

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Aerostatie

Nuoto - Canottaggio - Vele

Ippica - Atletica - Scherma

Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo

Giochi Sportivi - Varie

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

## IL CIRCUITO AUTOMOBILISTICO DI INDIANAPOLIS



Thomas, vincitore del Circuito Automobilistico di Indianapolis. — In alto a sinistra: Duray (2°). — A destra: Guyot (3°).



Le nuove Vittorie dei pneumatici

# PROVODNIK-COLUMB

Nella più importante Gara di Velocità  
disputatasi sulla **SALITA DI TIBIDABO** (Spagna)  
i pneumatici

# PROVODNIK-COLUMB

ottennero il massimo successo.

- 1° Premio - **COPPA D'ORO** - nella 1ª Categoria
- 1° „ nella 3ª Categoria
- 1° „ nella Categoria Vetture da Turismo
- 1° „ (fuori Concorso) per la maggior velocità.

Anche a **PIETROBURGO** i pneumatici

# PROVODNIK-COLUMB

ottennero il

1° Premio nella Corsa del Chilometro lanciato.

#### MILANO

Via Felice Bellotti, 15  
Telefono 20-063.

#### TORINO

Via Mazzini, 52  
Telefono 29-96.

#### ROMA

Via Due Macelli, 144  
Telefono 79-34.

#### NAPOLI

Via Santa Lucia, 31-33  
Telefono 37-53.



# 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 Vendite:

TORINO  
Conti e Comp.  
Corso Peschiera, 250

MILANO  
G. E. Silvani & C.  
Foro Bonaparte

FIRENZE  
Eredi Lotti  
Via delle Porte Nuove, 16

ROMA  
E. Luraschi  
Piazza Cappelle, 9

PALERMO  
Cortese, Losa & C.  
Via Serradifalco, 2.

## Motociclette SAROLEA

Pneumatici PIRELLI

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

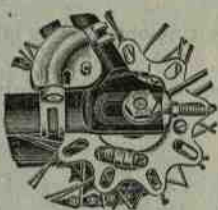
CATALOGO GRATIS



Agente Generale per l'Italia: **SECONDO PRATI - Milano.**

In TORINO presso: MONTECUCCO e FIORITO, Via Nizza, 31.

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  
Ovvero depositarli solvibili in ogni Provincia.

C  
A  
V



## C.A.V.

illuminazione  
e  
Messa in marcia  
Elettrica  
senza rivale.

Preventivi e Cataloghi  
a richiesta.

C  
A  
V

Rappresentanti Generali per l'Italia:

**WEISS & STABILINI - Milano - Via Settembrini, 9**

Officina e Deposito per l'impianto presso:

**DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.**



## CACAO TALMONE

Il re dei Cacao Il cacao dei Re



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

Esecuzione Superiore di  
**MEDAGLIE - DISTINTIVI**  
COPPE - TARGHE - DIPLOMI  
per Gare - Feste - Premiazioni - Concorsi - Esposizioni  
Domandate il Catalogo con cartolina doppia alla Ditta  
**ROTA G. B.** - Via Orefici 26 - **Genova.**  
Telefono 57-35



Bevete l'

**Aranciata  
Martinazzi**

è deliziosa e sana come me.

**Vino-Vermouth  
Martinazzi**

è marca di primo ordine.

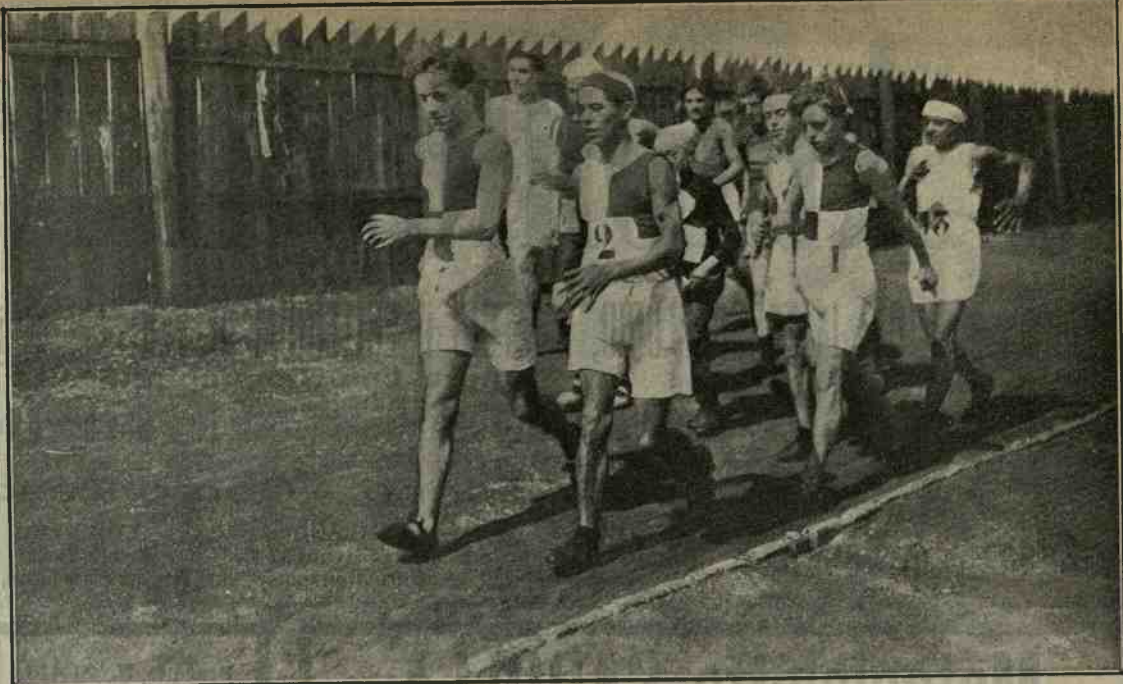


Vetture da Città - da gran Turismo.  
Tipi sport - Camions - Omnibus.

