

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Arcostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiri - 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 } Arrotrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

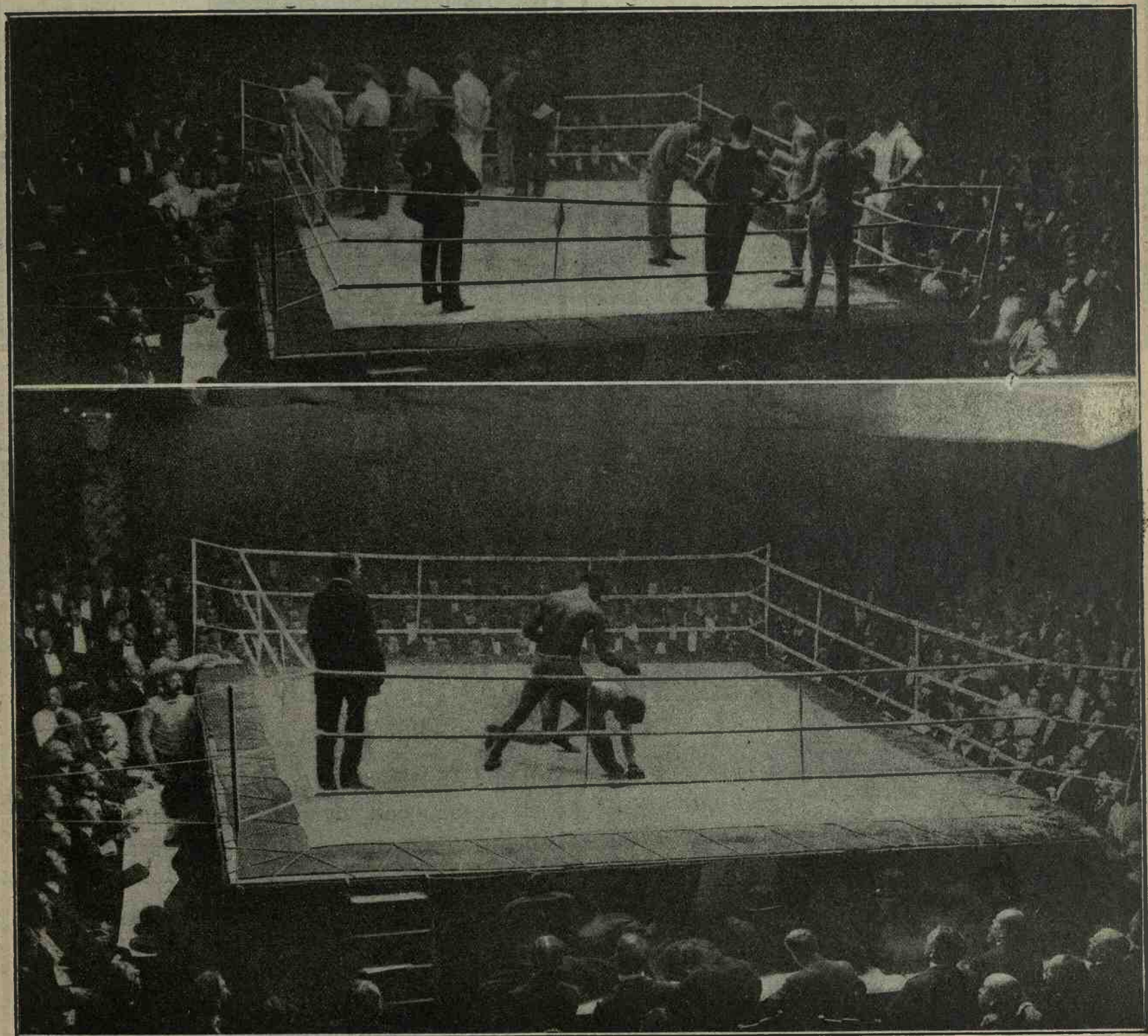
TELEFONO 11-36

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

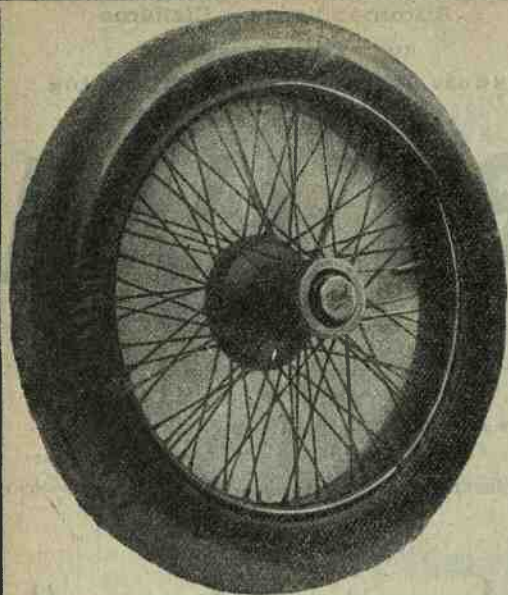
l'Amministrazione del Giornale

Il campione europeo Carpentier battuto dal negro Jeannette



Il grande "match,, di "boxe,, Carpentier-Jeannette

In alto: I preparativi. — In basso: Carpentier alla decima ripresa è messo a terra dall'avversario.



Housses

per ruote

Rudge-Whitworth

in tela cerata.

Fabbrica speciale di Housses

per

PNEUS - FARI - FANALI

DCO FILOGAMO

24, Via dei Mille - TORINO
46, Via Aureliana - ROMA

I Signori Ernest CLARK e Cyril Nasmyth Irving WINTER-IRVING, a Londra, titolari della Privativa Industriale, Volume 400, num. 76, del 3 aprile 1913, per:

“ Perfectionnements à la fabrication de bandages ou enveloppes pneumatiques „

desiderano entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della privativa stessa.

Rivolgersi all'Ufficio Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica della **Ditta Secondo Torta e C.**, Via Venti Settembre, 28 bis, TORINO.

MEDAGLIE-DISTINTIVI

per Società

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

Stabilimento coniazione Monete

Fornitore della Casa Reale del Granducato di Sassonia.

NORIMBERGA, A. N. Kleinweidenmühle, 12.

Succursale BERLINO, A. N. Ritterstrasse, 46

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

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



Fondata nel 1790.

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'Attendimento Modello.

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

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



A. MARCONCINI
VERONA

Polvere Mullerite - Ma-
nifesti da Tiro e da Caccia Mul-
ler. Baliletti armati e Zel-
toline Kiever. Proiettili
espansivi Brennek. Car-
tucce francesi T di Lien.

RECORD MONDIALE
2 Grande Prix consecutivi a Montecarlo.

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

SETTE RECORDS DEL MONDO
riportati dalla Candela



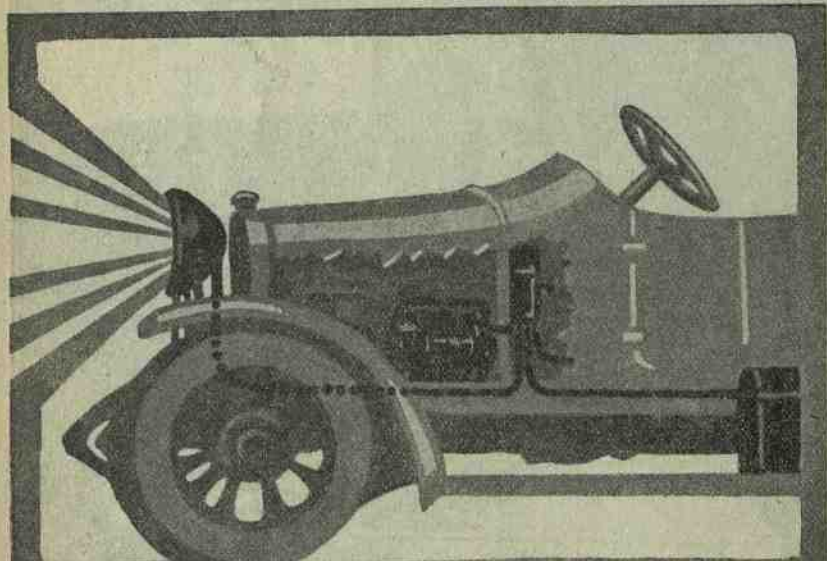
POGNON

su Vettura Benz 200 HP e sulla Pista di Brooklands (Inghilterra)
nel giorni 22 Dicembre, 14 Gennaio o 22 Gennaio 1914.

La sola Candela che ha potuto resistere nel Record delle 2 Miglia
(metri 3218) coperti in 1 minuto.

BOUGIE POGNON LIMITED - LONDRA S. W.

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



Luce Bosch

BERN
HARD

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

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 per Piemonte:

BECHIS & BERTOLINO

TORINO - Via S. Quintino, 28 - TORINO



Per la nuova Stagione 1914

fabbricati esclusivamente nei nostri Stabilimenti di Torino

4 Nuovi Modelli

65×120 - 95×130 - 105×135 4 cilindri e 95×130 6 cilindri

con dinamo e messa in moto automatica.

FABBRICA AUTOMOBILI STORERO

TORINO
Via Madama Cristina, 55
Telefono 45-61 e 14-72

ROMA
Via Sicilia e Basilicata
Telef. no 43-80

MILANO
Via Vittoria, 44
Telefono 3-72

GENOVA
Piazza Verdi - Via Edera (Stazione e Brindisi)
Telefono 54-58

Motocicli FRERA

leggeri
e di grande turismo.

Modelli 1914.

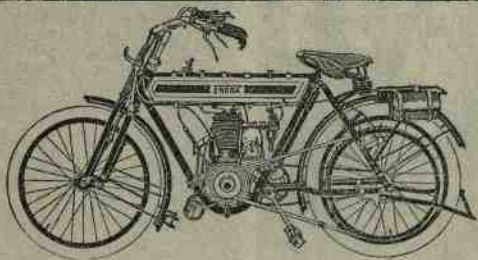
con Pneu
PIRELLI

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!

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 PROVINCE
(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.**

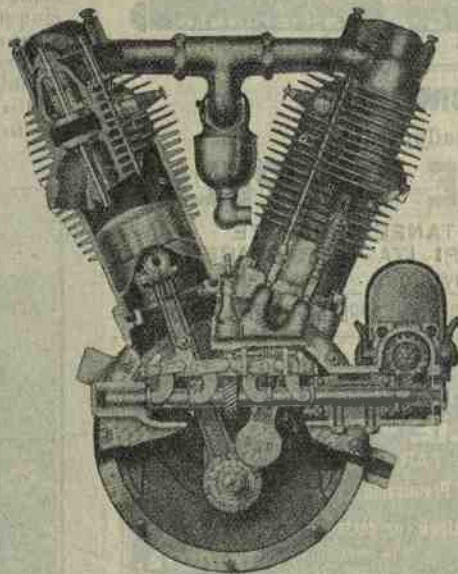
In vendita presso i migliori
Negozianti del genere, ed a

TORINO

presso la Ditta
E. PASCHETTA

ang. Via S. Teresa
e Via Genova.

MOTORI
per Motocicletta e per Cyclecar.



MOTORI
per Motocicletta e per Cyclecar.

2 1/2 - 4 - 5 - 7 - 9 HP

tipi speciali per corsa.

Magneti - Carburatori - Candele - Valvole, ecc.

Serie speciali per telai di Motocicli e Cyclecar.

Cambi di velocità a train balladeur e frizione a dischi, con trasmissioni a catena
od a cinghie.

Cerchi, Parafanghi, Manubrii, Selle, Borsette, Puleggie ed
ogni altro accessorio per la completa costruzione del Motociclo
e Cyclecar.

Domandare il Catalogo a:

A. FERRERO & C. - Via Ormea, 87 - Torino.

CACAO TALMONE

Il re del Cacao *Il cacao del Re*



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



COPPE PER PREMI

in vero argento
e di metallo bianco argentato.

Grande deposito sempre pronto

ARGENTERIE DA REGALO
GAETANO BOGGIALI

Telef. 88-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17 (inter.)
Chiedere catalogo gratis mediante cartolina non risposta.

PÉTROLE HAHN



TESORO DELLA CAPIGLIATURA
IN VENDITA OVUNQUE. All'ingrosso presso
F. VIBERT, CHIMICO - LIONS (FRANCIA)

MEDAGLIE - DISTINTIVI

Targhe, Coppe, Diplomi

PIETRO LANDI - MILANO

VIA BERGAMO, 44 - Telefono 11-706

Catalogo Gratis a richiesta

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITÀ E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

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. - Genova.
Via Orselli, 26 - Telefono 37-35



La traversata podistica di Firenze. — 1. Veroni (1° arrivato). — 2. Magrini (2° arrivato). — 3. Cusi Giovanni, di 6 anni, che è riuscito a classificarsi settimo. (Fot. Morandi - Firenze).

LA RIUNIONE PODISTICA DI BUSTO ARSIZIO

Salvi, Speroni e Vitali, vincitori delle singole prove

La "débâcle" del campione italiano di "cross-country", Bausola

L'interessante riunione podistica che si è svolta domenica a Busto Arsizio, con la partecipazione di qualche campione dei nostri migliori, è dovuta all'attività e zelo di quella Unione Sport.

Questa volta, però, nonostante tutto il buon volere dimostrato dai dirigenti del sodalizio bustese, non possiamo dire, in verità, che la riunione apprestataci abbia peccato in eccesso di regolarità, sia per la cattiva scelta della pista, come per la confusione creata nella corsa delle cinque miglia e, da ultimo..., per la cattiva andatura di marcia adottata dagli stessi concorrenti.

