Anno XIII. TORINO, 12 Luglio 1914. N. 28

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giuochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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 11-36

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso l'Amministrazione del Giornale

LA VITTORIA DI UN GRANDE CAMPIONE ITALIANO ALLE REGATE DI HENLEY

Il canottiere Giuseppe Sinigaglia che ha vinto la gara " Diamonds Sculls ,, battendo il campione inglese Stuart.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Tenete bene in mente!

che i vantaggi dei Pneumatici

PROVODNIK COLUMB

compensano di gran lunga il maggior prezzo.

Non riscaldano e dànno lunghi percorsi.

Non sdrucciolano.

Sono in massimo grado elastici.

Evitano salti alla vettura.

Dànno maggior rendimento al motore, riducendo al minimo il consumo della benzina.

Misure speciali per vetture pesanti.

Si montano sui cerchi normali e portano un maggior peso.

Società Anonima Italiana " COLUMB „

Sede in MILANO: Via Felice Bellotti, 15 - **Telefono 20-063.**

FILIALI:

TORINO	ROMA	NAPOLI
Via Mazzini, 52	Via Due Macelli, 144	Via Santa Lucia, 31-33
Telefono 29-96.	Telefono 79-34	Telefono 37-53.

1° STORERO

10 HP

La più piccola della sua Categoria

Parma=Poggio Berceto

CORSA IN SALITA

Pneumatici PIRELLI

Cataloghi e Opuscoli.

FABBRICA AUTOMOBILI STORERO

TORINO	GENOVA	MILANO	ROMA
Via Madama Cristina, 55	Piazza Verdi - Via Edera (Lato Stazione Brignole)	Via Vittoria, 44.	Via Sicilia e Basilicata
Telefono 45-60 e 14-72	Telefono 54-58	Telefono 3-72	Telefono 43-80

Circuito del Sestrières

Km. 186 - alt. m. 2200

1° Classificato (Categoria Vetturette) VICTOR LOUVET

su

MATHIS

(cm³ 1056)

che dominò come volle nelle aspre salite gli altri concorrenti

su Pneumatici PIRELLI - Benzina **SHELL**

Agente per il Piemonte: **L. JACQUIER** - Via S. Quintino, 25 - **Torino.**

CACAO TALMONE

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

REPETTATI ALFREDO
TARGHE - MEDAGLIE - DIPLOMI
NUOVI MODELLI
FOOT-BALL - GINN. - PODIS. - CICL. - BALLO, ecc.
Chiedere Listino e Catalogo con cartolina doppia
TORINO - Via della Rocca, 45 - TORINO

PÉTROLE HAHN
TESORO DELLA CAPIGLIATURA
IN VENDITA OVUNQUE. All'ingrosso presso
F. VIBERT, CHIMICO, LIONE (FRANCIA)

SCAP
Vetture da Città - da gran Turismo.
Tipi sport - Camions - Omnibus.
Solide Confortevoli Accessibili Perfette
Societé de Construction Automobile Parisienne - Paris.
Per l'Italia: DITTA C. Canestri - Piazza S. Silvestro, 64 - ROMA.
Concedonsi Agenzie nei territori liberi.

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 Telefono 57-35 - Genova.

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

Sportsmen! Leggete tutti i giorni il giornale
LA STAMPA
di Torino che ha la più completa rubrica telegrafica di tutti i principali avvenimenti sportivi d'Italia e dell'estero.

Le gare di tiro al piattello al Martinetto

Domenica scorsa, nello *stand* del tiro a volo del Martinetto di Torino, si disputarono importanti gare al Piattello che sortirono l esito seguente:

Gara « Targa S. Uberto ». — La grande Gara di Tiro al Piattello per la Targa di S. Uberto a beneficio della Casa di Ricovero dei fanciulli abbandonati, ha dato il seguente risultato: 1° premio signor Allomello; 2°, 3° e 4°, a pari merito, Notari, Maierna e Monaco; 5° Marchese di Gresy; 6° Fiacchetti; 7° Auchentaller; 8° geom. Chiantore; 9° Talmone; 10° ed 11°, a pari merito, Schiapparelli e Gilli; 12° Fubini; 13° Pederzolli; 14° Tomatis; 15° e 16°, pari merito, Conti e avv. Dosio.

Gara Città di Torino. — Questa importante competizione di tiro al Piattello ha richiamato a Torino allo *stand* del Martinetto i migliori fucili.

Tiro di prova, diviso tra i signori Gilli, geometra Chiantore e Bertini, con Piattelli 10 su 10.

Premio Città di Torino. — 1° e 2° premio divisi tra i signori Grassi e Pareti, con Piattelli 17 su 17; 3° premio. signor Maierna, con Piattelli 16 su 17; 4° e 5° premio, divisi tra i signori dott. Salvini e Fiacchetti, con 15 su 16; 6° e 7° premio, divisi tra i signori avv. Allomello e avv. Dosio, con 13 su 14; 8°, 9° e 10° premio, divisi tra i signori Cortino, Pacifico e Crovetto, con 15 su 15.

L'avv. Ettore Allomello, campione italiano del tiro al piattello.

Premio di maggioranza vinto dal signor avvocato Allomello con 21 Piattelli.

La tragica fine dell'aviatore Legagneux

Un terribile accidente ha causato la morte di un aviatore francese tra i più abili e popolari:

Legagneux è rimasto ucciso all'areodromo di Saumur.

Egli si trovava a circa 150 metri di altezza, quando precipitò con la sua macchina. Una barca prontamente si recò in suo soccorso, e tre uomini si lanciarono in acqua. Essi cercarono invano di liberare Legagneux, il cui apparecchio era immerso per oltre un metro ma non riuscirono che a mantenergli la testa fuori dell'acqua. Frattanto era giunto un medico sopra un'altra imbarcazione; si riuscì finalmente a liberare Legagneux dall'apparecchio ed a trasportarlo sulla spiaggia. Ed allora fu constatata la sua morte. Nella sera i teatri erano chiusi e la costernazione era generale.

Secondo il *Petit Parisien*, gli spettatori che hanno assistito alla caduta di Legagneux raccontano che i frantumi dell'elica spezzata avrebbero gravemente ferito l'aviatore, mettendolo nell'impossibilità di dirigere l'apparecchio.

***

Legagneux era nato a Puteaux il 28 dicembre 1882 ed aveva conseguìto il brevetto di aviatore il 19 aprile 1910.

Nel 1910 partecipò al Circuito dell'Est, in cui egli divenne celebre per la sua energia e la sua tecnica, e poi alla Parigi-Bruxelles S. Quentin con passeggero. Poi, ancora, mentre molti suoi colleghi abbandonavano l'aviazione, temendone i pericoli, Legagneux continuò invece ad accumular allori su allori. Quando un costruttore inventava qualche nuovo dispositivo, si rivolgeva a Legagneux per provare il suo apparecchio, e Legagneux non si ritirava mai dinanzi alle pericolose ed incerte prove che venivano richieste alla sua abilità ed alla sua audacia.

Egli, del resto, ha sempre dimostrato un larghissimo eclettismo in fatto di apparecchi. Si brevettò con un biplano Sommer, passò poi al Blériot nel 1910, al Morane-Saulnier nel 1912, al Nieuport nel 1913 ed infine agli idrovolanti. Sul Nieuport conquistò, il 27 dicembre dello scorso anno, il *record* mondiale di altezza. fino allora detenuto da Perreyon, salendo a 6150 metri all'aerodromo del Fréjus.

Era stato anche in Italia ed al Circuito di Milano aveva vinto il premio di altezza.

L'uomo che va a piedi

Per quanto siensi moltiplicati i mezzi di trasporto, alcuni dei quali — come ad esempio la bicicletta — hanno raggiunto un valore accessibile alle borse anche le più modeste, ciò non toglie che la maggior parte di bipedi ha ancora il magrissimo conforto di doversi servire dei proprii e naturali mezzi di locomozione.

Ma la condizione di questo povero bipede, ed implume, ciò ch'è peggio, è variata di molto da un trentennio in qua, perchè se egli una volta doveva soltanto guardarsi dalla nobile bestia trainante carri o carrozze, o dai pochi cavalieri caracollanti per le strade, ora se da una parte è diminuito il numero dei cavalieri (parliamo, bene intesi, di quelli... a cavallo!) ed anche quello delle vetture a cavallo, è cresciuto e crescerà sempre, il numero dei veicoli meccanici. Questi veicoli meccanici hanno un solo e grave torto nei riguardi del povero diavolo che... non ne usa, quello di essere veloci, sempre e per forza veloci. Ed è necessario che sia così perchè diversamente sarebbe stato un non senso il crearli. Quale è quindi il dovere dell'umile pedone? Perchè per quanto gridare si voglia in contrario, è vero che si na bene il diritto di attraversare a piedi le strade, e di prendere una buona boccata d'aria senza... polvere e senza puzzo, ma data la presente comunità delle strade non è possibile d'altra parte impedire ai veicoli meccanici il sollevare polvere e spargere fumo e puzzo.

La questione è tutta lì, ed i lamenti non sempre hanno una base di giustificazione. Ed in proposito voglio riportare un fatto di cronaca giudiziaria con la relativa sentenza, che può arrecare meraviglia — come infatti l'ha recata al cronista che ne ha parlato

MICHELIN non prende più parte alle Corse!

Porro, vincitore della gara traversa'a notturna di Varese.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

— qualora si consideri la cosa superficialmente, ma che del resto non è strana del tutto quando si considerino le condizioni della viabilità moderna.

Narra il giornale: A Parigi più che altrove, le strade appartengono ai conduttori di automobili che hanno il diritto di massacrare i malcapitati viandanti rei di intralciare con le loro pretese impertinenti la libera circolazione dei veicoli.

Una paradossale e inverosimile sentenza ha consacrato i diritti dei conduttori. Un pedone è stato condannato a pagare le spese, che ascendono a parecchie migliaia di lire, di uno scontro automobilistico del quale per poco non era rimasto vittima.. Il pacifico borghese stava attraversando il viale dei Campi Elisi, solcato continuamente da lunghe file di automobili lanciati a tutta velocità. Una di queste, per scansarlo, andò a urtare contro un'altra vettura che veniva in senso opposto, fracassandola. L'automobilista investito intentò il processo all'altro e questo a sua volta intentò processo al pedone, accusandolo di aver provocato l'incidente col suo imprudente proposito di traversare il viale.

Non lo si crederebbe, ma il Tribunale ha dato ragione agli automobilisti contro il viandante, rendendo così legalmente impraticabile per i pedoni una delle principali arterie lunga un paio di chilometri. La strana sentenza provoca i commenti più vivaci, ma è destinata a rendere ancor più irta di pericoli l'esistenza delle persone che non possono girare continuamente in vettura.

Io suppongo che il giudice — come in generale — non è nè un fervente ciclista, nè uno sfrenato *chauffeur*, ma invece lo stimo semplicemente un uomo moderno, e che prima di emettere una sentenza, ha studiato e ponderato bene la cosa. Egli ha detto: la circolazione degli automobili e degli altri veicoli meccanici non è vietata. Essi pagano fior di tasse... e di contravvenzioni e quando hanno torto se lo prendono. Le strade son pubbliche, e pubblico vuol dire tanto chi va a piedi quanto chi va in vettura, o con altro mezzo di locomozione. La velocità è regolata, e se gli agenti a ciò adibiti non elevano contravvenzioni il torto non è nè dello *chauffeur* che fa il pazzo, nè del giudice che non può giudicarlo tale se non ne ha le prove. Nel caso speciale qui riportato abbiamo la solita storiella del pedone *del secolo scorso* il quale si avventura senza una direzione, senza un controllo dei proprii passi, senza le dovute cautele, in una via frequentatissima dagli automobili credendo di passeggiare in un viale privato. L'automobilista intravede il pericolo per questo imprudente bipede... appiedato, pensa che lo schiacciarlo è pericoloso per chi muore e per chi vive, sterza e *patapumfete*... addosso ad un'altra vettura sopravveniente, che filava dritta per la sua strada. Mettetevi nei panni del calunniato giudice e ditemi se a torto è stato condannato l'imprudente pedone.