**Solide Confortevoli Accessibili Perfette**

Société de Construction Automobile Parisienne - Paris.  
Per l'Italia: DITTA C. Canestri - Piazza S. Silvestro, 64 - ROMA.

Concedonsi Agenzie nei territori liberi.



La riunione atletica all'Unione Sportiva Milanese. — I concorrenti alla Marcia. (Fot. Strazza - lastre Cappelli)



Brunelli, vincitore della gara di corsa (5000 metri).  
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

### La riunione atletica per giovanetti all'U. S. Milanese

Sul campo dell'Unione Sportiva Milanese, gentilmente concesso, si sono svolte oggi le gare riservate ai giovanetti inferiori ai diciotto anni. Come era prevedibile, Binda ha imposto nettamente la sua superiorità sugli avversari nella corsa veloce, mentre Sauro, Galli e Brunelli hanno vinto rispettivamente i 1000 metri di corsa, i 500 metri di marcia e i 500 metri di corsa.

**Marcia dei 5000 metri.** — 1. Galli Giovanni dello Sport Virtus, in 24'50"; 2. Sala Antonio, dell'Agamennone in 25'3"; 3. Volpati Giovanni, dello S. C. Italia, in 25'10"; 4. Cassani Giulio, della Salus et Virtus, in 25'30"; 5. Messa Giuseppe, dell'U. S. M., in 25'42"; 6. Puricelli Mario, idem, in 26'4"; 7. Maraschi; 8. Bresciani; 9. Setti; 10. Cotti; 11. Follini; 12. Radaelli.

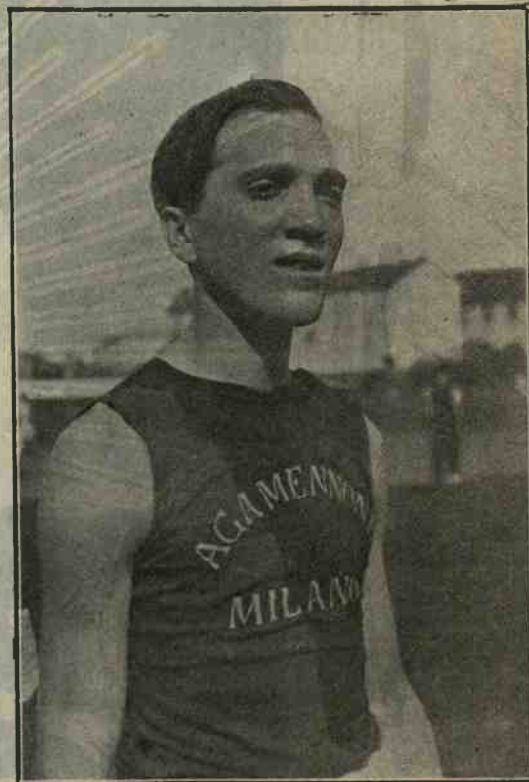
La gara di marcia è stata assai movimentata

per il primo posto, fra Sala e Galli, il quale si è accontentato di seguire il treno del primo fino all'ultimo giro, per fuggirsene tranquillamente al momento necessario.

Assai interessante invece è stata la prova del Volpati, che dalle posizioni retrostanti si è portato in testa al secondo gruppo con ottimo stile ed una progressione assai bene calcolata. In generale abbiamo rilevato andature poco corrette, specialmente in Messa e Cassani. Puricelli, in cattiva giornata, si è esaurito prematuramente col Galli.

**Corsa dei 5000 metri.** — 1. Brunelli Amilcare, dell'Agamennone, in 16'15"; 2. Rovida Angelo, idem, in 16'32"; 3. Tieghi Tullio, della P. R. L., in 16'40"; 4. Prandi Artemio, della Virtus di Bologna, in 17'2"; 5. Oliva Gaetano, della U. S. M.; 6. Miramonti, libero; 7. De Giovanni, dell'Agamennone; 8. Bignami Osvaldo, idem; 9. Cermati Ernesto; 10. Cattaneo Riccardo; 11. Polloni Luigi.

