutto il risveglio dei nostri bravi dilettanti, per alcuni dei quali si appressa il momento, poco desiderato in verità, di lasciare la maglia bianca dei... puri per indossare la maglia certo più faticosa del professionista.

Forse lo stesso Giro di Lombardia che si disputerà il 2 novembre, vedrà allineato qualcuno di questi puri nel primo cimento coi colleghi professionisti.

In Liguria, l'Unione Sportiva di Pontedecimo ha effettuato la propria Coppa Borzino, una bella gara per professionisti che ha radunati allo starter solo 10 concorrenti.

Anche questa volta Girardengo ha vinto in volata lasciando alle sue ruote l'ottimo Torricelli. Ai posti d'onore Garavaglia e Lucotti.

A Brescia la V Coppa ^{**}Zanardelli ha avuto esito assai più lusinghiero della prima: 36 concorrenti. Fra questi, alcuni pedali veramente eccezionali, quali il Sussio, Verde, Ottonello, Prada, Piacco, Cerri, Quaglia ed altri dei migliori.

La salita delle Barghe ha delineato nettamente la prima fase della corsa, e prima della cima della forte asperità, ben cinque corridori si sono contesi palmo a palmo il terreno: Bianchi, Verde, Piacco, Ottonello e Ruggeri.

Poco più avanti Bianchi scatta e pianta in asso i suoi avversari giungendo in cima al colle con oltre 200 metri di vantaggio.



G. Galli (Gaia), vincitore della corsa traguardi (km. 25) allo Stadium di Torino. (Fot. Pavia-Nay - Torino).

Bianchi giunge difatti a Brescia con oltre due minuti di anticipo sul gruppo inseguitore: 2° è Ruggeri di Torino, 3° Ottonello.

E finalmente veniamo alla Coppa Monza organizzata dal Veloce Club Monzese per il quarto anno.

La corsa si è svolta regolarmente e si può dire decimata sin dal principio sulla lunga salita della Cappelletta di Como, in cima alla quale giungono per primi Nava, Friserio, Belloni e Nazari.

Data la presenza di Nazari nel gruppo sembrava certa la vittoria di quest'ultimo, ma il vincitore del Giro di Lombardia (dilettanti), si è indugiato evidentemente nell'attaccare la volata e si è lasciato sorprendere — è la parola — dal giovanissimo Nava che con uno strappo prodigioso ha saputo rimontarlo sugli ultimissimi metri.

reporter.

dichiarazioni se non come un piccolo confiteor, almeno come una sana resipiscenza.

Egli ha avuto nell'ultimo suo articolo che ci riguarda, e dal quale ho tradotto i precedenti brani, dei momenti di vero e schietto entusiasmo, ed ha fin voluto generosamente esagerare quando nella chiusa ha esclamato:

« Ciò che non si comprende abbastanza nel nostro paese si è che l'Italia attuale è il più giovane tra i paesi d'Europa, che essa è una nazione che data da 50 anni appena, e che non ha nella sua storia che un gran re, Vittorio Emanuele; un gran ministro, Cavour, un gran condottiero, Garibaldi; e che infine infine, da un anno, ha



REJNA ZANARDINI - MILANO - Via Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili

CATALOGO A RICHIESTA



Collettore aperto.

Collettore chiuso.

Fabbrica " LA ANTIPNEUMATICA "

Proprietari, Automobilisti, Ciclisti!!! Volete il massimo Comfort? Volete viaggiare sicuri con un risparmio in denaro del 90%?

Emancipatevi dai Pneumatici, e non esitate a sostituirli nei vostri veicoli con le Ruote Elastiche Antipannes GALASSO, che posseggono elasticità angolare libera, da 1 cent. ad 8, autoequilibrano il telaio della vettura, indipendizzandolo dalle ruote.

A qualunque velocità sfiderete i più accidentati terreni senza temere insidie di sorta.

