

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazie
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 | Arretrato Cent. 15
 } Estero .. 15 |

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

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale



IL CIRCUITO MOTOCICLISTICO D'ITALIA ED IL GIRO CICLISTICO DEL PIEMONTE

In alto: L'arrivo del vincitore dei Giro del Piemonte allo "Stadium", di Torino. — In basso a sinistra: Santhià (ciclo "Ganna") vincitore del 5° Giro del Piemonte. — A destra: Malvisi Oreste (moto "Ariel") primo classificato nel Circuito Motociclistico d'Italia. (Fot. Pavia-May - Torino a Strazza - Milano)

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.

La Premiata Casa di Argenterie

Gaetano Boggiali

MILANO - Via S. Maurilio, 17^a - MILANO



che ottenne testè una nuova Premiazione all'Esposizione Internazionale dello Sport, Vercelli 1913, informa la sua Spettabile clientela di aver pubblicato un nuovo e genialissimo

Album di Coppe e Premi per Sport

(In Argento ed in Kaisermetall argentato)

il quale verrà spedito gratis a richiesta con cartolina doppia.

Candele "SPHINX", 30 Modelli.

Le più diffuse per Motocicli in Inghilterra.

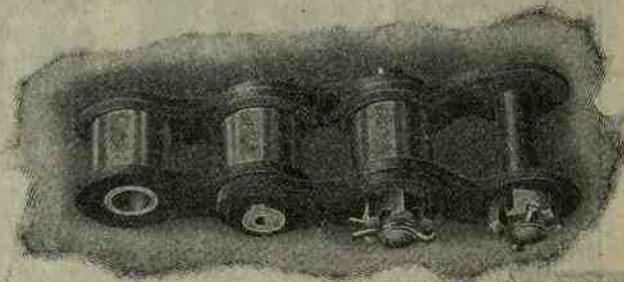
Molle "H. TERRY & Sons", - Redditch.

Polveri "KASENIT", e Forni per tempere.

Catene "THE COVENTRY", a rulli e silenziose. Altri numerosi articoli per Automotocicli.

Deposito presso **C. PROTTO e C.**

Piazza S. Martino, 7 - TORINO



AUTOMOBILI



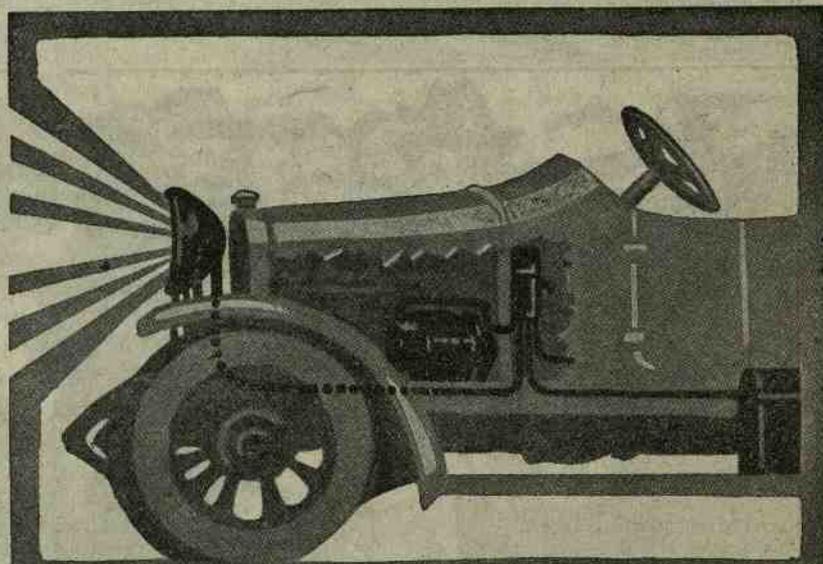
La marca degli intenditori.

C. SCACCHI & C.

CHIVASSO (Torino).

Rappresentante esclusivo per Piemonte:

L. JACQUIER - Torino - Via S. Quintino, 25.

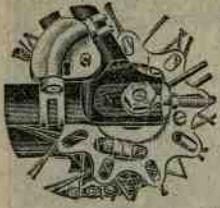


Luce Bosch

BERN
HARD

ROBERTO BOSCH - Milano - Via Guido d'Arezzo, 7.

Brevetto N. 21-416



“ SHERLOK ”

Il più fedele
e sicuro custode
della vostra bicicletta

“ SHERLOK ”

Contro il furto della Bicicletta

**Pratico - Leggero - Rapido
Sicuro - Elegante - Solido**

È L'AMICO DEL CICLISTA

L. **7.50** con istruzione.

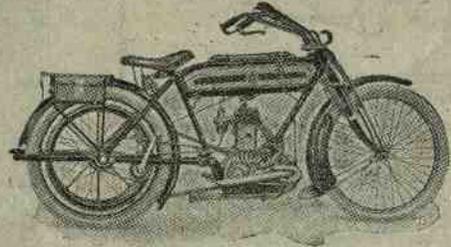
Da tutti i buoni Negozianti del genere o dalla
SHERLOK COMPANY - Via Curtatone, 7 - MILANO
Cercansi depositari solvibili in ogni Provincia.

Motociclette SAROLEA

Pneumatici PIRELLI

2 1/2 - 3 1/2 HP. un cilindro } a débrayage
6 HP due cilindri } e cambio di velocità.

CATALOGO GRATIS



Agente Generale per l'Italia: **SECONDO PRATI - Milano.**
In **TORINO** presso: **MONTECUCCO e FIORITO, Via Nizza, 31.**



Società Anonima Costruzioni Aeronautiche

“ SAVOIA ”

Fornitori del R. Governo

Fabbrica Italiana di Aeroplani ed Idrovolanti

Concessionari Esclusivi per l'Italia e Colonie

DEGLI APPARECCHI

HENRI & MAURICE FARMAN

Prossima apertura della

SCUOLA DI PILOTAGGIO

Per informazioni rivolgersi alla Sede:

Telegrammi:
SACAS - Milano.

12, Via Silvio Pellico - MILANO
Officina: **TURRO MILANESE.**



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. GORBETTA - 24, Via Durini - Milano.

Sede Sociale: 51, Chemin Feuillat - Lyon.

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



Società Ceirano Automobili Torino

12-18 HP - 15-20 HP - 25-35 HP

*Ruote acciaio smontabili
ed avviamento automatico brevettato
a richiesta.*

Costruzione moderna
materiale di primo ordine.

**Prima di fare acquisti
visitate i nuovi tipi.**

OFFICINE: - Corso Francia, 142 - Telefono 18-74.
Reparto vendita: Via Madama Cristina, 66 - Telef. 24-53.

TORINO



COLUMB

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.

ROMA
Via Due Macelli, 144
Telefono 79-34.

CACAO TALMONE

Il re dei Cioccolati

Il re dei Cioccolati



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

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 Orefici, 26 - **Genova.**
Telefono 97-35



REPETTATI ALFREDO
TARGHE - MEDAGLIE - DIPLOMI
NUOVI MODELLI
FOOT-BALL - GINN. - PODIS. - GIGL. - BALLO, ecc.
Mandare Limite e Catalogo con cartolina doppia
TOBINO - Via della Rocca, 45 - **TOBINO**

Adoperate il tacco =
Standard
= il migliore



MITA GIULIO HIRSCH VIA CARDUCCI 17 MILANO

MEDAGLIE - DISTINTIVI
Targhe, Coppe, Diplomi
PIETRO LANDI - MILANO
VIA BERGAMO, 44 - Telefono 11-705
Catalogo Gratis a richiesta

“GIOCONDA”
Acqua minerale purgativa ITALIANA
libera il corpo
allieta lo spirito
tuto, cito, jucande.....
FELICE BISLERI & C. - Milano.



La prima Esposizione di Motociclismo a Milano. — Il ricevimento delle Autorità. (Fot. Strazza - Milano).

LA 1ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MOTOCICLISMO A MILANO

Entrando nell'ampio salone che ospita le rappresentanze di quanto di meglio si produce, in fatto di motociclismo, in Europa ed oltre oceano, avevo la persuasione di trovare assieme alla solitaria *motocicletta*, assieme agli ibridi connubi dei *motocicli con carrozino laterale*, anche un buon numero di *cycle-cars*, i modernissimi veicoli che costituiscono l'anello di congiunzione fra l'automobile e la motocicletta. Invece, amara delusione, nessun *cycle-car* che possa veramente chiamarsi tale, anche se presentato con tale nome: non parliamo dello *chassis F. N.* e della torpedo *Adler*, che sono delle vere vetture leggere. Anche gli altri tre tipi di veicoli a quattro ruote presentati al salone, cioè la *Bebe-Peugeot*, la *Swift* e la *Perry*, sono delle vere vetturotte, riduzione della grossa vettura, con la loro brava trasmissione a cardano, e non potranno mai fare la concorrenza alla motocicletta non foss'altro per il costo.

Deplorando dunque che in un'esposizione che dovrebbe dire l'ultima parola della costruzione motociclistica non figurino i moderni veicoli a motore, che tanto favore già da alcuni anni a questa parte incontrano all'estero per la loro praticità ed il loro poco costo, che fanno di essi il vero automobile popolare, esaminiamo in rapida rassegna le migliori che si sono venute generalizzando tanto da imporsi alla maggioranza dei costruttori e le pecche dalle quali non sono ancora monde le moderne motociclette.

Su tutte o quasi le macchine esposte figurano l'innesto ed il cambio di velocità, organi ritenuti, fino a poco tempo fa, tutt'altro che necessari alla motocicletta, e che ora si sono assolutamente imposti dopo i brillanti risultati pratici forniti dalla scuola inglese, cosicché nessun costruttore serio metterebbe sul mercato un tipo di motocicletta anche solo di media potenza senza tali organi, e la messa in marcia. L'innesto è per la grande maggioranza del tipo a dischi, che è anche universalmente adottato nella costruzione dell'automobile, al quale è stato carpito già messo a punto e quindi di sicuro funzionamento.

Dei cambi di velocità si contendono il favore i tipi a *pulegge estensibili* (Rudge, Borgo), i tipi a *train balladeur* (F. N., Stucchi, Sun-Villiers, Lea-Francis), alcuni racchiusi nel mozzo posteriore (Sturney e Archer, Armstrong).

La mia preferenza personale va alla prima categoria per la loro grande semplicità e praticità, se non per il rendimento meccanico, poichè i cambi ad ingranaggi debbono essere per necessità di cose di troppo piccole dimensioni, su una motocicletta, e quindi delicati ed esili, ed « il turista, per viaggiare tranquillo (sono queste parole di un competente pratico), non deve pensare per un istante alle dozzine di piccoli ingranaggi e di piccoli pezzi, alle centinaia di palline che turbinano in una ridda fantastica dentro la piccola scatola che li racchiude; non deve credere all'eventualità (mormorata dai maligni e ahimè anche dai pratici, per esperienza fatta) che un piccolo dente d'un esile ingranaggio, rompendosi improvvisamente sotto lo sforzo, o perchè l'apparecchio non fu registrato con quella cura meticolosa e quella frequenza che la sua delicatezza e complicazione richiede, provochi, turbinando macinato fra gli altri denti, uno sfacelo ». Munite dunque di disinnesto e di cambio di velocità, le motociclette

permettono che il motore sia incamminato stando fermi con la macchina, ovviano dunque all'inconveniente delle corse pazze ed estenuanti spingendo la motocicletta per avviare il motore recalcitrante, corse che per il passato hanno disgustati molti cultori del motociclo; e permettono di regolare il regime del motore a seconda delle ondulazioni del terreno e di affrontare qualunque salita.

Ma (per essere imparziali bisogna pur dire il cattivo quando si è detto il buono), ancora molto c'è da migliorare nella costruzione del motociclo: ancora troppe sono le catene e gli ingranaggi allo scoperto, facile deposito alle insidie della polvere e del fango, troppe trasmissioni miste, da combattere perchè di rendimento cattivo (ogni volta che si introduce una trasformazione di moto si ha perdita di energia), ancora troppi magneti sono posti in basso e davanti, troppo esposti alle intemperie ad agli urti, ancora troppi esili tirantini ed innumerevoli comandi aggraviatissimi complicano la macchina non solo dal lato estetico ma anche, ciò che più importa, dal lato pratico.

E poi, lasciate dunque che lo dica, in generale osservando la maggioranza delle moderne motociclette risento l'impressione di vedere un complesso di organi che si sono venuti aggiungendo gli uni agli altri a seconda delle esigenze della concorrenza o della moda, perchè oramai erano indispensabili, ma senza costituire un tutto organico ben predisposto e studiato fin da principio con un indirizzo definito: molte delle attuali motociclette mi pare che abbiano, nelle linee generali, troppa parentela con tipi precedenti, modernizzati, sia pure, ma poco organici nel loro insieme appunto per mancanza di concetto direttivo; mi fanno la stessa impressione di quelle case di antica costruzione, che pure essendo state rimodernate con l'aggiunta delle migliorie portate dal progresso, ascensori, acqua potabile, luce elettrica, non possono gareggiare nè per comodità di ambienti nè per abbondanza d'aria e di luce coi fabbricati che siano concepiti fin dall'inizio con tutte le loro parti costitutive invece di essere raffazzonamenti e sovrapposizioni successive di elementi disparati e magari contrastanti fra loro. E lasciate ancora che dica una parola sincera e spassionata: perchè insistere in quello che già al principio ho chiamato ibrido connubio della motocicletta col'antiestetico *side-car*? Certo che pel costruttore è molto più spiccio prendere una motocicletta di tipo già sicuro e provato ed appiccicarci un carrozino dove si possa insaccare, raso a terra un passeggero, piuttosto che studiare un tipo nuovo di veicolo nel quale essendo conservati gli organi della motocicletta quali sono ora, disposti convenientemente e più razionalmente, i sedili siano essi di fianco l'uno all'altro oppure uno dietro l'altro, offrano maggior comodità e stabilità e si possano ambedue riparare con la *capote* in caso di cattivo tempo (mentre ora il guidatore deve sempre essere allo scoperto), nel quale la simmetria delle disposizioni ed il fatto del montaggio su quattro ruote e del comando dello sterzo fatto con volante offrono maggior sicurezza e perfezione.