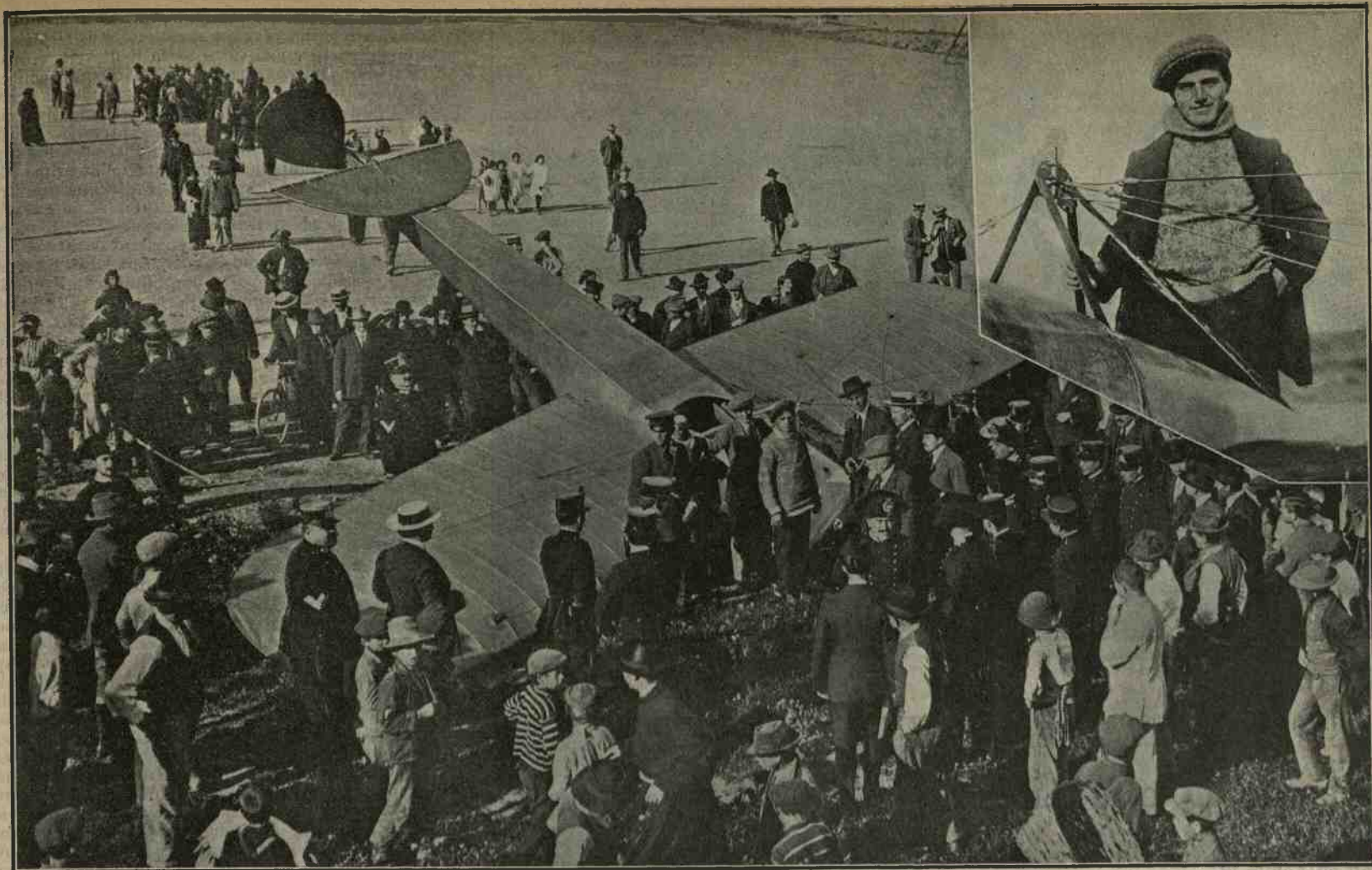
reporter.



Galli, vincitore della gara di marcia (5000 metri).  
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

**Continental**  
il migliore  
**Pneumatico**





L'ultimo volo di Cevasco sulla sua città natale. — La fotografia lo ricorda al momento della discesa a Genova dopo il raid Milano-Torino-Genova col giornalista Buffon. (Fot. Guarneri e Strazza - lastre Cappelli).

## RICORDANDO FILIPPO CEVASCO

Il popolo di Genova ha tributato lacrime e fiori alla salma dell'aviatore Filippo Cevasco.

Genova madre, Genova grande, scrive il *Caffaro*, fatta di nobiltà e di fierezza, di audacie e di gentilezze, è stata semplicemente magnifica, ieri, nel tributare solenni onoranze funebri al figlio suo diletto, a Filippo Cevasco, a colui che per le vie dell'aria, giunto improvviso, aveva recato il saluto affettuoso alla città sua, a colui che nella città sua, nella immensità dell'azzurro, al disopra di piane ubertose e di orride roccie, al disopra del mare infinito ne aveva portato, orgoglioso e fiero, il nome.

Genova, percossa improvvisamente in uno dei suoi più cari affetti, attanagliata dal dolore, non volle per Filippo Cevasco un corteo funebre, per quanto imponente volle l'apoteosi.

E fu vera apoteosi, nel senso più ampio della parola.

Prima che la salma di Cevasco entrasse nel Cimitero, il Sindaco Grasso, l'on. Montù per l'Aero Club d'Italia, Piero Negro per l'« Assi » e molti altri salutarono con elevati discorsi la nuova vittima dell'aviazione italiana.

Il Sindaco, comm. Grasso, così si esprimeva:

« Alla Salma di Filippo Cevasco, Genova ha dato largo e pietoso tributo del suo compianto e del suo affetto materno.

Egli era nato poco oltre i confini del Comune, ma lo consideravamo come nostro concittadino e seguivamo con ansia i suoi trionfi nel campo dell'aviazione.

Dell'aviatore egli possedeva in grado eminente le doti necessarie, audacia unita alla calma, occhio sicuro e cuore impavido.

Univa a queste doti quelle di un animo semplice e buono, improntato a singolare gentilezza. Quando ebbi ad offrirgli, a nome del Comune, una medaglia d'oro, egli la ricevette come un guiderdone lungamente ambito, la baciò e poi la strinse al petto. Il gesto commosso commosse i presenti. E più ci commuove ora pensando che egli non è più, pensando che il cielo di Genova non sarà più solcato dal suo volo.

Rimane il compianto, rimane il ricordo e un solco di più nel cuore del popolo genovese ».

L'on. ing. prof. comm. Carlo Montù portava così il suo ultimo saluto:

« L'Aero-Club d'Italia, la Società Aviazione Torino e l'Associazione Aviatori Aeronauti d'Italia hanno

voluti che alla mesta funzione di oggi assistesse il loro Capo, il loro Presidente per portare a Filippo Cevasco l'estremo saluto del mondo aeronautico nazionale.

Ero stato io ad esaminare Filippo Cevasco al campo d'aviazione di Mirafiori per il conseguimento del suo brevetto di pilota e fin d'allora io avevo pronosticato per Cevasco uno splendido avvenire, una carriera superba, così come Genova era di lui giustamente fiera e superba.