Ho detto cattiva scelta della pista, ma meglio sarebbe dire pessimo stato del terreno, giacché molto probabilmente — che io mi sappia — a Busto di piste in terreno battuto ve n'ha una

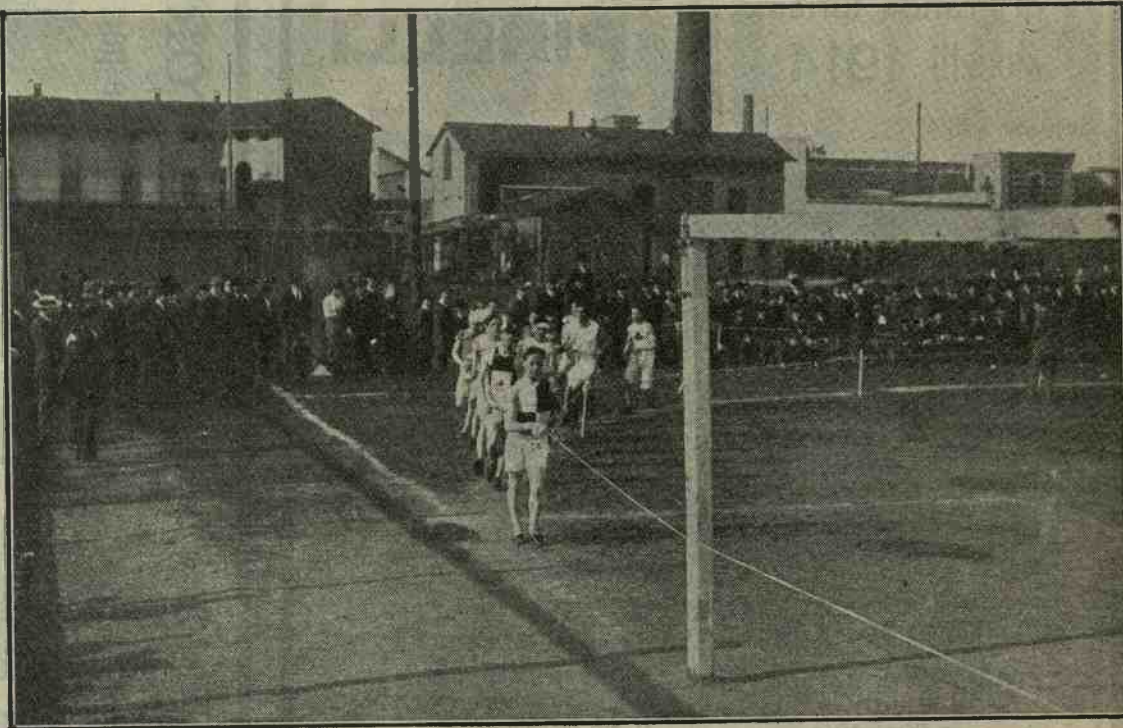
sola. In ogni modo sono questi neri di una certa importanza e che sarà bene vengano vagliati maggiormente per le riunioni prossime, essendo per l'appunto ora in principio di stagione.

Sportivamente la riunione ebbe il suffragio di discrete adesioni, qualcuna delle quali data dai nostri attuali buoni campioni.

E per cominciare da Bausola, il campione italiano di "cross-country" 1914, a Speroni, Lussana, Salvi, Martinenghi, Vitali, Galli, Brunelli ed altri ancora, è tutta una serie di podisti ben noti che ha partecipato alla riunione di Busto.

Nella corsa dei 400 metri, Salvi ha vinto facilmente, dominando nettamente i suoi avversari.

Così dicasi di Speroni nella corsa delle 5 miglia, che ancora una volta si è rivelato per quell'ec-



La riunione di Busto Arsizio. — Il via ai concorrenti nella gara di marcia.

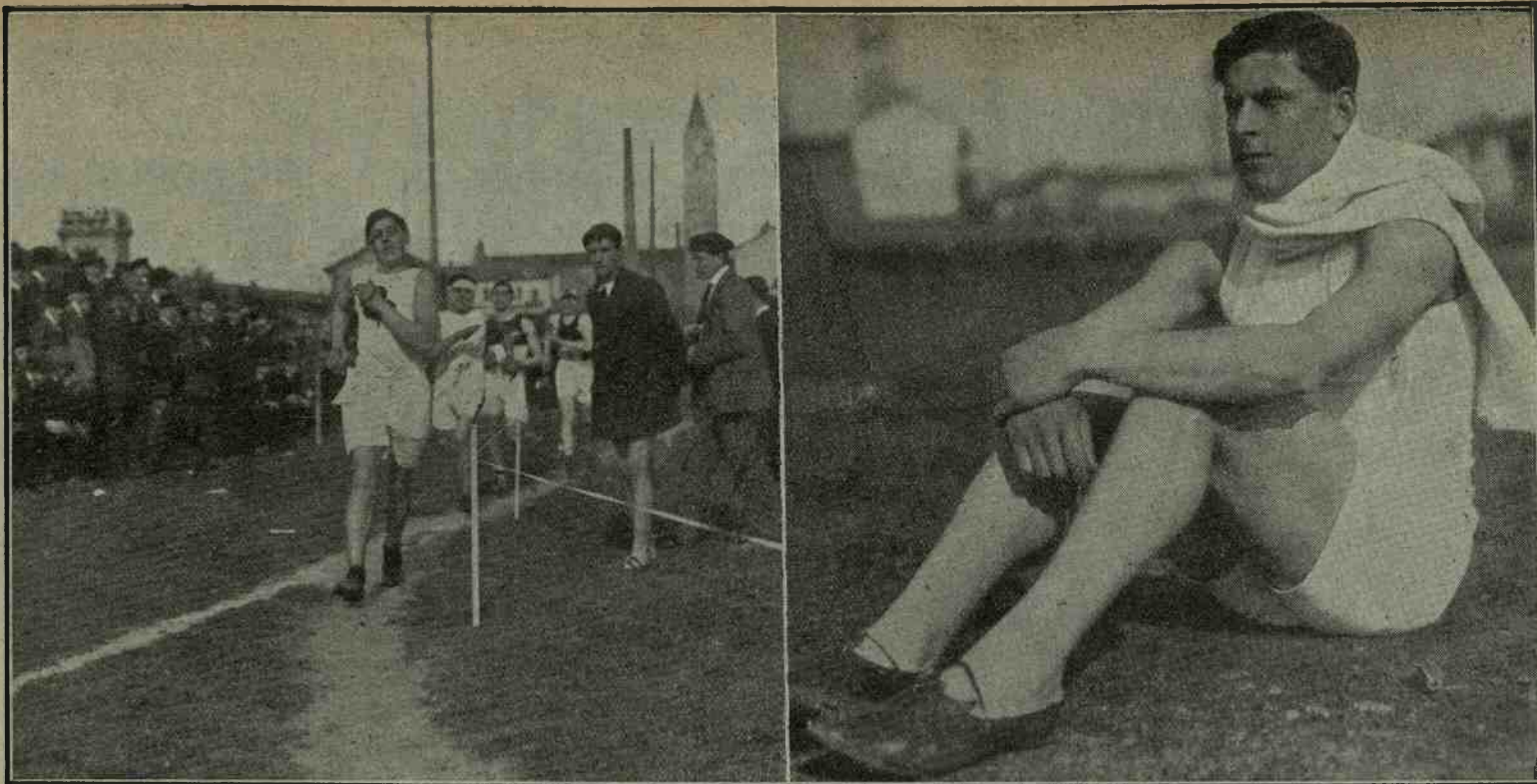
(Fot. Strazza).

AUTOMOBILISTI! Occorre proviate la grande Marca di Pneumatici

PROVODNIK (Columb)

la trionfatrice delle principali Corse Internazionali di Resistenza del 1912.

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



La riunione di Busto Arsizio. — A sinistra: Vitali alla testa del gruppo durante la gara. — A destra: Salvi, il vincitore della gara dei 400 metri. (Fot. Strazza).

cellente campione che tutti riconoscono. Noto in questa gara la *débâcle* del campione italiano di *cross-country*. Bausola, domenica in cattiva giornata e indisposto.

Nella marcia di notevole... non vi ha che il pessimo stile adottato dai concorrenti, per qualcuno dei quali non sarebbe stata fuori luogo una squalifica.

Ecco in ogni modo i risultati tecnici della riunione:

Corsa piana m. 400.

1. Salvi Ercole, della Virtus di Bologna, in 53"
- 2. Bertoni Dante, S. G. Gallarate, a 70 cent.
- 3. Moroni Alfredo, C. S. Varesino — 4. Bassetti Gino, S. G. Gallarate.

Corsa piana 5 miglia.

1. Speroni Carlo, Unione Sport Busto Arsizio, in 25'52" 2/5 — 2. Lussana Costante, Associazione Calcio Mantova, a 200 metri — 3. Brunelli Amilcare, Agamennone, Milano — 4. Bausola G., U. S. La Piemonte, Torino — 5. Malvicini A., P. R. Libertas, Milano — 6. Austoni Pietro, Agamennone, Milano — 7. Speroni A., U. S. Busto A. — 8. Balzaretto O., C. S. Varesino — 9. De Giovanni M., Agamennone, Milano — 10. Frascini A., P. R. Libertas, Milano — 11. Grassi A., U. S. Busto A. — 12. Barlocco E., idem — 13. Stellini — 14. Tagliabue — 15. Gallazzi.

La Coppa dell'on. Dall'Acqua venne assegnata all'Agamennone di Milano.

Marcia km. 5.

1. Vitali Mario, S. C. Italia Milano, in 35'52" 1,5
- 2. Galli Giovanni, S. C. Virtus, Milano, a 70 m.
- 3. Brunelli Giovanni, Agamennone, Milano — 4. Sala Antonio, idem — 5. Cassani Giulio, Salus et Virtus, Milano — 6. Messa Giuseppe, Unione Sportiva Milanese — 7. Losi, S. C. Italia — 8. Presto Armando, P. R. Libertas — 9. Volpato Giacinto, S. C. Italia.

reporter.

Il giornalismo sportivo si organizza anche in Italia

Siamo informati che il Consiglio dell'Associazione della Stampa Sportiva italiana, nell'ultima sua riunione, deplorando quanto al Congresso ginnastico di Firenze si è detto circa il mancato appoggio dei giornali alle manifestazioni ginnastiche, ha deliberato di presentare ufficiale protesta all'on. Moschini, presidente della Federazione Ginnastica Italiana.

Ha deplorato poi che la Federazione del Football, in occasione del match Italia-Francia, non

abbia mantenute tutte quelle facilitazioni che preventivamente si erano accordate al soci dell'Assi.

Prendiamo motivo da quest'ultimo fatto per rilevare una volta ancora alle nostre Autorità sportive che mentre i giornalisti italiani sono sempre ben disposti a favorire, come in occasione del match Italia-Francia, le loro iniziative, devono esse provvedere affinché non si ripetano i deplora-

rati incidenti di domenica scorsa allo Stadium, e ciò allo scopo di evitare così che con una tattica diversa ne abbia a soffrire la causa sportiva.

UNA DOLENTE NOTA

Lo sport... alla porta.

Il Club sportivo di Fécamp (Francia) chiede al Municipio una piccola sovvenzione per spese di propaganda. La domanda è rinviata alla Commissione finanziaria, e questa risponde: il bilancio municipale non deve incoraggiare questo giuoco di forza brutale che si chiama la boxe; che le corse in bicicletta non attirano forestieri in città e quindi non danno alcun profitto.

Ed il Consiglio municipale, dal cui seno è venuta fuori una tale Commissione finanziaria, non trova a far di meglio che approvare... e mandare agli atti la domanda del povero Club sportivo!

Non lamentiamoci degli affari nostri, ché se Italia piange..., Francia ha nulla che la faccia stare allegra!

Le facilitazioni ferroviarie della P. L. M.

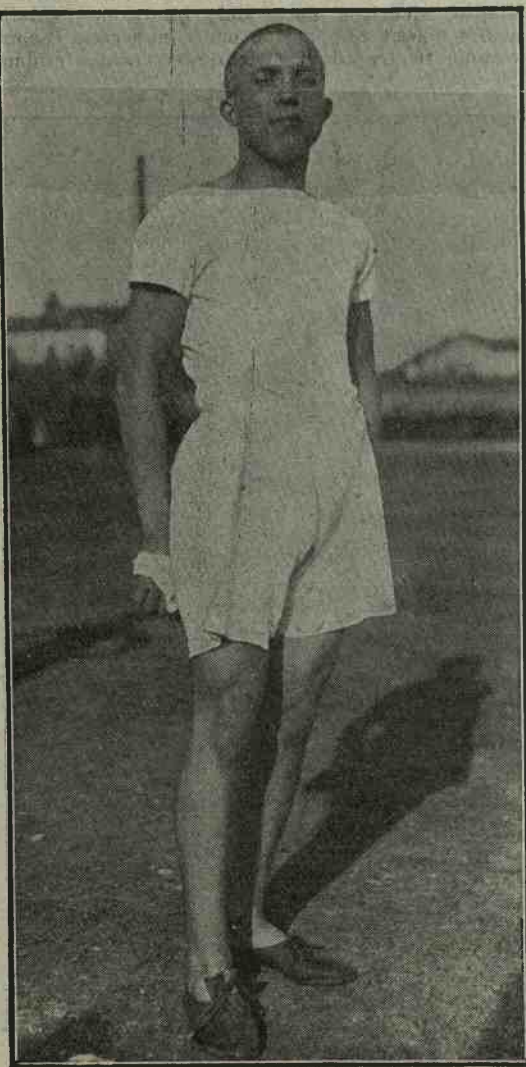
Le ferrovie francesi P. L. M. emetteranno dal giovedì precedente alla Pentecoste al lunedì dopo Pasqua delle carte di escursione, le quali danno diritto a:

— la libera circolazione per la durata di 15 o 30 giorni su una delle zone del Delfinato, della Savoia, del Jura, dell'Auvergne e delle Cevenne;

— un viaggio andata-ritorno, con fermate facoltative fra il punto di partenza ed una qualunque delle stazioni del perimetro della zona. Se questo viaggio è superiore ai 300 km., i prezzi sono aumentati, per ogni chilometro in più, di L. 0,65 in prima classe, L. 0,45 in seconda classe, L. 0,03 in terza classe.

Le tessere per la famiglia subiscono le riduzioni seguenti sui prezzi delle tessere individuali: seconda tessera, 10 %; terza tessera, 20 %; quarta tessera, 30 %; quinta tessera, 40 %; sesta tessera e seguenti, 50 %.

Le domande per l'acquisto di queste tessere vanno fatte su apposito modulo (distribuito nelle stazioni francesi) e devono essere indirizzate col ritratto di ciascun titolare: a Parigi, sei ore prima della partenza del treno; tre giorni prima nelle altre stazioni.



La riunione di Busto Arsizio. — Speroni, vincitore della corsa delle 5 miglia. (Fot. Strazza).

BUSTI

Moderni, igienici,
sport, reggipetti,
ventriere, corret-
tori, salviette igie-
niche, tonnnres.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO

GIULIO HIRSCH

Via Carducci, 17
MILANO

PNEUMATICI IDUNA

HARBURG-WIEN

per Velocipedi

per Automobili



Il pubblico numeroso che ha assistito all'incontro Italia-Francia nello Stadium di Torino, invade il campo di giuoco e porta in trionfo i vincitori. (Fot. Pavia-Nay).

GIUOCO DEL CALCIO

La vittoria italiana

La giornata di domenica scorsa e lo spettacolo goduto da quelle migliaia di persone che affollavano le gradinate dello Stadium torinese rimarrà indimenticabile negli annali dello sport. L'Italia ha vinto una delle sue più belle battaglie e la vittoria ha voluto premiare gli sforzi fatti dai campioni dalla maglia azzurra.

Una giornata piena di luce, piena di sole, ma anche piena di minacce è stata quella del 29 marzo; ancora una folla oltremodo enorme, fatta ancora maggiormente più fitta per le conquiste tentate ultimamente sul pubblico italiano dal nostro bel giuoco del foot-ball.