Questa la strada per la quale si sono messi molti costruttori all'estero, questa la vera, la sola strada che abbia un avvenire. Ma torniamo alle motociclette esposte a Milano per dire di quelle di costruzione

GIULIO HIRSCH **PNEUMATICI IDUNA** per Velocipedi
Via Carducci, 17
MILANO **HARBURG-WIEN** per Automobili

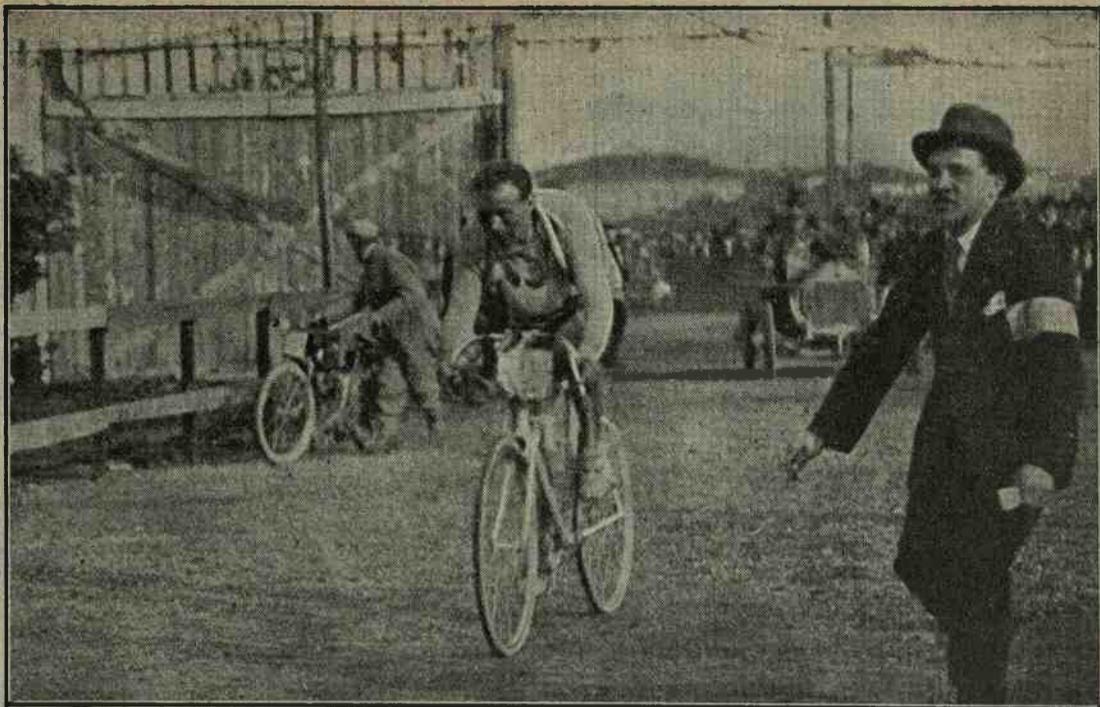
italiana e delle più caratteristiche delle estere, riservando ad un prossimo numero di trattare delle altre.

L'industria italiana è rappresentata da tre marche, che elenco in ordine alfabetico: *Borgo*, *Frera*, *Stucchi*. rappresentanti tre tipi differenti di macchine per quanto riguarda il cambio di velocità, la *Borgo* avendo un cambio, di suo brevetto, a puleggia estensibile, la *Frera* adottando il cambio a 3 velocità al mozzo posteriore Sturney e Archer, e la *Stucchi* montando un cambio a *train balladeur* con ingranaggi sempre in presa.

La *Borgo* espone due moto potenti, con cambio graduale: la puleggia motrice si può allargare o restringere mediante una apposita leva e contemporaneamente si allontana od avvicina la ruota posteriore in modo da mantenere costante la lunghezza della cinghia. Ma siccome conviene che in certi casi la cinghia sia molto tirata (quando si va a grande velocità) ed in altri è invece preferibile che essa sia lenta (in marcia lenta, e su terreno sdruciolevole) è stata applicata una seconda leva interna alla prima, la quale comanda unicamente l'allargamento della puleggia senza variare la distanza della ruota posteriore.

L'attacco della sella al telaio è elastico e non rigido come di solito, le alette di raffreddamento del motore disposte con criterio ed allargantisi dal basso verso l'alto, così che il cilindro assume una forma di pera.

Dalla *Frera* sono esposte tre moto ad un cilindro verticale ed una a due cilindri inclinati: delle prime una è tipo militare a telaio elastico, colorata in grigio-verde, con motore di 2½ HP; l'altra pure monocilindrica di 4 HP con cambio di velocità a *train balladeur*; ed infine la bicilindrica di 6 HP è



Il vincitore Santhià, seguito dall'automobile Lancia guidata da Bordino e messo a nostra disposizione, mentre sta per entrare nello Stadium di Torino.

Vittoria Piemontese

Il Giro ciclistico del Piemonte ha riportato quest'anno un duplice completo successo per lo sport piemontese, successo di organizzazione ed al tempo stesso trionfo di tutta una schiera di forti e giovani campioni appartenenti appunto alla nostra regione. A fianco dei piemontesi erano tutti i migliori *routiers* italiani dal Ganna in poi, ma nessuno di questi ha potuto competere col vincitore Santhià, il quale ha bensì ingaggiata all'ultimo una viva lotta con gli stessi suoi avversari piemontesi Gremo, Girardengo e Durando, ma ha anche saputo respingere con onore il loro attacco tagliando primo il traguardo di arrivo con ben 3 minuti di vantaggio. Giovane serio, forte, ben allenato, Santhià ha saputo affrontare il vecchio ed il nuovo suo avversario e su tutti ha avuto ragione. A fianco a lui hanno eccelso Gremo, Girardengo e Durando.

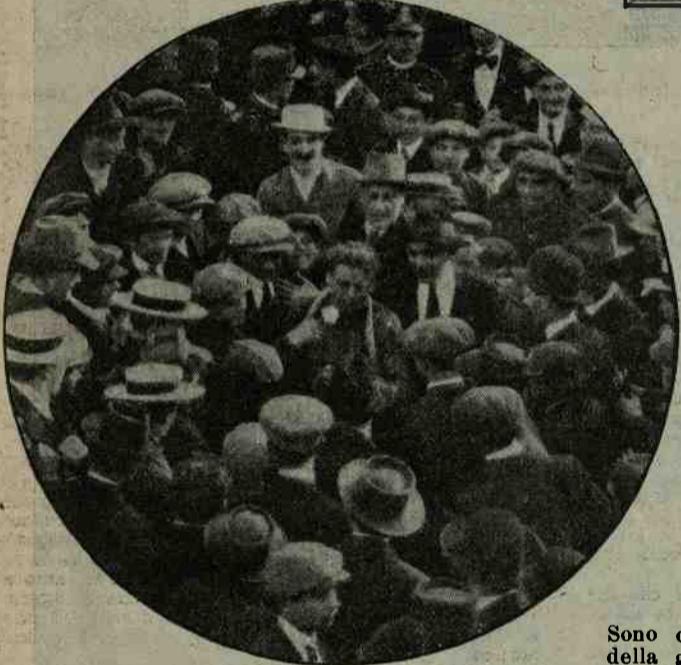
Sono questi, tutti nomi che onorano lo sport della grande regione piemontese, ed essi sono l'indice migliore che la passione per le corse su

strada si è oggi riaffermata fra la nostra gioventù. Santhià ha vinto bene, e sulle salite del Turchino una volta di più i nostri ciclisti hanno saputo avanzare rimanendo sempre ai primi ranghi.

Dopo la Milano-San Remo, il Giro di Romagna, il V° Giro del Piemonte, Santhià figura in testa della classifica del Campionato italiano e dopo vengono i piemontesi Girardengo e Durando.

La quarta prova del Campionato e cioè il Giro d'Italia accenna quindi a riuscire, sportivamente, un'altra gara di eccezionale importanza. Tutta la classe dei nostri *routiers* ci appare oggi migliorata, per cui la lotta sarà questa volta in modo speciale accentuata. Trionferà ancora la schiera dei piemontesi? Non ne dubitiamo. Non uno né due sono oggi in Piemonte gli emuli del noto Gerbi. Essi sono parecchi e pronti a cimentarsi con onore, con i lombardi, i romani e gli emiliani.

Ecco l'ordine di arrivo del Giro del Piemonte:
 1. Santhià — 2. Gremo — 3. Girardengo — 4. Durando — 5. Cucchetti — 6. Torricelli — 7. Galletti — 8. Contesini — 9. Petiva — 10. Casetta — 11. Allasia — 12. Spinelli — 13. Agostoni — 14. Calzolari — 15. Azzini Giuseppe — 16. Canepari — 17. Bosco — 18. Ruggeri — 19. Cervi — 20. Pratesi.
 V. G.



Il V° Giro del Piemonte. — Santhià, vincitore del Giro del Piemonte, è acclamato e circondato dalla folla subito dopo l'arrivo. (Fot. Pavia-Nay).

accoppiata a *side-car* con *pare-brise* e *capote* ed ha l'innesto ed il cambio, 3 velocità al mozzo.

La *Stucchi* ha esposte tre macchine: una monocilindrica di 3½ HP da turismo, l'altra della stessa potenza e da corsa, l'ultima a due cilindri, di 4 HP, con innesto a dischi comandato a pedale e cambio di velocità, posto subito dietro il motore, con ingranaggi sempre in presa, e che riceve il movimento dal motore per mezzo di catena racchiusa in apposito *carter*. La leva del comando del cambio è posta sul tubo superiore del telaio; la ruota posteriore è munita di due pulegge, una servendo per i due freni, l'altra per la cinghia; un freno è azionato da una leva sul manubrio, l'altro dal piede sinistro; il motore è avviato mediante pedale a sinistra che comanda un settore dentato imboccante con ingranaggio calettato sull'albero del cambio.

Fra le novità degne di nota, e sulle quali mi riservo di tornare, ricorderò l'avviamento automatico mediante dinamo applicato alle rosse e mastodontiche ed indemoniate *Indian*; la motocicletta *Scott* nella quale su un telaio che assomiglia a quello di una bicicletta da signora è montato anteriormente e molto basso un motore a due cilindri inclinati, paralleli, a due tempi, raffreddamento ad acqua, trasmissione a catena; le *Douglas* e *Williamson* a due cilindri orizzontali opposti, la prima con raffreddamento ad alette, la seconda ad acqua; la *Rudge-multi* col suo cambio graduale a pulegge estensibili (tutto la motrice che quella della ruota posteriore) e la pompa dell'olio comandata a pedale; la moto *Sun* con motore ad un cilindro, a due tempi senza valvole, a volante esterno e trasmissione mista; la nuova *F. N.* con motore a 4 cilindri con doppio *carter* per la circolazione d'olio; l'«*Auto-Wheel*», ruota ausiliaria munita di un motorino di 1 cavallo adattabile a tutte le biciclette.

Ing. Alfredo Dainotti.



Le corse al Velodromo Sempione di Milano. — I tedeschi vincitori della Corsa delle Nazioni. (Fot. Strazza - Milano).

FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE

BATTERIA UNICA

Per illuminazione interna e dei tre fanali regolamentari degli automobili

Prezzo L. 15

Ore 120 di luce con 3 lampadine da una candela.
 I prezzi indicati sono per merce franca qualsiasi destinazione in Italia.



L. 1,40



L. 1,50



LAMPADINA ELETTRICA TASCABILE
 Completa L. 1,75
 Batteria LIBIA di 3 Volt L. 0,80
 Lampad. L. 0,80



FANALINO PER CICLO con borsa, lampadina e batteria STELLA per la durata di 20 ore Lire 12.



LANTERNA ELETTRICA PORTATIVA Completa L. 7,50 Batter. STELLA di 20 ore di durata L. 2.

FRATELLI SPIERER - ROMA

Via Manzoni, 28 Teleg. P.I.L.A.



Dopo il raid Milano-Torino-Genova compiuto da Ceva-co. — Dopo il viaggio Milano-Torino-Genova, l'aviatore Ceva-co ed il collega Buffon stanno congetturando un viaggio aereo a Tripoli. (Fot. GUARNER)

L'AVVENIRE DELL'AVIAZIONE (1)

Bisogna aver fede in noi e nell'avvenire, ed ogni giorno è un passo rapido verso l'avvenire. Chi afferma: « Ciò non sarà » erra. Il saggio non nega mai, studia ed attende, la realtà è più ricca del meraviglioso. Papin non poteva prevedere il viluppo di linee d'acciaio che avvolge la terra, né Pacinotti il filo che dalle cascate alpine a noi porge la luce, né Righi l'onda che parla fra i continenti, né Leonardo l'ala che domina il cielo.

Oggi la macchina volante ha un equilibrio incerto, che l'aviatore deve in ogni istante mantenere e per questo solo fatto la sua attenzione deve essere sempre tesa e la sua energia rapidamente si esaurisce. Domani l'aviatore non dovrà provvedere al proprio equilibrio più di quanto oggi non debba provvedervi un conduttore di automobile; la macchina da volo può e deve giungere a questo risultato; non è questione che di tempo e di studio perchè nulla meccanicamente vi si oppone.

Già si annuncia che Wright ha costruito una macchina volante colla quale il primo venuto potrà prendere il brevetto in venti minuti; vero o non vero, poco importa; a questo si deve giungere e si giungerà certamente e rapidamente.

Già l'esperienza d'oggi conferma che, per i buoni apparecchi, la causa degli accidenti non è mai negli apparecchi, ma sempre una cattiva manovra od una imprudenza del pilota; già oggi l'esperienza ci conferma che quando l'apparecchio abbia un sufficiente strato d'aria sotto di sé, qualunque cosa avvenga, l'apparecchio riprende il suo normale assetto.

Allorchè si sarà giunti a costruire macchine da volo che non permetteranno false manovre od imprudenze, e cioè che forniranno il proprio stabile

(1) Dalla conferenza del tenente colonnello Douhet tenuta pro scuola civile di aeronautica in Roma.

automatico equilibrio, ed il giungere a questo risultato, ripeto, è questione di mesi e non di anni, non solo l'apparecchio diverrà più sicuro di qualunque altro mezzo di trasporto, ma sarà il più facile mezzo da condurre, più facile certo che non il condurre un'automobile, perchè vi occorrerà meno attenzione e meno tensione.

La distrazione di un meccanico può gettare la macchina contro un paracarro o dentro un fosso; in aria le strade sono ampissime; la distrazione di un pilota potrà, al massimo, produrre un allontanamento momentaneo dalla giusta direzione, nulla di più.

Il motore di aviazione è sulla via di un continuo, rapidissimo progresso; già oggi è un motore eminentemente superiore al motore da automobile, perchè nessuno di questi è capace di funzionare ininterrottamente ed a piena potenza per lunghe ore consecutive, come avviene per gli altri. Dal motore che usò Bleriot per la traversata della Manica e che compì il miracolo di funzionare per 35', ai motori odierni che funzionano con mirabile regolarità per ore ed ore consecutive, corre una enorme distanza, e come oggi non si vedono più sulle strade, ad ogni piè sospinto, automobili ferme per causa del motore, già oggi sono diventati più rari gli atterramenti forzati

per arresti di motore, domani questi atterramenti saranno addirittura eccezionali e fra breve scompariranno, perchè nulla vieta provvedere la macchina volante di un motore di riserva.

L'aeroplano del prossimo avvenire sarà una macchina razionalmente e solidamente costrutta, fornita di un apparato motore sicuro, di buon rendimento, elastico, potente, capace di volare a grande velocità ed a velocità grandemente variabile, facile da guidarsi e mantenere il proprio equilibrio in modo automatico, di costo accessibile per impianto e manutenzione. Sarà una macchina che chiunque monterà con fede, senza pensare alla minima percentuale di pericolo alla quale ci espone, come oggi tutti montano tranquillamente in uno scompartimento di prima classe senza fare il calcolo delle probabilità dell'incidente ferroviario che può avvenire per la distrazione di un solo dei numerosissimi manovratori di scambi sparsi lungo la linea o per lo spostamento di un solo metro di rotaia sul lungo percorso.

Ricordiamo che oggi ancora il volo si compie su di una terra ostile, per nulla preparata al volo; ricordiamo che nulla è preparato per l'aviazione, benchè essa pochissimo domandi.