Dopo le più varie ed insidiose occupazioni, egli aveva sognato in un desiderio di gloria il raggiungimento dei più alti ideali; più volte nei tersi cieli d'Italia e sopra il mare di questo vostro golfo, egli aveva visto da vicino il sorriso della fortuna che gli faceva sperare realizzato il sogno, e mentre in diuturno esercizio andava addestrandosi per allenarsi a quel cimento che da Tripoli avrebbe forse fra non molto dovuto portarlo trionfatore in questa vostra Genova, noi, d'un tragico colpo, assistiamo oggi alla fine dolorosa di questo splendido avvenire troncato mentre la giovinezza e la vita sorridono nel loro più pieno fulgore.

Calmo ed ardimentoso Filippo Cevasco si era votato all'arte del volo e pur ponendo ad ogni istante la vita a repentaglio, egli modesto in tanto eroismo non aveva tralignato mai da quella caratteristica semplicità, da quella calcolata serietà che fanno voi Genovesi esemplari al mondo per tenacia ed attività di volere.

Ma ogni nuova scienza, ogni moderna esplicazione del genio e dell'ardimento umano ha i suoi martiri, e tu Filippo Cevasco con altri molti che purtroppo ti hanno preceduto, sei un nuovo martire della più

moderna arte, frutto dell'ingegno, dello studio, dell'ardire dell'uomo.

Contro gl'infini elementi dell'aria noi giornalmente combattiamo la più aspra battaglia e tu, Filippo Cevasco, in questa titanica lotta sei morto sul campo dell'onore e della gloria: sia pace e gloria a Te, e mentre io m'inchino sulla tua lacrimata bara, piango colla tua Famiglia, coi tuoi compagni, coi tuoi Concittadini e depongo sul tuo feretro la palma del martirio.

Il tuo sogno di gioventù è troncato, ma rifulge di gloria la tua memoria ed essa sarà ammirazione e fede per coloro che verranno: gli aeronauti italiani son qui per vendicarti e noi che manteniamo acceso il fuoco sacro di questa nuova arte del volo, noi che dal tuo sacrificio auspiciamo nuovi progressi e nuove vittorie che renderanno più fulgida la gloria dei martiri d'oggi, noi, dopo essersi inchinati riverenti e commossi a baciarti l'ultima volta, ci alziamo fidenti e coll'orgoglio di riuscita che ci ispira il popolo dolorante della tua Città, non sgomenti e non domi pur nello strazio della tua dipartita affermiamo nel nome di Filippo Cevasco: Avanti sempre per la gloria d'Italia nei cieli e sui mari ».

### Uccelli turisti!?!?

Gli uccelli sono dei viaggiatori insuperabili, dei turisti infaticabili e che non amano servirsi di altri mezzi di locomozione che non sieno quelli loro concessi dalla benefica madre natura.

Fra i molti casi di uccelli che percorsero grandi distanze è notevole quello di una cicogna (fuggita da un vivaio appartenente a certo signor A. Sobattka, a Dombrowsken, nella Prussia orientale) la quale andò a finire in piena Africa meridionale, e precisamente nella Colonia del Capo, sui confini del Kalahari. Gli abitanti di un villaggio indigeno consegnarono ad un mercante europeo di passaggio un anello d'alluminio recante un indirizzo in tedesco ed il numero 769, e gli raccontarono che un giorno andando a caccia trovarono dei grandi uccelli bianchi, nuovi al paese, e tentarono di ucciderli a colpi di bastone.

Quasi tutti riuscirono a fuggire; però uno, quello che portava alla zampa l'accennato contrassegno, rimase nelle loro mani, ferito. La notizia, giunta in Europa, fece conoscere la provenienza della cicogna ed il raid considerevole da esso compiuto.

### SPORTSMEN!...

adoperate le

## LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE  
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

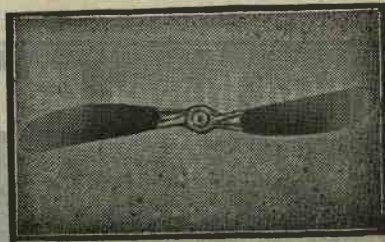
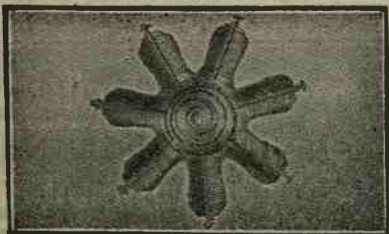
Chiedere Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

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

TORINO  
Via Sacchi, 26 bis

Telefono 18-18.  
Telegrafo: Tecnical.

Ing. G. A. MAFFEI & C.







Albini.

(Fot. Strazza - Milano).

## IL VI° GIRO CICLISTICO D'ITALIA

### Il bilancio di otto tappe

**Sesta tappa.** — Bari-Aquila. Partiti da Bari 15, arrivati ad Aquila 12.

Ecco l'ordine ufficiale d'arrivo: 1. Lucotti, ore 19,38' 47"; 2. Durando, ore 19,57' 46"; 3. Calzolari, ore 20,13' 15"; 4. Canepari, ore 20,22' 17"; 5. Pratesi, ore 20,50' 51"; 6. Albini, ore 21,51' 40"; 8. Albani, ore 21,55'; 8. Lombardi, ore 22,44' 21"; 9. Sala, ore 22,44' 50"; 10. Pavese, ore 22,47' 2"; 11. Sivocci, ore 22,48' 47"; 12. Ripamonti, ore 22,43' 16".

**Settima tappa.** — Aquila-Lugo. Partiti da Aquila 10, arrivati a Lugo 8.

Ecco l'ora e l'ordine d'arrivo dei singoli concorrenti: 1. Albini alle ore 18,5' 42" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>; 2. Lucotti alle 18,5' 42" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>; 3. Pratesi alle 18,5' 42"; 4. Calzolari alle 18,5' 43"; 5. Ripamonti alle 18,5' 43" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>; 6. Sala alle 18,5' 45"; 7. Canepari alle 18,6' 25"; 8. Durando alle 20,9.