Tutti indistintamente hanno contribuito alla bella e nobile gara internazionale e gli stessi nostri avversari hanno, con squisito senso di cavalleria, voluto dimostrare di saper deguamente disputare anche le prove più difficili. E la grande partita delle sorelle latine tutta piena di emulazione ha avvinto tutti di commozione ed ha permesso al bel giuoco del calcio di delineare nettamente il suo cammino e di segnare la sua nuova strada, quella strada che vorrà indubbiamente portarci a maggiori affermazioni contro le squadre più agguerrite, ed a contatto di coloro, i quali in tempo addietro non solo ci misconoscevano, ma disprezzavano le forti energie della nostra gloriosa Italia.

Non era solo un desiderio di poterci misurare colla migliore squadra rappresentativa della Francia ma era assolutamente una necessità; e tutti anelavano di assistere a questo grande spettacolo, perchè nella battaglia difficile ed aspra l'azzurra maglia sapesse con una imposizione decisa rivendicare un passato doloroso, ed affermarsi in modo veramente netto. La maglia tricolore di Francia era scesa nel nostro massimo anfiteatro ben decisa di strappare quella vittoria che nella lontana Parigi tutti anelavano e speravano, ed il plotone capitanato da Ducret, forte delle sue migliori linee ed inquadrato in modo veramente perfetto, ha appena tentato di abbozzare l'attacco contro gli undici nostri campioni, che la furia azzurra con una controffensiva indubbiamente insidiosa ha fatto piegare i rappresentanti francesi ed in

parecchie volte ha dimostrato di essere la dominatrice in campo.

Una gioiosa nota di festività è stata portata in tutta la nostra Italia, poichè la bella vittoria è l'indice sicuro e netto del rinnovamento della nostra classe, e i nostri cuori gioiscono e sono veramente trepidanti per questa nostra audace



Durante una ripresa e l'altra. — A sinistra: L'avvocato Bozino, presidente della Pro Vercelli. — A destra: l'on. Montù, presidente benemerito della Federazione Italiana del Giuoco del Calcio. (Fot. Rota - Casale).

impresa, che nelle grandi competizioni internazionali va segnalata come una delle principali.

La maglia azzurra si è quindi rivendicata e tutti gli italiani possono essere fieri di questa vittoria. I nostri campioni sono ora chiamati alla riscossa per riaffermare la loro forza contro i grandi campioni di oltr'Alpe, che attendono tutti trepidanti il nostro contatto; e a noi, dominatori di oggi, incombe l'obbligo assoluto di rinserrarci maggiormente, per mettere in risalto tutta quanta la nostra vantata supremazia.

Ma nel clamore della grande battaglia consideriamo con serenità questa prova. Non nascondiamo anzitutto che la vera gara passionale è mancata e quella sperata imposizione di giuoco dei nostri azzurri che tutti attendevano, non la si è vista mai. Il nostro compito non era quello di vincere una prova attesa come quella di domenica, ma a noi incombeva l'obbligo di piegare il giuoco francese e di domarlo in tutta quanta la partita; ciò era necessario di fare da parte degli azzurri campioni e ciò si doveva dimostrare al nostro pubblico ed agli stessi nostri avversari.

La vittoria è toccata alla squadra più forte e non a quella migliore. La virtuosità del nostro giuoco è mancata nettamente nella grande gara e le nostre azioni, pur ricche di forza e di impulsività, non si imposero in questa competizione internazionale, mentre altre volte il nostro undici riuscì con un giuoco tutto suo, con un giuoco impetuoso, serrato ed insidioso a porre in mostra la sua classe.

L'unità vera della nostra squadra è mancata, mentre il d'appello tricolore di Francia ha voluto fino all'ultimo rimanere tutto chiuso, tutto disciplinato e tutto serrato a contrattaccare, quando le azioni nostre non trovavano pronto l'aiuto del compagno vicino, ma andavano ad infrangersi contro la massiccia difesa di Hanot, di Gamblin e di Ducret.

Il vero successo, quel successo significativo che brillantemente si può meritare quando la coesione fra i diversi uomini non viene a mancare, non lo si è registrato.

Preceduto da una grande fama era sceso il grande squadrone di Francia e le belle prove sostenute da esso con le fortissime squadre della Svizzera e del Belgio, non avevano che impres-



SOCIETÀ 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.



Le due squadre rappresentative d'Italia e di Francia. — A sinistra: La squadra italiana. — A destra: La squadra francese. (Fot. A. Borin e C. - Torino).

sionato maggiormente il nostro pubblico, tutta quella folla che domenica scorsa brulicava attorno all'enorme conca verde del perfetto e maestoso anfiteatro di Torino.

Amalgamati perfettamente, tutti mobili e dalle azioni penetranti ci sono apparsi i nostri avversari di Francia e quella squadra di oltr'Alpe che combatteva sul nostro terreno, contro i nostri azzurri, tutta educata e disciplinata, ottenne dal nostro pubblico quell'applauso che spetta solo ai forti.

Parsys volle essere degno emulo di Chayrignés e tutti furono concordi nel riconoscere la sua classe veramente eccezionale ed i due punti segnati dai nostri non gli si possono veramente imputare.

Insormontabile è stata la barriera opposta dal duo Hanot-Gamblin. Rapidi nel rimando, pronti a raccogliere la palla, impetuosi nelle loro folate, questi due giocatori salvarono la Francia da parecchi insidiosi tri dei nostri.

Gamblin più deciso, Hanot il giocatore sicuro, il più perfetto campione della difesa.

La linea di sostegno veramente eccezionale ed indubbiamente migliore della nostra. Mobilissima, sempre pronta sulla palla, essa svolse il vero giuoco redditizio e si prodigò fino all'ultimo, dimostrandoci la vera forza della squadra. Fra Bigué e Jourda, due campioni dai mezzi eccezionali, abbiamo visto il giuoco classico svolto da quell'infaticabile Ducret, il quale con un'elasticità sorprendente ci fece assistere e ci dimostrò tutta quanta la sua classe superiore.

La linea attaccante della Francia fu indubbiamente inferiore alla aspettativa, poichè se si toglie il giuoco svolto dalle due ali Dubly e Lesur, i tre uomini di centro non seppero usufruire di tante bellissime occasioni, dimostrandosi non adatti al posto loro assegnato.

La superiorità della nostra squadra apparve nelle azioni individuali mentre non neghiamo che la linea dei terzini, se pur si dimostrò abbastanza forte, non fu veramente eccezionale; non possiamo far a meno che constatare il caotico giuoco svolto dalla linea mediana e più specialmente quello della linea attaccante.

Noi non vorremmo essere tacciati di pessimismo, poichè la constatazione di quanto andiamo affermando ci ha veramente addolo-

rati. Noi dovevamo vincere, ma a noi incombeva l'obbligo assoluto di affermarci e di imporre con un giuoco tutto nostro ed allora solo la vittoria sarebbe stata completa. Il ricciuto e biondo difensore della rete nazionale disimpegnò lodevolmente il suo compito; sempre attento e vigile, seppe respingere tutti i forti tiri degli avversari, dimostrandosi degno di tenere il posto affidatogli dalla Commissione tecnica. La coppia dei nostri terzini

non fu all'altezza di quanto ci aspettavamo e di quanto essi sono capaci. Devecchi, pur dimostrandosi quell'ottimo ginocatore che già constatammo altre volte, risentì forse del suo piede dolorante, mentre Valle, col coraggio di cui lo distingue, si preoccupò forse eccessivamente di rimandare troppo lontano, non permettendo agli attaccanti nostri di usufruire del suo giuoco.

La linea di sostegno è stata quella che più evidentemente non è esistita.

L'aver voluto tenersi troppo a ridosso della difesa non ha permesso che i nostri attaccanti fossero aiutati in tutte le loro azioni e l'errore rimarrà imperdonabile. Fossati, entrato, dopo un incerto inizio, nella sua piena ed efficace azione, ci dimostrò tutta la sua classe straordinaria di giuoco e fu, senza dubbio, uno dei migliori uomini in campo; l'unico appunto che a lui si deve fare è quello di non aver condiviso efficacemente i suoi *avanzi*. Goggio, troppo giovane per il posto affidatogli, fu qualche volta attivo, ma sovente il suo giuoco ci apparve confuso e caotico. Barbesino, sebbene poco abbia reso nel secondo tempo, tenne degnamente il suo posto e con la dovuta vigilanza tenne a freno la velocissima ala Dubly R.

Troppo individuale fu l'azione della linea attaccante. Cevenini tardò molto a mettersi in azione e nel secondo tempo ci apparve di molto migliorato, preoccupandosi di servire mirabilmente i suoi compagni. Mattea poteva fare maggiormente, mentre Varese, troppo risentì della mancanza del compagno Gallina; Corna, sempre velocissimo e pericoloso, mentre il buon Berardo, zoppicante fino dall'inizio, rese quanto gli era possibile.

Dell'arbitro signor Barette dobbiamo fare ampiamente l'elogio per la sua oculatezza e per la sua giusta preoccupazione di far svolgere una partita, la quale avesse un andamento veramente regolare. Così fu infatti, e la nobile e magnifica gara di emulazione terminava con una vittoria che, mentre torna tutta ad onore della nostra nazione, ci permette di sperare per la battaglia che oggi si va combattendo al Campo dei Marassi di Genova. Del resto la nostra vittoria fu abbastanza convincente poichè lo stesso capitano Ducret, pur facendo le sue riserve sulla durezza dei nostri giocatori, riconobbe che la sconfitta patita da loro la si deve alla nostra maggior



Il match Italia-Francia. — Un colpo di testa di Gallina. (Fot. Pavia-Nay - Torino).

LE LASTRE fotografiche GRIESHABER Frères & C^o **"MARCA TRIFOGLIO"**
Sono adottate da tutti i grandi Reporters
 perchè sono PURE, RAPIDISSIME, SICURE e formano la
SERIE più PERFETTA di SENSIBILITA'

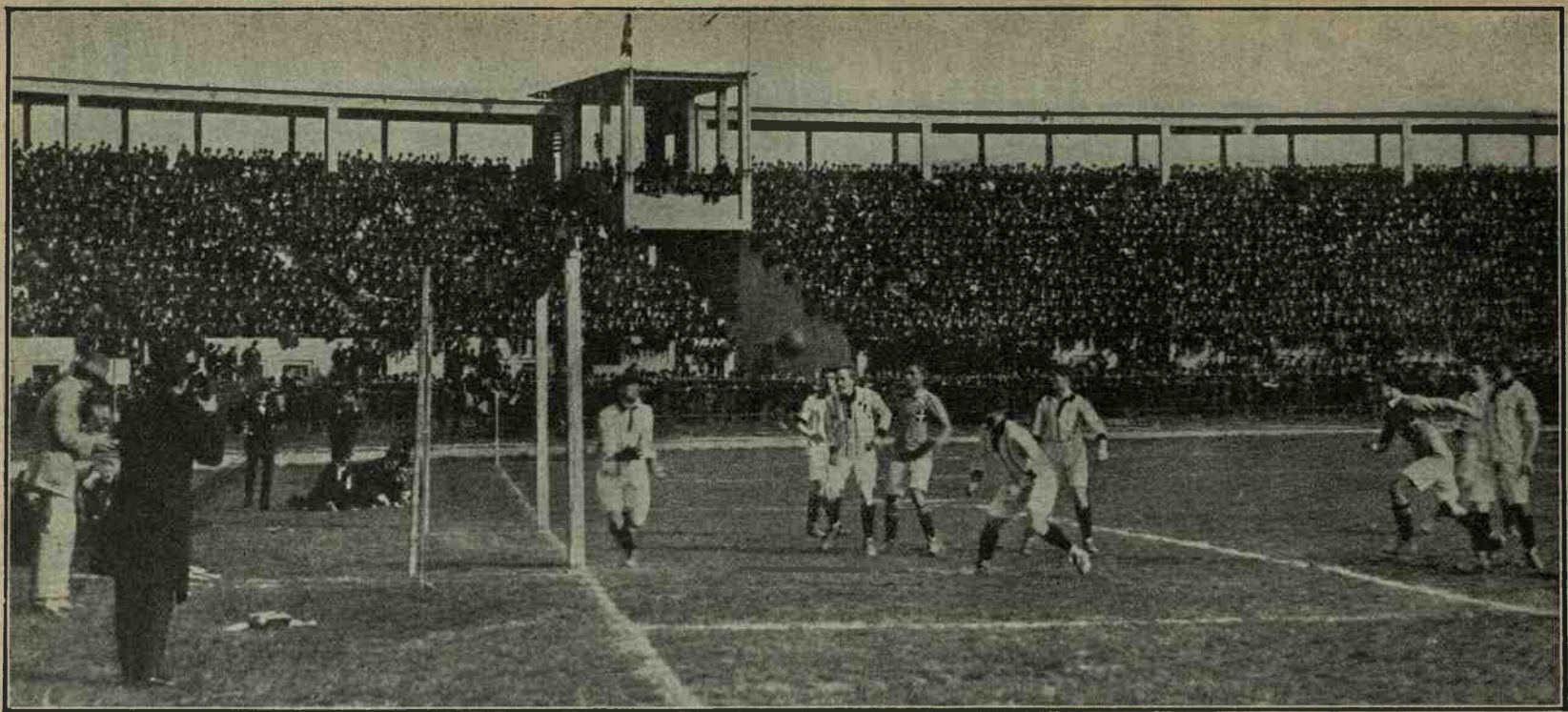
Stampate
i vostri negativi su

CARTA "DORA"

il bromuro
veramente artistico

Deposito per l'Italia:
ACHILLE ROBBIATI & C. - Milano
 Via Ausonio, 8.





Il match Italia-Francia a Torino. — Un movimentato attacco degli italiani sotto la rete francese.

(Fot. Rota - Casale).

forza e lui stesso restò sorpreso di trovarsi di fronte a veri e completi giocatori ed a una squadra migliorata in tutte le sue linee e più di tutto molto veloce.

In questo giudizio c'è tutta la verità. Del resto, sono anch'io veramente convinto che, malgrado la bella gara sia venuta a mancare, la classe dei nostri giocatori è stata superiore a quella dei francesi. Il giocatore italiano ha fatto strada ed alla metà del suo cammino deve attendere un nuovo trionfo, una maggiore affermazione.

Speriamolo per oggi.

GIUSEPPE VARETTO.

I francesi e la nostra vittoria

I giornali francesi si sono vivamente interessati a questo incontro.

Gli *Sports* dedicano grande spazio alla vittoria

della squadra italiana contro quella francese a Torino:

« Il nostro team era il migliore dei due ultimi che portarono i nostri colori contro gli italiani, e tutta la partita di oggi fu costantemente vantaggiosa per i nostri amici italiani. Essi giocano con calma e si dispensano dai vani sforzi: combattono efficacemente ed hanno il grande vantaggio della velocità. Bisogna considerare gli italiani avversari molto pericolosi quanto i belgi ».