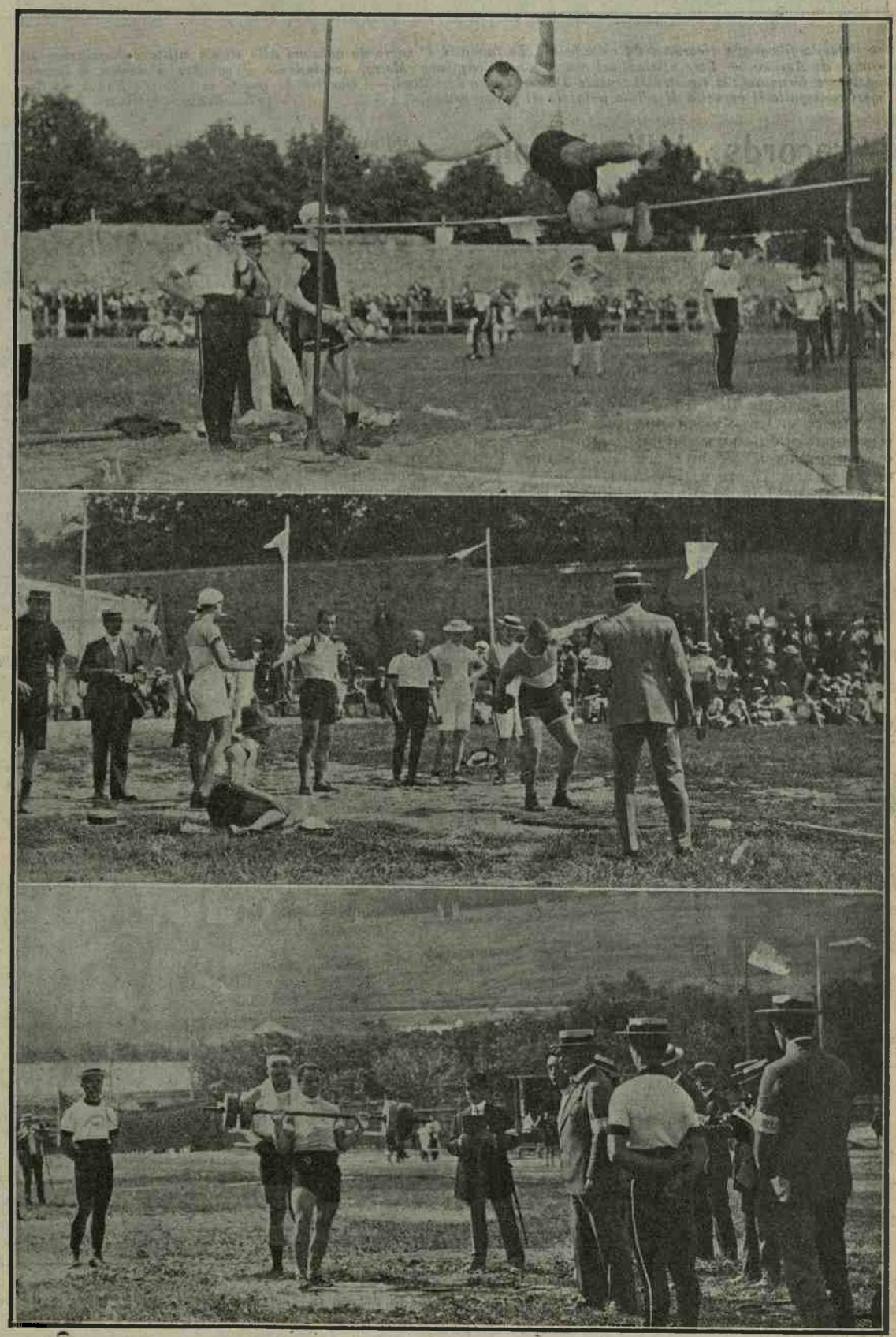
Tutto ha progredito — scriveva un nostro egregio professore — fuorchè l'uomo. Ed in fatto di locomozione è più facile applicare la giusta sentenza. Tutto è iu progresso nella locomozione, fuorchè l'uomo che... va a piedi. E non è fuori di proposito il nascere di una nuova professione quale l'annunzia il *Temps*, nel quale leggiamo quanto segue:

Esiste a Parigi un professore di circolazione. Lo proclama egli stesso nei suoi biglietti da visita: Pierre Brousset, professore speciale del modo di circolare senza pericolo nelle vie; professore speciale per fanciulli, persone tardive o nervose... Per il professore Brousset, che sotto Lépine fu ispettore della circolazione parigina alla Prefettura di Polizia, e al quale si debbono molti utili provvedimenti in materia, il problema si deve porre in questo modo: dati due marciapiedi separati da una strada, come andare dall'uno all'altro senza correre il rischio di essere travolto da un veicolo automobile o ippomobile, velocipede o tramway? La soluzione è facile, dice il degno professore Brousset. Diciannove volte su venti la causa degli accidenti è dovuta al pedone che non sa attraversare la strada. E se non sa attraversare la strada è perchè ignora la differenza che esiste tra la mano destra e la sinistra. I veicoli circolano nelle città tenendo la dritta o la sinistra. Basta che il pedone prima di attraversare la strada guardi nella direzione dalla quale debbono arrivare i veicoli, e cioè a sinistra se i veicoli tengono la diritta, a destra se tengono la sinistra. Arrivato in mezzo alla strada non ha che da portare lo sguardo a destra nel primo caso, a sinistra nel secondo per scansare i veicoli che passano sul lato opposto della via E sopra tutto il pedone non deve perdere la calma, non girare la testa in tutti i sensi, non correre. Il pedone che corre è un uomo perduto!

Le regole del professore Brousset, delle quali qui ho riportato qualche piccolo saggio, non son per nulla trascurabili, e se a qualche spirito leggiero potrà sembrar strano un professore di circolazione, ciò non lo è dati i tempi... e le cose che corrono. Il pedone deve per forza rimodernarsi perchè non può... sparire. Purtroppo la gente che va a piedi è, e sarà per molti secoli ancora, in maggioranza, ma se una volta poteva esser lecito leggere anche l'articolo di fondo attraversando le strade, ora bisogna fare attenzione, e massima, ad ogni passo, perchè un ugual dritto di circolare compete a chi va a piedi come a chi si serve di altro mezzo per muoversi da un posto all'altro.

E se tali insegnamenti venissero impartiti, magari con esempi pratici, anche nelle scuole, io non avrei a dolermene perchè purtroppo nelle scuole non sempre si pensa e si studia la pratica della vita.

Raffaele Perrone.



Il Convegno ginnastico di Trieste. — In alto: *G. Lorenzetti vince la gara di salto in alto metri 1 60.* Nel centro: *Giorgio Finazza al lancio del disco.* — In basso: *G. Lorenzetti vince la gara di sollevamento pesi.*

Questa fotografia ricorda i 24 sottufficiali che fanno il 1° corso da aviatori alla scuola militare di aviazione al campo di Aviano. — I tre ufficiali nel centro sono il capitano Moso, comandante il campo; a destra il tenente istruttore Graziani; a sinistra il tenente Dimurro vice istruttore. — Quattro di questi sottufficiali hanno da due mesi conseguito il brevetto di pilota aviatore di primo grado. (Fot. Fratelli Gislon - Aviano).

I "records„ dell'aviazione

Records e sempre *records!* Le cronache sportive anche questa settimana registrano cifre sorprendenti.

Nel *record* mondiale di durata raggiunto a Berlino, l'aviatore Basser, su un biplano militare, volò per 18 ore e 12 minuti, partendo alle 3,50 e scendendo alle 10,1'.

Lo stesso giorno in cui Basser, volando 18 ore e 12 minuti, toglieva all'aviatore francese Poulet il *record* del mondo di durata, un altro tedesco, certo Landsmann, tentava a sua volta di sorpassare il massimo del francese. Non vi riusciva però, perchè, travolto da una tempesta, era costretto ad allontanarsi dal campo di Johannisthal e ad atterrare a Liegnitz, 300 km. distante. Egli stette in aria 17 ore e 17 minuti.

Lo stesso Landsmann, su biplano Albatros, motore Mercédès 100 HP, si innalzava di nuovo all'aerodromo di Johannisthal per battere il *record* di Basser. Partito alle 20,35, egli atterrava alle 18,25, restando in aria 21 ore e 50 minuti, battendo così ogni massimo precedente.

Durante il suo volo, il Landsmann ha consumato 625 litri di essenza e 50 litri di olio. Egli ha percorso una distanza di 1960 km., vale a dire, in linea retta il percorso Berlino-Madrid.

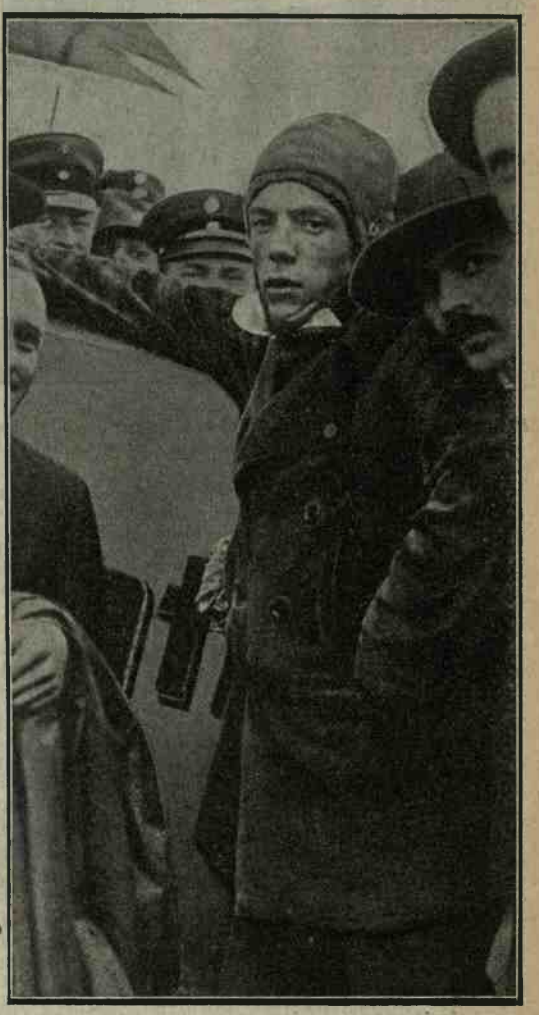
Il pilota tedesco Basser che ha battuto il record *mondiale di durata in volo, restando in aria 18 ore e 12' guadagnando il premio di 10.000 marchi.* (Fot. Argus - lastre Cappelli).

Da un campo all'altro

La pulizia degli elefanti. — Non è vero che gli elefanti sieno sudici per... inclinazione, è la loro cattività che impedisce la pulizia. I proprietari di queste immense bestie sono anzi costretti a farli pulire perchè non soffrano. E per far ciò, nessun mezzo comune essendo bastevole, si è dovuto ricorrere ad un processo che dura una settimana e costa 600 lire almeno per ciascuna bestia. S'incomincia con lo strigliare l'immensa mole dell'animale con sapone che deve essere di ottima qualità; si adoperano in questa faticosa operazione 75 chilogrammi di sapone, di cui un terzo serve alla difficile lavatura degli orecchi. Finita l'insaponatura e asciugata la cotenna, questa vien levigata a palmo a palmo con carta vetrata o con delle piccole lime di acciaio; infine il tozzo corpo del palmipede vien cosparso d'olio e sottoposto ad un energico massaggio, finchè la grigia mole non luccichi al sole come uno specchio. Il massaggio è quello che più costa, perchè richiede l'uso di una quantità d'olio d'oliva per circa 500 lire.

⁂

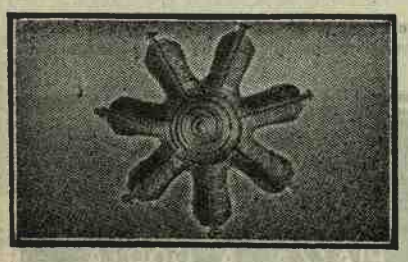
Locomotiva aerea. — Una locomotiva che passeggia per l'aria non è ancora un affare di tutti i giorni, ma nel Nuovo Messico è avvenuto il fatto. In detta regione, ed in uno dei punti più accidentati, più deserti, si stanno eseguendo dei grandi lavori di irrigazione, superiori a quelli compiuti dagli inglesi in Egitto e paragonabili per vastità al taglio dell'istmo di Panama. Una delle maggiori difficoltà dell'impresa essendo il trasporto dei materiali per la impraticabilità di certe gole strettissime gli ingegneri ricorsero, trattandosi di far giungere sul posto una locomotiva di 20 tonnellate, ad un audace espediente mai ancora tentato: le fecero valicare l'abisso sospesa nel vuoto e legata a due cavi aerei. Percorse in tal modo accomodata 435 metri ad un'altezza di 84 metri sul fondo inaccessibile della valle, giungendo felicemente al suo destino. Notisi che la briglia di Elephant Bulte, che forma la parte principale degli accennati lavori, è una delle opere più importanti fatte dal servizio americano di irrigazione. Essa assicura una riserva d'acqua di oltre un miliardo di metri cubi, più cioè della famosa diga di Assuan, e permetterà l'irrigazione di 72.000 ettari di terreno.