L'aviazione non richiede strade regolari, pali



Poulet, recordmann del mondo di durata. — L'aviatore Poulet ultimamente si è tenuto in aria per 16 ore 28' 56" 475, battendo il record del mondo attraverso la campagna. La distanza coperta era di Km. 936 ed 800 m.

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITÀ E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

CICLISTI!

Chiedete la Camera d'aria

Liberty-Wolber

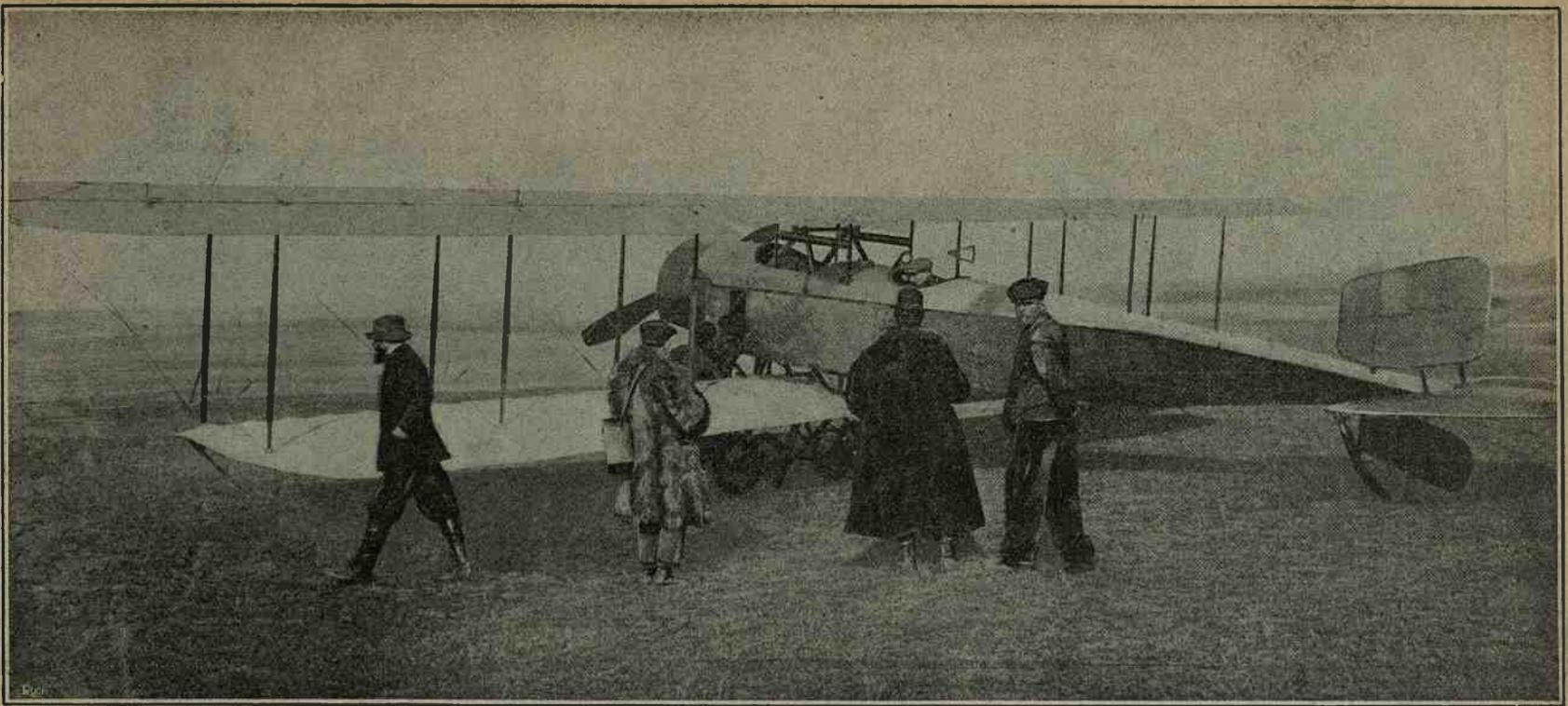
di pura Para garantita.

La Migliore

Rappresentante generale per l'Italia, con Deposito dei Pneumatici WOLBER:

RICCARDO CHENTRENS - MILANO - Via Tasso, 9 - Telefono 62-74.





Garaiz all'aerodromo di Chartres dopo il record.

Il raid nazionale Tripoli-Genova

Luglio 1914

L'Aero Club d'Italia comunica: «Giusta il deliberato della Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia, presi gli opportuni accordi col Comitato dell'Esposizione di Genova, un delegato di quest'ultima fu oggi col Presidente Generale dell'Aero Club on. Montù al Ministero della Marina per stabilire in massima il concorso dell'aviazione marittima militare a tale importantissima manifestazione nazionale.

«Al convegno accordato dalle autorità competenti presso il Ministero della Marina furono discusse le modalità del percorso, del programma e delle date di esecuzione del raid stesso. In massima il Ministero della Marina aderendo alle sollecitazioni dell'Aero Club d'Italia e in considerazione dell'alto significato nazionale della progettata manifestazione, diede affidamento di partecipare con i suoi aviatori militari e con apparecchi propri al raid, domandando

al Presidente dell'Aero Club d'Italia di preparare innanzi tutto il programma dettagliato del concorso per quanto riguarda la partecipazione militare. Detto programma dovrà poi essere completato, discusso ed approvato dalla Commissione Sportiva Centrale.

«In massima il percorso si effettuerà da Tripoli a Genova con amarramenti a Palermo, Messina, Salerno, Napoli, Roma, Livorno, Spezia e Genova; dovrà essere compiuto esclusivamente in idrovolante e avverrà probabilmente entro il mese di luglio 1914. La gara è unicamente riservata a piloti italiani. Saranno assegnati premi in denaro ai costruttori e ai piloti borghesi, mentre a quelli militari si destineranno speciali premi e medaglie dell'Aero Club d'Italia; agli apparecchi costruiti in Italia e pilotati da borghesi, e che avranno superato tutte le prove prescritte saranno probabilmente riservate particolari ricompense.

«Il Comitato dell'Esposizione di Genova d'accordo con la Presidenza dell'Aero Club d'Italia procederà alla formazione dei Comitati d'onore ed esecutivo per il raid, e le varie società affiliate all'Aero Club d'Italia saranno a suo tempo incaricate dell'organizzazione sportiva e dei necessari controlli nelle rispettive zone giurisdizionali di competenza».



Il tenente aviatore Sanità. — Giorni addietro il tenente aviatore Sanità, che è uno dei nostri migliori piloti militari, faceva una caduta fortunatamente senza gravi conseguenze.

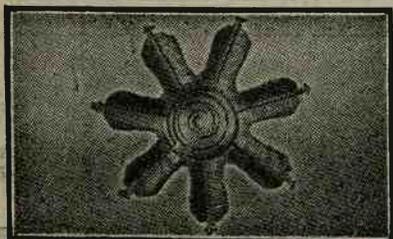
indicatori, abolizioni di passaggi a livello; chiede solo qualche campo di atterramento, qualche ricovero, qualche rifornimento.

I servizi rapidissimi saranno assunti da questo nuovo mezzo che deve necessariamente uscire dal campo sportivo per entrare nel campo pratico ed utilitario, non appena la conoscenza esatta della potenza che in esso si contiene si sia fatta strada nella mente dei più, e sia svanita la prima impressione di sorpresa e di timore.

Questo è l'avvenire e l'avvenire prossimo dell'aviazione, avvenire inevitabile e fatale dal momento che l'uomo seppe vincere il proprio peso ed alzarsi nello spazio, poichè ripugna alla mente umana che una sì meravigliosa vittoria possa intristire i suoi frutti in un chiuso campo sportivo, poichè è contrario ad ogni logica e matematica deduzione l'arresto subitaneo di questa forza trionfante che ha fino ad oggi proseguito il suo cammino diritto come una freccia. G. Douhet.



Un nuovo sottufficiale aviatore. — Il maresciallo Orlando Luigi del 6° Genio Ferroviari che recentemente ha conseguito il brevetto di pilota aviatore alla Malpensa.

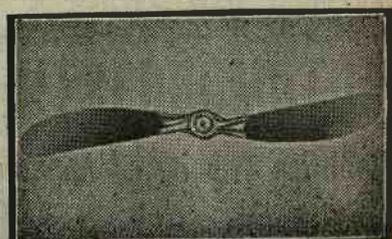


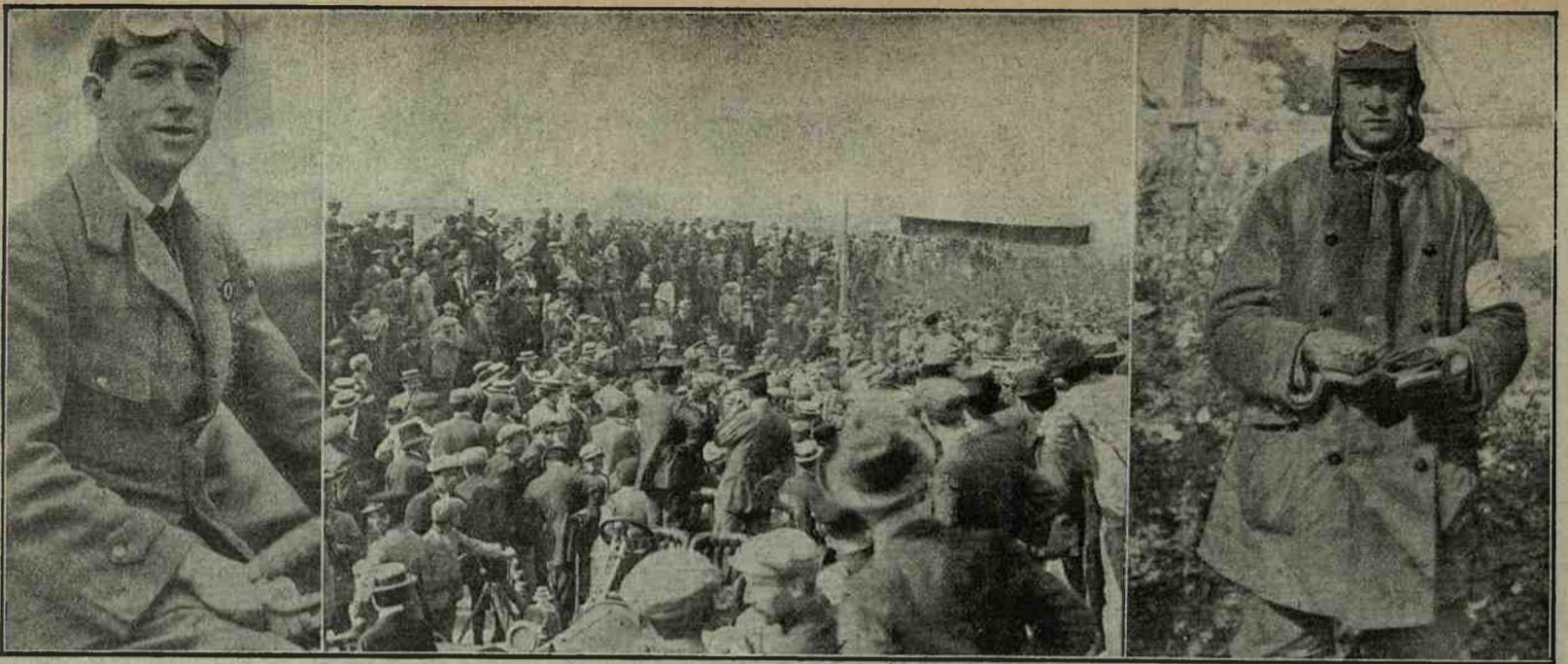
MOTORI "GNO IE" - ELICHE "INTEGRALI"
ACCESSORI per AVIAZIONE

TORINO
Via Sacchi, 24 bis

Telefono 18-18.
Telegrafo: Tecnical.

Ing. G. A. MAFFEI & C.





Il Circuito Motociclistico d'Italia. — A sinistra: Finzi (Budge) primo arrivato nella tappa Milano-Roma. (Fot. Strazza - Milano). — Nel centro: La folla al traguardo d'arrivo di Roma. (Fot. Collari - Roma). — A destra: Feni (Triumph) primo classificato nella Milano-Roma. (Fot. Grassetti - Roma).

Il Circuito Motociclistico d'Italia

(Nostra Corrispondenza particolare).

Con la Torino-Milano, l'ultima delle cinque tappe del Circuito Motociclistico d'Italia organizzato dalla *Gazzetta dello Sport* e dalla Unione Sportiva Milanese, è stata detta finalmente la parola « Fine » alla più grande *randonnée* motociclistica che mai si sia disputata in Italia.

La prova, preveniamo subito il lettore su quello che è il nostro convincimento in materia dopo aver tenuto dietro allo svolgimento delle cinque laboriose giornate, è riuscita veramente grandiosa e proficua di tanti utili ammaestramenti che non mancheranno di dare i loro frutti se sapientemente valutati dalla nostra industria.

Il primo cimento dell'annata dell'industria nazionale contro l'agguerrita industria d'oltr'alpe è riuscito abbastanza lusinghiero per noi, e i nostri Merlo, Acerboni, Spadoni, e più oltre Forti e Borgo hanno meravigliato semplicemente per l'accanita resistenza opposta sino all'ultimo alla fortissima coalizione straniera.

La larga partecipazione di Case e uomini rappresentanti l'elemento straniero ha dato anzi la migliore dimostrazione della bontà della prova, e dell'interessamento che ad essa le venne giustamente riservato all'estero. E questo deve essere motivo di vivo compiacimento per gli organizzatori, che non si videro frustrati i loro sforzi, e la loro bella iniziativa.

Già lo scorso anno il *Circuito del Po*, la imponente manifestazione motoristica svoltasi su un nastro stradale di 1000 Km., aveva detto chiaramente dello sviluppo e della passione che aveva animato i nostri uomini per lo sport del motociclo.

La gara, come abbiamo visto, è stata di propaganda attivissima pel sempre crescente sviluppo dello sport motoristico e nello stesso tempo di prezioso ammaestramento per gli uomini che ad essa parteciparono, e che si allinearono anche allo *start* del *Circuito Motociclistico Italiano*.

L'anno scorso, chi scrive ha seguito i concorrenti del *Circuito del Po* attraverso le fortunate vicende di tutti i suoi 1000 Km., ricordo di aver riassunto precisamente su queste stesse colonne quello che fu il neo principale di detta prova motoristica, l'imparazione di uomini piuttosto che cattivo esperimento di macchine.

Nel *Circuito d'Italia* le Case hanno fatto tesoro di quegli insegnamenti e dei 54 uomini che lasciarono domenica 26 Milano per tentare l'ardimentosa prova, ben 21 concorrenti rientrarono domenica scorsa nella metropoli lombarda dopo aver toccato Roma, Ancona, Udine e Torino!

Nel *Circuito del Po*, ricordiamo, 57 furono i partenti contro soli 14 arrivati, e quantunque quel *Circuito* comprendesse due sole tappe.