**Ottava tappa.** — Lugo-Milano. Partiti ed arrivati 8.

Ecco l'ordine di arrivo: 1. Albini Pierino di Legnano, in ore 17,13' 2" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>; 2. Canepari Clemente di Pieve Porta Morone, in ore 17,13' 1" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>; 3. Durando Carlo di Torino, in ore 17,13' 1" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>; 4. Lucotti Luigi, in ore 17,13' 2" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>; 5. Pratesi, in ore 17,13' 2" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>; 6. Calzolari, in ore 17,13' 2" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>; 7. Sala, in ore 17,14'. Il Ripamonti è giunto ultimo alle ore 18.

### Le due classifiche generali

Secondo la « Gazzetta dello Sport » organizzatrice del Giro:

1. CALZOLARI ALFONSO, in ore 135,17' 56" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>; 2. Albini Pierino, in ore 137,13' 22" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>; 3. Lucotti Luigi 137,22' 19" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>; 4. Canepari Clemente in ore 138,15' 12" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>; 5. Sala Enrico in ore 139,17' 41" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>; Durando Carlo, in ore 140,29' 18" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>; 7. Pratesi Ottavio, in ore 142,38' 54".

**Aspiranti:** 8. Ripamonti, in ore 152,39' 41" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>.

Secondo l'Unione Velocipedistica Italiana. — La classifica ufficiale, secondo il deliberato della Direzione dell'Unione Velocipedistica Italiana, la



Lucotti. (Fot. Strazza - Milano).

quale ha escluso dall'ultima tappa i corridori Calzolari, Canepari e Durando, è la seguente: 1. Albini, 2. Lucotti, 3. Sala, 4. Pratesi, 5. Ripamonti.

### Le impressioni di uno sportsman

che ha seguito il Giro.

Il bilancio di questo 6° Giro è presto fatto: partenti 80, arrivati 8, il 90 per cento di ritirati. Proporzione enorme. Come si è venuti a questo disastroso risultato? Le cause, secondo noi, sono parecchie. Prima causa: la stagione orribile. Su

otto tappe sì e no due non furono molestate o funestate dalla pioggia diretta. La sola Milano-Cuneo, corsa quasi tutta sotto il diluvio, ridusse la schiera dei concorrenti a quel numero con cui si presentò l'anno passato al traguardo di arrivo di Milano. La prima tappa è stata micidiale per il tempo. Non per altro che per il tempo si ritirò Petit Breton; e Ganna risentì nella seconda tappa della fatica inumana sopportata nella prima. Chi lo vide il 24 maggio sul colle di Sestrières tremare e piangere di freddo, non si meravigliò affatto del suo ritiro. Altra causa: il percorso eccessivamente duro. Nessun Giro di Francia fu mai così severo come il nostro 6° Giro. Esso pareva combinato apposta per liquidare gli uomini e distruggere le squadre. Partire tre volte consecutive alla mezzanotte per fare 17 o 18 o 19 ore di sella non può non essere disastroso. Gli incidenti capitati di notte sono funesti, scoraggiano il corridore, specialmente il nostro corridore, non avvezzo a marciare nelle tenebre. E notiamo che le nostre strade, cattive molto spesso di giorno, sono massacranti al buio. Altra causa: la non perfetta preparazione dei corridori e delle Case ad una tanta prova; noi abbiamo in Italia ancora poca scuola; i nostri corridori sono spesso affidati a mani di *masseurs* tutt'altro che sapienti. I danni delle grosse piogge delle prime tappe non furono sempre evitati o rimediati.

La maggior parte dei nostri uomini dovè ritirarsi per dolori e gonfiore alle ginocchia non saputi medicare. Diciamo pure anche che il regime dei nostri uomini è poco severo, e che molti non hanno saputo prepararsi convenientemente. Pratesi, per esempio, che ha finito il Giro, era troppo poco allenato; egli ha considerato il Giro d'Italia come una preparazione al Giro di Francia. Uomini poderosi come Albini non vivono con quella regola che è necessaria a un *routier*; allevati in Francia farebbero miracoli e riuscirebbero campioni europei. Altri hanno l'abitudine di drogarsi, ma non sanno drogarsi con misura, donde la loro azione disforme, i brevi periodi brillanti, le improvvise *défaillances*, gli inevitabili ritiri. Il nostro ciclismo deve sottoporsi ad una cura scientifica e continuata. Allora atleti del tipo di un Azzini o di un Girardengo riuscirebbero meravigliosi sino al termine e non saranno soltanto corridori episodici. Bisogna lodare un Durando che ha finito il giro, cosa che non avremmo creduto, ed è diventato un eccellente *grimpeur*. Bisogna attendersi molto



Canepari. (Fot. Strazza - Milano).

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

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



da un Calzolari che è stato il più regolare uomo del Giro e ha veramente meritato di essere proclamato il vincitore. Una sua squalifica ci addolorerebbe molto, ma più ci stupirebbe. Egli è stato vittima di un piccolo errore al quale fu stupidamente trascinato alla fine di una tappa colossale che liquidò Giuseppe Azzini. Eccellente si è rivelato Canepari, freschissimo giunto a Milano, degno di molta lode Lucotti; ottimo Sala, che come isolato ha compiuto prodigi.