Il giornale così commenta la vittoria italiana: « Non vi sono scuse da invocare a nostra difesa: il terreno era molto secco ed i nostri non si mostravano contenti, ma non è che una constatazione e non deve infirmare la bellissima vittoria dei nostri vicini ».

Dopo aver criticato vivamente e particolarmente i vari giocatori francesi, il giornale scrive:

« Gli undici italiani formavano tutta una uniformità, ed i migliori elementi sono stati i due indietro e soprattutto Valle, che fu impressionante per il suo *degagement*; quelli di mezzo sono in grande progresso. Essi non si occupano più di

guadagnare troppo, ma si occupano di far bene operare i loro compagni. Anche Fossati ha giocato molto bene; sa attaccare sotto l'attacco vittorioso. Molto bene ha fatto Berardo, dell'ala destra. Gli avanti italiani giocarono meglio dei nostri, e quando essi avevano la palla si mostravano molto più pericolosi. Il solo rimprovero da rivolgere è a Cevenini, che fu troppo esitante. Innocenti ebbe poco lavoro, ma nel secondo tempo ebbe a parare tre *shoots*, e lo fece con uno stile eccellente. Il team italiano non ha più nulla da invidiarci, si è potentemente agguerrito e conosce il gioco in tutte le sue furberie. Gli altri paesi dovranno diffidare di esso, e tutto lascia credere che domenica prossima, contro la Svizzera, i giocatori italiani riusciranno nuovamente vittoriosi ».

L'inviato speciale dell'*Auto* a Torino, così commenta la vittoria italiana:

« La nostra squadra era migliore delle due ultime che portarono i nostri colori contro l'italiana, e tuttavia il gioco fu costantemente a vantaggio dei transalpini. Essi giocano ora con calma, non si perdono in vani sforzi, combinano



Il match Italia-Francia a Torino. — Una bellissima fase di gioco durante la partita.

(Fot. Pavia-Nay).

Officine di Villar Perosa

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

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



L'incontro della squadra di Parigi contro quella di Londra, organizzato dall'Associazione dei giornalisti sportivi di Francia.

Chayrigués mentre s'appresta per ricevere la palla.
Nei medaglioni: Alcune fasi del match.

molto efficacemente e hanno su noi un grande vantaggio: la velocità. Bisogna considerare ora gli italiani come i belgi. Essi non hanno più nulla da invidiarci. Hanno una potente difesa di mezzi che conoscono a fondo il giuoco e le sue astuzie, degli avanti rapidi e abili ed un custode di buona classe. Gli altri paesi dovranno dipendere da essi: e, può essere che io m'inganni, tutto lascia credere che domenica prossima contro la Svizzera i *foot-ballers* italiani registreranno una nuova vittoria ».

I risultati dei "matches" internazionali dell'Italia.

1910 maggio 15 - Milano: Italia 6, Francia 2.
1910 maggio 20 - Budapest: Ungheria 6, Italia 1.
1911 gennaio 6 - Milano: Ungheria 1, Italia 0.
1911 aprile 9 - Parigi: Italia 2, Francia 2.
1911 maggio 7 - Milano: Italia 2, Svizzera 2.
1911 maggio 21 - Chaux-de-Fonds: Svizzera 3, Italia 0.
1912 marzo 17 - Torino: Francia 4, Italia 3.
1912 aprile 14 - Genova: Italia 2, Wanderers 2.
1912 luglio - Stoccolma: Finlandia 3, Italia 2.
1912 luglio - Stoccolma: Italia 1, Svezia 0.
1912 luglio - Stoccolma: Austria 3, Italia 1.
1912 dicembre 22 - Genova: Austria 3, Italia 1.
1913 gennaio 12 - Parigi: Francia 1, Italia 0.
1913 maggio 1 - Torino: Italia 1, Belgio 0.
1913 maggio 18 - Torino: Reading 2, Italia 0.
1913 giugno 15 - Vienna: Austria 2, Italia 0.
1914 gennaio 11 - Milano: Italia 0, Austria 0.
1914 marzo 29 - Torino: Italia 2, Francia 0.
Su 18 matches internazionali sinora disputati, l'Italia ne ha vinti 4, ha fatto match nullo 4 volte e 10 volte è rimasta soccombente.

lometri 36,700 da ripetersi una sol volta per la categoria dilettanti, e quattro volte per la categoria corridori.

Ecco la classifica di ogni giro.

Categoria corridori. — Primo giro (classifica): 1. Dovo, in minuti 38,28; 2. Grignani Vittorio, in 39,15; 3. Pennazio, in 40,35; 4. Del Giudice, in 54,2 4/5; 5. Grignani Eugenio, in 58,52; 6. Fontana, in ore 1,04,8 1/5; 7. Pozzi, in 1,28,12 3/5. Notata nel primo giro la caduta di Fontana e Pozzi.

Secondo giro (classifica): 1. Dovo, in minuti 38,46 1/5; 2. Pennazio, in 45,12 1/5; 3. Grignani Eugenio, in 47,4 3/5; 4. Del Giudice, in 47,37 2/5;

5. Grignani Vittorio, in 59,23; 6. Pozzi, in ore 1,15,42 1/5.

Terzo giro (classifica): 1. Dovo, in 43,1 1/5; 2. Grignani Eugenio, in 45,51 3/5; 3. Grignani Vittorio, in 47,27 1/5; 4. Pennazio, in 48,15 4/5; 5. Del Giudice, in 56,24.

Arrivo finale e classifica generale: 1. Dovo (Della Ferrera), che compie il quarto ed ultimo giro in minuti 34,15 1/5; 2. Pennazio (Rigat), in 39,56 2/5; 3. Grignani Vittorio (Fongri), in 41,16; 4. Grignani Eugenio in 43,52 4/5; 5. Del Giudice (C. B. R.), la più piccola macchina in gara, di 250 cmc., in minuti 49,39 3/5.

Tutte le macchine in gara nella categoria corridori erano di 500 cmc. di cilindrata, tranne le motociclette guidate da Del Giudice e da Pozzi, entrambe di 250 cmc.

La media oraria (40 km. all'ora) per la categoria corridori stabiliva il tempo di minuti 56 e 24 secondi a compiere un giro; la media dilettanti (km. 35 all'ora) stabiliva invece la media per ogni giro di ore 1,4',18". Come si vede, la grande maggioranza delle macchine in corsa hanno degnamente superata la difficile prova. Decisamente il corridore Dovo si è in questa corsa rivelato un guidatore principe, date le asperità del difficile percorso, e la sua macchina si è pure comportata brillantemente.

La categoria dilettanti ha dato quale primo arrivato Amisani con Motta, che compie il giro in minuti 44,19 1/5; 2. Bruno, su N. S. U., in minuti 48,14 1/5; 3. Saletta, su Omsit, in ore 1,13,54 3/5.

La Giuria adunatasi dopo l'arrivo, presa visione della tabella del cronometrista, ha stabilito secondo il regolamento, basato sulla regolarità della marcia, la seguente graduatoria: 1° Dovo, 2° Pennazio, 3° Del Giudice, 4° Grignani Eugenio, 5° Grignani Vittorio.

I due Grignani sono passati in coda alla classifica poichè il primo nel primo giro ed il secondo nel secondo giro non hanno raggiunta la media oraria di 40 km.

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.



Il motociclista Dovo (Della Ferrera) che ha vinto il « Criterium » Primavera Motociclistico. (Fot. Pavia-Nay).

Il « Criterium », motociclistico primaverile

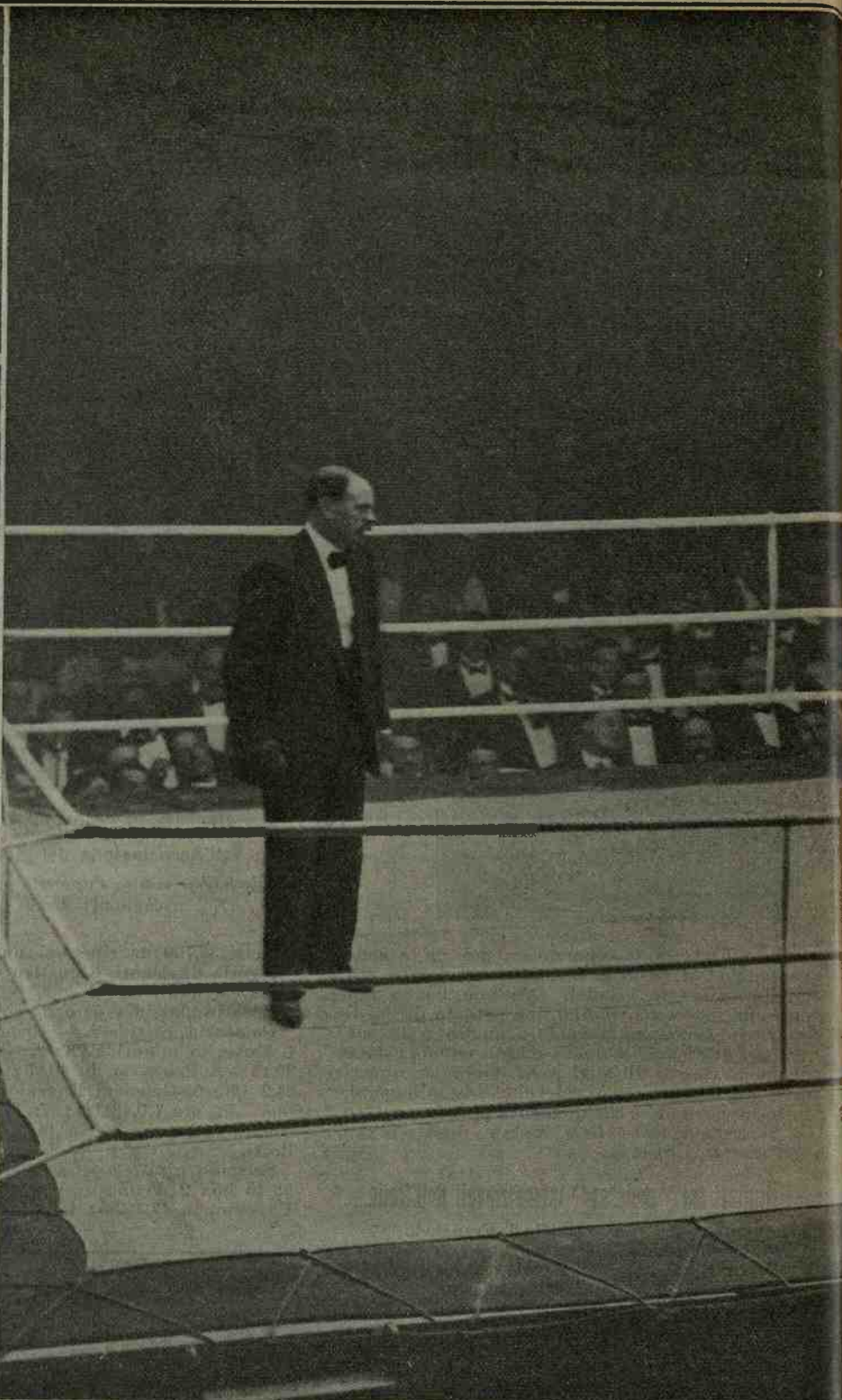
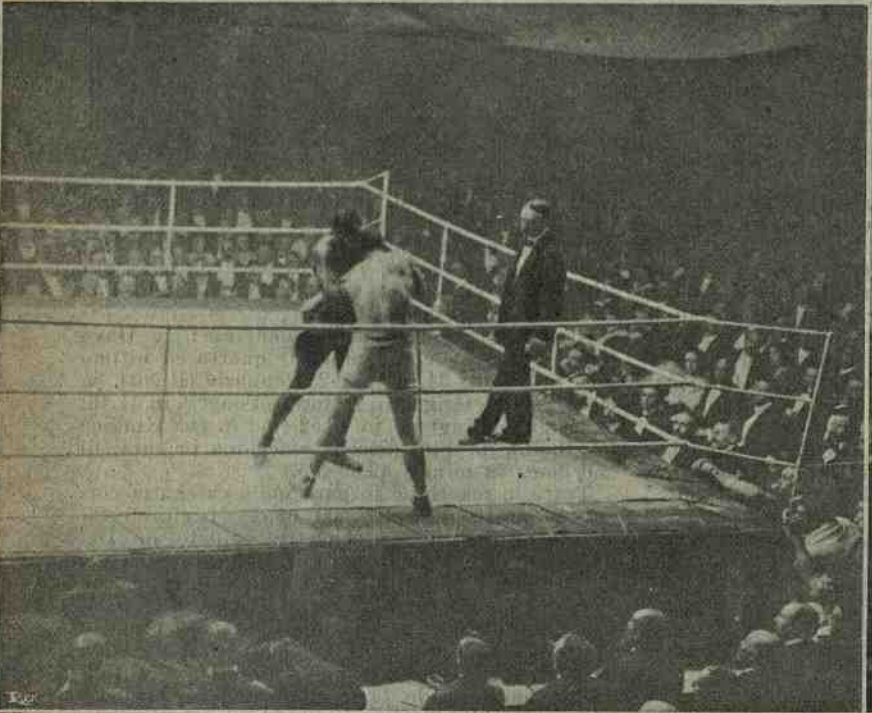
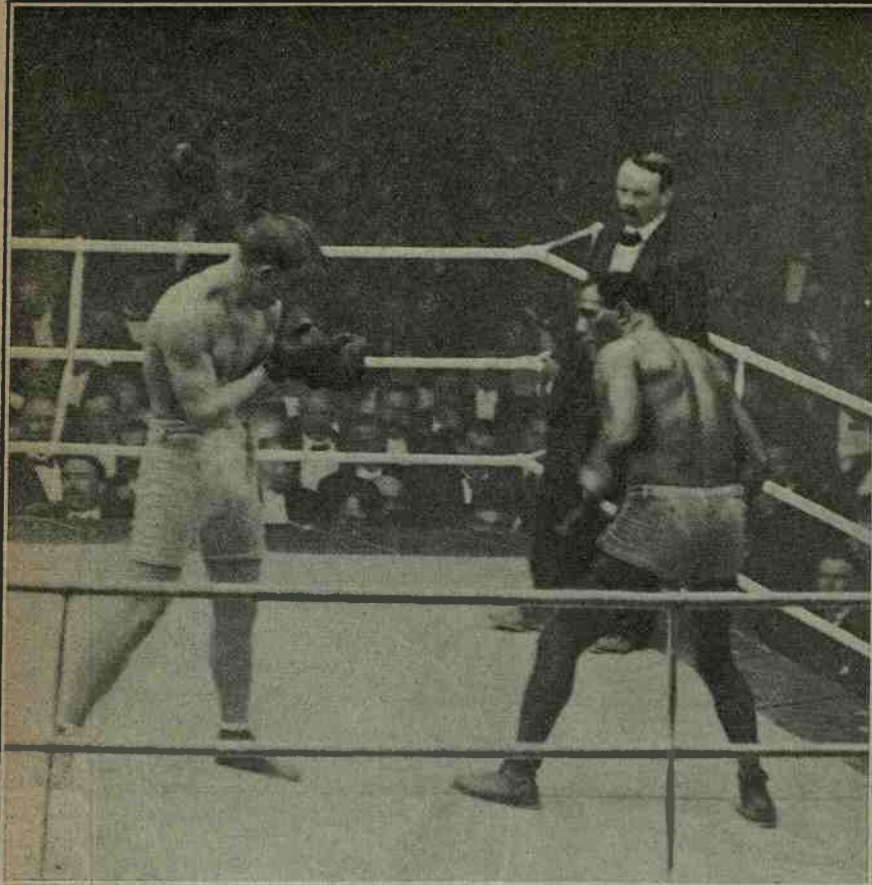
La gara indetta dal Moto-Club di Torino era sul percorso Madonna del Pilone, Pino, Chieri, Pavarolo, La Ressa, San Mauro, Madonna del Pilone, un circuito di chi-



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

CATALOGO A RICHIESTA





In alto: L'inizio del match. — In basso: Un corpo a corpo.