Successo lusinghiero adunque quello registrato dalla grandiosa prova terminata domenica a Milano, successo tecnico e sportivo, merito di macchine e di uomini. Le strade generalmente brutte dell'intero *Circuito*, ora cosparsa letteralmente di polvere, ora tramutate in un mare di fango, le salite talvolta aspre, le brusche discese, la durezza di certe tappe, l'impegnosa necessità di marciare a forte andatura per non scostarsi dai 40 Km. di media oraria, tutto ha contribuito a rendere oltremodo difficile la prova, e tutto sapientemente vagliato, si deve dedurre che i ventuno superstiti giunti domenica a Milano dopo 3000 chilometri di marcia, attraverso tutte le regioni d'Italia, sono degni della massima considerazione di ogni *sportsman*. La buona prova da essi fornita è la

prova della bontà delle macchine che essi hanno montato per tutti i 3000 Km., mentre altri hanno dovuto rinunciare alla prova, vuoi per insufficiente prepara-

zione di uomini, vuoi per difetto di macchine, talvolta dovuti ad imperfetto funzionamento di organi di non vitale importanza.

Il *Circuito d'Italia*, che si è inaugurato con una tappa delle più disastrose, la lunghissima e sner-vante Milano-Roma svoltasi per oltre 200 Km. nel buio della notte, sotto lo scrosciare della pioggia, tanto che dei 54 partiti solo 27 giunsero alla Capitale, si è chiuso pure con una tappa che non esito a ritenere non meno disastrosa, la Torino-Milano. Disastrosa, tutti ormai lo sanno, agli effetti della classifica generale, disastrosa per il crimine di gente non certo disinteressata che si prese la briga di disseminare le strade di un invidiabile ricchissimo campionario che possa vantare l'industria nazionale dei chiodi. Non si è mai lamentato tanto vandalismo sportivo. Già nella Roma-Ancona i chiodi abbondantemente cosparsi attraverso l'Appennino avevano voluto l'olocausto di numerose vittime: non c'era proprio bisogno di ripetere il triste esempio di basso e volgare vandalismo ancora una volta, fornendo così prezioso elemento ai concorrenti e all'industria estera per denigrare — e non certo a torto — le organizzazioni italiane.

Non che i chiodi abbiano un benchè minimo nesso logico con gli organizzatori, poichè assurdo sarebbe voler pretendere da questi ultimi una barriera di controlli lungo i 3000 Km. di percorso che prevenissero tali vandalismi; ma certo l'impressione che i campioni esteri riporteranno oltre Alpi non sarà delle più soddisfacenti e lusinghiere per noi.

Ed io mi domando cosa sarà fra qualche anno dello sport motociclistico, e delle corse su strada che pur diedero e sono pronte a dare fecondi risultati, se non si sarà ovviato all'esplicazione di questi che entrano nell'orbita dei crimini più volgari, lo spargimento dei chiodi sul percorso!...

Come ognuno sa i chiodi della fatidica Torino-Milano hanno scombuscolato (è la parola) tutta quanta la classifica generale, pel cui ambito primato si credeva sino alla vigilia non potessero aspirare che Finzi, Acerboni e Merlo, i tre uomini che nelle prime quattro tappe avevano conservato la media oraria regolamentare dei 40 Km. E' nota invece la cronaca della infuata giornata della Torino-Milano, iniziatasi con il malaugurato incidente della mattinata occorso all'ottimo Finzi, costretto ad abbandonare, e culminata a Milano con i *leaders* della grandiosa prova condannati alla retroguardia per l'esaurimento di tutto lo *stock* di gomme delle quali disponevano!... Fu un vero peccato che al *Circuito d'Italia* venisse riservata una fine tanto ingloriosa, indegna di quello sport sotto i cui auspici si erano allineati la domenica precedente allo *start* 54 uomini, pronti ad avventurarsi sui 3000 Km di nastro stradale che per Roma, Ancona, Udine e Torino si riallaccia a Milano, fidenti della loro valentia e della bontà delle macchine, ignari tutti — bramo crederlo — dei vandalismi del teppismo sportivo che doveva attenderli nella Roma-Ancona e ripetersi in modo ben più significativo nella Torino-Milano. Il giornale organizzatore della prova ha offerto una *taglia* di L. 1000 per chi desse qualche traccia per la scoperta dei colpevoli, ma chi si illude oggidì che i colpevoli verranno scoperti?

Noi non speriamo tanto, ma lasciamo alla coscienza di queste anime prezzolate tutta l'indignazione dei criminosi attentati. Se poi si scoprisse anche un solo colpevole sarà bene che quest'uno la paghi per tutti. Sarebbe il *toccasana* per certi espedienti che nulla hanno a vedere con le prove sportive!

Dobbiamo parlare ora dei risultati o dei singoli nomi che emersero nella lunga faticosa *randonnée*? A qual pro?

Sinceramente non crediamo che tutti e soli quelli che figurano alla testa della classifica generale siano



Il Circuito Motociclistico d'Italia. — In alto: Malvisi Oreste (Ariel) 1° della classifica generale. — In basso: Acerboni (Frera) 2° della classifica generale. (Fot. Strazza - Milano).

AUTOMOBILISTI!

Intendete ricorrere ad una segnalazione efficace ed economica?

Domandate la nuova tromba Tipo

“BOATO”

Fabbrica Trombe ed Apparecchi di segnalazione Fausto & Pietro CARELLO Fratelli - Torino - Via Petrarca, 30 - Telefono 27-53

SUCCURSALE IN MILANO - Viale Gian Galeazzo, 11 - Telefono 27-23.



L'invenzione di una nuova copertura „antiderapante”

Diverse personalità dell'industria automobilistica torinese ebbero occasione di esaminare in questi giorni un'invenzione recentissima e già brevettata e che riguarda una nuova copertura « antiderapante ».

Tale invenzione è basata essenzialmente sopra un ingegnoso attacco della parte ferrata della copertura alla « carcassa », dimodochè si rende possibile a volontà la mutazione di quella parte o di quelle parti di battistrada ferrata che per qualsivoglia ragione si fosse o si fossero logorate.

L'inventore è un milanese, il sig. Angelo Muzio; sappiamo che quanto prima, anche a Torino, come già si fece a Milano, avranno luogo delle prove che desteranno indubbiamente il massimo interessamento in quanti sanno quale importante problema abbia sempre costituito la possibilità di riparare le coperture « antiderapantes »; problema, sino ad ora, restato insoluto.

Sulla cima del Turchino. — A sinistra: Malvisi Oreste. — A destra: Forti (Borgo) 3° della classifica generale. (Fot. Guarneri - Genova - lastre Cappelli). — Nel centro: Merlo (Frera) 6° della classifica generale. (Fot. Strazza - Milano).

11° Rowlandson (Rudge), in ore 61 19' 8".
12° Ciai (Triumph), in ore 61 27' 48".
13° Spaloni (Frera), in ore 61 30' 1".

i migliori uomini del Circuito: ho già detto che più di un leader fu sacrificato quasi all'ultima ora. Al lettore trarre le considerazioni che i singoli risultati delle cinque distinte tappe debbono aver ingenerato nell'animo di ciascuno.

G. Körner.

La classifica generale del Circuito Motociclistico d'Italia è stata la seguente:

- 1° Malvisi O. (Ariel), in ore 59 31' 22".
- 2° Acerboni (Frera), in ore 59 42' 44".
- 3° Forti (Borgo), in ore 59 52' 19".
- 4° Green (Rudge), in ore 60 9' 54".
- 5° Pullin (Rudge), in ore 60 19' 37".
- 6° Merlo (Frera), in ore 60 21' 32".
- 7° Vailati (Rudge), in ore 60 27' 38".
- 8° Pesce (Terrot), in ore 60 49' 20".
- 9° Malvisi D. (Ariel), in ore 61 8' 23".
- 10° Borgo (Borgo), in ore 61 10' 2".



Gli inglesi al Circuito Motociclistico d'Italia. — A sinistra: Rowlandson (Rudge) 11° della classifica generale. (Fot. Strazza - Milano). — Nel centro: Green arriva sul Turchino (Rudge) 4° della classifica generale. — A destra: Donach (Rudge) giunto uno dei primi sul Turchino. (Fot. Guarneri - lastre Cappelli).



Illuminazione e messa in moto automatica elettrica.

La più grande fabbrica di Automobili del mondo. Capitale 280 milioni di lire.

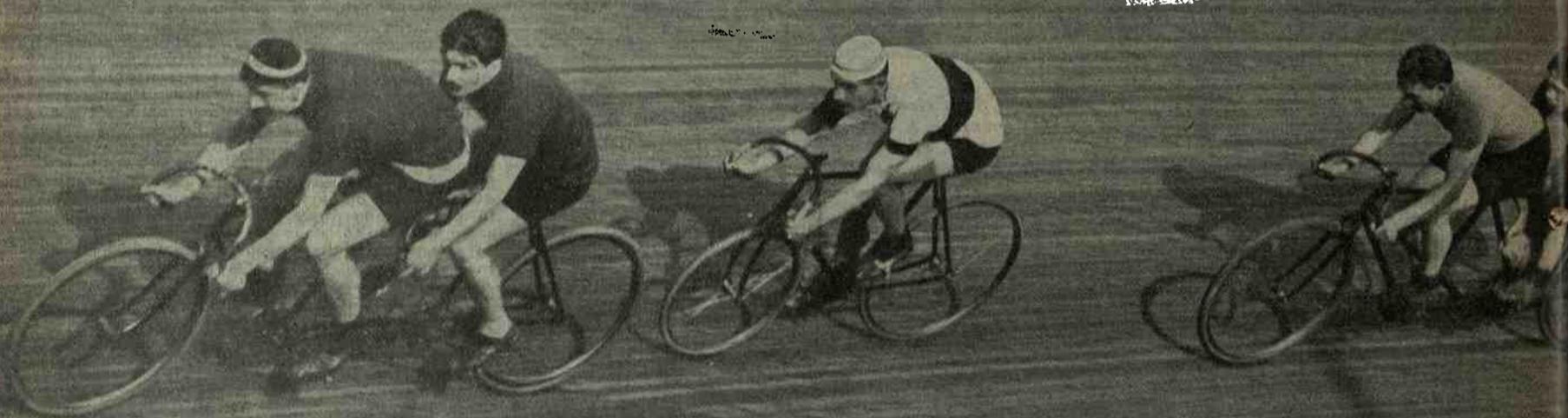
Automobili STUDEBAKER Londra

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

Tipo B 25-35 HP 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, Pneu MICHELIN, raffreddamento a pompa, lubrificazione forzata, ecc.

Agenzia Gen. per l'Italia: **P. PORRO** - Via XX Settembre, 42 - Genova.



In alto: Emilio Engel alla partenza per la Ruota d'Oro.

Nei giorni scorsi, al velodromo Buffalo, Emilio Engel ha dato una volta di più prova del suo indiscusso valore. Coraggioso, resistente e dotato di una velocità impressionante per un routier e per uno stayee, egli riuscì a battere di un giro ed un quarto Leone Georget nella batteria, e nella finale lasciava Godivier ad un giro mentre Mac Namara finiva il percorso ad una ruota da Godivier.

*Godivier conduce la corsa davanti a
passati i concorrenti vince coprendo i*

LA RUOTA D'ORO

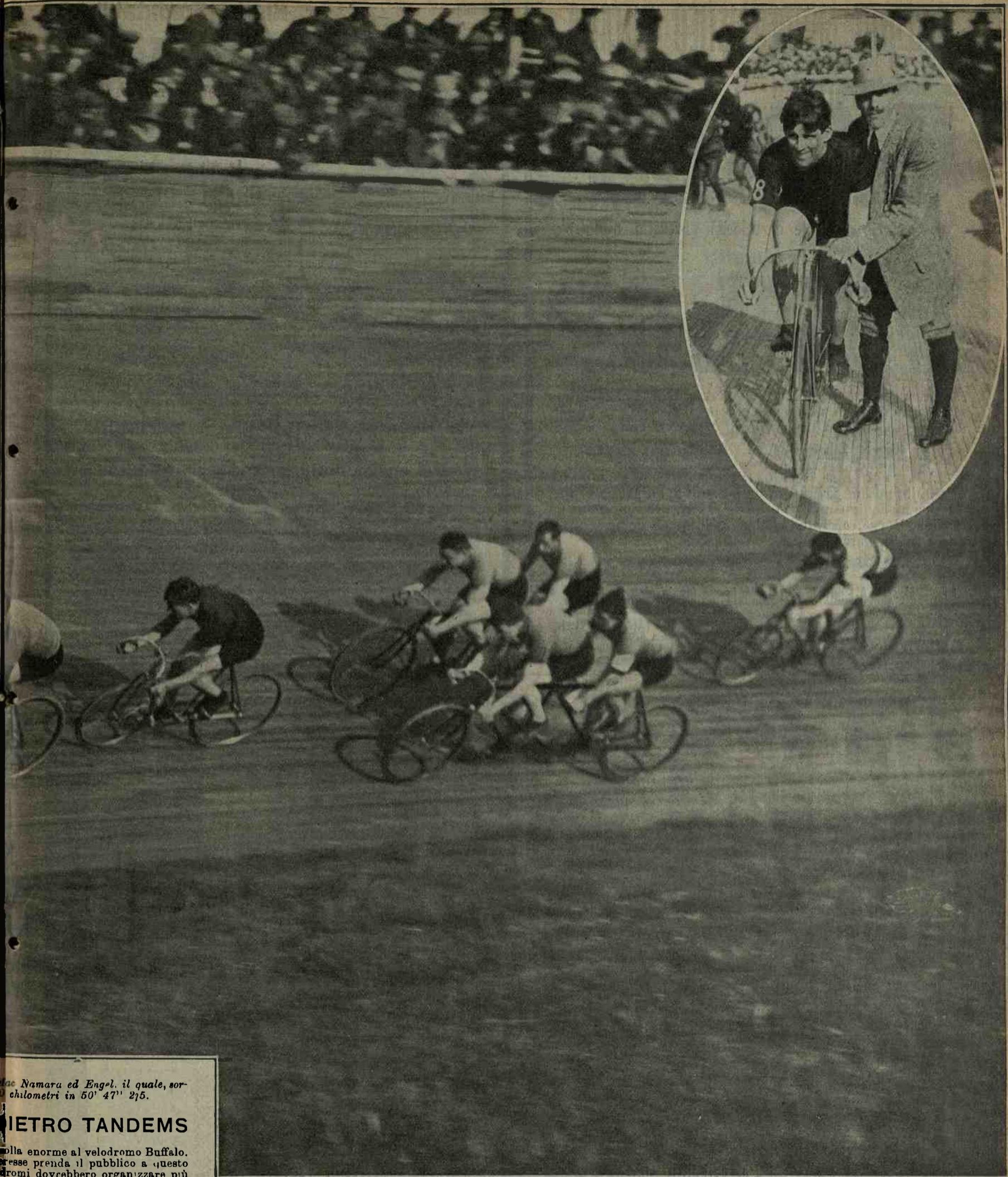
La Ruota d'Oro aveva attirato una
Questa constatazione prova quale im
genere di prove di resistenza. I vel
sovere te simili prove e sopra tutto
di allenamento. In questa prova
tandem; Godivier fu appena disc
Emilio Engel dovette la sua vittoria
A condizioni eguali sarebbe inter
prese con Mac Namara.

AUTOMOBILISTI: Occorre proviate la grande Marca di Pneumatici

PROVODNIK (Columb)

la trionfatrice delle princi-
pali Corse Internazionali di
Resistenza del 1912.