Ma in sostanza questo Giro ha fatte troppe eliminazioni per potersene servire come un termine di misura e di paragone. Certo è che tutti quelli che sono giunti a Milano sono degni di lode e suscitano la nostra ammirazione, ma anche un Gremo, un Ganna, un Gerbi, un Robotti, che dovettero ritirarsi, chi per una e chi per altra causa, talvolta indipendenti dalla loro volontà e dai loro mezzi, s'impongono alla nostra vigilante attenzione e ci fanno sperare che il ciclismo italiano, che tenta prove così singolari, così ruvide, possa presto trovare negli industriali stessi quelle cure, quegli appoggi oculati, illuminati che al giorno d'oggi ci pare non siano molto consoni. A prove più severe, più severa preparazione. Ecco il nostro ultimo giudizio all'indomani del 6° Giro d'Italia.

*Sportsman.*

## Dopo il VI Giro d'Italia

(BREVI COMMENTI)

L'incubo è cessato. Respiriamo e meditiamo. Non io aggiungerò il mio *crucifige* a quello degli

altri, e molti altri, se non tutti. La vita mi ha purtroppo ammaestrato come sia infinitamente rispettabile il motto: *del senno di poi son piene le fosse!*

Non difesa... nè parte civile, ma un po' di discussione così alla buona, tra amici che si amano veramente, e che in unico scopo affratellati cerchino col consiglio buono e disinteressato di evitare che si rinnovino le cose che sono andate a male. Il pubblico, questosovrano giudice — specie in materia sportiva — ci guarda, ci osserva e se ci vede accapigliarci mormora e giustamente.... Cerchiamo di essere sempre, uniti perchè lo sport non è politica, esso non deve (o non dovrebbe?) offrire il campo ai polemisti di far bella mostra delle più o meno belle qualità di stile; esso non è fatto per le lotte inerte e ridicole dei duelli a chiacchiere... o anche alle armi bianche e non bianche, lo sport è un ideale

verso cui tende l'uomo che ami il progresso e la civiltà.

Ed è però che dobbiamo *fraternamente* stringerci attorno a chi ha errato, dargli la mano nostra e dirgli, come gli diremo, perchè ha errato e come dovrà fare in appresso per non ricadere nell'errore.

Ogni avvenimento importante — ed il sesto giro d'Italia lo è — apporta per forza di cose la libera discussione, la libera critica. Ma essa non deve essere soltanto distruttiva ma anche, e principalmente, costruttiva. Il dire: è stato un vero fiasco, una catastrofe, un non senso, una commedia sbagliata può essere una frase di effetto, ma non costituisce la parola serena quale merita un lavoro simile di organizzazione. Perchè il lavoro c'è stato; il pubblico è accorso numeroso e festante ad accogliere i molti nelle prime tappe, i pochi nelle ultime. E se abbiamo questi due elementi principali la cosa prende tale importanza da non meritare soltanto il *crucifige*.

Ed a proposito dell'entusiasmo del pubblico, bisogna premettere — *en passant* — che ad esso poco ha provveduto il Comitato organizzatore con le partenze fatte in ore... fuori orario, cosa questa che ha nociuto anche ai corridori come è stato constatato.

Il terreno, egregi amici, esiste e fertilissimo. Noi abbiamo avuto gli industriali in discreto numero, i corridori in buonissima e forte schiera, e migliaia di persone che hanno formato commissioni e sotto-commissioni di arrivi, partenze, controlli, festeggiamenti, ecc., ecc. In essi hanno primegiato i consoli del nostro *Touring*, i quali pare non attendano altra occasione se non questa per dimostrare la propria esistenza. Poca cosa per una vasta occasione che ha ben altri scopi che non sieno quelli di una corsa ciclistica, ma su ciò non è il caso, nè il luogo — per ora — di insistere.

Tutto dunque lasciava pensare (ed io mi rivolgo a quelli che ora gridano di più per domandare loro la ragione che non li mosse in guerra contro il regolamento quando esso venne dato alla pubblicità) che la corsa avrebbe dovuto sortire un esito felice, se non felicissimo, allorchè invece gli elementi stessi che ne costituivano il successo, o la speranza del successo, mancarono, e la corsa perdettero ogni ragione dell'essere suo sin dalle prime tappe.

Perchè? Il tempo orribile. No, questa non è una causa perchè è prevista. I lunghi itinerari? No, perchè qualche corridore (e non certo dei migliori) li ha compiuti e in condizioni ottime. Così, almeno, narrano i cronisti. Le strade pessime? No, perchè esse non sono mai state migliori e tutti le conosciamo.

Quali, adunque, le cause che da 80 e più fecero scendere il numero dei partecipanti al numero di quelle tali dita della mano? Le cause sono



A sinistra: Calzolari. — In alto a destra: Sala. — Nel centro: Pratesi. (Fot. Strazza).



Durando Carlo.

(Fot. Strazza).



Illuminazione e messa in moto automatica elettrica.

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

**Automobili STUDEBAKER Londra**

Tipo A 15-25 HP (87X130), Torpedo di lusso 5 posti ed accessori d'uso **L. 5500.**

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

Motori Monobloc a luoga corsa, Valvole racchiuse, Magneto BOSCH, Pneu MICHELIN, raffreddamento a pompa, lubrificazione forzata, ecc.

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



profonde e di tal genere che entrare in esse — per farne una disamina coscienziosa — sarebbe come far nascere un putiferio di incidenti e mettere la più grave discordia nel campo di Agramante. Nell'organizzare simili corse è gioco forza il dovere conciliare troppe cose, troppi interessi che sono assolutamente inconciliabili tra di loro, ed a queste cose io voglio solo accennare non essendo mio desiderio entrare in polemiche, le quali nuocciono allo sport. Esse sono: lo sport vero e proprio, l'industria dello sport, il giornalismo sportivo ed in ultimo — ciò che pesa maggiormente sulla bilancia — il professionismo sportivo. Provatevi a conciliare tutti questi elementi ed avrete fatto uno di quei pasticci tali da non poterne uscire più di mezzo in alcun modo.