Il record *della durata in aeroplano. — L'aviatore Landsmann, pilotando un biplano, ha battuto a Berlino il* record *mondiale della durata volando per ore 21.50'. L'aviatore dopo il volo.* (Fot. Argus - lastre Cappelli).

⁂

La guerra... di là da venire. — L'ammiragliato inglese ha impostato una nave di tipo affatto nuovo, in contrasto con le formidabili costruzioni navali ora in uso. La *Royal Oak* — così si chiama — stazzerà 25 mila tonnellate soltanto, avrà la velocità nominale di 25 nodi e porterà 2000 tonnellate di carbone oltre ad una corrispondente provvista di petrolio. Il suo armamento consisterà specialmente di cannoni a tiro rapido, la cui inclinazione potrà arrivare alla linea verticale e che sono destinati a respingere gli assalti dei dirigibili e degli aeroplani. Essa sarà costrutta in gnisa da offrire un bersaglio assai ristretto



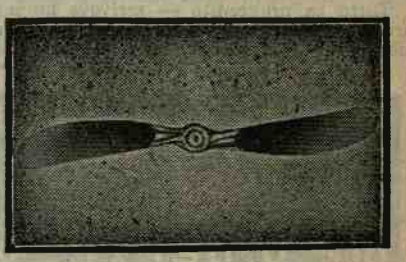
MOTORI "GNOME„ - ELICHE "INTEGRALI„

ACCESSORI per AVIAZIONE

TORINO
Via Sacchi, 26 bis

Telefono 18-18.
Telegrafo: Tecnicmi.

Ing. G. A. MAFFEI & C.



ai proiettili dei sottomarini, ed avrà, credesi, delle piattaforme che consentiranno il lancio e l'atterramento degli idroaeroplani.

***

I cacciatori nostri, dopo quanto ha commesso Thomas Dewar, possono andare a dormire e risparmiare la tassa di porto d'arme. Giorni addietro veniva appresa e commentata con meraviglia a Londra la notizia che un ufficiale inglese nell'Africa del Sud aveva ucciso cinque leoni in due giorni. Sir Thomas Dewar ne ha uccisi dieci in una sola notte presso Nairoli, nell'Africa Orientale britannica. I leoni pullulano laggiù e possono toccare ai cacciatori le avventure più strambe. Una notte in mezzo a uno sterpeto sir Thomas Dewar aveva collocato come esca due zebre, poi s'era addormentato certo di svegliarsi al rumore che le povere bestie avrebbero fatto se fossero state assalite. Si svegliò d'improvviso e si trovò vicino un enorme leone che gli annusava le scarpe e che sparì appena egli mosse un braccio per afferrare il fucile. Un'altra notte, adescati da una giraffa morta, arrivarono successivamente tre leoni e una leonessa e poi, nel breve spazio di un'ora e 20 dieci leonesse! Sir Thomas Dewar sceglie le sue vittime e si fa una regola di non tirare che ai leoni risparmiando le femmine.

Cacciatore... e cavaliere!

***

Lo sport benefico. Il *baseball*, lo sport americano per eccellenza, è non solo un passatempo saluberrimo per i giuocatori e uno spettacolo divertente per chi sta a vedere, ma è anche una meravigliosa industria. John Mac Graw, il *manger* del Club di *baseball* di New-York, ha uno stipendio di 75.000 lire all'anno; il giuocatore Bens, uno dei più illustri lanciatori di palla, riceve dal *White Socks Club* (il club delle calze bianche) di Chicago uno stipendio di 50.000 lire all'anno.

Sam Crawford, famoso battitore, guadagna 50.000 lire all'anno.

Il *Giants Club*, il club dei giganti, vale 5 milioni di lire, come azienda, senza contare il valore del suo vastissimo campo di giuoco. Il suo proprietario Brush ne ricava un utile annuo che oscilla tra L. 500.000 e un milione e mezzo. Il proprietario del *White Socks*, Comiskey, ha investito nel campo da giuoco 510.000 e nelle tribune 2.750.000 lire. I suoi giuocatori gli costano da 200.000 a 450.000 lire all'anno; l'utile che il Comiskey trae dal Club si fa ascendere a L. 750.000.

***

Gatti globe-trotters. — A proposito ancora di animali turisti, giorni addietro i giornali narrarono di un gatto inglese trasportato da Ripon a Cardiff in ferrovia dentro un paniere e poi tornato all'antica dimora, compiendo in otto giorni più di cento chilometri di strada. A Trieste si ricorda però un caso ancor più notevole di gatto globe-trotter, Martino, rosso, baffuto, e mantenuto a spese del Comune per salvaguardare... gli archivi. Un bel giorno, con molta desolazione da parte delle innumeri micie del vicinato e con moltissima letizia da parte dei topi... archivisti, Martino scomparve. Lo stupore fu grande, ma dopo sei mesi Martino ritornò più bello, più vispo, più innamorato... di un gatto. Si scoprì il mistero a mezzo di un marinaio di un piroscafo, e si appurò che il gatto s'era imbarcato per l'Oriente, e pare se ne fosse trovato assai bene, perchè ripetè la prova facendo ancora tre o quattro traversate, senza contare le giterelle a Venezia. Ormai

Erpi.

LA 76ª HENLEY ROYAL REGATTA

E LA GRANDE VITTORIA DI SINIGAGLIA

Tutti i giornali inglesi, francesi, tedeschi hanno finalmente potuto e dovuto riconoscere che anche nel campo del canottaggio l'Italia possiede campioni eccellenti. Il nome di Sinigaglia fu gridato per tre giorni consecutivi vincitore alle regate di Henley, dove, dopo avere battuto nelle eliminatorie il vogatore inglese che dava le migliori speranze, cioè Pinks ha vinto nettamente, nella gara finale della prova (*skiff*) « Diamond's Scull », il campione d'Inghilterra, Stuart.

Nelle tre prove eliminatorie, Sinigaglia ha battuto i tre migliori campioni dell'Inghilterra, degli Stati Uniti e del Canadà. Il Pinks, ch'egli ha vinto nella prima giornata, era il favorito inglese per le sue precedenti corse e per la forma che aveva dimostrato negli ultimi allenamenti; l'Ayer pure era il preferito fra gli *scullers* americani partecipanti alla « Diamond's », e la sua vittoria sul Gould, uno dei migliori vogatori ed istruttore di Cambridge, l'aveva fatto pronosticare come probabile finalista; infine il Diblesembrava il più quotato per uscire vincitore dalla gran prova. Questo campione del Don R. C. di Toronto era da lungo tempo ad Henley, ove si era accaparrata la guida del campione delmondo, E. Barry, sotto la cui direzione ha ultimata la sua preparazione. Egli era perciò il più temutodegli stranieri, dato anche le sue doti fisiche: per peso egli è quello che con Gardiner maggiormente si avvicina al peso di Sinigaglia.

La partenza della Diamond ebbe luogo alle ore 3,30. Stuart, che batteva 38 palate, ebbe subito un certo vantaggio su Sinigaglia che ne batteva 35 solamente al minuto.

Sinigaglia ha sempre difficoltà nel dirigersi e andò a battere contro una palafitta che limita il campo. E per rimettersi sulla buona rotta dovette perdere del tempo, ciò che permise al suo avversario di guadagnare più di due lunghezze nel primo quarto di miglio.

Da questo punto Sinigaglia cominciò a riprendere vantaggio colpo per colpo, vogando con grande energia. Ma in prossimità della località chiamata Fawley urtò nuovamente contro una palafitta. Però si riprese subito e remando con incredibile vigore, egli sorpassò in breve l'avversario, il quale fece sforzi disperati per mantenere la sua posizione.

Per due o tre volte Stuart sembrò prossimo a raggiungere Sinigaglia, ma la velocità da questo acquistata e la inesauribile vigoria con la quale vogava, fecero sì che il campione inglese a poche decine di metri dal traguardo si perdesse completamente d'animo, ed esaurito di forze e sul punto di svenire, abbandonasse i remi.

Così per poco non cadde in acqua egli pure come capitò al concorrente del Sinigaglia dell'ultima eliminatoria, e cioè al Dibley.

La lancia a vapore che portava il giudice delle regate, raccolse a bordo Stuart evitandogli un tuffo pericoloso. Sinigaglia giunse quindi solo al traguardo, compiendo il percorso di 2112 metri in nove minuti precisi.

La vittoria del campione italiano diede luogo a dimostrazioni cordiali di simpatia per parte della folla, la quale ha battezzato il forte campione col nomignolo di « Gigante italiano ».

Il Sinigaglia era fresco e sorridente come se la gara non gli fosse costata nessuna fatica.

Il tempo impiegato fu di 9'.

Le precedenti vittorie nella « Diamond's Scull », che si disputa sul percorso di 1 miglio e 550 *yards* pari a metri 2112, furono:

1892. J. J. K. Ooms, Neptunus Ric Amsterdam, 10'9" 1/2. — 1893. Guy Nickalls, Magdalen College Oxford, 9'12". — 1894. Guy Nickalls, Formosa B. C., 9'32". — 1895. H. R. Guinnes, Leander Club, 9'11". — 1896. Id., id., 9'32. — 1897. E. H. Ten Eych, Worcester U. S. A., 8'35". — 1898. B. H. Howel, E. T. Cambridge, 8'29". — 1899. Id., Thames R. C., 8'38. — 1900. E. G. Hemmerde, U. C. Oxford, 8'42". — 1901. C. V. Fox, Brigate Guardie R. C., 8'46". — 1902. F. S. Kelly, B. C. Oxford, 8'59". — 1903. Id., Leander C., 8,41". — 1904. L. E. Sholes, Toronto R. C., 8 23". — 1905. F. S. Kelly, Leander C. (*record*), 8'10". — 1906. H. T. Blackstaffe, Vesta R. C.. 8'35". — 1907. Cap. W. H. Darel, Houschold B. B. C., 9'24". — 1908. A. Mac Culloch, Leander Club 8'25". — 1909. A. A. Stuart, Kensingston R. C, 8'30". — 1910. W. L. Kinnear, Kensingston R. C., 8'51". — 1911. Id., id., 8'14". — 1912. E. W. Powel, Vikings Club, 8'49". — 1913. Mac W. Derwent, R. C. Tasmania, 8'49".

La gara finale per la Diamond Sculls *ad Henley vinta dall'italiano Sinigaglia.* (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Bevete l'

Aranciata Martinazzi

è deliziosa e sana come me.

Vino-Vermouth Martinazzi

è marca di primo ordine.

Abbonatevi alla STAMPA SPORTIVA

L. 5 all'anno

Continental

il migliore

Pneumatico

Eiskamp.

Tabuteau.

Szisz.

Pietro.

Guiness.

Gabriel.

Boillot.

Pillette.

DOPO IL GRAND PRIX DELL'A. C. DI FRANCIA

In Italia, coloro che dirigono le nostre maggiori fabbriche di automobili, da qualche tempo a questa parte si manifestano decisamente contrari alle corse. Allo scopo di evitare, anzi, che qualche dirigente potesse pensarla diversamente, si è decretata l'istituzione di un Consorzio delle fabbriche stesse. Il Consorzio, che si è costituito con molteplici scopi, ha, fra l'altro, appunto quello di dare l'assenso o mettere il veto circa la partecipazione ad esposizioni o corse. Così è avvenuto che l'autorizzazione fu data per il Grand Prix di Francia e fu negata invece per la Susa-Moncenisio, mentre nulla si osservò, per esempio, per il Circuito di Sicilia, per il Circuito Toscano e per la Corsa Parma-Poggio di Berceto.

Constatato che quest'anno gli italiani potevano concorrere al Grand Prix dell'Automobile Club di Francia, passiamo ad esaminare l'esito della loro partecipazione. La constatazione, a questo proposito, non potrebbe essere per noi più dolorosa. Abbiamo ogni da riparare ad una grande sconfitta riportata sul Circuito di Lione. L'Italia infatti iscrisse al Grand Prix dell'A. C. di Francia 11 macchine (3 Fiat, 3 Nazzaro. 3 Aquila, 2 Caesar), *vi partecipò con 6, e di queste una sola terminò il percorso, la* Fiat *di Fagnano. Perchè abbiamo perduto? Siamo sinceri e diciamo la verità.*

Non fu mancanza di buona volontà da parte dei guidatori, ma fu nell'assieme deficiente la preparazione per una simile grande prova, cioè mancò, secondo noi quella preparazione lenta ed accurata in cui, per il passato, gli italiani insegnavano e di cui oggi si vantano, ed a ragione, invece, i tedeschi.