PROVODNIK - Società Anonima Russo-Francese (Capitale 55 milioni) - Milano: Via F. Bellotti, 15 - Torino: Via Mazzini, 52 - Roma: Via Due Macelli, 144.



Mac Namara ed Engel, il quale, sorpassò i concorrenti in 50' 47" 2/5.

PIETRO TANDEMS

...olla enorme al velodromo Buffalo. ...esse prenda il pubblico a questo ...romi dovrebbero organizzare più ...egliare maggiormente ai servizi ...Namara fu battuto per i suoi ...oi suoi allenatori, mentre il solo ...lo stile dei suoi tandems. ...ante rivedere Emilio Engel alle

In alto: L'australiano Mac Namara che fece una bellissima corsa.

Se Mac Namara riuscì terzo nella finale della Ruota d'Oro, bisogna riconoscere che egli fu battuto a causa dell'imperizia dei suoi allenatori. L'australiano dovette fare parecchi giri da solo ed il pubblico lo ha applaudito lungamente per il suo coraggio.

Officine di Villar Perosa

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

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

CIRCUITO MOTOCICLISTICO D'ITALIA

La motocicletta

BORGO

con cambio graduale di velocità (Brevetto BORGO)

pneumatici

DUNLOP

è l'unica Marca che in tutto il percorso di Km. 2400 non abbia cambiato un solo pezzo, anche di secondaria importanza, giungendo al traguardo di MILANO con

2° Forti Arturo — 4° Borgo Carlo

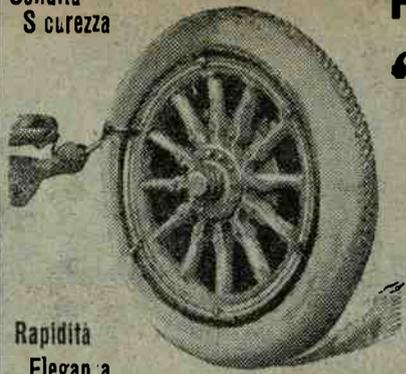
L'altro corridore iscritto, Pierino Alberto, abbandonò in seguito ad una grave caduta fatta fin dalla prima tappa. La sua macchina compì tuttavia il percorso montata da Michele Borgo, arrivando ad ogni tappa insieme con le due altre in gara

senza rifornimento.

Lubrificata con OLEBLITZ - Illuminata con fanale elettrico LUCIFER.

Fabbrica Italiana Cieli e Motocicli
E. M. BORGO
Via Pier Carlo Boggio, 50 - TORINO.

SOCIETÀ ITALIANA DUNLOP
per l'Industria della Gomma
MILANO - ROMA - BOLOGNA

Solidità
SicurezzaRapidità
Eleganza

RUOTA MONTATA

Ruota Smontabile

“RAPIDE,”

CASA COSTRUTTRICE
ROMANO & PIDELLO
SORDEVOLO (Biella).

Agenzia per l'Italia:

ORESTE BRERO & C.

Via Baretti, 30 - Via Ormea 25

TORINO

Descrizione e Vantaggi della Ruota Smontabile “RAPIDE”

I vantaggi offerti ai Signori Automobilisti con questo nuovo tipo di ruota smontabile non si possono meglio affermare che dalla presente ruota, dalla quale facilmente si deduce:

La solidità portata al nostro tipo di ruota dall'aver i dadi di chiusura solidamente ribattuti al cerchio interno ed i bulloni fermati, con molla interna ed assicurati perciò da rallentamento causale imprevisto.

La rapidità di smontaggio restando, levati i bulloni il solo cerchio del pneumatico, senza aver l'ingombro di altri pezzi.

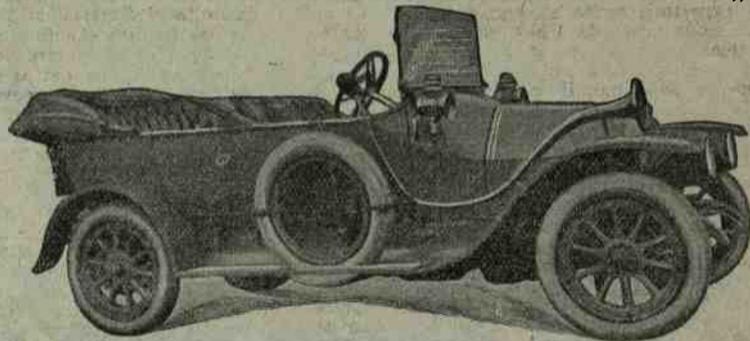
L'eleganza offerta dall'insieme, che non avendo all'infuori delle piccole teste piatte dei bulloni, altri pezzi sporgenti in più della ruota comune dà l'assoluta eleganza e semplicità di questa ed avendo ugualmente nessuna parte che trattenga polvere o fanghi è accessibile alla sempre perfetta pulizia e miglior conservazione di essa.

La sicurezza assoluta derivante: sia dalle molle interne che rendono impossibile qualunque incidentale rallentamento dei bulloni (che è ora causa negli altri tipi di pericolosi incidenti e disgrazie) sia dall'aver gli organi essenziali posti internamente ed al riparo di qualsiasi urto od altro incidente o deterioramento.

La più SICURA ed ELEGANTE per Vetture di Lusso e Turismo.

La più indicata per la sua assoluta SOLIDITÀ per Omnibus e Veicoli Industriali.

Vettura munita di Ruote Smontabili “RAPIDE”

**AQUILA****ITALIANA****TRIONFATRICE del 1913**

alla Targa Florio, alla Gruyère,
a Vercelli, al Mont-Ventoux, alla
Parma - Berceto, a Gaillon, al
Circuito delle Madonie.

1914**PRIMA**

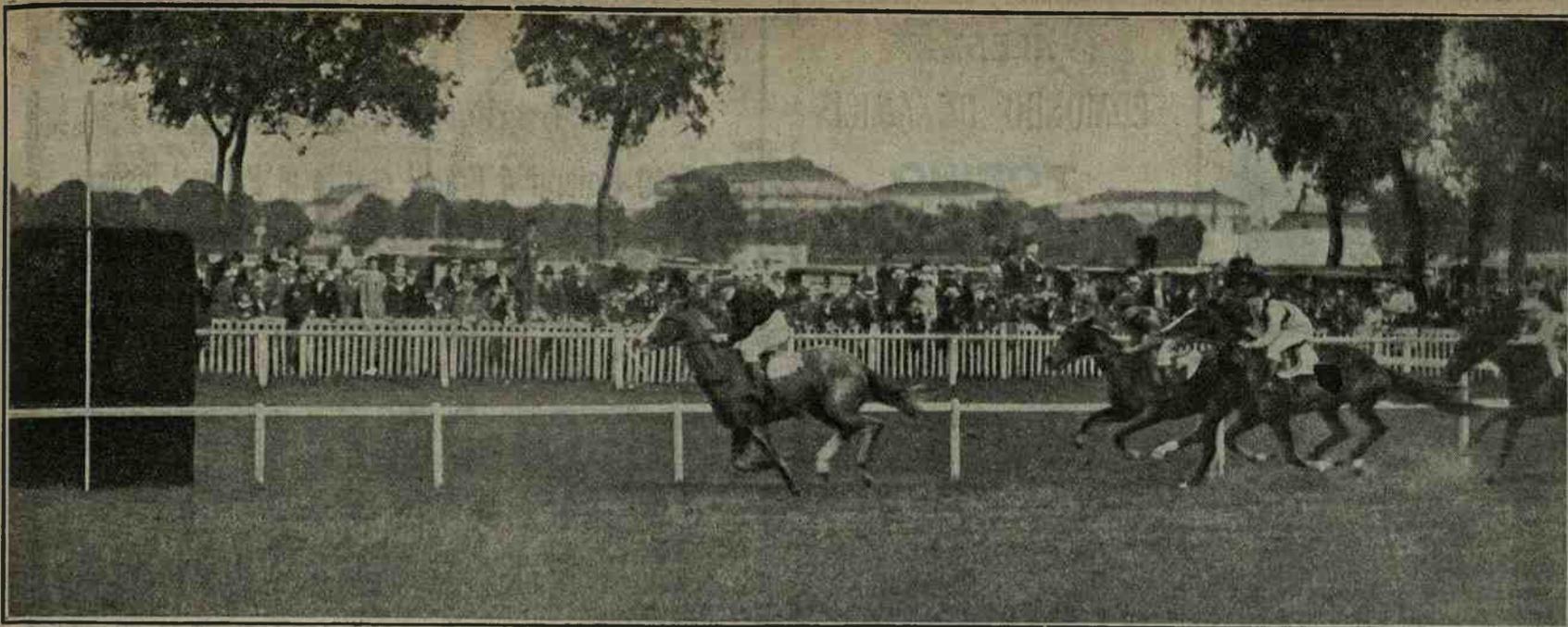
Tour de France Km. 5300

Salita Val Suzon - Salita Limonest.

Partecipando alla **COUPE DE TOURISME**, Km. 3200

con una sola vettura, la stessa **4 CILINDRI** avente già fatto il **Tour de France**,
dopo **8500 Km.** rimane classificata

PRIMA in tutte le **10 tappe****PRIMA** nella **Classifica generale** per**BEGOLARITÀ - RESISTENZA - CONSUMO****FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO - Corso Graglia**



Le grandi prove ippiche a San Siro. — Il passaggio in corsa davanti alle tribune durante l'Oaks d'Italia. (Fot. Foli - Milano - lastre Cappelli).

La Settimana Ippica

Per le condizioni semplici e per l'epoca in cui si corre la corsa che riunisce l'ippico femminile non è di quelle soggette a molte e gravi sorprese, che subiscano in modo sensibile l'alea della sorte. Attraverso le ricche e multiple prove classiche romane, la selezione si è maturata più o meno lentamente ma sicuramente; e sono quindi le migliori femmine di tre anni le concorrenti alle Oaks d'Italia. E' naturale, nevvvero, che dopo il Parioli, il Regina Elena, il Derby, l'Omnium, solo rare superstiti aventi una chance abbiano a trovarsi a questo start? Le altre si sperdono in tutte le prove secondarie ove hanno una ragione di essere e dove possono tentare con maggior fortuna la sorte. Anche uno sguardo gettato alla lista delle precedenti vincitrici ci persuade subito che fu sempre la puledra migliore della sua annata la vincitrice: così dicasi di *Wistaria* nel 1910, di *Desta*, di *Makufa* e di *Arianna* negli anni successivi. Ed è logico pure, che ridotto sia il campo dei partenti: con una vincitrice quasi sicura, a mala pena si raccoglie tanti concorrenti da distribuire le monete secondarie.

Le Oaks 1914 non hanno tralignato dalle loro consuetudini: vi fu una puledra favoritissima e tre altre femmine scesero in campo per i premi suppletori. E *Fausta*, la trionfatrice del Derby, aggiunse domenica anche questo alloro alla sua corona, che ora è ben gloriosa e ricca di successi. Ma la vittoria della puledra del signor Tesio fu meno facile di quanto potevasi supporre: essa dovette essere scossa nella dirittura finale per resistere a un attacco di *Ten*, finale a una lunghezza, precedendo a sua volta *Valse Eose* e *Anegana*, che alla lotta non avevano potuto mantenersi della partita. Chi consi-

dera il posto occupato da *Ten* nel Derby deve giungere alla conclusione che la cavalla del signor Philipson è ben migliorata o che *Fausta* non era nella forma colla quale conseguì il nastro azzurro. L'aspetto della vincitrice non presentavasi tale da far credere a un declino di condizione: forse che la lotta disgustò la figlia di *Spearmint*? Il riposo che le sarà concesso; perchè sembra che fino al Gran Premio Ambrosiano *Fausta* non comparirà in corse pubbliche, probabilmente ci ridarà per quell'epoca la brillante dominatrice che non conosceva a due anni fra i coetanei nazionali avversari degni di lei.

Le Oaks d'Italia furono il primo dei grandi premi lombardi per le corse piane inaugurate nell'ultimo giorno di Aprile. E l'inizio di questa forma delle corse al galoppo non poteva essere più soddisfacente: e per il pubblico, cui vennero offerte prove tutte ricche di numerosissimi partenti, e per la società, che vide accorrere per questa riunione un tal numero di cavalli quale non affollò mai i boxes delle cascate circostanti all'ippodromo, e anche per le scuderie, che trovano a loro disposizione buoni premi e laute messi da raccogliere. La prima giornata di corse piane segnò negli ultimi tre numeri del programma altrettante sorprese: chè non si attendeva dai più la vittoria di *Tramonto* della Razza Volta nell'handicap Premio Monte Bianco, nè quella di *The Dark* nel Premio Giardino, nè si sospettava che i colori del signor Bernasconi potessero trionfare con *Kerry* nel Premio Totalizzatore.

Il successo dei simpatici colori di Razza Volta nella corsa principale della giornata fu dovuta a quello stesso cavallo che l'anno scorso era riuscito a deludere la vigilanza degli avversari nel Premio Principe Amedeo facendo una corsa in testa e regolando a suo piacere l'andatura. Anche questa volta *Tramonto* mise in pratica la medesima tattica e, malgrado il peso massimo, la ripetizione gli fu favo-

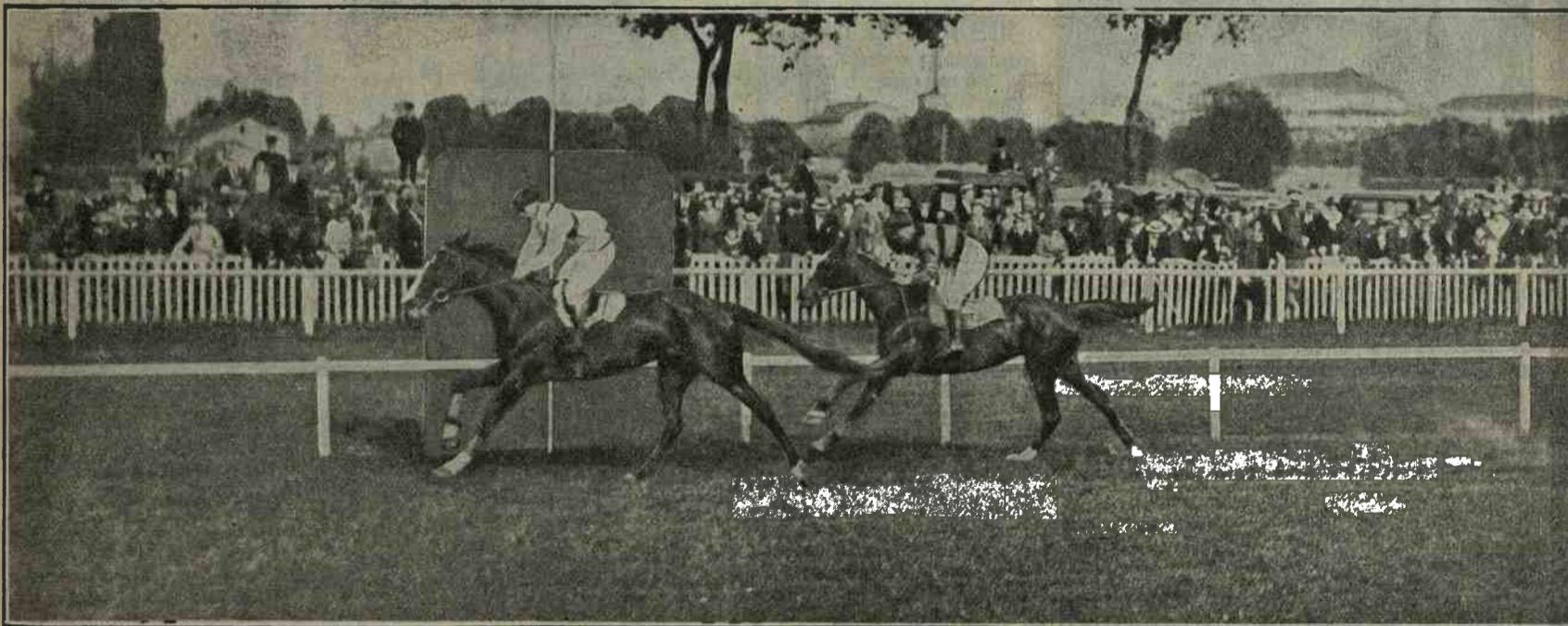
revole, chè il solo *Austerlitz* poté alla fine avvicinarlo, mentre *Arco* e *Isolda* finivano lungi capitanando il numeroso plotone dei non piazzati.