Perchè l'un termine non può ammettere l'altro — coscienziosamente — giacchè tra di essi si distruggono. La corsa ciclistica testè svoltasi doveva invece tutti conciliarli e tentò di farlo con mezzi non sempre utili, non tutti riusciti allo scopo. Ed ecco perchè si è venuti alla *débacle*. I fabbricanti hanno rimesso le loro spese senza ottenere il beneficio della *réclame*, l'unico che essi si ripromettono da una corsa dispendiosa come questa. I corridori hanno fatta bruttissima figura denotando una mancanza assoluta di forza, di resistenza, di volontà, di fiducia... e di rispetto al pubblico che ha il diritto di fischiare come si fischia a teatro il tenore che prende la stecca.

Perchè — è bene dirlo ancora una volta — io non sono del parere di quelli che con un'aria da zoofili pretendono dare tutta la colpa alle tappe lunghe e faticose, al tempo piovoso ed alle strade in rovina; io penso invece che la piaga, l'eterna ed insanabile piaga del professionismo sportivo abbia ridotto i nostri giovani atleti come tanti beati *romani de Roma*, che rispondono ad ogni pie' sospinto con il loro filosofico: *e chi se ne fr...* Se uno solo degli ottanta e più partenti avesse compiuto il doloroso calvario delle otto tappe, ciò basterebbe a dimostrare la possibilità umana dello sforzo. Ed in una corsa (ed i corridori lo sanno, è sperabile!) si attendono sforzi, e massimi, non fatiche leggere. L'inconciliabilità dei termini appare quindi stridente quando con animo calmo e sereno si esaminino le tappe percorse, una per una, e se ne osservi l'abbandono irragionevole di uomini forti e non vinti dalla fatica, o di Case costruttrici, le quali non trovano più il loro tornaconto. In mezzo a questi interessi così diversi chi ci rimette in reputazione? Mi si perdoni una parola, una sola, fatta di severità, ma essa mi sgorga dall'animo onesto e puro per aver sempre lealmente (i lettori me lo debbono riconoscere questo merito) combattuto in favore dello sport, del vero e grande sport. Chi ha perduto una grossa partita in questa disgraziata corsa è stato da una parte lo sport — che mai in essa ha



I corridori appena giunti a Musocco si avviano al Velodromo Milanese. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

fatto capolino — ed il giornalismo sportivo dall'altra.

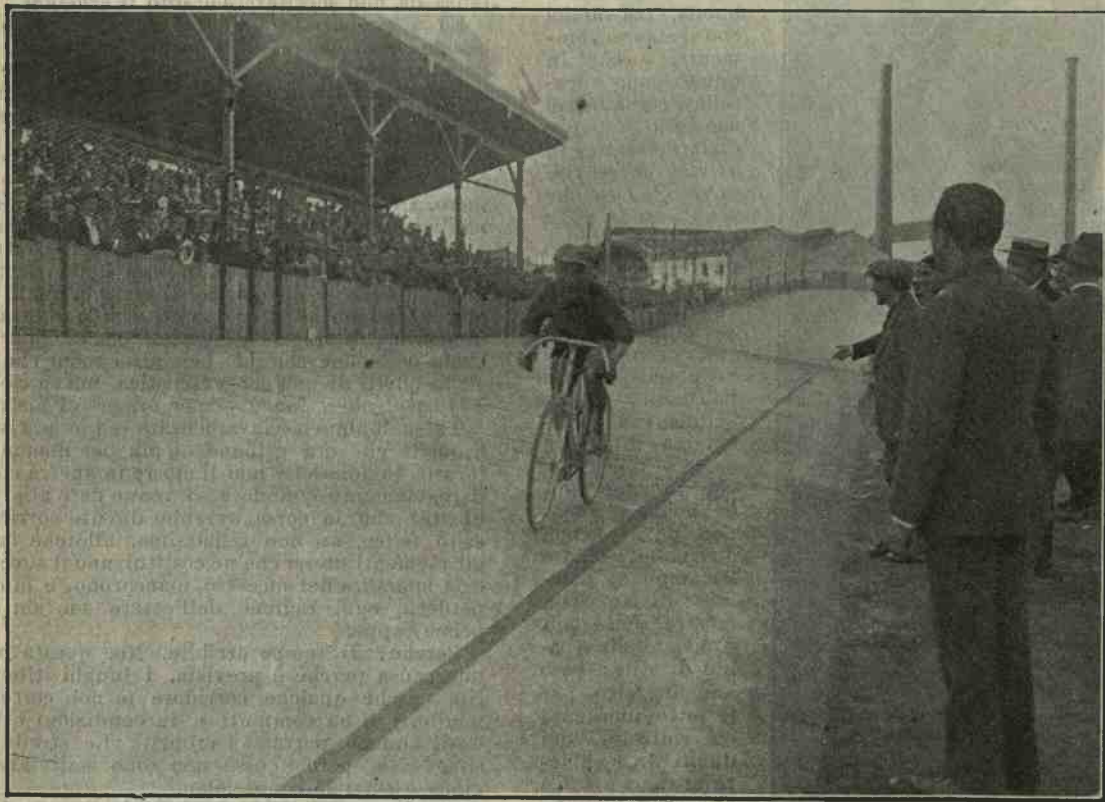
E la dimostrazione viene chiara, esplicita dai fatti stessi. Sport non ce n'è stato. Se ci fosse stato noi avremmo avuto se non 80 arrivati, ma cinque o sei in meno soltanto. Non è ammissibile che tutti i ritirati non abbiano *potuto* più correre ma bisogna dire che non abbiano *voluto*. E dove non si ama di gareggiare, di arrivare, lo sport non ha nulla da fare.