L'arbitro Reichel.

LO SPORT IN GIRO

Il dott. Forbes, un ornitologo eminente, ha fatto un giro per le isole del Guano, lungo la costa peruviana, allo scopo di accertare per incarico del governo di Lima, la causa della diminuzione del prezioso ingrasso che egli crede sia dovuta probabilmente alle migrazioni degli uccelli provocate da fenomeni tellurici.

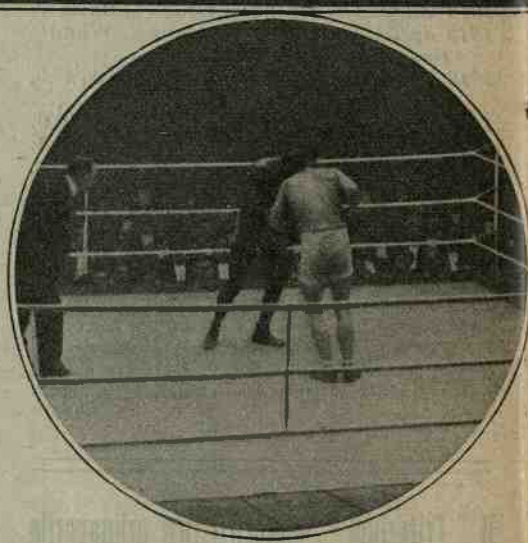
Nella sua visita alle isole e agli scogli, il dottor Forbes ha potuto notare alcune curiose abitudini degli uccelli che producono il guano. Ve ne sono otto specie e la più importante è quella dei cormorani o smerghi.

Le isole coperte di questi uccelli accovacciati l'uno presso l'altro, presentano uno spettacolo meraviglioso e il rumore che producono è notevolissimo. Talvolta è simile al mugito del mare, tal'altra assomiglia al frastuono d'una folla enorme che parli contemporaneamente. Ogni mattina dalle 5 alle 6 i cormorani volano verso il largo a pescare in una fitta colonna lunga 20 o 30 metri che rimane in movimento per 7 od 8 ore. E meravigliosa la sicurezza con cui gli uccelli nonostante il loro numero (il Forbes ha calcolato che in una isola sola ve ne fossero dieci milioni!) tornano al loro nido. Vi sono poi milioni di pellicani che se ne vanno a pescare a stormi di cinque o seimila per volta, ma lo spettacolo più meraviglioso è dato dal simultaneo tuffarsi degli stormi di gabbiani — da seimila a ventimila per notte. Essi piombano come dei razzi nell'acqua, che ribolle come percossa da una grandine di fucilate, e poi risalgono di colpo alti nell'aria.

Professioni... lucrose.

I giornali hanno annunciato il ritiro... dagli affari del fantino Frank Wootton con un capitale di mezzo milione di franchi.

Frank Wootton da dieci anni in qua era il più famoso jockey del turf inglese. Ora ha dovuto rinunciare all'ippica perchè ingrassava. Egli era invincibile e questo ne ha fatto un riccone mentre non ha che venti anni. Per tre anni di seguito egli portò sempre i cavalli che montava alla vittoria. Per conseguenza poté in breve tempo esigere compensi enormi, poichè il suo nome, accanto a quello di un cavallo nel programma delle corse, era una garanzia di vittoria.



Il match di boxe Jeannette-Carpentier, svoltosi



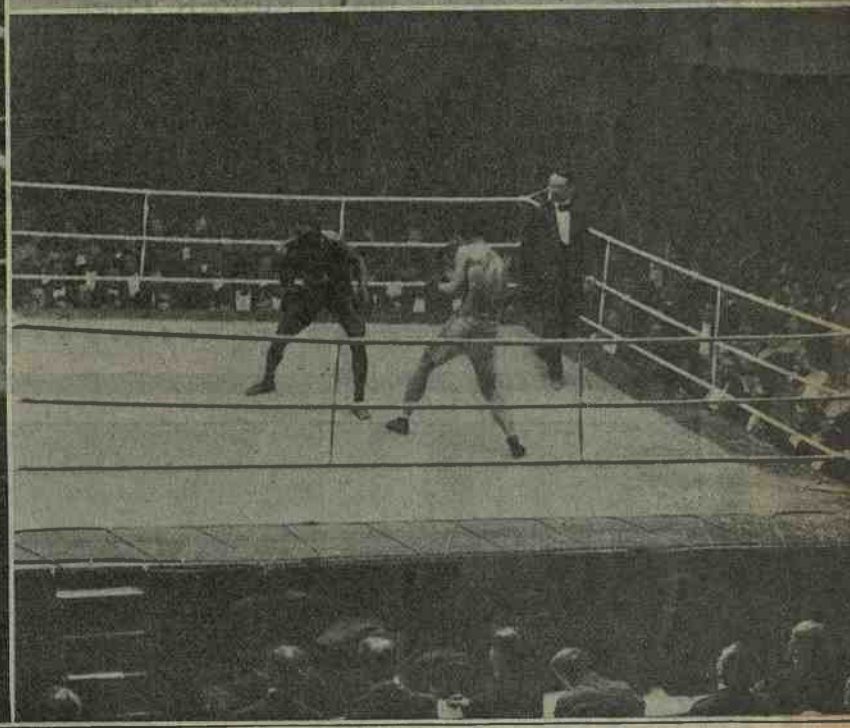
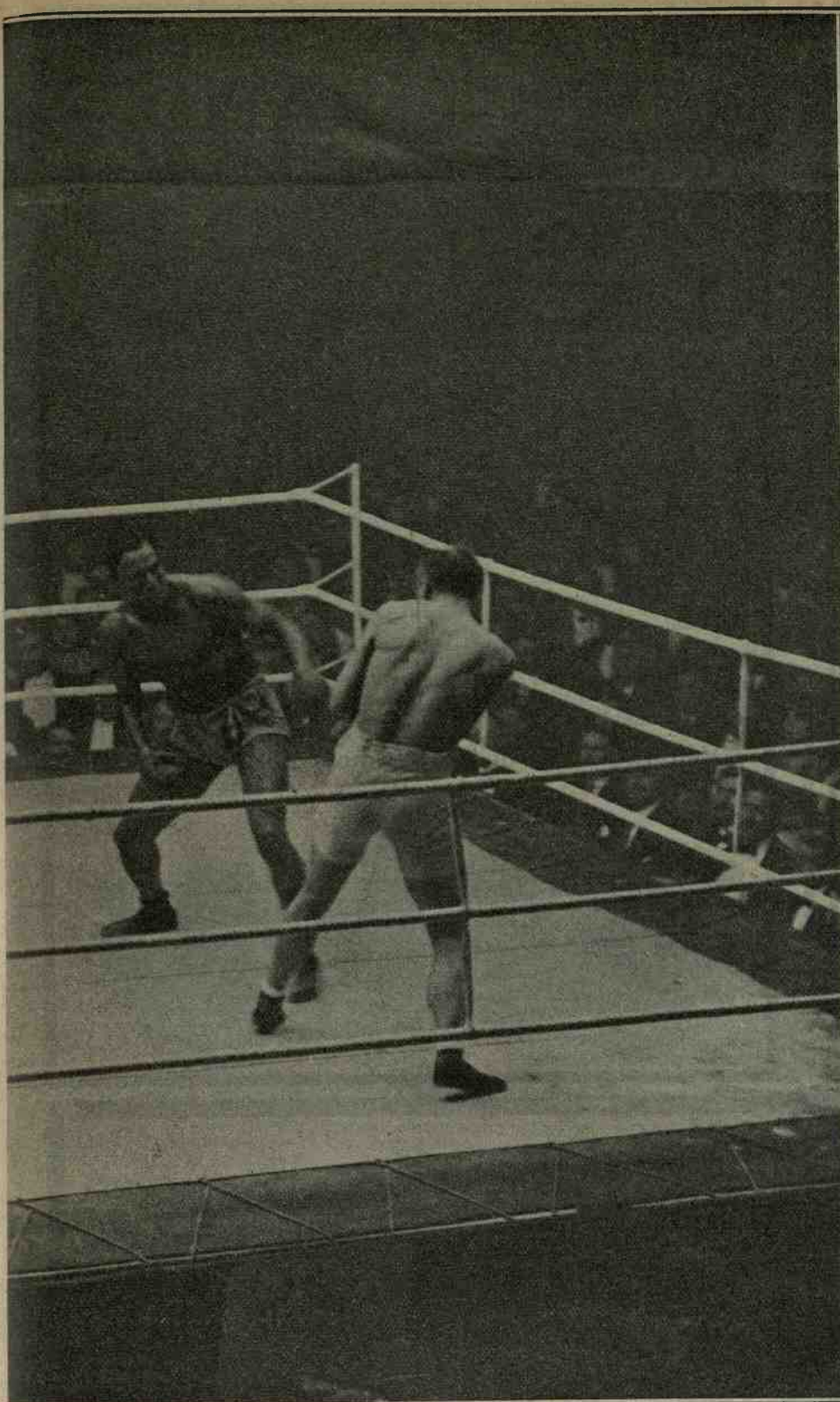
CICLISTI!
Chiedete la Camera d'aria

Liberty-Wolber

di pura Para garantita.
La Migliore

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

R'ICCARDO CHENTRENS - MILANO - Via Tasso, 9 - Telefono 62-74.



L'ultimo round.

In questi ultimi sei anni egli è giunto primo in 883 corse, e nel solo 1911 è arrivato primo in 187 corse. Carriere invidiabili!

La protezione... del paesaggio.

Il Governo svizzero ha proibito la caccia alle aquile per conservare al paesaggio alpestre una delle sue caratteristiche, perchè si vedono ancora sullo sfondo candido e azzurro dei ghiacciai i solenni rapaci spiegare l'ali in voli maestosi. Naturalmente le aquile vivono facendo strage nei pollai e tra i greggi.

Ora, pastori ed alpigiani, per legittima difesa, prendevano a fucilate i predoni dell'aria, il numero dei quali in questi ultimi tempi si è tanto

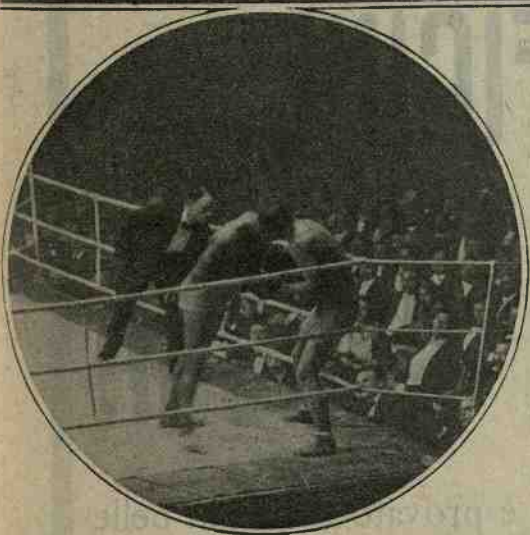
In alto: Un richiamo all'ordine. — In basso: La tattica offensiva dei due rivali.

assottigliato da impensierire seriamente la società per la protezione dei paesaggi. Appunto in seguito ai reclami della società, il Governo svizzero avrebbe proibita la caccia alle aquile con questo temperamento per i pastori e gli alpigiani che così verranno indennizzati, in base a perizia, delle perdite subite a cagione delle aquile.

Chi si reca al Canada a far fortuna, ha ora una nuova prospettiva: quella di dedicarsi allo allevamento delle volpi. La caccia intensiva con la quale sono stati perseguitati questi animali da pelliccia, è prossima a produrre l'estinzione della razza. Ed ecco perchè alcune persone hanno avuto l'idea di organizzare degli allevamenti di volpi, come nel Sud Africa si fa l'allevamento degli struzzi e in India sono stati iniziati degli allevamenti di elefanti.

La prova tentata con le volpi è riuscita. Una coppia di volpi nere argentata viene pagata da cinque a seimila dollari. Una femmina nel corso della sua esistenza può aver prole da otto a dieci volte, ed ogni volta si può calcolare su di una media di quattro piccoli. Si comprende, quindi, che i guadagni degli allevatori sono tutt'altro che indifferenti.

A Buenos Aires, nell'annuale esposizione alla *Sociedad Rural* il toro American fu testè acquistato per 80.000 pesos (176.000 lire circa). E' il più alto prezzo sin qui raggiunto nel mondo da un toro. Il famoso Duke of Connaught in Inghilterra non era costato che 112.250 franchi. L'acquirente di American fu l'italiano Ginocchio che possiede una delle migliori *cabanas* argentine.



gi, è terminato colla sconfitta del campione europeo.



CICLI



MILANO



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

PNEUS PIRELLI PIAZZA A. DORIA



I FUCILI BAYARD

sono ben fatti e convenienti.

In vendita presso i principali Armieri.

CATALOGHI N. 31 GRATIS



ANTICHI STABILIMENTI PIEPER

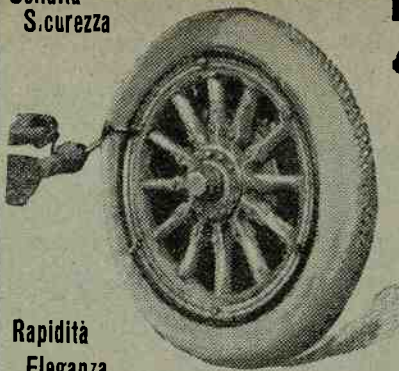
Società Anonima

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

Fabbrica Meccanica
d'ARMI e MUNIZIONI
HERSTAL presso Liegi.