E' mancata la preparazione sportiva. Noi siamo dell'avviso che le macchine dal color rosso, presentate al peso di Brignais, furono bensì tutte studiate con passione dai tecnici e costruite con l'osservanza scrupolosa di ogni particolare suggerito dal regolamento di una simile corsa, ma esse non furono abbastanza provate.

Se non erriamo, le Nazzaro *videro il percorso del Circuito solo il giorno della gara. Troppo poco, poichè se nella corsa la diligentissima preparazione non è tutto, è certo moltissimo. E gli uomini del volante erano proprio* tutti *i preferibili per un simile cimento? Francamente, no.*

La Germania ha vinto, e come ha vinto, ma di altri metodi e di altri uomini essa si è servita.

La Francia che si è presentata pure al cimento con elementi decisivi, con slancio e passione, fu disgraziata e sostenne con la Germania un duello che la onora anche se al primo posto non ha potuto salutare il suo campione Boillot.

La Germania fu, però, veramente meritevole della vittoria e la Mercedes *compì una corsa di velocità e di regolarità dato il difficile circuito. I suoi piloti sono vecchie conoscenze del mondo sportivo automobilistico, sono uomini che partecipano tutto l'anno a cimenti motoristici, sono guidatori a disposizione dei quali vennero messe ben undici macchine.*

La sconfitta fu accolta con rassegnazione dagli italiani, poichè questa volta non li trovò del tutto impreparati. Ed infatti vedendo partire all'ultima ora, bensì dei capolavori dell'industria automobilistica, ma macchine e uomini troppo poco preparati al grandioso cimento sportivo, già temevamo per l'incontro durissimo con altri formidabili campioni.

In Italia, dove le grandi corse si abolirono per volontà degli stessi industriali, dove si proibisce la partecipazione ufficiale di una vettura anche alle gare turistiche, è venuta di conseguenza a mancare ai piloti la pratica del lungo esercizio sportivo, la sola che in questi casi può molto contribuire al successo.

Noi siamo stati sempre favorevoli alle corse, e lieti saremo ogni qual volta l'annuncio ci sarà dato della partecipazione di una Casa italiana ad un grande cimento sportivo d'oltre Alpe.

Ma per ripassare le Alpi, fiduciosi come una volta di registrare una vittoria di più, occorre venire ad una decisione che suoni così: O favorire le corse nel nostro Paese allo scopo di preparare buone macchine ed ottimi piloti, o preferire di affidare i nostri capolavori della meccanica automobilistica ai campioni del volante di nazionalità estera.

Diversamente l'improvvisazione può avere tristi conseguenze per la nostra industria.

GUSTAVO VERONA.

Deliniamo il programma dello sport automobilistico in Italia

Come abbiamo accennato nel precedente articolo, la corsa automobilistica Susa-Moncenisio, indetta dall'Automobile Club di Torino, è stata per conto di quest'ultimo, ma per cause involontarie, soppressa. Al momento di andare in macchina ci si informa che la società « La Torino » col patrocinio dell'A.S.S.I. organizzerà ugualmente una corsa per il 19 Luglio. Intanto avendo le direzioni dei giornali lo *Sport del Popolo* e *Stampa Sportiva* deplorata l'abolizione di questa corsa da parte dell'Automobile Club di Torino al quale, a suo tempo, rinunciando all'organizzazione diretta della gara avevano demandato la stessa, assicurando tutto il dovuto appoggio, il presidente dell'Automobile Club di Torino in una lunga lettera diretta al presidente dell'A.S.S.I. fa rilevare con documenti, che se colpa vi è stata nella mancata effettuazione della gara, essa va ricercata all'infuori del Club. A suo tempo, dice il presidente, studiato ed approvato il regolamento della corsa, esso venne inviato in bozze alle fabbriche consorziate e non avendo ricevuta alcuna osservazione il regolamento stesso venne spedito ad 80 Case italiane e 200 estere.

Il presidente dell'Automobile Club così termina la sua lettera:

« La nostra Direzione è persuasa di aver fatto il possibile per l'effettuazione della gara; qualche

Tournier. Clarke. De Palma. Hancock.

Un Automobile di pregio non è completo senza i **Fari e Fanali CARELLO**

Fausto e Pietro CARELLO FRATELLI - Torino - Via Petrarca, 30 (Telefono 27 53) - Milano - Viale Gian Galeazzo, 11 (Telefono 27-23)

FORNITORI DELLE PRINCIPALI CASE ITALIANE ED ESTERE

Guyot.

Bablot.

Chassagne.

Breckeimer.

Max Sailer.

Casa ha voluto, per spiegare forse la sua astensione, criticare la formola adottata, la quale se ha dato in Belgio ottimi risultati non poteva essere combattuta. L'astensione deve essere attribuita alla formola? Questa Direzione crede piuttosto si deva ricercare la ragione in un altro campo; però, per ragioni di delicatezza, crediamo necessario di astenerci da qualunque considerazione in proposito.

« Forse l' A. S. S. I. potrà, indagando, conoscere le vere cause; il nostro Club il quale sempre si è immedesimato della necessità delle corse automobilistiche e ad esse ha sempre volentieri dedicato le sue modeste forze, a pochi giorni da una corsa in cui l'industria nazionale ha fatto meschina figura, non può fare a meno di constatare come la via seguita dalle fabbriche Italiane sia quella che conduce alle inevitabili sconfitte.

« Abbiamo speranza che tornino giorni migliori per lo sport automobilistico; l'A. S. S. I. che dimostra di interessarsi molto alle sorti della nostra grande industria, troverà sempre nell'Automobile Club di Torino sostenitori delle corse e le persone che ben volentieri metteranno a disposizione la loro buona volontà per il trionfo della vettura italiana ».

***

Le spiegazioni date dal Presidente dell'Automobile Club collimano precisamente col nostro pensiero e dopo ciò è da augurarsi che presto un'intesa avvenga fra l'Automobile Club l'A.S.S.I. ed il Consorzio delle Fabbriche allo scopo di ben delineare il programma futuro dello Sport automobilistico d'Italia.

Riteniamo che il Consorzio possa giustamente intervenire nell'organizzazione di una gara suggerendone anche la formola migliore ma che non sia conveniente per gli interessi stessi dei suoi affigliati, suggerire la soppressione delle corse in Italia.

V. G.

I vincitori precedenti del Grand Prix dell'A. C. F.

1906 - Circuito de la Sarthe (km. 1200, due giornate). — 1. Sisz (Renault). in ore 12.14'17", alla media di chilometri 101,328. — 2. Nazzaro (Fiat). — 3. Clement A. (Bayard). — 4. Barillier (Brasier).

1907 - Circuito della Senna (km. 770). — 1. Nazzaro (Fiat). in ore 6,46'33", alla media di chilometri 113,621. — 2. Sisz (Renault). — 3. Baras (Brasier). — Gabriel (Lorraine-Dietrich).

1908 - Circuito della Senna (km. 770). — 1. Lautenschlager (Mercedes), in ore 6,55 33", alla media di chilometri 111,107. — 2. Hemery (Benz). — 3. Hanriot (Benz). — 4. Rigal (Bayard).

1913 - Circuito di Piccardia (km. 916,800). — 1. Boillot (Pengeot), in ore 7,53'56", alla media di chilometri 116.066. — 2. Goux (Pengeot). — 3. Chassagne (Sumbeam). — 4. Bablot (Delage).

Per le... guerre future !!!

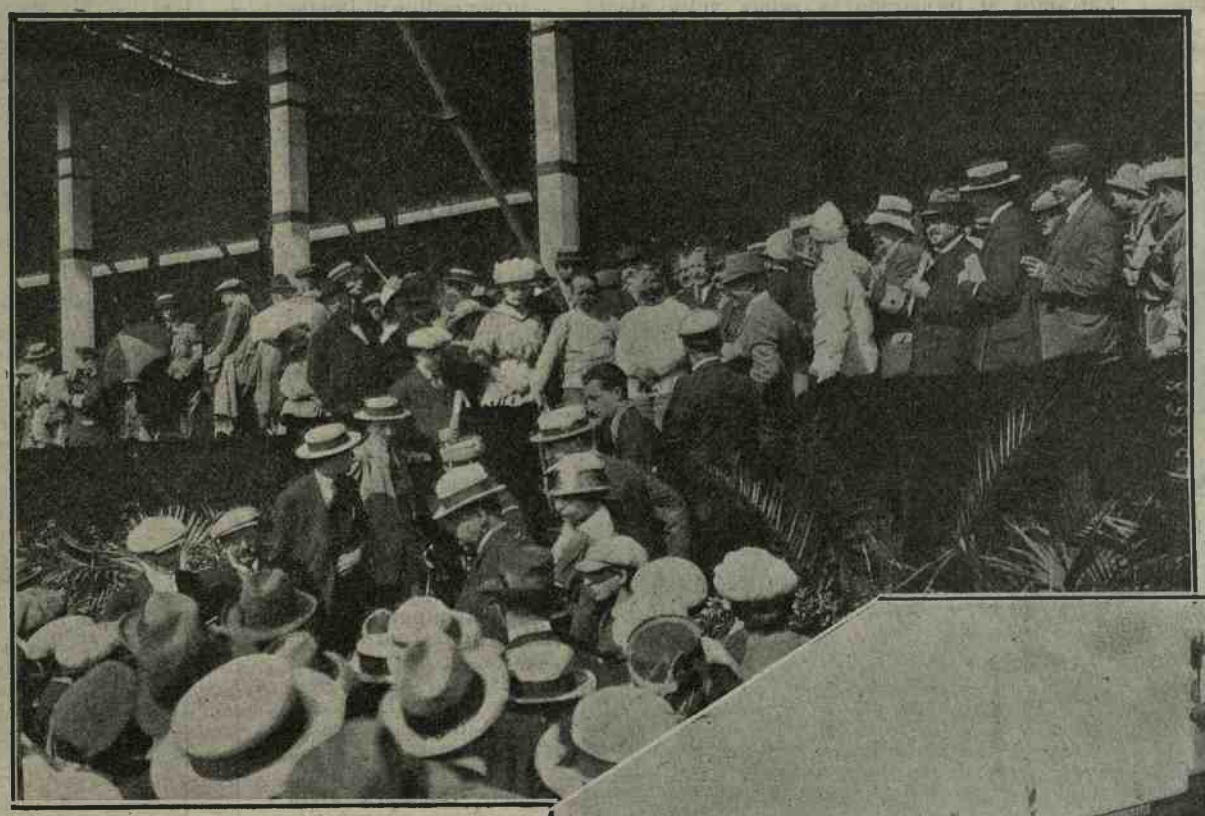
Areoplani fantastici.

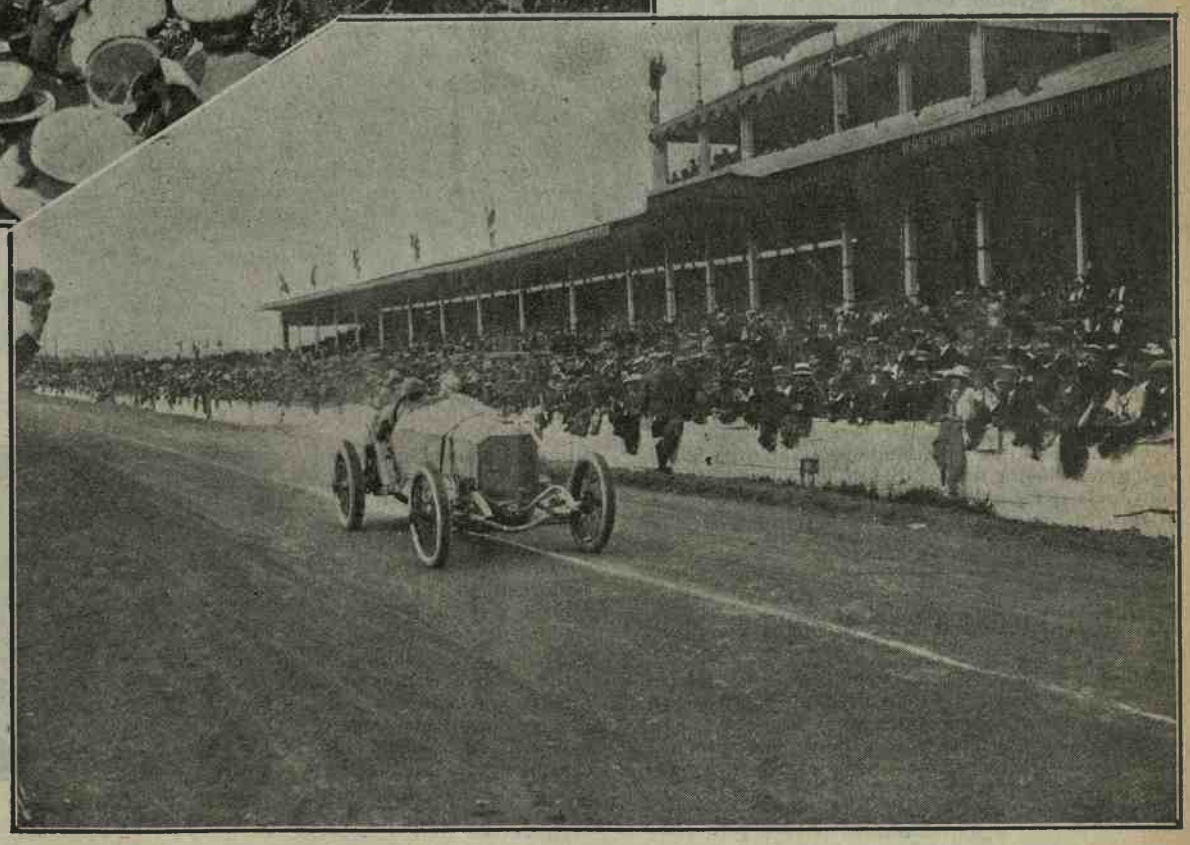
Un bel tipo d'inventore inglese ha reclamato in questi giorni il brevetto per un suo apparecchio che imita alla perfezione il rumore di un buon motore d'areoplano che arriva da lontano avvicinandosi rapidamente.