E un'altra scuderia, che pure quest'anno riservò a San Siro il debutto dei suoi colori nell'annata, vide vittoriosi due suoi pensionari — *The Dark* e *Quirido* — in queste prime giornate milanesi. I signori Chimelli-Da Zara, giungendo tardi sull'agone sportivo trovano però sempre il destro di emergere e di raggiungere ogni anno una bella cifra di vincite; questa volta essi non potevano desiderare un debutto migliore. Infatti tutto lascia supporre in una lunga serie di successi che li ricompenserà dell'intelligente attesa e del lungo riposo accordato ai loro cavalli.

I due anni hanno fatto la loro comparsa sull'ippodromo della Società Lombarda delle Corse; questa è l'ultima nota che si possa fare alle attuali giornate di San Siro.

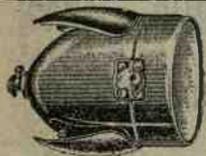
I verdi puledri presentatisi domenica scorsa in pubblico erano tutti debuttanti e nella maggior parte ancora a corto di lavoro, assai grossi e tondi, con muscoli non salienti e molto adiposo; ma pure nella sommaria condizione alcuni appalesarono della qualità e si videro soggetti che dovrebbero ripetere vittoriosi i loro nomi per l'avvenire. *Donatella*, una robusta e alta figlia di *Cicero* e *Florinda*, appartenente, come il suo nome indica, al signor Tesio, fu la vincitrice: essa forse usufruì di un grado più avanzato di preparazione ma per la splendida genealogia e per la costruzione il suo trionfo nel Premio Scornetta dovrebbe aprire la serie di altri successi più significativi e inaugurare degnamente una carriera ottima. Unitamente a *Donatella* devono essere ricordate *Krichna*, una bellissima *Signorino*, della Razza di Besnate ed *Edera*, da *St. Frusquin* e *Balrazie*, di Sir Rholand, puledre che faranno parlare di sé allorquando avranno avuto qualche altro galoppo.

Doti. G. Galicani.



Le grandi prove ippiche a San Siro. — L'arrivo di Fausta nell'Oaks d'Italia.

(Fot. Foli - Milano - lastre Cappelli).



Coleottero aperto.

REJNA ZANARDINI - MILANO - Via Solari, 58
FARI e FANALI per Automobili

CATALOGO A RICHIESTA



Coleottero chiuso.



PALESTRA
EDMONDO DE AMICIS
TORINO
 Corso Peschiera.
 Telefono 20-95.

GIUOCO DEL PALLONE

Il miglior ritrovo sportivo
 Tutti i giorni 4 Grandi partite al Pallone toscano.
 Funziona il Totalizzatore.

Comodità tramviarie: Linea Piazza Castello-Cavalcarvia. Linea Piazza Castello-Barriera Orbascano. Linea Porta Palazzo-Ospedale Mauriziano

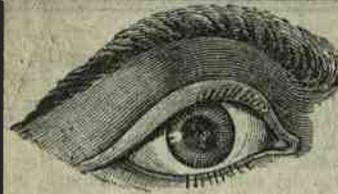


A. MARCONCINI
VERONA

Polvere Müllerite - Manisiani da Tiro e da Caccia Muller. Ballistol armoöl e Zeltoline Klever. Prolettili espansivi Brennek. Cartacca francesi T di Lea.

RECORD MONDIALE
 3 Grande Prix consecutivi a Montecarlo.

Cacciatori, Tiratori! Consultate il nostro Catalogo illustrato. Si spedisce gratis franco a richiesta.



NUN 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. Da 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.

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per CARROZZERIE - AUTOMOBILI AVIAZIONE

A. G. ROSI & C.

TORINO Fornitori R. Governo **MILANO**

M. Corso Vinsaglio - Telef. 11-57.

Via Vittoria, 46 - Telef. 25-156.

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



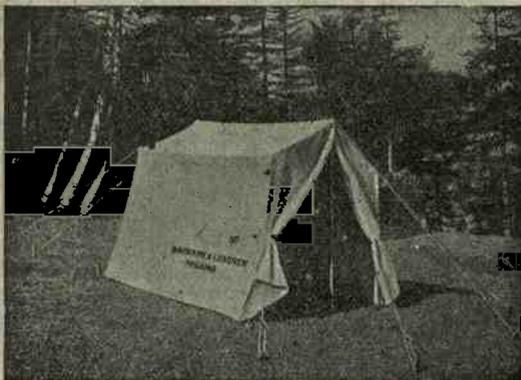
"MARVEL"

è il solo carburatore che può essere applicato a qualsiasi motore senza necessità di adattamento, perchè le camere, la presa, la flangia ed il raccordo sono tutti girevoli.

Ditta SIMONIS & C. - MILANO

BAUMANN & LEDERER - Milano - Foro Bonaparte, 12

Telefono 62-11



FABBRICA TENDE
 da Campo e Sport

Specialità Tende Alpine

TENDA DA CAMPO N. 105

Raccomandabile per camping di lunga durata.

Misura a terra m. 2,20 x 2,40; alta ai lati m. 1,50; in mezzo m. 1,95. - Pesa completa Kg. 20/21.

Catalogo a richiesta.

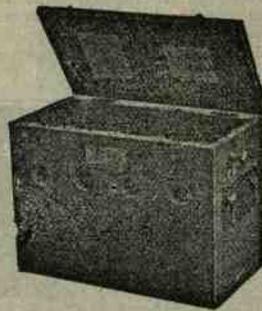
Medaglia d'Oro del Touring Club Italiano per l'Attendamento Modello.

Depositaro per Torino: **A. MARCHESI - TORINO**

Via S. Teresa, 1 (Piazzetta della Chiesa). - Telefono 30-55.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



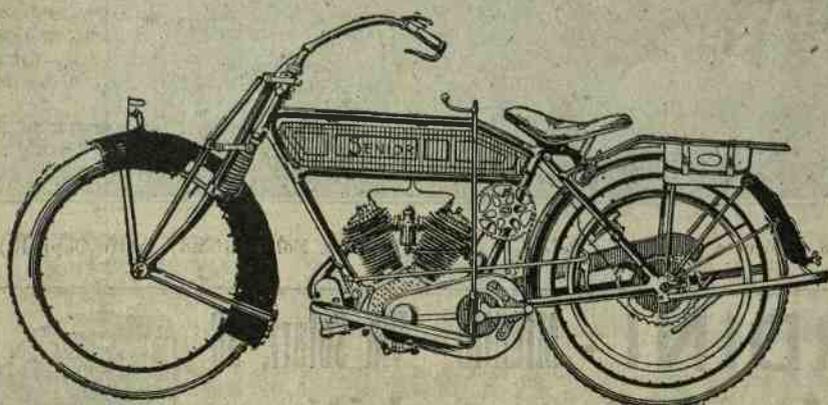
Società Anonima

Giov. Henssenger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Opuscoli, Istruzioni e listini in sei lingue.



SENIOR

GOMME DUNLOP

La Bicietta caratteristica per la sua solidità.

La Motocicletta incomparabile.

2 3/4 - 4 - 6 HP con cambio e trasmissione a catena.

Milano - Via Cimarosa, 7 - **BONZI & MARCHI** - Corso Dante, 34 - Torino

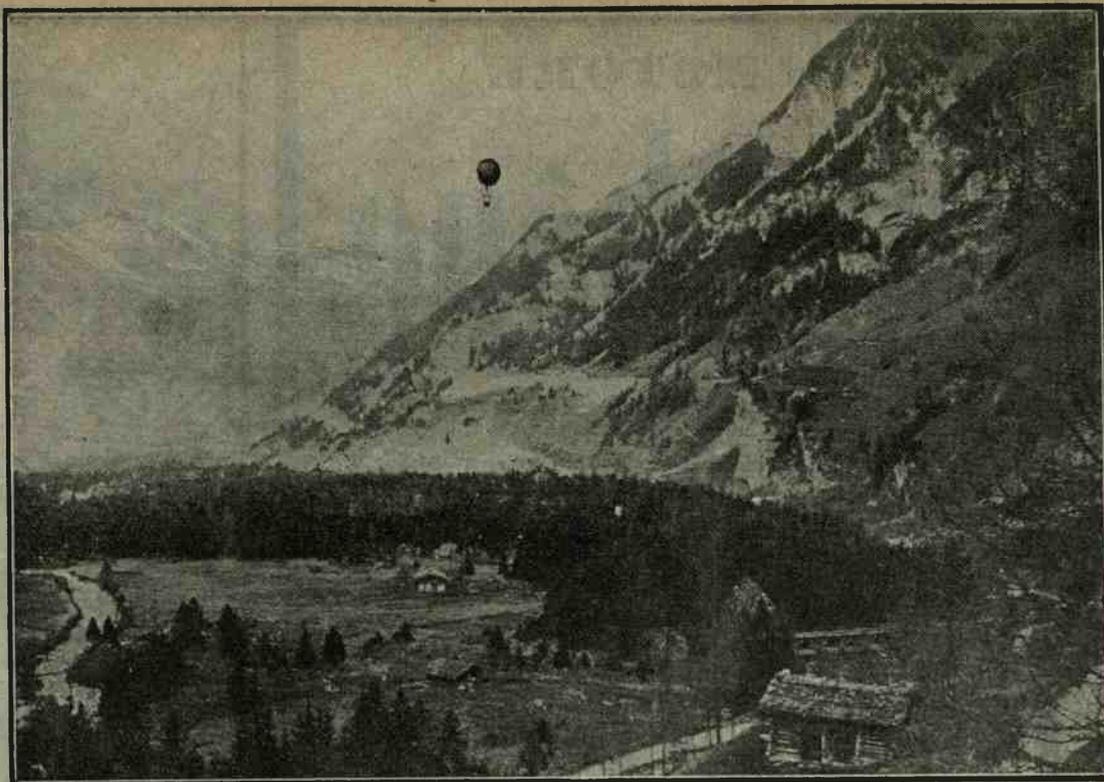
LE ALPI E L'EGITTO

visti dall'aerostato "Sirio",

Lunedì sera, al teatro Vittorio Emanuele, sotto gli auspici della Società Aeronautica di Torino, e della Sezione di Torino del Club Alpino Italiano, ebbe luogo una conferenza di carattere assolutamente originale. Il famoso aeronauta, capitano Spelterini, parlò al pubblico torinese delle sue straordinarie imprese, documentando il suo racconto con la proiezione di una serie di fotografie, uniche nel loro genere, che mostrarono i colossi delle Alpi, presi dall'alto, veduti come nessuno, tranne il capitano Spelterini, ha potuto vederli, fino ad oggi.

Sfilarono così sotto gli occhi del pubblico, oltre a Zurigo, Ginevra, Interlaken e le altre cittadine svizzere, distese sulle rive dei loro laghi, i grandi giganti alpini, nelle forme e nelle prospettive insolite, in cui si presentarono all'audacissimo aeronauta, che li sorvolò: il Laquinhorn, il Rosa, il Cervino, il Monte Bianco, la Jungfrau, le Aiguilles du Dru ed i Charmoz, i Mischabel, ecc. E seguiranno i Giardini di Esbekieh, il Cairo, la Città dei Morti, il deserto di Arabia, le piramidi di Ghiseh, viste come nessuna carovana Cook ha avuto il piacere di vederle.

Spelterini è un uomo energico, freddo, volitivo, già brizzolato, ma di aspetto vigoroso, che risponde perfettamente al tipo, che la conoscenza delle sue imprese fa immaginare. Da 32 anni egli si diverte a fare ascensioni aeronautiche in tutti i cieli del mondo. Ha una predilezione spiccata per le ascensioni audaci: traversò per primo le Alpi (Sion-Digione, col pallone « Vega »), nel 1898, e da quell'epoca ha compiuto dieci volte la traversata delle Alpi, per itinerari diversi, da Interlaken a Brusson, passando sul Rosa, da Chamounix a Pizzo di Ruscada, passando sul Bianco, nel Weisshorn e sul Mischabel, da Murren a Torino, sulla Jungfrau e sul Cervino. Il capitano Spelterini ha compiuto fino ad oggi 560 ascensioni, portando più di 1200 passeggeri, e restituendoli tutti indistintamente incolumi a terra: ciò è forse un *record* anche migliore. Fra i suoi ospiti conta personaggi cospicui, dal barone Luigi di Rothschild al conte Zeppelin, che egli iniziò alle vie del cielo. Il capitano Spelterini ama fare le sue ascensioni sulle montagne, in modo da mantenersi col suo aerostato a distanza minima dai ghiacciai e dalle rocce, manovrando continua-



Il pallone « Sirio » dello Spelterini si eleva sopra Kandarsteg. (Fot. Argus - lastre Cappelli).

mente ed audacemente di zavorra, pel piacere di far fotografie senza precedenti, dettagliate e precise, e mostrarle a coloro che non oserebbero sollevarsi in una navicella a quelle altitudini.