Agenzia di vendita pel Piemonte:
**G. B. BOERO - Armi
TORINO**

Solidità
Sicurezza



Rapidità
Eleganza

RUOTA MONTATA

Ruota Smontabile "RAPIDE,"

CASA COSTRUTTRICE
ROMANO & PIDELLO
SORDEVOLO (Biella)

Descrizione e Vantaggi
della Ruota Smontabile

"RAPIDE,"

I vantaggi offerti ai Signori Automobili-
listi con questo nuovo tipo di ruota smon-
tabile non si possono meglio affermare che

dalla presente ruota, dalla quale facilmente si deduce:

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

La rapidità di smontaggio restando, levati i bolloni 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 bol-
lioni, 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.

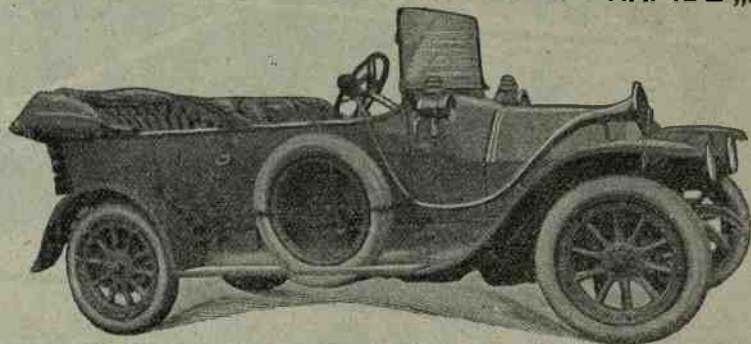
La sicurezza assoluta derivante: sia dalle molle interne che rendono impossibile qualunque
incidentale rallentamento dei bolloni (che è ora causa negli altri tipi di pericolosi incidenti
e disgrazie) sia dall'avere gli organi essenziali posti internamente ed al riparo di qualsiasi
urto od altro incidente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

La più SICURA ed ELEGANTE per Vetture di Lusso e Touris.mo.

La più indicata per la sua assoluta SOLIDITÀ per Omnibus d'Istituti, Hôtels e Veicoli industriali, Furgoncini
Barelle porta-ammalati, ecc.

Esplorazione del Brevetti in TUTTI gli STATI.

Vettura munita di Ruote Smontabili "RAPIDE,"



Chissà perchè, quando ordinate la vostra
vettura, non dovrete prescrivere che essa
sia munita di **Cuscinetti a Sfere**
di costruzione delle

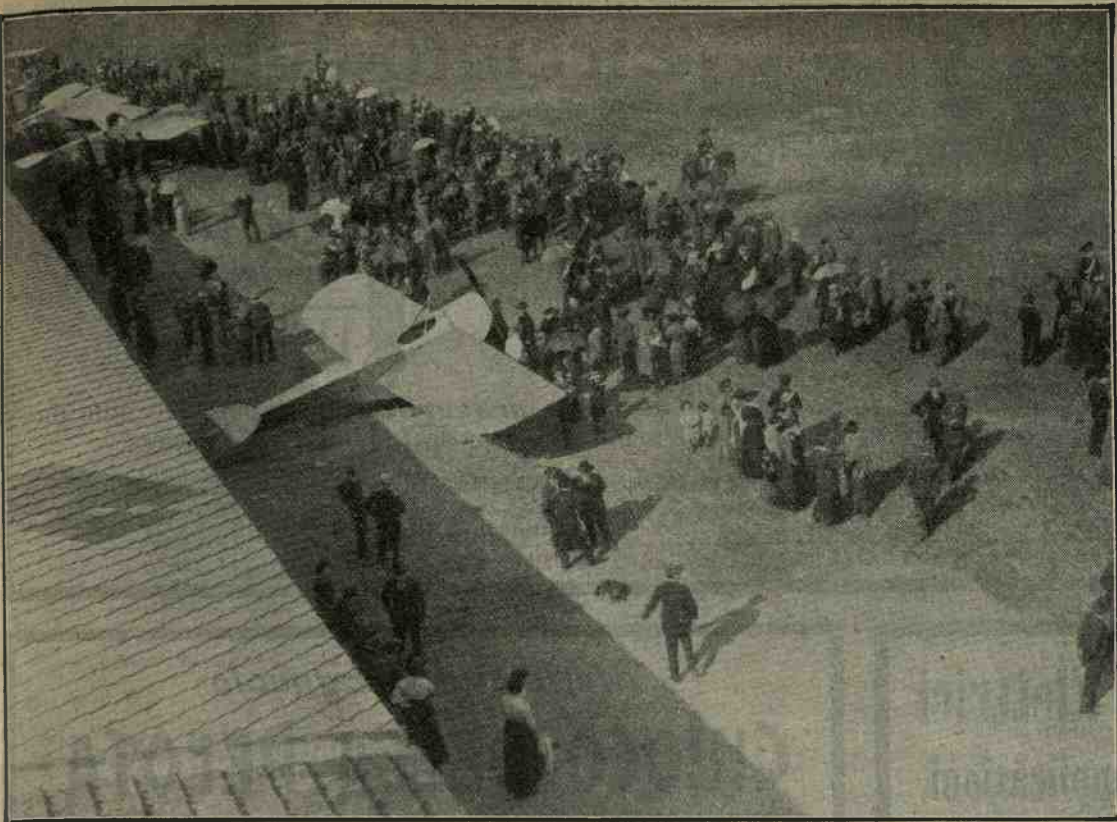
OFFICINE

di

VILLAR PEROSA

dal momento che è provato dalle più belle
vittorie riportate dalle migliori marche
italiane che la costruzione nazionale è
uguale se non superiore per bontà e per
precisione ai prodotti dell'industria estera?

A semplice richiesta vi verranno mandati Cataloghi, Preventivi e spiegazioni per qualsiasi applicazione.



L'inaugurazione della nuova scuola civile d'aviazione Gabardini a Cameri. — Veduta del campo e del numeroso pubblico di invitati alla festa. (Fot. Strazza).

L'AVIAZIONE CIVILE IN ITALIA

La nuova scuola di Cameri

L'aviazione civile in Italia non ha avuto finora dall'Autorità Governativa tutto quell'appoggio che noi più volte su queste colonne abbiamo ritenuto ne fosse meritevole, e se dovessimo ricordare le peripezie di ogni singola organizzazione in materia di aviazione civile, noi dovremmo confermare con prove di fatto che all'aviazione civile non si è dato tutta quell'importanza che all'estero si è invece riconosciuta. Convinti però che l'avvenire dovrà dare risultati migliori per l'aviazione civile, sorvoliamo su quanto è passato e volgiamo uno sguardo all'iniziativa presente. Più volte ci siamo sentiti ripetere da color che vanno per la maggiore nel mondo aeronautico, che nel nostro paese non vi erano ancora organizzazioni complete da ispirare fiducia in chi avrebbe dovuto usufruirne. Doppia mente coraggiosa questa iniziativa odierna di aprire una Scuola Civile dopo l'insuccesso di altre consimili iniziative. La nuova Scuola rappresenta un programma completo di organizzazione, sorge col plauso delle Autorità, con l'appoggio della stampa sportiva italiana, con i mezzi necessari per il suo maggior sviluppo, con uomini alla testa provetti tecnici, aviatori ed amministratori, per cui il successo alla nuova Scuola di Cameri non potrà mancare.

La cerimonia inaugurale si è avuta precisamente lo scorso lunedì, e tutto il giornalismo italiano se ne è con piacere occupato.

L'avvenimento segna un doppio trionfo per l'aeronautica civile italiana, poiché la nuova Scuola non solo nasce con capitali italiani, con dirigenti italiani, ma macchine, motori ed ogni altro congegno impiegato nella Scuola stessa porta il nome italiano. Sono impiegati alla Scuola di Cameri monoplani Gabardini muniti dell'ottimo motore *Luct*, con eliche *Neri*, un trinomio tutto nostro. Noi ci auguriamo che quanto l'on. Montù ha in occasione della cerimonia inaugurale pronunciato alla presenza delle Autorità, sia mantenuto da quest'ultime, e cioè che la Scuola di Cameri venga riconosciuta prima di tutto dall'Autorità Governativa, e che con l'appoggio del Governo possa svilupparsi e da essa abbiano ad uscire valenti piloti, pronti in ogni momento a rinforzare ed allargare le file degli aviatori militari. Ciò premesso, ricordiamo la cronaca dell'avvenimento.

Gli onori di casa erano fatti dai signori Gabardini e Carbone, direttori della Scuola.

Alle 15,25 prese il volo l'aviatore Desbrières, ed alle 15,30 giunse il tenente Baracca, pure da Taliedo, impressionando coi suoi audacissimi *virages*. Ultima a spiccare il volo fu la ben nota e simpatica aviatrice Rosina Ferrario. Mentre l'aviatore Cevasco trasportava passeggeri, alle personalità intervenute veniva offerto un *lunch*. Si notavano il ten. colonnello Buffa, in rappresentanza del ministro della guerra, vice-ispettore all'aeronautica ed aviazione; il generale Nasalli Rocca, comandante la divisione di Novara; il prefetto di Novara comm. Zoccolletti; il comandante dei carabinieri; il cav. Bertoldi, commissario prefettizio; l'on. Montù, in rappresentanza dell'Aereo Club, Società di Aviazione di Torino, ed Associazione aviatori aeronauti d'Italia; gli onorevoli Gambarotta e Canepa; i sindaci di Cameri, Oleggio,

Bellinzago, e dei paesi vicini; l'ing. Vogel ed ing. Negretti, commissari tecnici sportivi della S. I. A.; i signori Carbone e Gabardini, fondatori e direttori della Scuola; l'avv. Gorla-Gatti, presidente del Sindacato industriale aeronautico; il capitano di vascello conte Roberti in rappresentanza del ministro della marina; il comm. Anderloni ed ing. Santoni della Savoia Farman di Milano; il cav. Manissero ed ing. Triaca, per la S. I. T. di Torino; i capitani aviatori Piccio, Goviglio, Baracca, Tagliasacchi; l'ing. Cavalcini ed Ubertalli per la Casa L. U. C. T.; i piloti Manissero, Rossi, Signorini, Santoni, Cavadini e Minotti; la pilota aviatrice Rosina Ferrario e l'avv. Pietro Negro quale fondatore dell'Associazione aviatori aeronauti d'Italia.

Parlò l'onorevole Montù, il quale disse d'aver l'obbligo di portare il saluto dell'Aereo Club, della Società di Aviazione, e dell'Associazione Aviatori Aeronauti d'Italia; spiegò quindi la seria necessità di avere una potente flotta aerea, facendo capire quanto bene possa fare una scuola civile di aviazione che preparerà alla Patria una forte schiera di piloti. Ringraziò i rappresentanti del Ministero della Guerra e della Marina, si compiacque della presenza dei rappresentanti del Parlamento, affermando che fra le necessità della difesa nazionale in questi ultimi



L'inaugurazione del nuovo campo di aviazione civile a Cameri della scuola Gabardini. — L'on. Montù, mentre parla cogli Ufficiali aviatori. (Fot. Strazza).

giorni pubblicamente discusse, vi è pure quella dell'armata del cielo.

Dopo l'applauditissimo discorso di Montù, parlarono: il prefetto di Novara, l'avv. Gorla-Gatti per il Sindacato industriale aeronautico, il sindaco di Cameri, l'on. Gambarotta che pochi minuti prima aveva fatto un lungo volo col Cevasco, e Pietro Negro. Verso le 17 gli invitati abbandonarono il campo.

La mortale caduta del tenente Griffa

Al momento di andare in macchina apprendiamo col più vivo dolore l'improvvisa morte dell'ottimo aviatore tenente Valerio Griffa, del 21° Fanteria, avvenuta in seguito a caduta sul Campo di Mirafiori. La morte del distinto ufficiale è lutto dell'aviazione militare italiana e della famiglia sportiva tutta, poiché il Griffa non solo onorava come aviatore la quarta arma a cui apparteneva, ma a parecchie manifestazioni sportive dava tutto il suo slancio e la sua attività.

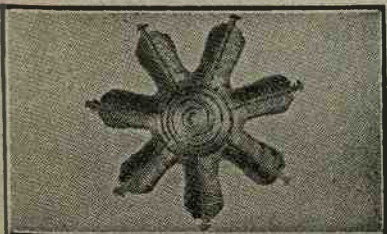
Alla Famiglia, al Battaglione Aviatori ed a tutti i colleghi dell'estinto, esprimiamo le nostre più sincere condoglianze.



L'inaugurazione della nuova scuola civile di aviazione Gabardini a Cameri. — L'aviatore Cevasco che ha volato e ha dato prova della sua abilità nel pilotare gli apparecchi Gabardini. (Fot. Strazza).



L'inaugurazione della nuova scuola civile di aviazione Gabardini a Cameri. — La signorina Ferrario che ha eseguito forti virages e splendidi voli planees. (Fot. Strazza - Milano).

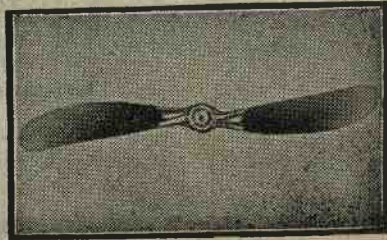


MOTORI "GNOME" - ELICHE "INTEGRALI"
ACCESSORI per AVIAZIONE

TORINO
Via Sacchi, 26 bis

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Telefono 15-15.
Telegrafo: Tecnical.



PRIMA GIUNTARegolarità meravigliosa
Categoria cmc. 250**Circuito del Pino**

Km. 150,4 di terreno accidentalissimo con forti pendenze.

LA PICCOLA MOTOCICLETTA**C. B. R.**

con PNEUMATICI

PIRELLI

si è cimentata in questa prova ed ha vinto **superando la massima velocità prescritta** anche per macchine da 500 cmc., con marcia di regolarità sorprendente. Ha dimostrato di essere la più pratica e la migliore per turismo.

Peso Kg. 50. - Forza 3 HP. - Velocità Km. 75 all'ora circa.
Consuma un litro di benzina ogni 30 Km. ed un litro d'olio ogni 200 Km. circa.

•• **Prezzo 950** ••

Le macchine che corrono sono identiche a quelle che si danno ai clienti.

A richiesta con debrayage, cambio velocità e mozzo elastici brevettato che annulla ogni scossa.
Altri tipi di 4-5 HP e di 7-8 HP.

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

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.

*Sferisterio Spagnuolo***GIUOCO DELLA PELOTA**

TORINO - Via Madama Cristina, 73 - TORINO

Elegante ritrovo sportivo completamente rimesso a nuovo.

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

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

Funziona il Totalizzatore (puntata di L. 2 sul 1° e 2° vincitore).

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

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

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 utensili

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

TORINO

Corso M. d'Az., 16 - Telef. 27-19, 13-05

MILANO

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

FIRENZE

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

NAPOLI

Via Vittoria, 46-VI - Telef. 17-05

GENOVA

Corso Buenos Aires - Telef. 13-88

BOLOGNA

Porta S. Felice - Telef. 13-77

PADOVA

Piazza Cavour, 9 - Telef. 2-86

SANREMO

P. della Stazione - Telef. 2-71

SIENA

Piazza Camollia - Telef. 2-92

PISA

Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86

LIVORNO

Piazza Orlando - Telef. 41-6



I concorrenti alla Milano-San Remo. — Cruppelandt di Rubaiz.