Questo apparecchio, ch'egli chiama l'areoplano fantastico, deve servire a spaventare il nemico in guerra facendogli credere alla presenza della quarta arma.

Tutto ciò andrà bene finchè non si sarà fatta l'abitudine... allo scherzo.

Speriamolo!





Il Grand Prix dell'A. C. di Francia.
In alto: *Il vincitore Lautenschlager ricevuto alla tribuna ufficiale dal barone De Zuglin.*
In basso: *Lautenschlager passa il traguardo finale.*
(Fot. Argus - 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 (87×130), 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 Monoblocc a lunga corsa, Valvole racchiuse, Magneto BOSCH, Pneus MICHELIN, raffreddamento a pompa, lubrificazione forzata, ecc.

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

Resta, 5° classificato.

Esser, 6° classificato.

Salzer, 3° classificato.

Goux, 4° classificato.

Il "Grand Prix" dell'A. C. di Francia

La classifica ufficiale.

1. Mercedes-Continental (Germania-Germania), con Lautenschlager, che copre i km. 753.220 in ore 7.8'18'' 2/5 ad una velocità media oraria di km. 105.517. — 2. Mercedes-Continental (Germania-Germania), con Wagner, in ore 7.9'54'' 1/5, media oraria km. 105.124. — 3. Mercedes-Continental (Germania-Germania), con Salzer, in ore 7.13'15'', media oraria km. 104.312. — 4. Peugeot-Dunlop (Francia-Inghilterra), con Goux, in ore 7.17'47'', media oraria km. 103.231. — 5. Suubeam-Dunlop (Inghilterra-Inghilterra), con Resta, in ore 7.29'17'' 2/5, media oraria km. 100.593. — 6. Nagant con Esser, in ore 7.40'28'' 1/5, con una velocità media di km. 98.508. — 7. Delage con Duray, in ore 7.51'32'', con una velocità media di km. 95.843. — 8. Th. Schneider con Champoiseau, in ore 8.6'51'', con una velocità media di km. 92.831. — 9. Opel con Joerns, in ore 8.17'9''. — 10. Fiat con Fagnano, in ore 8.26'11'' 1/5. — 11. Peugeot con Rigal, in ore 8.44'28''.

Lautenschlager (Mercedes) *vincitore del Grand Prix dell'*A. C. *di Francia (1914).* (Fot. Argus - la stre Cappelli).

un trionfo come la storia dello sport francese non ne registra molti. Chi conosce le officine della Mercedes non è stupito nel vedere le vetture vittoriose sotto ogni aspetto ammirevoli, ma a parte le qualità superiori delle vetture e il valore personale dei loro conduttori, bisogna considerare come elemento di successo, e non ultimo elemento, l'ammirabile preparazione della *équipe* iscritta alla grande prova di ieri.

Dopo di aver notato come Boillot si sia fermato sei volte per un totale di 5'49'' per cambiare gli *antederapants*, gomme, ecc., imponendosi conseguentemente sei *demarrages*, mentre Lautenschlager si è fermato soltanto una volta, e cioè 3'30'' per rifornirsi, l'*Auto* prosegue: Ma perchè Boillot ha perduto questi minuti di fronte al vincitore? Perchè così Boillot come Goux erano partiti avendo sotto le ruote gli *antiderapants?* Entrambi si fermarono la prima volta alcuni secondi per chiedere che si preparassero loro dei pneumatici lisci per il giro seguente, ma al rifornimento non si avevano che pneumatici di 120 mentre i loro concorrenti ne avevano da 135. Su queste strade dure, le piccole coperture erano grandemente handicappate. Insomma questa è una nuova occasione per constatare che la Mercedes ha guadagnato tanto per la sua qualità, quanto per la sua organizzazione, per il suo perfetto spirito di disciplina. Sinceramente Peugeot e Mercedes avevano la stessa velocità: i motori erano ammirevoli, entrambi hanno funzionato senza arresti; ma la preparazione è stata più completa da parte delle Mercedes e le Mercedes hanno vinto. Una volta ancora il più preparato ha guadagnata la prova.

L'*Auto*, parlando de le altre marche battute al circuito di Lione, dice che le *Delage* devono le loro sconfitte ad una modificazione fatta subire alle vetture all'ultimo momento per ordine di Delage in persona. La modificazione fu forse senza importanza, ma il momento era indubbiamente mal scelto.

E finalmente per la *Fiat* l'*Auto* scrive: La *Fiat* aveva portato al circuito di Lione tre vetture disegnate con la superiorità abituale di questa Casa, ma che forse all'atto pratico sono risultate mancanti di un po' di velocità.

Le Journal scrive che in fatto di sport non si discutono i risultati. Si accettano e si applaudono quando, come ieri, sono stati lealmente acquisiti e quando la vittoria è dovuta ad ingegneri di prim'ordine, il cui nome è intimamente legato al progresso della industria automobilistica.

Della *Fiat* il giornale dice: « La grande Casa italiana, la regina delle corse, la creatrice dei motori a regime rapido è stata anch'essa sfortunatissima ».

L'Excelsior scrive che rare volte la vittoria era sembrata così vicino alla Francia.

Questa constatazione aggiunge bellezza e va-

Fagnano (Fiat),

La vittoria tedesca e la stampa europea

Nella precedente pagina abbiamo esposta ai lettori la nostra impressione sulla vittoria tedesca e sulla sconfitta degli italiani.

Crediamo ora interessante portare a conoscenza del lettore il pensiero dei colleghi francesi e tedeschi.

L'*Auto* rileva che la Casa tedesca ha riportato

Cagno.

Scales.

Nazzar

MICHELIN non prende più parte alle Corse!

ssificato.

Duray, 7° classificato.

Champoiseau, 8° classificato.

Joerns, 9° classificato.

Rigal, 11° classificato.

lore alla vittoria della *Mercedes* che si è attribuita come è noto i tre primi posti della classifica. A noi sembra che di meglio non si possa fare. Quindi è inutile discutere questo trionfo mondiale. Preferiamo la rivincita senza tentar di trovare scuse alla nostra sconfitta.

Le Temps insiste sulla preparazione dei tedeschi, preparazione delle vetture, come preparazione dei conduttori che da due mesi si trovavano nelle campagne lionesi ad allenarsi tutti i giorni sulle strade del circuito.

Dopo aver reso omaggio a Boillot il *Temps* dice che la sconfitta inglese, dei belgi e della *Fiat*, nonchè delle macchine svizzere, è stata onorevole. Le altre vetture invece non esistettero durante la corsa.

Le Matin soltanto cerca un'attenuante alla sconfitta francese.

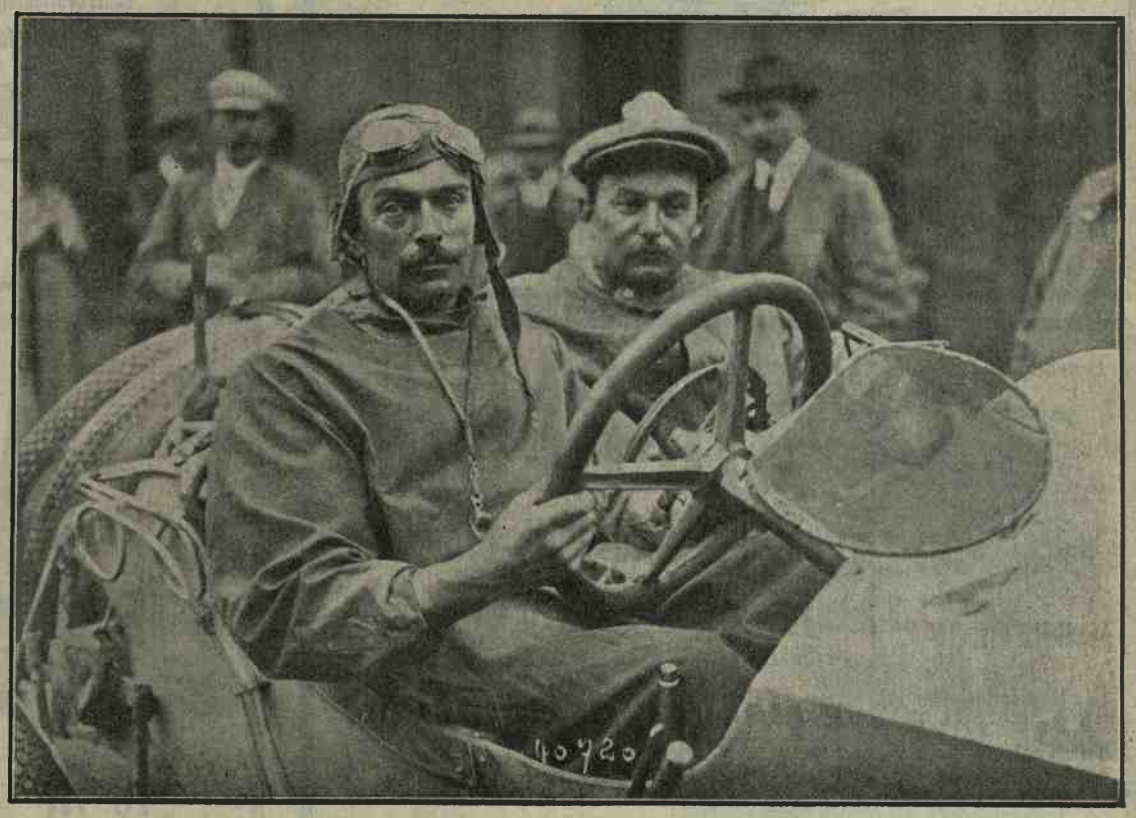
L'attenuante si trova in questo titolo puerile in cui si riassume l'articolo: « Nel 1912 si fa 110 all'ora: vittoria francese; nel 1913 116 all'ora: vittoria francese: nel 1914 non si fa che 105: vittoria tedesca ».

Il male è, osserviamo al nazionalistico confratello, che a fare ieri in un circuito difficile e accidentato 105 all'ora vi erano anche i francesi, gli inglesi e gli italiani, senza contare poi che nel 1907 si fece 113 all'ora e che quella fu infine una vittoria italiana.

Quasi tutti i giornali tedeschi, politici e sportivi rilevano con compiacenza la vittoria della Casa *Mercedes* al « Gran Prix dell'A. C. F. » disputatosi ieri a Lione.

Il direttore della Casa *Mercedes*, interrogato da un redattore del *Berliner Tageblatt*, ha dichiarato che la Ditta si era preparata formidabilmente a questa grande corsa. Restando assente per circa due anni dalle competizioni automobilistiche internazionali aveva voluto in questo ritorno suo farsi rappresentare dai suoi uomini migliori. Il motore che ha portato le vetture *Mercedes* alla vittoria è di un tipo assolutamente nuovo, studiato quest'anno e di una grandissima potenzialità. Sopratutto però la vittoria è da attribuirsi all'abilità di Lautenschlager. Wagner e gli altri conduttori della *Mercedes* avevano già portato le loro vetture alla vittoria in gare internazionali importantissime. La vittoria di Lione è dovuta non tanto alla velocità delle vetture quanto alla loro massima regolarità. Anche i pneumatici tedeschi montati sulle vetture hanno aiutato le *Mercedes* nel successo.