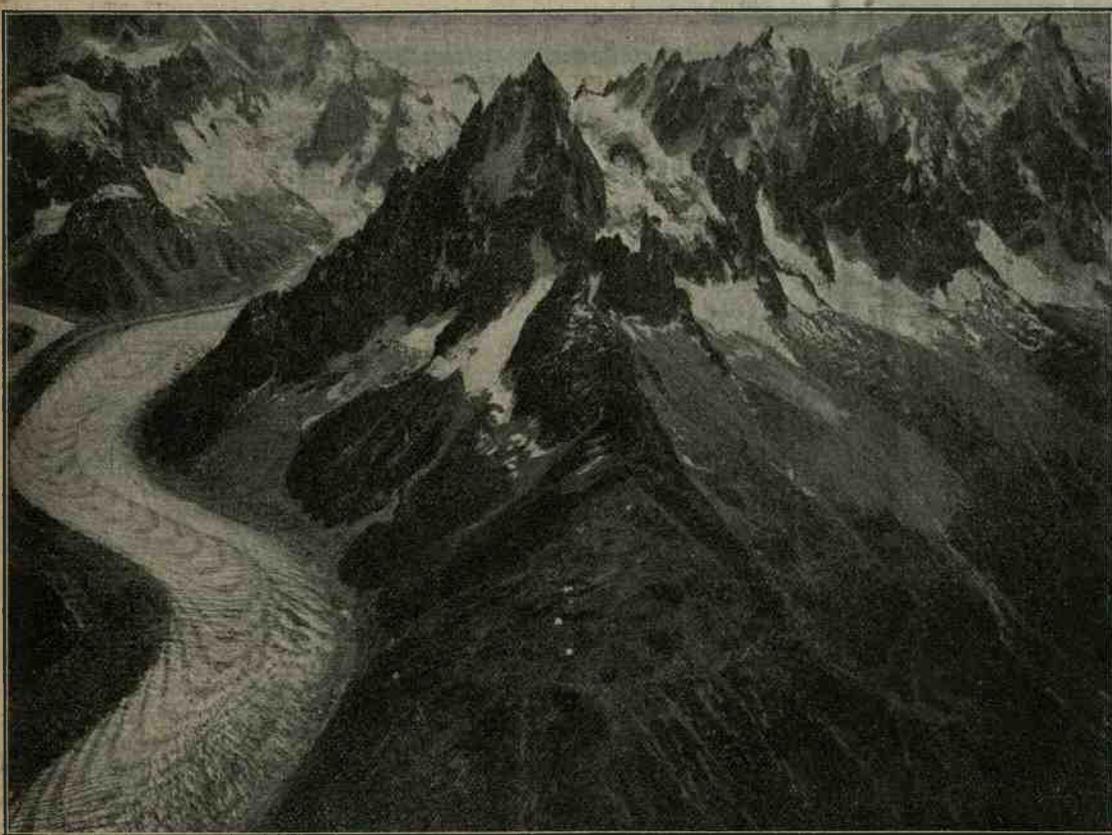
Il capitano Spelterini si vanta di avere così la collezione di tutte le grandi montagne delle Alpi, prese dall'alto, meno tre. Egli ha anche traversato due volte il Vesuvio in eruzione: una di queste ascensioni minacciò di finir male, perchè il pallone cadde in mare, e a stento l'aeronauta fu salvato coi suoi passeggeri. Lo Spelterini ha soggiornato in Egitto più volte: nel 1890 col pallone « Urania » fece tre ascensioni al Cairo e due ad Alessandria.



Il capitano Spelterini. (Fot. Argus - lastre Cappelli).

Veramente impressionante è stata l'ascesa dell'agosto del 1890 dallo Sporting Club di Alessandria d'Egitto; erano coll'aeronauta cinque passeggeri, tra i quali una ardita signora. Arrivato a 550 metri l'aerostato restò immobile; si rifiutava di salire. Un esame rapido del pallone dimostrò che tutto era in ordine: l'ostacolo doveva essere sotto la navicella. Lo Spelterini si sporse in fuori e constatò, terrorizzato, che sulla corda dell'ancora era impigliato un giovane arabo che penzolava nel vuoto! Soltanto con pericolo della sua vita e uscendo dalla navicella lo Spelterini riuscì a sciogliere l'arabo e a portarlo dentro la navicella: l'inatteso passeggero, così miracolosamente salvo, esercita ora la farmacia ad Alessandria d'Egitto.

Due anni dopo lo Spelterini raggiunse l'altezza di 2000 metri sopra il Cairo e fu trascinato verso la baia di Anoukir. Uno dei viaggiatori, mentre il pallone era sceso presso terra, impres-



Questa magnifica fotografia venne presa durante l'audacissima traversata del Monte Bianco, compiuta a bordo del Sirio l'8 agosto 1909, da Chamounix al Pizzo ai Ruscats. — In questo quadro gli amatori dell'Alpi ammireranno un complesso di giganti delle nostre montagne sublimi. Si vedono oltre la fucina della Mer du Glacier, tra gli altri pinnacoli e gli altri ghiacciai, il Monte Blanc de Tacul (4249 m. s. l. d. m.), l'Aiguille de Blaitiere, il Dente del Gigante (4014), l'Aiguille de Charmoz e il Ghiacciaio del Tacul.

SOCIETÀ ITALIANA TRANSAEREA

Le più grandi e meglio organizzate officine di aviazione del mondo. ▲ Costruzione di monopiani, biplani e idroaeroplani. Tipi militari, da sport, da turismo e da corsa. ▲ Vendita di tutti gli accessori e pezzi di ricambio per la navigazione aerea. Gli apparecchi SIT detengono tutti i records italiani e mondiali. ▲ Potenzialità di fabbricazione: 200 Apparecchi all'anno.

Officine e Uffici: Corso Peschiera 251. - TORINO - Telegrammi: TRANSAEREA - Torino.
Aerodromo: MIRAFIORI - Torino. Telef. interc.: 25-00 - Torino.



È con **MOTORE**

Le Rhône

che **Parmelin** ha attraversato
il MONTE BIANCO.

Record **MONDIALE** di altezza 6120 metri
con soli 80 HP di forza "*Le Rhône*,"
Aviatore **LEGAGNEUX**.

MASSIMA DURATA

Record **MONDIALE** delle 16 ore e 1/2 di volo continuo
battuto da Poulet su **CAUDRON** con 60 HP *Le Rhône*.

Agenzia esclusiva
e licenza di costruzione in Italia e Colonie

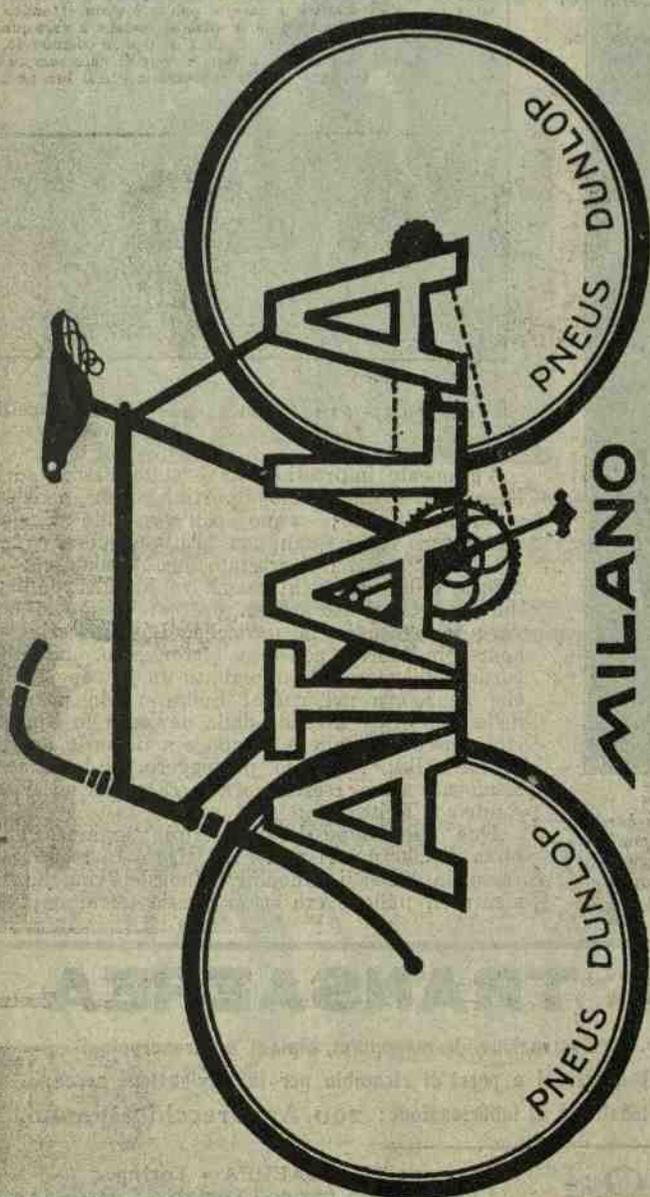
Cap. **MARTINOLO** - Via Carena, 24 - Torino.
Telegrammi: **MARTINOLO-AVIAZIONE-TORINO**
Telefono: 39-65.

CINZANO

VERMOUTH



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



Representanti per Torino:
MONTECUCCO e FIORITO
TORINO - Via Nizza, 31 - TORINO

Motocicli FRERA

leggeri
e di grande turismo.
Modelli 1914.

con Pneus

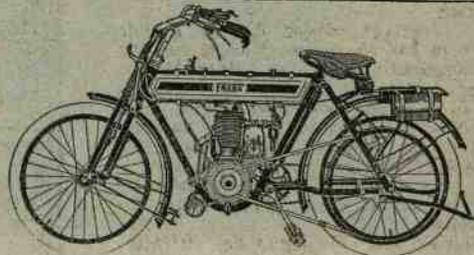
PIRELLI

MOTO con 4 HP
di Grande
Turismo con
débrayage e
cambiamento di
velocità.



Campionato Italiano
di Velocità.
Campionato Cremonese.
Vincitrice delle
più importanti Gare
dell'annata 1

MOTOLEGGERA
di lusso HP 2 1/4
Tipo 1914
adottata dal Regio
Esercito Italiano per
Battaglioni Aviatori
e Battaglioni
Bersaglieri.



Grande Medaglia
d'Oro del Ministero
di A. I. e C.
Medaglia d'Argento
del Ministero della
Guerra.

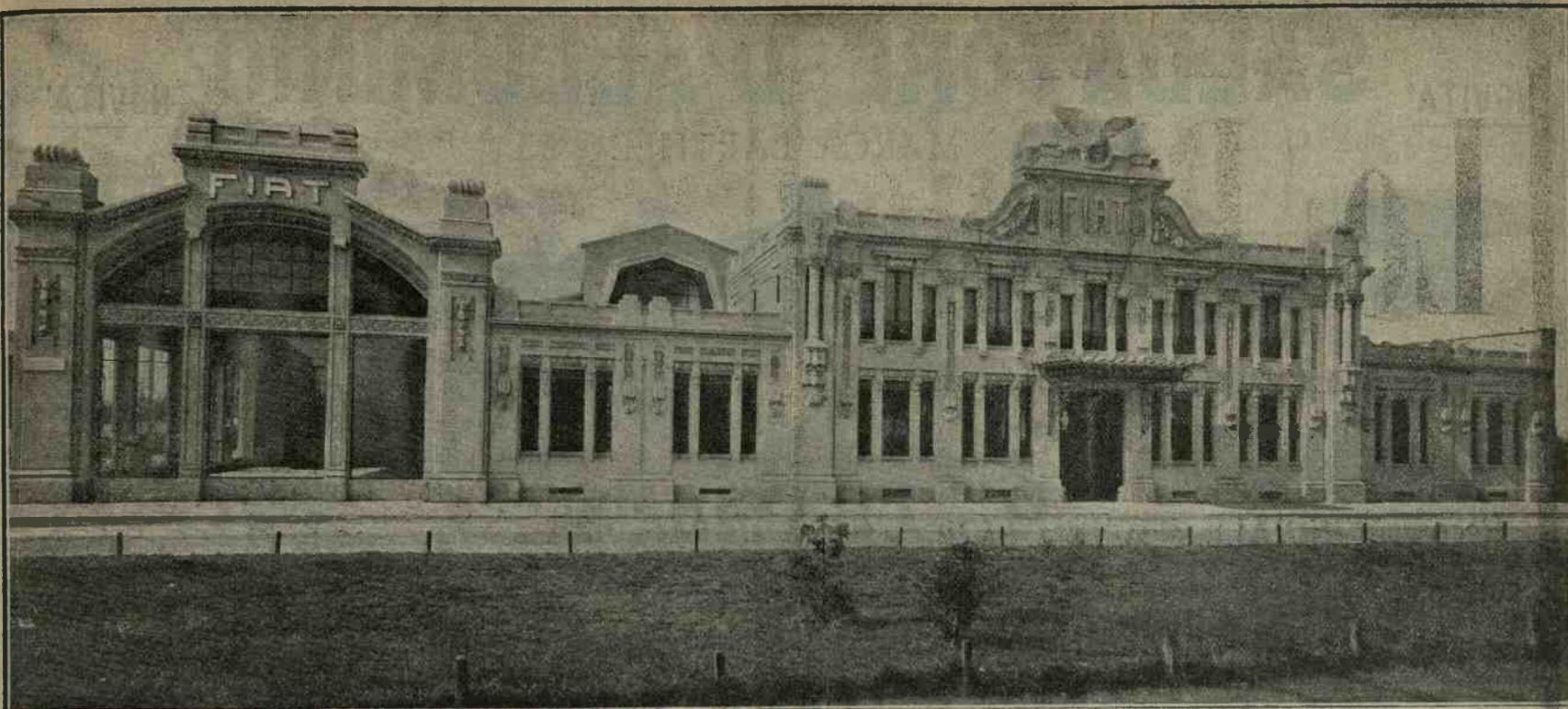
ROMA - XX Sett. 1913

GIRO 3 PROVINOIE
(Km. 480)

PRIMA assoluta e PRIMA
a tutti i traguardi nella
Categoria 350 cmc. con
Mario Acerboni.

A richiesta forniamo le nostre **Motoleggere** con débrayage
a frizione alla puleggia (con leva di comando al manubrio),
Modello nuovissimo, di funzionamento garantito.

Chiedere Listini alla Società Anonima **FRERA** - Tradate.
In vendita presso i migliori Negozianti del genere, ed a **TORINO** presso la Ditta **E. PASCHETTA** - ang. Via S. Teresa e Via Genova.



La nuova Sede dei « Garages Riuniti Fiat » di Milano. — La facciata sul Corso Sempione.

sionato e quasi in preda al terrore, senza avvertire il capo balzò fuori dalla navicella: l'« Urania » così alleggerita d'un colpo di 80 chilogrammi risaliva a grande altezza e poté prendere terra solo alla lontananza di parecchi chilometri.

Una importante escursione fu compiuta nel gennaio del 1890 con a bordo il governatore generale dell'Egitto lord Cromer, il generale Chapman e due ufficiali dello Stato Maggiore inglese. L'ultima escursione cairina fu quella del 1904 (21 febbraio): essa si effettuò con un violento vento di nord-est, al disopra della regione delle Piramidi e di Ghizeh. Durante questi ed altri viaggi nei cieli del favoloso Egitto il capitano Spelterini ha fatto una serie imponente di fotografie.

Una grande iniziativa della F.I.A.T.

Ve lo immaginate uno spettacolo cinematografico a rima obbligata? Per esempio una serie di films interessantissimi che traggono motivo solo dal motto F.I.A.T.?

Ecco quanto hanno potuto ammirare i 2000 e più invitati che parteciparono sabato scorso alla festa inaugurale della nuova sede dei Garages Riuniti Fiat in Milano (corso Sempione). I sottomarini, i dirigibili, i camions, le vetture da turismo, i veicoli industriali muniti del motore Fiat furono proiettati sull'ampia tela. Mentre l'occhio mirava appunto laggiù in fondo al grandioso salone centrale del nuovo grande garage, e tutto ci ricordava i progressi industriali di questa potente istituzione che si chiama F.I.A.T., noi rilandavamo pensando allo sviluppo eccezionale raggiunto da questa industria dovuta in modo particolare alla intelligente opera svolta sempre e specialmente dal cav. G. Agnelli.