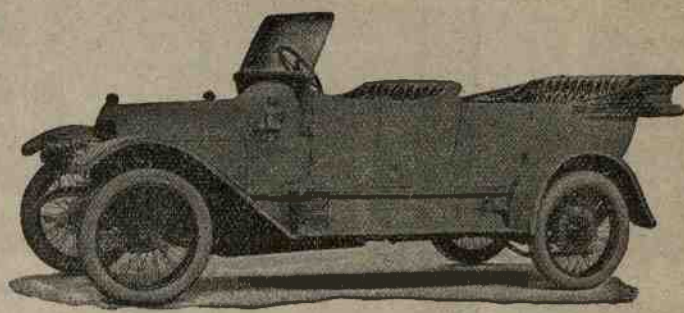
Le R. E. A. G. affronteranno ogni tentativo di maldicenza e saranno vendute con le più ampie garanzie.

Vendita per l'Italia, dal mese di Marzo 1913, per le biciclette e per automobili, ecc. a Giugno.

Schiarimenti a GALASSO PIETRO - Sorrento.

LE " STOEWER "

AUTOMOBILI (Stettino) GERMANIA



Châssis 12|18 - 18|22 - 22|26 - 30|45

sono le migliori.

Camions industriali con motore di costruzione speciale da 2, 3, 5 Tonnellate. Preventivi di impianti a richiesta.

FERRARIS ALBERTO - Piazza S. Martino, 5 - Torino.

La C. B. R.

Motocicletta con motore brevettato a due tempi, senza valvole, autolubrificante.

Il risultato ha superato l'aspettativa.

Categoria 250 cm³ di Cilindrata:

Corsa in velocità a Vercelli Km. 77,250 all'ora.

1^a giunta nelle Corse in salita Pinerolo-S. Maurizio e Biella-Oropa.

Compiuto il percorso in salita Susa-Moncenisio in 32 minuti con velocità di Km. 42 all'ora.

Compiuto ottimamente percorsi lunghissimi ed accidentati.

Le macchine che hanno corso sono uguali a quelle che si danno ai clienti.

Tutte le prove hanno dimostrato che la C. B. R. è la migliore per Turismo pur costando relativamente poco.

Ingg. CIGALA, BARBERIS e RUVA - Via Bellini, 3 - Torino - Telef. 30-04



La conclusione di ogni teoria in materia di carburazione, è necessariamente la seguente:

Il miglior **Carburatore** è lo **ZÉNITH** il quale realizza in modo perfetto l'alimentazione razionale ed economica dei motori.

Agenzia Italiana Carburatore ZÉNITH

G. CORBETTA - 24, Via Durini - **Milano.**

Sede Sociale: 51, Chemin Feuillat - Lyon.

Fabbriche a Lyon, Londra, Berlino, Detroit (Mich).



La Novità del 1913 è la Vettura

F. I. A. T.

Modello " ZERO "

Con motore 4 cilindri - 10-15 HP - 4 Velocità - 2 Freni

con Carrozzeria

TORPEDO

a 4 posti - Capote - Pare-Brise - Fanali - Tromba - Porta Gomme - Cassetta meccanico.

L. 8000

Per informazioni e Cataloghi rivolgersi ai **Garages Riuniti F. I. A. T.**

Direzione Generale **TORINO**, Corso Dante, 30 - Telefono 45-00 - 45-01 - 45-02 - 45-03.