Alla vigilia della Milano-San Remo

Riusciranno i nostri campioni a spezzare la serie delle vittorie straniere?

Rinviata la Parigi-Tours a causa dell'allagamento di una parte del percorso, l'onore di aprire ufficialmente la stagione ciclistica del 1914 spetta alla nostra « Milano-San Remo », la quale, del resto, ha tanti e tali pregi che la rendono la più bella e la più emotiva delle nostre gare di linea, che avrebbe ben potuto fare a meno di questa fortunata circostanza che viene per il caso imprevisto a darle all'ultimo momento il primato.

Il lotto degli iscritti così come si presenta mentre scriviamo queste rapide note di vigilia è tale da costituire di per se stesso tutta la ragione di quel successo e di quella grande aspettativa che, dall'anno della sua prima disputa non sono mai mancati alla « Milano-San Remo ». Sembra che i nostri corridori si siano allenati, quest'anno, abbastanza seriamente e c'è da sperare che il risultato della corsa non lasci adito a dolorose constatazioni sulla loro forma e sulla vera portata del loro allenamento. Tutti gli anni con una costanza solo interrotta dalla bella prova di Ganna che ancora e da tempo attende una ripetizione, gli stranieri scrivono i loro nomi nel libro d'oro della grande corsa italiana, come se essi fossero sempre i dominatori assoluti, in casa nostra, che s'impongono di forza e vincono come vogliono.

Sono molte le ragioni e molte le scuse che hanno servito ai critici per giustificare le sconfitte dei nostri campioni di fronte a quelli calati d'oltr'Alpi. Si è fatto rilevare la compattezza e la perfetta intesa di *équipe* che generalmente non mancano agli stranieri che scendono a tentare la sorte sulle nostre strade. Ma si è visto che essi vincono spesso anche quando corrono isolatamente e non usufruiscono di sontuosi servizi predisposti con signorile larghezza dalla loro Casa di cieli.

E si è parlato anche della deficienza di allenamento con la quale i nostri campioni si presentano quasi sempre alla partenza della nostra prima corsa dell'annata sportiva, mentre i francesi sono forti di un allenamento severo fatto su strada e di rapide volate compiute sulle piste dei vari velodromi sui quali passano l'intero inverno acquistando grandemente in tattica ed in *souplesse*. I nostri campioni infatti, non sono che raramente in condizioni di perfetta e scrupolosa preparazione. Solo qualcuno, che durante l'inverno inoperoso ha covato nel suo animo giovanili propositi di vittoria, lavora seriamente, ma troppo spesso esagerando, trovandosi infine

in condizioni di superallenamento dannoso. Gli altri sono o pigri o svogliati. Il loro soggiorno in riviera, per lo più fatto senza un direttore sportivo che li vigili, li freni e li guidi, serve più a distrarli con gli allettamenti mondani irresistibili di cui la profumata ed incantevole riviera è ricca, che a metterli in una forma degna delle battaglie che dovranno sostenere. Molti negano l'utilità di una pista che rimanga aperta anche in inverno, dicendo che un serio allenamento su strada dovrebbe bastare. Ma noi crediamo che se questa pista esistesse (ed esisterà, forse, quanto prima), i corridori potrebbero curare la loro preparazione sul cemento di essa, guadagnando nello stesso tempo i premi che sarebbero in palio, nelle diverse corse di velocità che verrebbero disputate.

Ma è inutile arzigogolare, ormai, sulla forma dei nostri corridori, proprio ora che le iscrizioni stanno per essere chiuse e l'allenamento, bene o male praticato, dev'essere interrotto.

Domenica, 5 aprile, infatti, si allineeranno allo start tutti i nostri corridori e molti che rappresenteranno il ciclismo straniero.

L'infinita gamma dei colori delle nostre marche e di quelle francesi sfilano davanti agli appassionati, desiderosi di applaudire i loro idoli, che si riuniranno alla partenza, sul Turchino, nella ridente San Remo, ovunque sia loro dato di scorgere la muta dei corridori fuggenti. Tutte le *équipes* hanno uomini di provato valore o di sicuro avvenire, i quali possono accarezzare in cuor loro la speranza di tagliar primi il traguardo d'arrivo.

I « bianco-rossi » della « Stucchi », i « giallo-oro » della « Globo », i « bianco-neri » di Umberto Dei, il « verde team » dei lioncelli di « Peugeot », i tricolori francesi, gli « azzurri » di Ganna, i « grigio-bleu » dell'« Atala », i « grigi » di Maino ed i « bianco-celesti » della « Bianchi » daranno una battaglia accanita sulle belle strade della nostra riviera, ed ogni manipolo avanza un campione degno della vittoria.

Ma nella rivista d'armi in queste ore di attesa non bisogna tacere il sentimento di aspettazione che tiene sospesi gli animi; i « grigio bleu » hanno nel loro plotone numeroso due australiani di cui è ignoto o quasi il valore in rapporto a quello degli europei.

Domenica dunque molti attenderanno i risultati per giudicarli e molti altri si serviranno della



I concorrenti alla Milano-San Remo. — Passerieu di Parigi. (Fot. Argus).

prima corsa per vedere l'efficienza vera, che appare incerta, dei « grigi » e dei « bianco-celesti ». Questi ultimi si presentano forti di numero, ma, se dobbiamo credere alle voci che corrono, non molto compatti e con poco affiatamento.

Si parla infatti di vari *leaders* e di gruppetti ad essi asserviti che scinderanno la bella compagine con una guerricciola in famiglia. Così pure il *team* « grigio » che l'anno scorso si impose per la sua bella compattezza non sarebbe molto amalgamato. Noi ci auguriamo che queste voci siano infondate, lo speriamo per la fiducia che abbiamo nei direttori sportivi delle due *équipes*, signori Cavedini e Tabozzi, i quali avranno certamente saputo smussare gli angoli delle contrarietà e rendere i loro squadroni solidali ed uniti intorno ai loro due *leaders*.

Noi ce lo auguriamo tanto più in quanto che, di fronte a la tattica e alla forza degli stranieri occorre che gli italiani, se vogliono vincere, diano battaglia, concordemente volgendo i loro sforzi al comune intento.

Anziché un pronostico noi formuleremo un augurio: che gli italiani sappiano lottare senza lasciarsi dividere da invidia o da interessi in modo che un nostro campione, sia questo Giuseppe Azzini, Costante Girardengo o Luigi Ganna, sappia finalmente interrompere la serie troppo lunga delle vittorie straniere.

Il ciclismo italiano, che non è inferiore a quello di nessun'altra nazione, meriterebbe questo successo...

Cinzio Saliseo Rivabella.



I concorrenti alla Milano-San Remo. — Lapize di Parigi.

NOTERELLE BREVI

La legge è uguale per tutti...

Leggesi in un giornale inglese: L'automobile da piazza nella quale l'Arciduca Francesco Ferdinando si recava stamane alla chiesa dei gesuiti di Barkley, è stata fermata da un *policeman* per eccesso di velocità.

Il *policeman* stava già apprestandosi a intimare la contravvenzione, quando intervenne un ispettore che, riconosciuto l'Erede al trono austriaco, ordinò di lasciar andare la vettura. Il *policeman* protestò dicendo che lasciava tutta la responsabilità per la mancata contravvenzione all'ispettore.

Questa fa il paio con quella capitata al Presidente del Consiglio on. Giolitti, che nel giorno del discorso della Corona, fu fatto tornare indietro con la sua automobile, non essendo permesso rompere i... cordoni!

Se la rivoluzione e le guerre lo permetteranno, l'esercito cinese avrà nel 1916 una flotta aerea di circa mille, dico mille, aeroplani. Il bilancio della guerra di quest'anno provvede per i primi 250; ed il Governo ha già assoldato un aviatore francese affidandogli l'organizzazione del nuovo corpo.



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 Monobloc 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.

EDOUARD DUBIED & C^{ie}

COUVET, 21 (Svizzera)

Fabbrica di pezzi staccati per Velocipedi, Motocicli e Automobili



La Candela "**PRESTA**", gode dappertutto la miglior reputazione, per l'accensione di Magneti ed Accumulatori, per Motociclette ed Automobili.



Valvole "**EDCO**,"

"**PRESTA**", per Biciclette

Mozzo a ruota libera "**EDCO**,"
(Tre velocità)

Valvole per Automobili, Bulloni, Viti, Dadi, Chiodi, Perni per mozzi, Coni, Montatoi, Rivets, Nipples, ecc.



DIFFIDARE DELLE IMITAZIONI

Rappresentante Generale per l'Italia:

RICCARDO CHENTRENS

Via Tasso, 9 - **MILANO** - Telefono 62-74

CINZANO

VERMOUTH



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

SPORTSMAN!



*Il più ricco e
svariato assortimento*

ABBIGLIAMENTI



SPORTIVI

lo troverete sempre pronto presso la

PRIMARIA DITTA SPECIALISTA

G. VIGO & C^{IA}

TORINO

Via Roma, 31 - Telefono 26-20.

GENOVA

Via Venti Settembre, 5.

Elegante catalogo illustrato gratis.



Maglie, camicie, calzoncini, gambali, berretti e calzature.

Specialità per giocatori di foot-ball

FORNITURE COMPLETE

Costumi in lana.

Maglieria pesante.

Costumi in pelle.

*Abbigliamenti in carta-
seta giapponese.*



Specialità per Sports Invernali

Aviazione - Automobilismo

"**ASBESTOL**,"

in pelle di cavallo

l'unico guanto pratico per Sports.



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



L'equipaggio di Cambridge che ha battuto quello di Oxford. — Da sinistra a destra: S. Swann. — C. Livingston. — A. Ritson. — G. Garnett. — S. Clark. — E. V. Buxton.

Il più classico "match" di canottaggio

Quest'anno la classica gara è stata favorita da un tempo veramente magnifico ed il pubblico inglese è accorso come al solito molto numeroso. Molte furono le scommesse e grande è stato l'interessamento di questo bellissimo match.

Poco dopo le ore 14 è stata data la partenza dei due equipaggi ed i rappresentanti di Oxford che indossavano la maglia bleu sono partiti a 38 contro 36 dei celesti di Cambridge. Oxford tiene la testa per circa 300 metri, ma l'equipaggio avversario lo rimonta, nè più si lascia sorpassare, malgrado ogni controattacco. A metà percorso Cambridge aveva un vantaggio di 2 lunghezze e mezza e nonostante tutti gli sforzi avversari, continuava il suo percorso giungendo al traguardo finale con un vantaggio di quattro lunghezze e mezza.

Cani... ed altre bestie

Storielle, aneddoti e dati statistici raccolti con somma cura per rendermi gradito alle lettrici appassionate zoofile, ed agli innumeri lettori che non mancano di imitarle.

Un censimento di supremo interesse è stato fatto da poco in Francia, quello della popolazione canina, e si è asssodato che nel 1912 essa si componeva di 3.750.000 individui. La rabbia, un tempo frequente a Parigi e nei comuni suburbani, ne è ora quasi scomparsa, sebbene sia ancora molto diffusa nel resto della Francia. L'enorme diminuzione nel dipartimento della Senna è in gran parte dovuto all'attività degli accalappiacani (ahi! povera zoofilia), che nell'anno accennato presero 9213 cani, di cui ben 7538 nella sola Parigi. Nell'istituto Pasteur furono curate 111 persone; dal 1904 ad oggi nessun decesso per rabbia avvenne fra i curati.

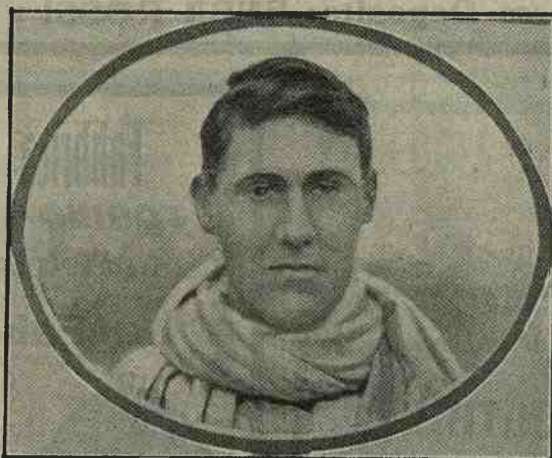
Ed ecco ora degli aneddoti storici che alleviano in parte il dolore degli accalappiacani parigini:

I giornali hanno parlato, a proposito di rievocazioni napoleoniche, dell'episodio canino capitato al grande Imperatore, il quale nella prima notte di matrimonio con Giuseppina Beauharnais dovè dividere il talamo col cagnolino Fortuné, prediletto della futura Imperatrice, il quale per giunta lo morsicò ad un polpaccio. Da quella notte Fortuné venne imposto a Napoleone, il quale non amava i cani, e meno li amò in seguito. Però nei riguardi di Fortuné venne vendicato. Quand'egli nel 1797, cioè nelle sue ore di gloria, volle che Giuseppina da Parigi lo raggiungesse a Milano, la moglie portò seco anche il cagnolino, il quale proprio a Milano per miseralemente ucciso sotto le zampe e i morsi di un suo feroce collega... più Napoleone di lui, un grosso mastino... conquistatore che non guardava in faccia a nessuno, nemmeno ai cani imperiali.

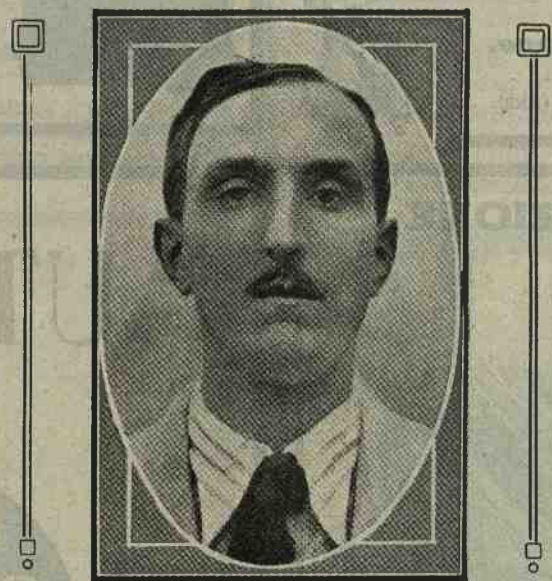
Napoleone finse di aversene a male, ma in cuor suo se ne mostrò lieto; ma Giuseppina (che da donna furba aveva letto il sorriso di soddisfazione nella maschera tenebrosa del suo consorte), gli ne fece trovare un altro... nel letto. Parliamo sempre di cani, bene inteso.