L'abbonamento alla Stampa Sportiva costa L. 5 all'anno.



• *Wagner* (Mercedes) 2° *classificato nel Grand Prix dell'*A. C. *di Francia (1914).* (Fot. Argus - lastre Cappelli)

De Moraes.

Porporato.

Noterelle brevi

I dolori... della *boxe*.

Ora che il gusto per la *boxe* comincia a svilupparsi, non mancano occasioni per assistere a *hnoc-hout*, un *diretto* o un *crochet* alla mandibola, colpi vigorosi certo, ma non di una violenza estrema, ed ecco che il *boxeur* crolla a terra privo di sensi. Perchè? Vi sono parecchie teorie per spiegare il singolare fenomeno, ma il dottore Somen ha una teoria nuova. A suo parere si tratterebbe della cosiddetta vertigine di Ménière, dovuta a varie affezioni dell'orecchio interno, a eccessi di pressione del liquido labirintico. Quando un *boxeur* si prende un pugno alla mandibola, il colpo si trasmette all'articolazione temporo-mascellare e per suo mezzo all'orecchio interno, al quale è contigua. I canali semi circolari dell'orecchio stesso sono così scossi e si produce, come in ogni irritazione di questa regione anatomica, un riflesso bulbare e cerebrale che genera a sua volta la vertigine, la rottura dell'equilibrio e la perdita dei sensi. Ecco perchè un pugilatore colpito alla mandibola è posto fuori di combattimento.

* * *

I martiri dell'aviazione.

Da una pubblicazione sui martiri dell'aviazione dal 1908 al 1912 il *Temps* trae alcune cifre interessanti. La progressione del numero delle cadute mortali è spaventosa considerata a sè: un morto nel 1908, 3 nel 1909, 29 nel 1910, 78 nel 1911, 140 nel 1912. Ma in diversa luce appaiono le cifre se si considerano in rapporto al numero degli aviatori e dei chilometri percorsi. Nel 1908 gli aviatori erano 5 e percorsero insieme 1600 chilometri; nel 1909 aviatori e chilometri ascesero rispettivamente a 50 e a 44.000; nel 1910 a 500 e 960.000; nel 1911 a 1500 e 3.700.000; nel 1912 a 5800 aviatori e 20.000.000. Cosicchè mentre nel 1908 si ebbe un accidente mortale per 1600 chilometri di volo, nel 1909 se n'ebbe uno per 15.000 chilometri, nel 1910 uno per 33.000 nel 1911 uno per 47.000, nel 1912 uno per 140.000. Lasciando da parte il 1908, anno di prove, dal 1909 al 1912 nonostante l'audacia sempre crescente degli aviatori, le loro sfide alle montagne e al mare, la mortalità è diminuita per ogni migliaio di chilometri nella proporzione da dieci a uno.

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di Acciaio

Pezzi staccati per Biciclette e per Automobili.

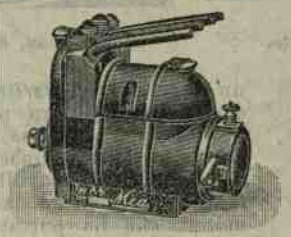
VILLAR PEROSA (Pinerolo).

SPORTSMEN!...
adoperate le
LASTRE CAPPELLI
ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE
Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

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

COPPE PER PREMI
in vero argento
e di metallo bianco argentato.
Grande deposito sempre pronto
ARGENTERIE DA REGALO
GAETANO BOGGIALI
Telef. 20-72 - MILANO - Via S. Maurilio, 17 (Inter.)
Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.

RECORD MONDIALE
3 Grande Prix consecutivi a Montecarlo.
A. MARCONCINI
VERONA
Polvere Müllerite - Munizioni da Tiro e da Caccia Muller. Ballistol armeoli e Zeltoline Klever. Proiettili espansivi Brennek. Cartucce francesi T di Lion.
Cacciatori, Tiratori! Consultate il nostro Catalogo illustrato. Si spedisce gratis franco a richiesta.

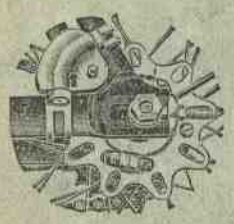

Magneto "MEA" corazzato
con attacchi impermeabili.
Magneto MEA per motori normali.
Magneto MEA a doppia scintilla.
Magneto MEA a doppia accensione.
Magnetino MEA d'avviamento.

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.

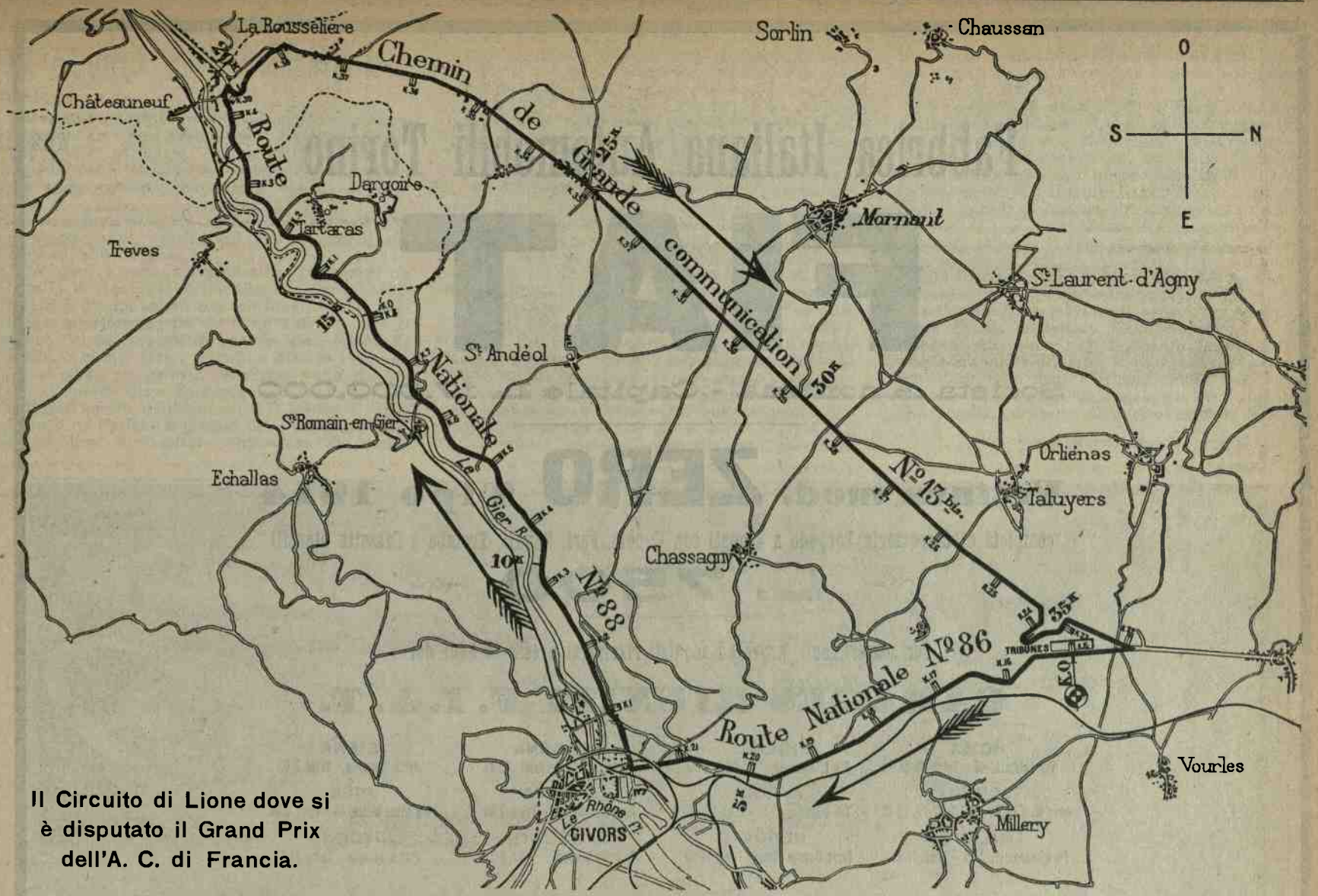
POLACK

Pneumatici
per Cicli e Moto
scorrevolissimi
extraforti.
TORINO - Corso Dante, 34.
Filiali: MILANO - ROMA.

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.

ECONOMIZZATORE FRANCE
(Brevettato)
Diminuisce il consumo dal 15 al 40 %
Aumenta il rendimento.
Facilita la partenza.
Permette l'uso del benzolo.
Si colloca facilmente su tutte le vetture senza toccare nè il carburatore, nè il motore.
Concessionari esclusivi per l'Italia:
FORNO-MAZZA & SANGUINETI
GENOVA - Via Canneto il Curto, II-2.
Telegrammi: FORNOMAZZA - Genova. — Telefono: 18-89.
Cercansi Agenti sulle principali Piazze.

LANCIA
15 HP - 20|30 HP - 35 HP
Pneumatici MICHELIN
Il tipo 35 HP, di 110 m/m di alesaggio e 130 m/m 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 pel Piemonte:
BECHIS & BERTOLINO
TORINO - Via S. Quintino, 28 - **TORINO**



Il Circuito di Lione dove si è disputato il Grand Prix dell'A. C. di Francia.

Il circuito di Valle Ticino. — Pietro Bordino su Motosacoche, *vincitore della categoria 500 cmc.*
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Il Circuito Motociclistico

di Valle Ticino

Questa importante gara motoristica si è disputata domenica ed ha dato nuovamente motivo a Bordino ed a Bay-Badino di assicurarsi due nuove e belle vittorie, vincendo il primo la categoria del 500 cmc. ed il secondo quella dei 350 cmc.

Ecco le classifiche:

Categoria 500 cmc. — 1. Bordino (Motosacoche), compiendo i 7 giri di 30 km. in ore 2,21'53", alla media di km. 88,805. — 2. Mac Donagh (Rudge), in ore 2,38'10" e 4/5, alla media di km. 79,657. — 3. Astori (Rudge), in ore 2,42'42" 3/5, alla media di 77,438. — 4. Ghirlanda (N. S. U.), in ore 2.43'11" e 3/5, alla velocità di 77,413. — 5. Acerboni (Frera), in 2,53'39" 2/5, alla velocità di 72,556. — 6. Gnesa (Senior), in 2,53'47" 3/5, alla velocità di 72,499. — 7. Vailati (Rudge), in 2,58'44" 2/5, alla velocità di 70,493. — 8. Porrino (Triumph), in 3,4'44" 2/5. — 9. Merlo (Frera) in 3,14'7" 1/5. — 10. Finzi (Rudge), in 3,15'46" 3/5. — 11. Radice (Frera), in 4,58'27" 1/5.

Categoria 350 cmc. — 1. Bay-Badino (Douglas), compiendo il percorso di 7 giri di 30 km. in ore 2,57'2", alla velocità di km. 71,173. — 2. Meredalli (Senior), in 3,5'36" 3/5, alla velocità di km. 67,887. — 3. Porrini A. (Senior), in 3,16'6" e 4/5, alla velocità di km. 64,255. — 4. Costa (Douglas), in 3,27'9" 3/5, alla velocità di chilometri 60,822. — 5. Antoniazzi (Douglas), in 3,29'27" e 1/5, alla velocità di km. 60,253. — 6. Mascheroni (Senior), in 4,44'38" 4/5.

Il circuito di Valle Ticino. — Felice Badino su Douglas, *vincitore della categoria 350 cmc.*
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

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.

Fabbrica Italiana Automobili Torino

FIAT

Società Anonima - Capitale L. 17.000.000

Vettura mod. ZERO Tipo 1914

completa di Carrozzeria Torpedo a 4 posti con Capote, Fari, Fanali, Tromba e Cassetta ntensill

L. 7500

Per schiarimenti, prove ed acquisti rivolgersi presso le Sedi dei

GARAGES RIUNITI F. I. A. T.