ROMA
Via Calabria, 46 - Telef. 36-86

TORINO
Corso M. d'Az., 16 - Tel. 27-19, 13-85

MILANO
Foro Bonaparte, 35-A - Telef. 94-45

FIRENZE
Via L. Alamanni, 7 - Telef. 9-16

NAPOLI
Via Viterba, 46-VI - Telef. 17-85

GENOVA
Corso Buenos Aires - Telef. 13-88

BOLOGNA
Parte S. Felice - Telef. 13-77

PADOVA
Piazza Cavour, 9 - Telef. 2-88

SANREMO
P. della Stazione - Telef. 2-71

SIENA
Via Cavour, 27 - Telef. 2-92

PISA
Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86

LIVORNO
Piazza Orlando - Telef. 41-6

**B
M
C
U
F
O
O**



**B
M
C
U
F
O
O**

PROVODNIK

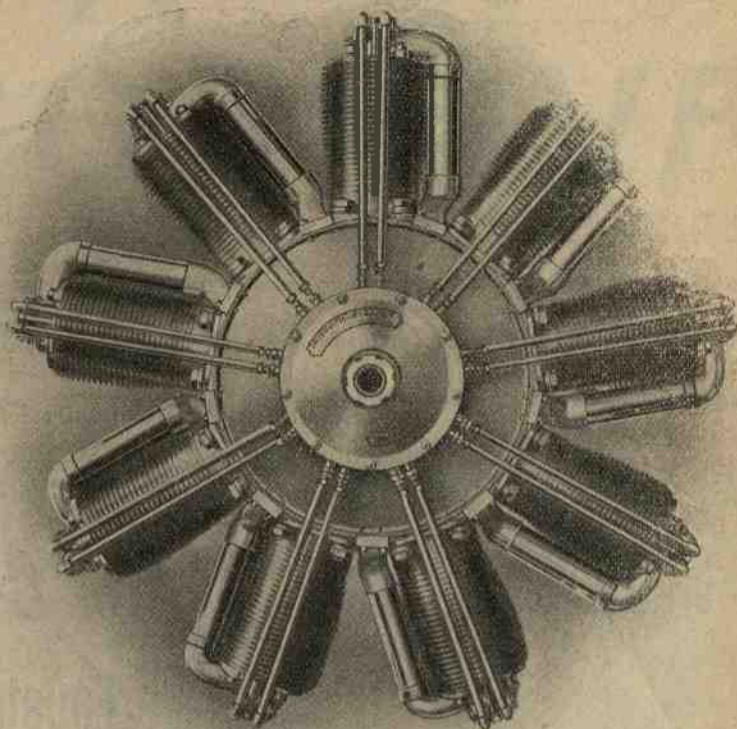
**Il più sicuro.
Il più durevole.
Il più economico.**

Chiedeteli presso i migliori Garages.

MILANO
Via Felice Bellotti, 15
Telefono 20-063.

TORINO
Via Mazzini, num. 52
Telefono 29-96.

MOTORI PER AVIAZIONE



L. U. C. T. 50 - 80 - 100 HP

Massima garanzia di perfetto funzionamento
confermata da prove ufficiali dell'**A. G. F.** di Parigi.

Fornitori del **BATTAGLIONE AVIATORI**

TORINO - Via Cavalli, 40 - Telefono 39-04.

LANCIA

AUTOMOBILI

LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

Telef.: 27-75 - Telegr.: LANCIAUTO

Agenti esclusivi per Piemonte:

BECHIS & BEBTOLINO

TORINO - Via S. Quintino, 28 - TORINO

MOTO

B. S. A.

Serie per Velocipedi

B. S. A.

Automobili

ITALIA

LE MIGLIORI

Esclusiva di vendita:

Soe. An. FABBRE e GAGLIARDI - Milano

(Capitale L. 2.500.000)

TORINO - ALESSANDRIA - GENOVA - VERONA - PADOVA - PARMA - BRESCIA - BOLOGNA - FIRENZE - ROMA - NAPOLI



DIFFIDA

Le imitazioni dei nostri FARI e FANALI vanno moltiplicandosi su vasta scala, non solo per parte di Ditte italiane, ma anche di Case estere.

Ricordiamo che per l'autenticità del nostro prodotto, l'acquirente deve sempre esigere la nostra Marca di Fabbrica regolarmente depositata, applicata sopra ogni nostro Faro e Fanale.

Fabbrica Fari e Fanali
per Automobili **Fausto e Pietro CARELLO** Fratelli

Filiale di Milano
Viale Gian Galeazzo, 11.

TORINO - Via Petrarca, 30.
Telefono 27-53.

Parigi - SALON 1913

Apertura 17 Ottobre

Su 3104 pneumatici montati sulle vetture esposte
ben **2044** sono

Michelin

Il **66** % a MICHELIN
il resto diviso fra tutte le altre marche.