Quando poi l'imperatore, reietta Giuseppina, sposò l'arciduchessa Maria Luigia d'Austria, recatosi ad incontrarla al suo arrivo in Francia sulla strada di Fontainebleau, aperto appena con impaziente ardore lo sportello della carrozza di lei, si vide assalito alla faccia da un cane che l'austriaca portava con sé, e fu caso se non ebbe sfregiato il volto. Ed anche in quell'occasione l'uomo della polvere e dell'altare dovette subire e tacere. Ma una terza donna da lui amata ebbe la passione per i cani, così da venir soprannominata la Contessa dei cani, circondata dai quali morì a Salisburgo, e cioè la bionda baronessa di Walfsgurg, figlia bellissima di un impiegato delle miniere d'Itria in Carniola.

Uno storico troppo fedele ha fin lasciato scritto che Napoleone, il quale masticava poco i dialetti nostri, aveva appreso a dire, come un autentico baroccio romano: *mannaggia li cani!*...



D. I. Day.



G. E. Tower.



L. E. Ridley.

Cani... trafugati.

Un corrispondente del *New York Herald*, edizione di Parigi, ha fatto un'inchiesta dalla quale risulta che esiste una banda di ladri di cani la quale si serve generalmente di questo trucco: Un gentiluomo elegante gira in automobile nelle ore più favorevoli: la mattina e la sera quando i cani gironzano per le vie meno frequentate, annusando tutti gli angoli. Quando vede un cane, il gentiluomo scende di vettura, si toglie di tasca qualche ghiottoneria canina, e l'amicizia è presto fatta. Ma il cane paga cara la sua fiducia. Il gentiluomo lo afferra, lo lancia nell'automobile dove un compare l'aspetta; se la bestia sta tranquilla, bene; se si dibatte, le si dà un po' di cloroformio. Arrivati a domicilio con la preda, i ladri trasformano i cani rubati tosandoli, tingendo loro il pelo, dipingendoli a macchie se non ne avevano, cancellandole se le avevano. Allora, completamente irriconoscibili, i cani sono venduti a poco prezzo; ma il commercio si fa su così vasta scala, che è sempre produttivo.

Perchè il cane non è solo l'amico, il difensore, il guardiano dell'uomo... e della donna, ma è anche un oggetto di lusso, un genere... di moda.

Ed infatti all'ora attuale la moda dei cani è cambiata. Ai Terranova, ai San Bernardo, ai grandi Danesi, gli amatori sono venuti sostituendo dei cani sempre più piccoli. I cani cinesi a fronte ricurva, ad occhi sporgenti, raggiungono attualmente dei prezzi favolosi. Ma gli allevatori hanno trovato di meglio, vale a dire il cane tascabile. Allo stesso modo che orticoltori giapponesi sono arrivati a produrre degli alberi nani, gli specialisti riescono a modificare alcune specie animali. E' così che esistono oggidì dei gatti bianchi i cui occhi bleu a pupilla rotonda rammentano lo sguardo d'un fanciullo; altri i cui occhi sono verdi, altri infine che hanno un occhio verde ed uno bleu, e meno male che ne hanno due soli. Il cane tascabile non è meno curioso. Nella razza a pelo raso il record è tenuto da *President Diaz*, che venne introdotto in un bicchiere da vino affinché stesse tranquillo davanti all'obiettivo fotografico. Non oltrepassa i cinque centimetri di altezza dal suolo al dorso, e pesa una libbra; nè crescerà più, avendo già compiuto l'anno. In Italia già stiamo ottenendo dei lupetti che pesano da due a tre libbre, ma lavorando per otto o dieci generazioni si spera di ottenerne di quelli da 200 grammi o... meno. E li chiameremo cani-topi!

Topi o non topi l'animale che preferibilmente gode la simpatia della donna è fuori di ogni dubbio il cane. Sentite per esempio se non vi vien la voglia di diventare un figlio di un cane qualunque per avere il trattamento che ha il cane della signora De Vos di Montreal nel Canada. Si chiama Bijou. Ha riservato per suo uso e consumo un quartiere di quattro stanze (lire 80 mensili almeno nelle nostre città!), un servo speciale (che ad ogni carezza gli tira un accidenti estensibile alla graziosa padroncina), un bagno, una cucina provvista d'ogni grazia di Dio, e tante altre cose... Quali sieno queste tante altre cose lo sa il cane, il servitore, ed un venditore di cani che lo va a trovare spesso... e non solo... Acqua in bocca.

La signora De Vos ha comunicato ad un giornalista l'orario giornaliero del suo cane. Ore 9 ant.: si alza dal suo lettuccio igienico (cioè disinfettato), le cui lenzuola di lino vengono cambiate ogni 24 ore. Ore 9,30: colazione, la quale consiste di *corn flakes* (focacce di grano) annaffiate da acqua sterilizzata. Ore 10: bagno, pulitura dei denti, pulitura e tornitura degli ugnoli, profumamento del pelo. Ore 10,30: passeggio, corse e salti per due ore all'aria aperta, con la sua domestica. Ore 12,30 pom.: *Luncheon* di latte sterilizzato e paste finissime. Ore 1: passeggiata di due ore... in automobile. Ore 3. due ore di *pisolino*. Ore 5: pranzo, il cui *menu* è il seguente: minestra di vegetali, patate fritte alla francese e filetto. Il tutto condito col massimo gusto. L'acqua sempre sterilizzata. Ore 5,30: passeggiata serale. Ore 7: audizione musicale (!) fino all'ora di andare a letto. La musica è scelta fra quella più patetica e lamentevole per conciliarli il sonno.

Ed ecco cosa vuol di fare una vita da cani.

Pierro.

AUTOMOBILISTI!

Intendete ricorrere ad una segnalazione efficace ed economica?

Domandate la nuova tromba Tipo

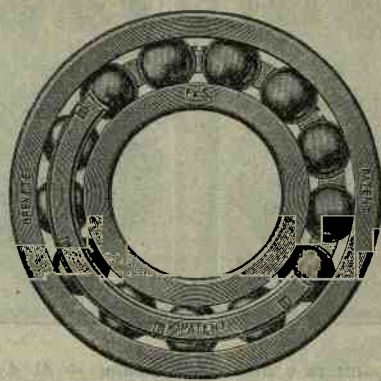
"BOATO",

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.

Quando ordinerete la vostra vettura
PRESCRIVETE
ch'essa debba essere montata coi

**FAMOSI
CUSCINETTI
A SFERE**



F. & S.

Grande precisione.

Scorrevolezza insuperabile.

Esposizione di Bruxelles 1910 - 2 Grands Prix.

Esposizione Internazionale di Torino 1911 - 4 Grands Prix.

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



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).



Fabbrica di Radiatori per Automobili

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

TUBETTI PER RIPARAZIONI

TUBETTI PER RIPARAZIONI

Fabbrica di Radiatori

(Brevetti proprii)

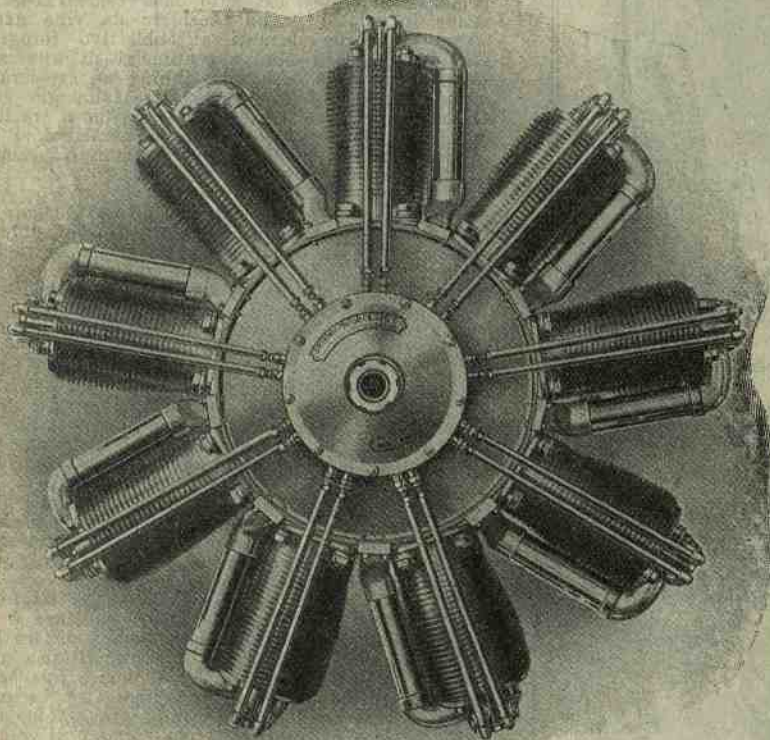
COFANI, GREMBIALI,
SERBATOI,
ecc.

RIPARAZIONI

Specialità nelle riparazioni di radiatori di qualsiasi tipo o marca.



MOTORI PER AVIAZIONE



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

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

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

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

AUTOMOBILI



La marca degli intenditori.

C. SCACCHI & C.

CHIVASSO (Torino).

Rappresentante esclusivo per Piemonte:

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



GONFLEUR
"MARVEL"
 ORIGINALE

Funzionamento perfetto e rapido.
 Si mette in azione istantaneamente.
 Il più economico e il più pratico.

D^{CO} FILOGAMO
TORINO **ROMA**
 24, Via dei Mille. 46, Via Aureliana.



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.**

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri
GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza, 30³² - **TORINO**

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE SUR MER - LUBO - BUSSELDORF - VORWINKEL - GENOVA - MILANO - FIRENZE

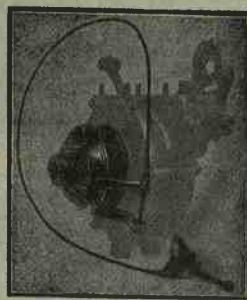
Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

PULEGGIA a frizione a dischi metallici
 applicabile su Motociclette di qualsiasi tipo e potenzialità.



BREVETTO

TORRESINI

Le migliori oggi giorno
 esistenti in commercio.

Adottate dalle principali Ditte Italiane.

Per schiarimenti rivolgersi alla Premiata Ditta costruttrice

CLEMENTE TORRESINI e FIGLI - Via Cibrario, 46 - 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.

AQUILA
ITALIANA

fra lo stuolo delle primarie marche europee iscritte al

Tour de France 1914

di oltre 5000 Km.

Sola ha potuto portare al traguardo, su strade rese impraticabili dalla pioggia e dal fango, la sua *équipe* completa, lasciando per strada i due terzi dei concorrenti, occupando sempre i primi posti nelle Gare di Velocità, **CONFERMANDO** le sue doti di

VELOCITÀ - REGOLARITÀ

RESISTENZA - CONSUMO

dimostrate già nel

1913

alla TARGA FLORIO, alla GRUYÈRE, a VERCELLI, al MONT-VENTOUX, alla PARMA-BERCETO, a GAILLON, al CIRCUITO delle MADONIE.

1914

PRIMA
PRIMA

Val Suzon.
 Limonest.

FABBRICA AUTOMOBILI

TORINO - Corso Graglia - TORINO

REJNA-ZANARDINI

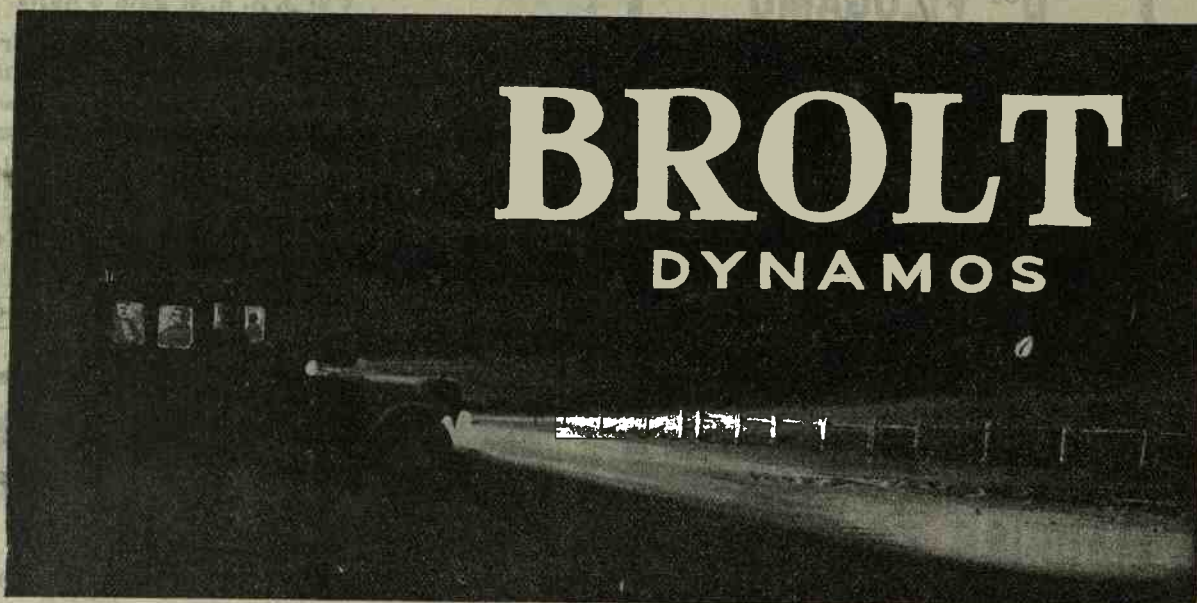
Via Solari, 58 - MILANO - Via Solari, 58

Fari e Fanali per Automobili

Unici Concessionari per l'Italia delle

Le più
accreditate
del
Mondo

1000 metri
di
proiezione

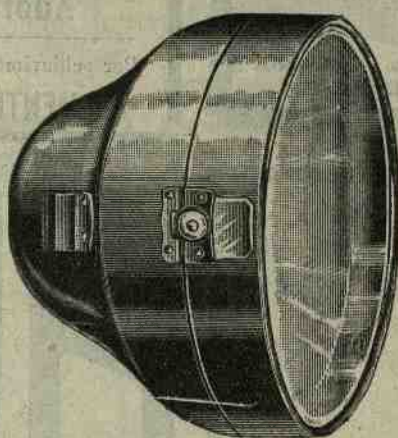


Le più
accreditate
del
Mondo

1000 metri
di
proiezione



Dinamo.



Faro elettrico.



Accumulatore.



Fanale regolamentare.



Lampadine speciali per dinamo a luce intensa.
1000 metri di cono luminoso.



Cavi speciali per dinamo.



1/2

Watt



Pressa di corrente



Fanale regolamentare.

La Dinamo "BROLT" è la più rinomata del mondo.

La REJNA-ZANARDINI è la sola Concessionaria per l'Italia.

MANDA PROPRI MONTATORI A RICHIESTA.

Funzionamento perfetto - Chiedere Catalogo speciale Dinamo BROLT (gratis) - Progetti, Preventivi, ecc.

CHIEDERE Catalogo Generale Fari e Fanali 1914 a PREZZI RIDOTTI.