ROMA Via Calabria, 46 - Telef. 36-86	**FIRENZE** Via L. Alamanni, 7 - Telef. 9-16	**BOLOGNA** Porta S. Felice - Telef. 13-77	**SIENA** Porta Camollia - Telef. 2-92
TORINO Corso M. d'Az., 16 - Telef. 27-19, 13-05	**NAPOLI** Via Vittoria, 46-VI - Telef. 17-85	**PADOVA** Piazza Cavour, 9 - Telef. 2-88	**PISA** Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86
MILANO Foro Bonaparte, 35-A - Telef. 94-45	**GENOVA** Corso Buenos Aires - Telef. 13-88	**SANREMO** P. della Stazione - Telef. 2-71	**LIVORNO** Piazza Orlando - Telef. 41-6

Come nel **Circuito Automobilistico Toscano** del 21 Giugno è arrivato

1° della **1ª** Categoria G. NEGRO con macchina **CÆSAR**

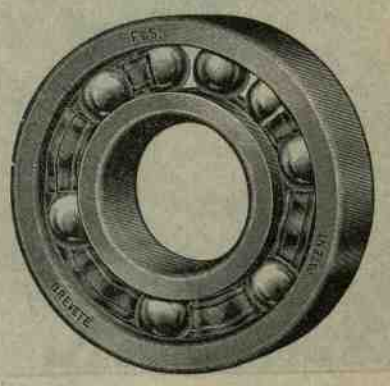
3° della **1ª** Categoria GIANNOTTI con macchina **ZUST,**

anche nella **Corsa Automobilistica in Salita**

PARMA-POGGIO RI BERCETO

vinsero macchine montate su

CUSCINETTI A SFERE F. & S.



5ª Categoria: **1°** CEIRANO su **SCAT**

2ª Categoria: **1°** ROCCI su **STOREBO**

Rappresentante per l'Italia dei **Cuscinetti F. & S.**

ENEA ROSSI - Milano - Via Varese, 12

Le vittorie di " Sardanapale „

Domenica, all'Ippodromo Maison Lafitte, è stato disputato il Gran Premio del Presidente della Repubblica, al quale, contrariamente a ciò che avviene per il Grand Prix riservato ai cavalli di tre anni, possono partecipare cavalli di ogni età.

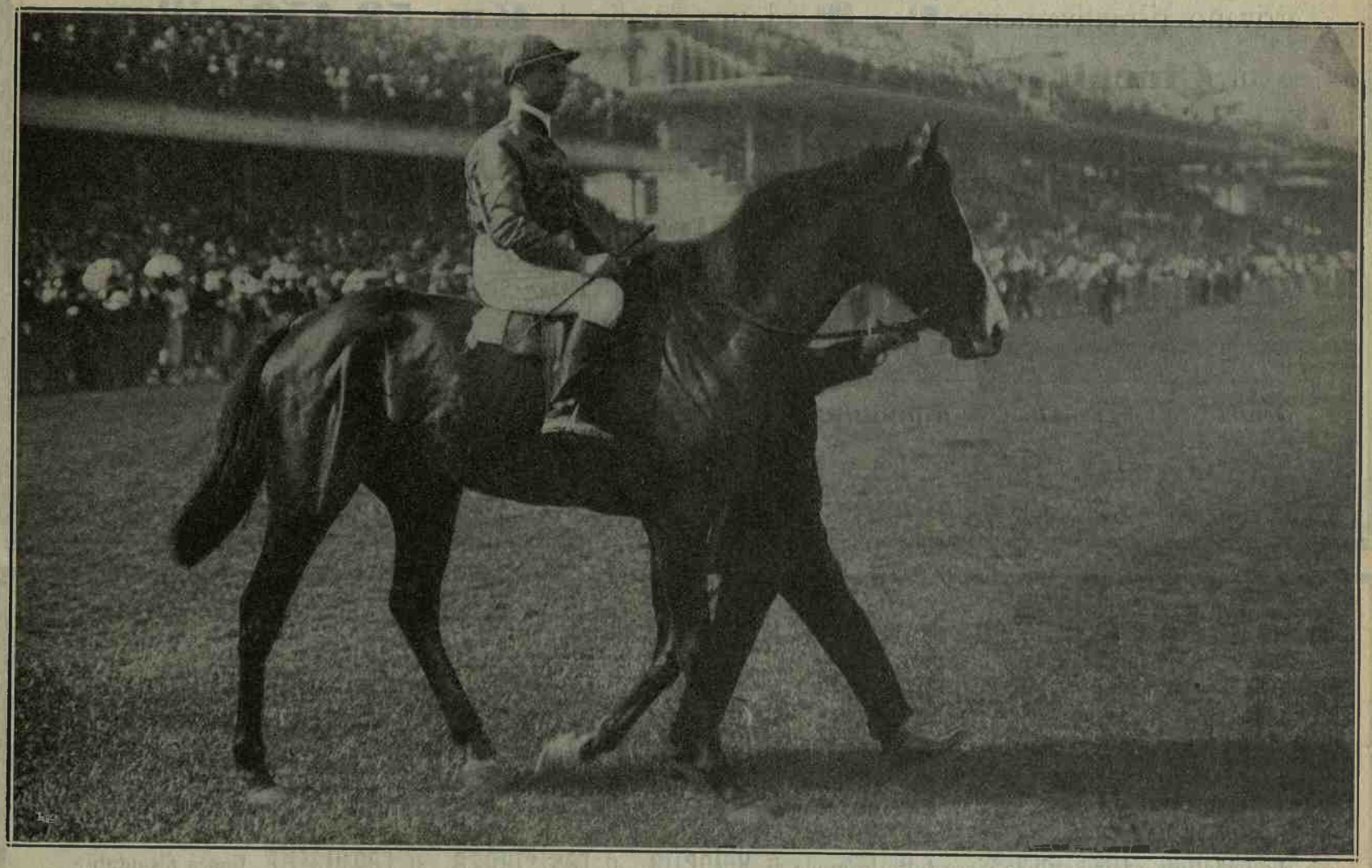
Partecipava alla gara anche *Nimbus*, un cavallo di quattro anni, considerato fino ad oggi il miglior cavallo francese.

La gara è stata splendida. La vittoria di un cavallo di tre anni fu facilissima. *Sardanapale* infatti è giunto primo con tre lunghezze di vantaggio su *Diamy*, pure un cavallo di tre anni. Il primo dei concorrenti di quattro anni, *Fauche de lentin*, è giunto terzo. Quanto a *Nimbus* esso non è mai stato in gara. E' la prima volta che un cavallo riesce come *Sardanapale* a vincere le tre maggiori prove dell'anno cioè il Derby, il Gran Premio di Parigi e il premio del Presidente della Repubblica. Il vincitore appartiene al barone Maurizio Rotschild. Egli ha vinto domenica centomila lire. In totale, in questo solo anno *Sardanapale* ha vinto 650.000 lire. Il vincitore era montato dal fantino Mac Gee.

***

Il giornale il *Gaulois* a proposito delle vittorie di Sardanapale, richiama l'attenzione degli *sportsmen* sull'arte difficile e delicata dell'allenamento massime quando si tratta di preparare un cavallo per il Derby di Chantilly e di mantenerlo poi in condizioni tali da poterlo schierare, quindici giorni dopo sulla pista di Longchamps, per il Grand Prix. « Il principio fondamentale dell'allevamento, dice il *Gaulois*, consiste nella graduazione degli sforzi che si chiedono al cavallo. Si comincia con le passeggiate al passo: tre ore tutti i giorni. In seguito, queste passeggiate sono poi alternate da brevi galoppi prima lenti, poi affrettati, poi più lunghi e serrati. E' difficile insegnare il galoppo a un puledro. Bisogna abituarlo a correre come la lepre, alzandosi di poco da terra, radendo il suolo da vicino e cuoprendo ad ogni passo, con il corpo disteso, la maggiore lunghezza di terreno possibile. Perchè un galoppo sia perfetto bisogna che, quando si guarda il cavallo di fianco, i suoi membri anteriori, sebbene si elevino di poco, sembrino formare una zona o un circolo. Questa si chiama l' « azione rotonda ».

Fino all'epoca della grande prova il cavallo è esercitato tutti i giorni. Due giorni prima della corsa il *jockey* gli fa fare una buona galoppata su una distanza uguale a quella che dovrà percorrere sotto gli occhi del pubblico. Alla vigilia si esige da lui una galoppata più breve, di settecento od ottocento metri. Scarso il beveraggio e la cena: poca acqua e poca avena. Poi un'altra corsa di trecento o quattrocento metri, indi il riposo. Per tutta la mattina della corsa il cavallo sarà costretto al digiuno: soltanto prima di essere condotto all'ippodromo avrà il regalo di un sorso d'acqua e di una manciata d'avena. Un cavallo che mangiasse e bevesse abbondantemente non potrebbe correre e sarebbe di certo battuto... E tutto questo, qualche volta, per una guerra di due stagioni; più spesso, per una battaglia di tre minuti! Molti puledri, infatti, dopo il Grand Prix scompaiono e, soltanto in questi ultimi anni, se ne è riveduto qualcuno presentarsi sull'ippodromo a qualche classica prova, con varia fortuna. Così *Northeast*, *Verdun*, *As d'Atout*, *Houli* e *Brûleur*... Il cavallo è allenato dall'*entraîneur* e condotto dal *jockey*. Come abbiamo veduto l'*entraîneur* è uno degli artefici principali della vittoria: è dunque giusto che un *entraîneur* famoso arricchisca facilmente. *Entraîneurs* famosi sono: il Duke della Scuderia Wanderbilt, il Denman della Scuderia Edmond Blanc, Watson della Scuderia Edmond Rotschild, ecc. Nella corsa... alla ricchezza, l'*entraîneur* non conosce che un rivale: il *jockey*. I fantini illustri sono quasi tutti arcimilionari. Or son molt'anni, il conte Lagrange che regalava 25.000 franchi al fantino che aveva condotto alla vittoria il suo *Ventre-Saint-Grise*, acquistò fama di uomo prodigo. Il dono più cospicuo fatto prima d'allora ad un fantino non aveva superato i diecimila franchi... Oggi un fantino illustre guadagna da centomila a trecentomila franchi all'anno... Ma quanti sono i fantini illustri, capaci, per esempio, come Stern, di lottare vittoriosamente, su un *Sardanapale*, come O' Neill, su un *La Farina*?... Non sono molti di certo. E però si capisce come un *jockey* della forza di Daley abbia una volta ricevuto in dono 225.000 franchi per aver condotto alla vittoria, nel Derby d'Epsom, il cavallo *Hermit*.



Sardanapale *che ha vinto il* Derby, *il Grand Prix di Parigi ed il Premio del Presidente della Repubblica.*

PAVIA NAY CONCESSIONARI per l'illustrazione, del Giornale LA STAMPA - Torino.
FOTOGRAFI A RICHIESTA
Fotografie di attualità politiche e sportive.
Sede nei locali del Giornale **LA STAMPA**
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - **TORINO**
Telefono 11-36.

LO SPORT IN GIRO

Cani... polizioti. — I giornali hanno notizia da Pietroburgo che alcuni giorni fa una ragazza a nome Yakovleva entrò al servizio di un ricco mercante, certo Reboff. Un giorno ella fece portare a casa dei nuovi padroni un grosso baule, dicendo che conteneva i suoi indumenti.

Non appena deposto il baule in cucina, il cane del Reboff cominciò ad avventarvisi contro abbaiando furiosamente. L'animale fu allontanato parecchie volte, ma persisteva sempre a tornare alla carica balzando contro il baule con rabbia.

Il signor Reboff informato dello strano contegno della bestia cominciò ad insospettirsi e ordinò che si aprisse il baule. La serva volle opporsi ed allora il padrone lo fece forzare. Appena sollevato il coperchio si scorsero due giovanotti armati di rivoltella, che vi si erano accovacciati.

Andarono a finire in prigione, seguìti dagli abbaiamenti del cane e dalla serva... pericolosa.

SOCIETA' ITALIANA TRANSAEREA
Le più grandi e meglio organizzate officine di aviazione del mondo. ▵ Costruzione di monoplani, 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. Aerodromo: MIRAFIORI - Torino. - TORINO - Telegrammi: TRANSAEREA - Torino. Telef. interc.: 25-00 - Torino.

PEUGEOT

ovunque ed in tutti i modi riconferma la sua superiorità.

Dopo la *Corsa di Velocità* **Parma-Berceto** (Km. 53 in salita)

ove due **BÉBÉ-PEUGEOT** inscritte

arrivano rispettivamente **1ª** e **3ª** ad una media di **Km. 59,450 all'ora**

il **Cirenito di Sestrières** (metri 2040) durissima prova di salita

porta ancora alla Vittoria **PEUGEOT**

con **2 Vetture BÉBÉ partite - 2 arrivate** nella media prescritta

di **40 Km.**, destando la meraviglia per lo straordinario rendimento

e la **regolarità unica di marcia.**

Agenzia Generale per l'Italia **Automobili PEUGEOT :**

G. e C. FRATELLI PICENA - Corso Principe Oddone, 17 - **Torino.**

Agenti per la Lombardia: **ZIGNONE, MINOIA e LORO** - Corso Porta Romana, 42 - **Milano.**

Non vi sono regolamenti o formule speciali di Gare che possano impedire la Vittoria alla Moto

DELLA FERRERA

che imbattuta ed imbattibile vinse tutte le prove di **velocità,** di **resistenza,** di **regolarità** finora disputate.