Nella industrie Milano necessitava che la F.I.A.T. avesse pure una sede degna del suo nome mondiale, e quella che i lettori possono ammirare in fotografia in testa a questa pagina, ha appunto qualcosa del colossale ed al tempo stesso aggiunge la perfezione dell'eleganza e del comfort. Basterà pensare che occupa circa 7000 metri quadrati per farsi un'idea precisa della grandiosità.

L'inaugurazione altrettanto degna di così grande costruzione si è avuta sabato scorso. Non si esagera dicendo che all'inaugurazione accorse mezza Milano elegante, doviziosa, industriale e sportiva.

Il ricevimento fu di una signorilità degna della gran marca nazionale di automobili, e gli intervenuti trovarono un ottimo concerto, delle interessanti produzioni cinematografiche, un buffet ricchissimo.

C'era una vera folla elegante di signore, autorità, ufficialità, censo, industria, come poche volte abbiamo veduta raccolta.

Ma il vasto ambiente era ben degno dei visitatori bene auguranti alla geniale e coraggiosa iniziativa della F.I.A.T. Erano rappresentati il Prefetto, il Corpo d'Armata; intervenuti il Questore, le più spiccate personalità dell'Automobile Club, il marchese Camillo di Soragna, il dottor Weill-Schott, il marchese Dal Pozzo ed il conte Bonacossa del Consiglio direttivo.

Il magnifico ambiente, ideato dall'ing. G. Velati Bellini di Torino, e costruito dalla ditta Valli e Crugnola di Milano, venne visitato da moltissimi competenti.

La costruzione è leggera, tutta in ferro e luminosissima. Il salone adibito al « garage » propriamente detto, misura ben tremila metri quadrati di superficie; è alto undici metri e il lucernario e le finestre occupano uno spazio di quasi mille metri quadrati. Gli uffici d'amministrazione, a due piani, sono elegantissimi: vi hanno sale di attesa, magazzini, locali di vendita, depositi di gomme, depositi di benzina, sale di toeletta e bagni, ecc., ecc.

Il salone dell'esposizione misura 300 metri quadrati, ed è tutta una vasta vetrina aperta sull'esterno.

Otto potenti aspiratori possono in poco più di un quarto d'ora, fare un completo ricambio dell'aria nel vasto ambiente.

L'impianto per la distribuzione della benzina è con contatori automatici e con dispositivi di sicurezza.

Mentre un solo serbatoio è capace di ottomila litri di liquido accensibile, ogni pericolo di infiammabilità è escluso perchè mai la benzina viene ad essere a contatto con l'aria. Havvi pure un impianto per la compressione dell'aria per il gonfiamento dei pneumatici.

E poi officine, sale di collaudo, fucine, forni per la tempra, ecc., ecc.

Una piccola città dell'automobile, insomma, necessaria in una grande città come Milano, e che ebbe ieri sera un successo di ammirazione caldissima.

Nel mondo commerciale sportivo

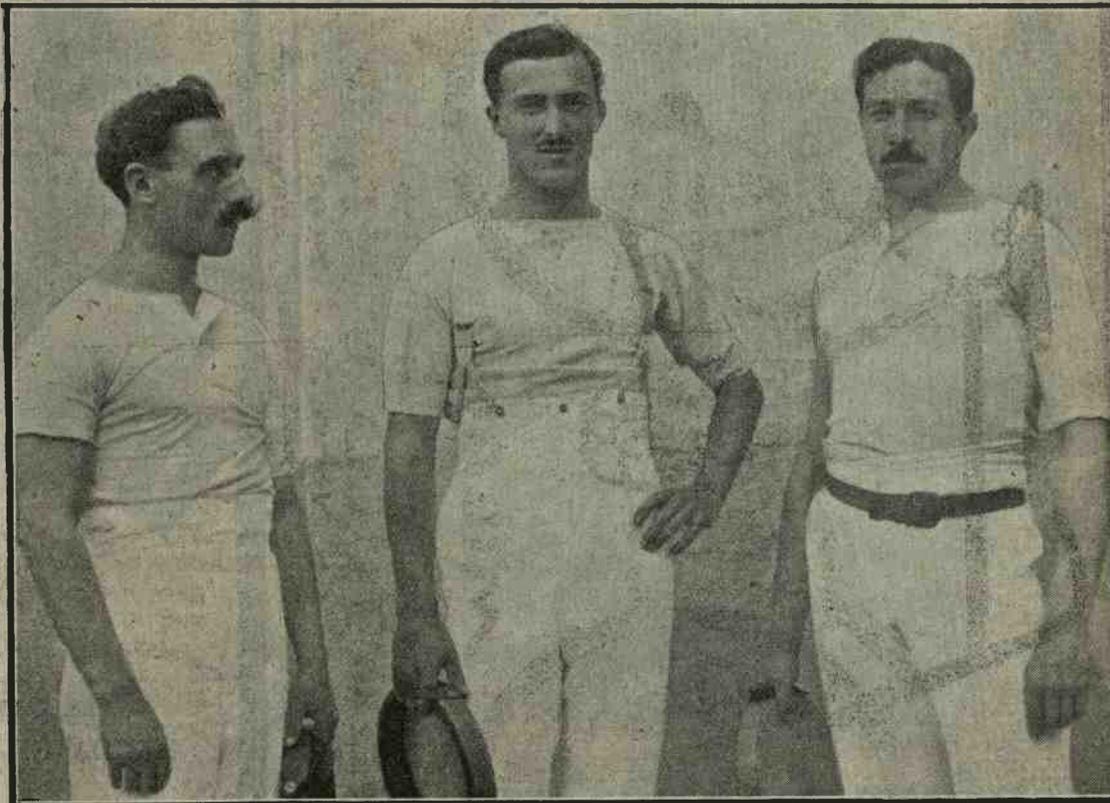
Motociclette e Biciclette « Senior ».

È la conosciutissima marca lanciata in commercio dalla casa Bonzi e Marchi, Milano, via Cimarosa, 7.

Il nuovo catalogo ci presenta 11 tipi diversi di biciclette, tutte di stile finissimo, eleganti e robuste, a prezzi di concorrenza, per bambini, signora e uomini. Tutte le ultime innovazioni del ciclismo sono applicate a queste biciclette, così da renderle realmente le preferite dal pubblico sportivo che si diletta del cavallo d'acciaio.

Le motociclette poi, presentate anch'esse su un altro catalogo, già tanto note e detentrici dei primi premi in numerose gare, sono, come le sorelle biciclette, munite di tutti i perfezionamenti del motociclismo dell'oggi: scavano, qualunque salita anche la più rapida, hanno motori da cavalli 2-3 (da cilindro), fino a cavalli 6 (2 cilindri), e quest'ultimo tipo è specialmente indicato per l'applicazione del side car.

Ricorderemo che la moto Senior monta quest'anno i cambi di velocità con trasmissione a catena, poiché è stato ritenuto dai competenti che danno il miglior risultato; costano è vero qualche cosa di più alla ditta di tutti gli altri tipi in commercio, ma Bonzi e Marchi non badano a sacrifici pur di dare sempre alla propria produzione tutta quella supremazia ormai ben nota.



I vincitori del Campionato Italiano al tamburello, disputatosi a Torino nella Palestra De Amicis. Da sinistra a destra: Bussolino. — Ocito. — Fuseri. (Fot. Pavia-Nay - Torino).



CICLI



MILANO



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

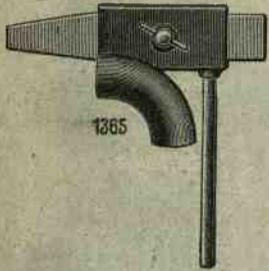
PNEUS PIRELLI PIAZZA A. DORIA

NOVITA'

SALDATORE D'ALLUMINIO

NOVITA'

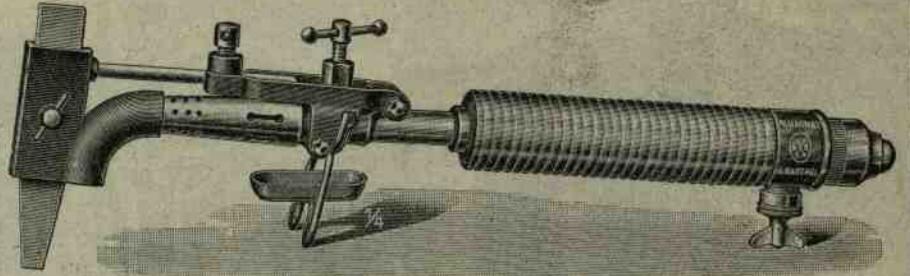
MARCA BARTHEL



Immenso successo.

TORINO
24, Via del Mille

Indispensabile
a tutti i Garages
ed Officine Meccaniche.



Si adatta a tutti i Saldatori BARTHEL.

ROMA
Via Aureliana, 46

D^{co} FILOGAMO

HANGARS Smontabili in Tela

adottati dal Governo Italiano
(Brevetti GIOVANNI MERCANDINO)

TENDE E COPERTONI IMPERMEABILI

per ogni uso.

DITTA **G^{MO} MERCANDINO**

Stabilimento: Via Ilarione Petitti, 9 - TORINO

♦♦♦

POJACK

Pneumatici
per Cicli e Moto
scorrevolissimi
extraforti

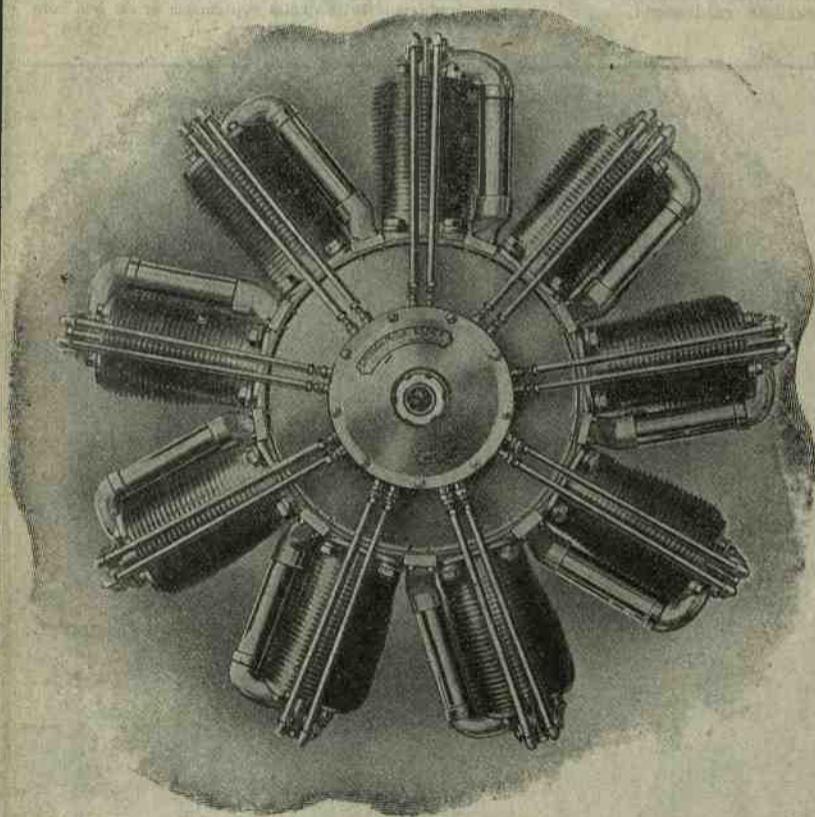
♦♦♦

✦ ✦
TORINO
Corso Dante, 34

✦ ✦
Filiali:
MILANO - ROMA

✦ ✦

MOTORI PER AVIAZIONE



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

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

Fornitori del **BATTAGLIONE AVIATORI**
FORNITORI DEL GOVERNO BRASILIANO

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

La
8
cilindri

DE DION- BOUTON

l'Unica.

PER RICEVERE FRANCO

L'ULTIMO CATALOGO

MANDATE UN VOSTRO BIGLIETTO DA VISITA
alla Società Anonima

Garages **E. NAGLIATI**

a **FIRENZE** 5, Via Melegnano.

a **MILANO** 21, Via Montevideo.

a **TORINO** 37, Corso Valentino.

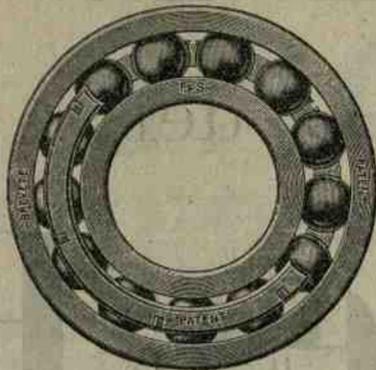
a **NAPOLI** 38, Via Mondella Gaetani.

Quando ordinerete la vostra vettura

PRESCRIVETE

ch'essa debba essere montata col

**FAMOSI
CUSCINETTI
A SFERE**



F. & S.

Grande precisione.

Scorrevolezza insuperabile.

Esposizione di Bruxelles 1910 - 2 Grandi Prix.

Esposizione Internazionale di Torino 1911 - 4 Grandi Prix.

Rappresentante per l'Italia con Deposito: **ENEA ROSSI - Milano - Via Varese, 12.**

FABBRICA

RADIATORI

per Automobili

RIPARAZIONI

Via Moncalieri, 12 - TORINO - Telefono 43-23

PULEGGIA a frizione a dischi metallici

applicabile su Motociclette di qualsiasi tipo e potenzialità.



BREVETTO

TORRESINI

Le migliori oggi in commercio.

Adottate dalle principali Ditte Italiane.

Per schiarimenti rivolgersi alla Premiata Ditta costruttrice

CLEMENTE TORRESINI e FIGLI - Via Cibrario, 46 - Torno.

“TUPHINE”

MARCA MONDIALE
della

**YORKSHIRE ATHLETIC
MANUFACTORY**

Il più perfetto
L'insuperabile

Foot-Ball

Apprezzato ed adottato
da tutte le migliori



Squadre Italiane ed Estere

Y.A.M.

Nuovo tipo di

FOOT-BALL

a cuciture protette.

Regolamentare per Match.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

Telefono 26-20 **G. VIGO & CIA** Telegrammi VIGORIA

TORINO

GENOVA

Via Roma, 31 - Telefono 26-20.

Via Venti Settembre, 5.

INGROSSO Elegante catalogo illustrato, gratis a richiesta. **DETTAGLIO**

LANCIA

15 HP - 20|30 HP - 35 HP

Pneumatici MICHELIN

Il tipo 35 HP, di 110 mm di alesaggio e 130 mm di corsa, con dynamo per l'illuminazione elettrica e motore elettrico di messa in moto.

FABBRICA DI AUTOMOBILI

LANCIA & C.

TORINO - Via Monginevro, 99 - TORINO

Telegr.: LANCIAUTO - Telef.: 27-75

Agenti esclusivi per Piemonte:

BECHIS & BEBTOLINO

TORINO - Via S. Quintino, 28 - TORINO

LA SEDE DI MILANO

dei

Garages Riuniti

FIAT

è stata trasferita nei nuovi grandiosi locali

di

CORSO SEMPIONE, 55

Sala di Esposizione

Rimessa per 500 Vetture

Officina di riparazione

Deposito di pezzi di ricambio - Accessori - Gomme

Distribuzione Benzina e Lubrificanti.