CIRCUITO del SESTRIÈRES

Km. 346 (alt. m. 2200)

1° DELLA FERRERA FEDERICO
2° VALENZANO NINO

su **DELLA FERRERA** munite di

PNEUMATICI PIRELLI

6 macchine partite = 6 arrivate.

Magneto **BOSCH** — Candele **OLÉO.**

DELLA FERRERA Fratelli & BIANCO

TORINO

Corso Regina Margherita, 53 bis.

Agenzia Italiana Pneumatici PIRELLI - MILANO, Ponte Seveso, 20

BOLOGNA Via Venezia, 5 — GENOVA Piazza S. Siro, 10 (Via Cairoli) — NAPOLI Via Fontana Medina, 47 — PADOVA Corso Popolo, 2 — TORINO Via XX Sett., 45 — FIRENZE Via Cavour, 21

Sotto Agenzia in ROMA - Via del Plebiscito, 103

***

Un podista non comune è il buon portalettere Luigi Boffi, che ebbe l'incarico di distribuire le missive per i comuni lombardi di Locate-Pieve-Basiglio-Rozzano ed Opera. Un tratto di 23 chilometri da percorrere ogni giorno, non esclusi i festivi, piova o faccia sole. Egli è entrato in questo servizio *altamente rimunerativo* nel 1861 e si è ritirato nel 1902 perchè l'apertura dell'ufficio postale a Rozzano fece abolire questo servizio fatto con i piedi. Il degno camminatore, vivo e vegeto ad 86 anni, dice di non avere avuto un giorno di assenza per malattia, e fatti i conti sulla carta, risulta a suo carico, nei 53 anni di servizio, un percorso di *almeno* 390.000 chilometri.

Come dire, osserva un calcolatore, dieci e più volte il giro del mondo!

Non parliamo di quanto ha guadagnato...

***

Un tunnel maestoso. — Il più grande *tunnel* del mondo è stato inaugurato giorni addietro senza alcun clamore di cerimonie ufficiali. Eppure si tratta di un'opera di ingegneria che, come spiega il *Daily Mail*, rivaleggia col taglio dell'istmo di Panama. Si tratta dell'acquedotto sotterraneo di Catskill che deve fornire giornalmente a New York 22.500 milioni di litri d'acqua elargitii dal grande serbatoio di Ashokan, distante dalla metropoli la bellezza di 145 chilometri, come a dire da Milano a Torino. Tale è infatti la lunghezza della galleria sotterranea, l'ultimo diaframma della quale è stato fatto saltare con l'esplosione, a 122 metri sotto il livello del suolo, di una mina caricata con 272 chilogrammi di dinamite.

L'opera colossale è costata oltre il miliardo e sette anni di lavoro da parte di 25.000 operai. Per portarla a termine si dovettero abbattere sette villaggi, nei quali vivevano circa 4000 persone e si dovettero financo disturbare un 3000 cadaveri sepolti nei diversi cimiteri, per i quali fu necessario far passare il tunnel.

Roba dell'altro... mondo.

***

Lo sviluppo automobilistico tedesco. — Nel 1907, cioè 9 anni fa solamente, si contavano in Germania soltanto 27.000 circa fra automobili e motociclette. All'inizio del 1913 erano aumentate a 78.000, di cui 20.000 motociclette, 50.000 automobili e 8000 carri da merci.

Ciò che vuol dire un bell'aumento!

Strade Ferrate Parigi-Lione-Mediterraneo

Servizio 1914 915 a datare del 3 giugno 1914

Comunicazioni con l'Italia

1. **Via Sempione.** — La via di Parigi-Dijon-Vallorbe-Losanna-Briga-Milano è percorsa ogni giorno nei due sensi, da cinque treni: *un treno* di lusso giornaliero, il «Simplon-Express»; *tre espressi* di 1ª e 2ª classe, dei quali uno interamente di giorno, ed i treni notturni forniti di vagoni-letti, e di vagoni-«salons»; *un espresso* con le tre classi. Quattro di questi treni hanno corrispondenza con Londra.

2. **Via Moncenisio.** — L'espresso di 1ª e 2ª classe, n. 614, in corrispondenza a Culoz con l'espresso 564 di Parigi (in arrivo alle 22,48), viene ritardato di 20 minuti alla partenza da Modane onde permettere di partire da Roma alle 21, cioè con 2 ore e 45 m. più tardi che attualmente; e ciò in seguito a nuove combinazioni d'orario sul percorso italiano.

Seguendo il giro di Francia. — *La 6ª tappa Bayonne-Luchon.* — In alto: *Il vincitore Lambot giunge sulla sommità del colle d'Aubisque.* — In basso: *Un* alt *forzato di Deman.* Nel medaglione di sinistra: *Bertarelli.* — Di destra *Il secondo plotone dopo Brelle.*

Coleottero aperto.

REJNA ZANARDINI - MILANO - Via Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili

CATALOGO A RICHIESTA

Coleottero chiuso.

Le Automobili Nazzaro

vincono nel 1913 la TARGA FLORIO, nel 1913 il CRITERIUM DI VERCELLI per il consumo - nel 1914 la COPPA FLORIO

sempre con Gomme PIRELLI

con macchina di serie, dimostrandosi così le **migliori per turismo.**

Fabbrica in Torino - Corso Peschiera, 250.

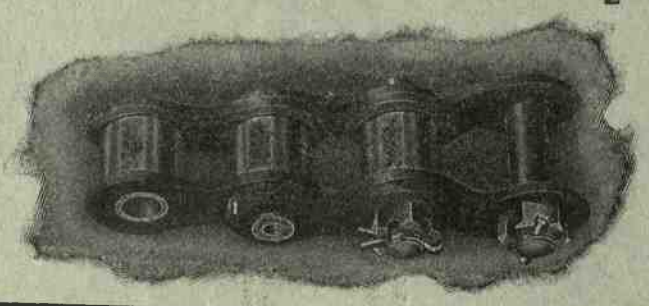
Agenzie di Vendita:

TORINO	MILANO	FIRENZE	ROMA	PALERMO
Conti e Comp. Corso Peschiera, 250	G. E. Silvani & C. Foro Bonaparte	Eredi Lotti Via delle Porte Nuove, 16	E. Luraschi Piazza Coppelle, 9	Cortese, Losa & C. Via Serradifalco, 2.

Candele "SPHINX" le più diffuse in Inghilterra.
Applicate su ARIEL - FRERA - BORGO, classificate prime nel 1° Circuito d'Italia.

Molle "H. TERRY & Sons" - Redditch.
Polveri inglesi "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



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
O. CORBETTA - 24, Via Durini - **Milano.**
Sede Sociale: 51, Chemin Feuillat - Lyon.
Fabbriche a Lyon, Londra. Berlino, Deotrit (Mich).

SCAT

Società Ceirano Automobili Torino

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

Ruote acciaio smontabili
ed avviamento automatico brevettato
a richiesta.

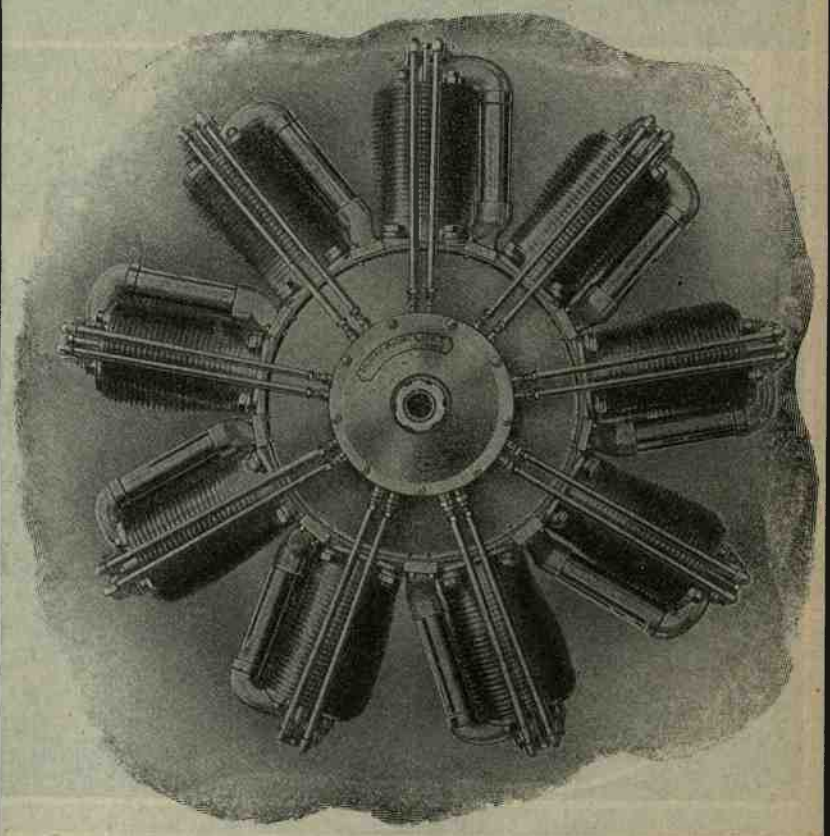
Costruzione moderna
materiale di primo ordine.

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

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.

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 × 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.

Depositario per Torino: **A. MARCHESI - TORINO**
Via S. Teresa, 1 (Piazzetta della Chiesa). - Telefono 30-55.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

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

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE SUR MER - LUINO - DUSSELDORF - VORWINKEL - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE, CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI per 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

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.

SOLARINE ORIGINALE

Il solo prodotto garantito per pulire i metalli.

DI FAMA MONDIALE

Concessionario:

Dco FILOGAMO

TORINO: Via dei Mille, 24.
ROMA: Via Aureliana, 46
MILANO: Via Solferino, 7.

AUTOMOBILI

CÆSAR

LE MIGLIORI PER TURISMO

1° assoluto nella Prima Categoria del Circuito Toscano
con un carico superiore
a quello di tutte le altre vetture concorrenti.

C. SCACCHI & C.

CHIVASSO (Torino).

Rappresentante esclusivo pel Piemonte:
L. JACQUIER - Torino - *Via S. Quintino, 25.*

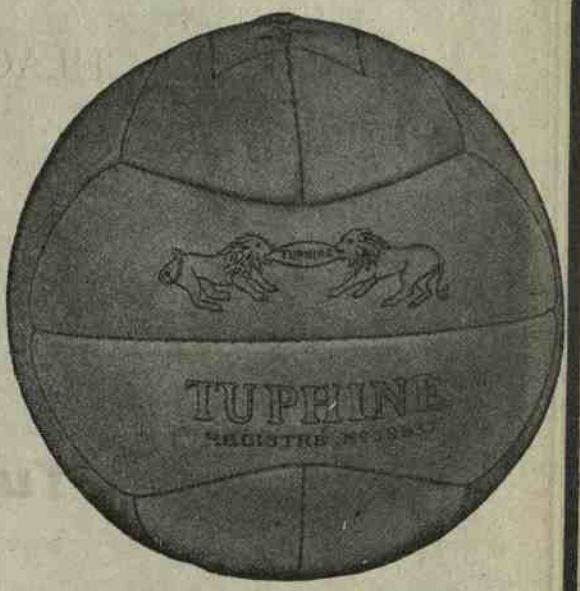
"TUPHINE,,

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
Via Roma, 31 - Telefono 26-20.

GENOVA
Via Venti Settembre, 5.

INGROSSO Elegante catalogo illustrato, gratis a richiesta. DETTAGLIO

Il classico

Grand Prix di Francia

la più grande competizione
automobilistica del mondo

Km. 753

segna una VITTORIA TRIONFALE

dei PNEUMATICI

Continental

1° LAUTENSCHLAGER su **MERCÉDÈS** in **7** ore **8' 18"**
2° WAGNER su **MERCÉDÈS** in **7** ore **9' 54"**
3° SALZER su **MERCÉDÈS** in **7** ore **13' 15"**

alla velocità media oraria di **Km. 105,517.**

Tutti su PNEUMATICI

Continental

CONTINENTAL Soc. An. per l'Industria della Gomma
Capitale sociale L. 600.000 inter. versato.
Telefono 20-45. — **MILANO** — Via Bersaglio, 36.

PONZO GIOVANNI, Gerente responsabile.

La *Stampa Sportiva* viene stampata dalla S.T.E.N. Società Tipografico-Editrice Nazionale.