Il giornalismo sportivo non ha servito che a coprire magagne, se favorevole agli organizzatori, o a dar la croce addosso se sfavorevole. E così siamo ora *definitivamente* in lotta come tanti arrabbiati politicanti, mentre dovere della stampa sportiva è quello di aiutarsi reciprocamente per favorire l'incremento di questo grande fattore di civiltà e di progresso.

E mi pare sia il momento di venire ad una



Albini, vincitore dell'ottava tappa del Giro d'Italia. (Fot. Argus - lastre Cappelli).



Albini all'arrivo dopo il giro di velocità al Velodromo Milanese. (Fot. Argus - lastre Cappelli).

conclusione. Amara ma necessaria. Io dico che l'organizzazione non ha avuto altri difetti se non quelli di aver dovuto conciliare quei tali termini inconciliabili, e che lo svolgimento della corsa ha purtroppo dimostrato tali.

I costruttori pensino in avvenire a limitare le proprie pretese, a studiare più di concerto con gli organizzatori la situazione. Scelgano bene i propri corridori e sappiano dire a questi che il professionismo quando dà da vivere reclama sacrifici, dolorosi sacrifici. I corridori, a loro volta, sappiano che il pubblico ha le sue rivolte, che non bisogna abusare dell'entusiasmo di esso con una tale sovrumana strafottenza, che in tal modo non si serve nè allo sport, nè all'industria, nè al proprio interesse. I colleghi del giornalismo sportivo abbiano una maggior prudenza nel salvaguardare gli interessi dello sport, giacchè questo

Un'Automobile di pregio  
non è completa senza i

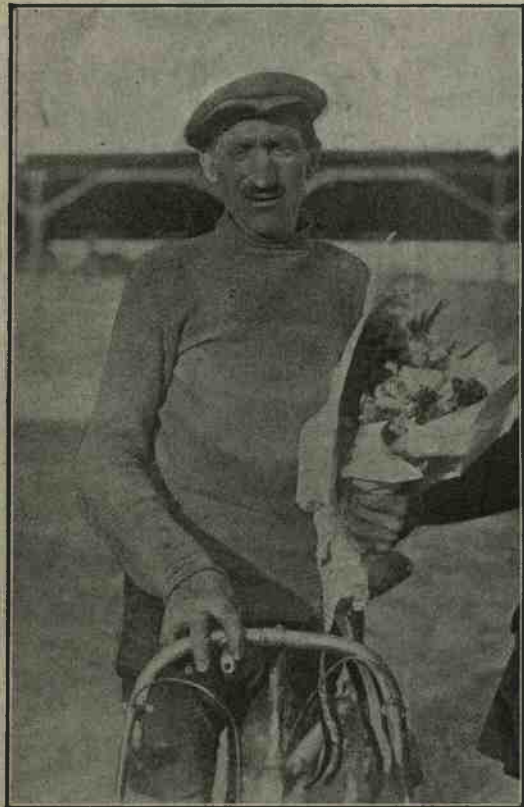
# Fari e Fanali CARELLO

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





Gli arrivati del Giro d'Italia entrano nella pista del Velodromo del Sempione. (Fot. Argus - lastre Cappelli).



Ripamonti, 1° degli aspiranti. (Fot. Strazza).

è un ideale e non un affare da trascinare in mezzo a tutti gli altri della farragginosa vita moderna.

Gli organizzatori di un futuro giro d'Italia — se esso dovrà aver luogo, nè io giudico, come qualche necroforo collega, che esso abbia a morire — abbiano davanti a loro un solo pensiero: fare tutto quanto è possibile perchè il pubblico (chè per esso si organizzano tali prove) non si debba troppo facilmente accorgere della mancanza assoluta di idealità sportiva in simili avvenimenti, perchè una volta fattogli troppo manifesto il trucco esso fischierà, ed a buon diritto, e metterà nel novero di ciarlatani anche quelli che, come noi dello sport facciamo ogni giorno, gridano loro di avere una fiamma, un ideale, un solo scopo: la sua rigenerazione fisica.

Pensino a tutto ciò, e fortemente, e continuamente i futuri organizzatori, e sappiano scegliere

quelle formule conciliative sì, ma che mantengano sempre viva la fiamma dell'entusiasmo.

Se questo un giorno avesse a cessare noi avremo perduto un trentennio di fatiche, noi avremo ingannato il nostro popolo come tanti politicanti di mestiere ed esso ci accuserebbe, non a torto, di aver chiacchierato e turlupinato.

Raffaele Perrone.

## La scherma dei piccoli

La bella iniziativa della Scuola di Educazione Fisica di Torino, ha avuto il migliore dei successi. L'accademia dei piccoli schermatori — in parte allievi del Collegio Nazionale ed in parte allievi della Scuola di Educazione Fisica — si è svolta nel grande salone del Palazzo Stabile del Valentino, alla presenza di 1500 persone, fra cui

si notava largamente rappresentato il sesso gentile. Era presente il Duca di Genova, il quale al suo arrivo venne ossequiato dal Sindaco conte senatore Teofilo Rossi, presidente della Scuola di Educazione Fisica, e dai componenti il Comitato, capitano De Albertis, capitano Attilio Demaria, avv. Bosio, avv. Abbiati, capitano Franzini, avv. Bollero e cav. Marengo. Col Sindaco erano pure il comm. Rovetti ed il cav. uff. Pettiti. Fra le altre autorità si notavano il tenente generale Ragni, comandante il 1° Corpo d'armata, il conte Frutteri di Costigliole, vice-prefetto, l'on. Cesare Rossi, i consiglieri comunali cav. Bosso e dottor Molinari.

Lo svolgimento del programma si inizia con un concerto della musica municipale, fanno seguito gli esercizi collettivi eseguiti dai giovinetti (bambini e bambine) della Scuola di Educazione Fisica, sotto la direzione del maestro Vertecchi.

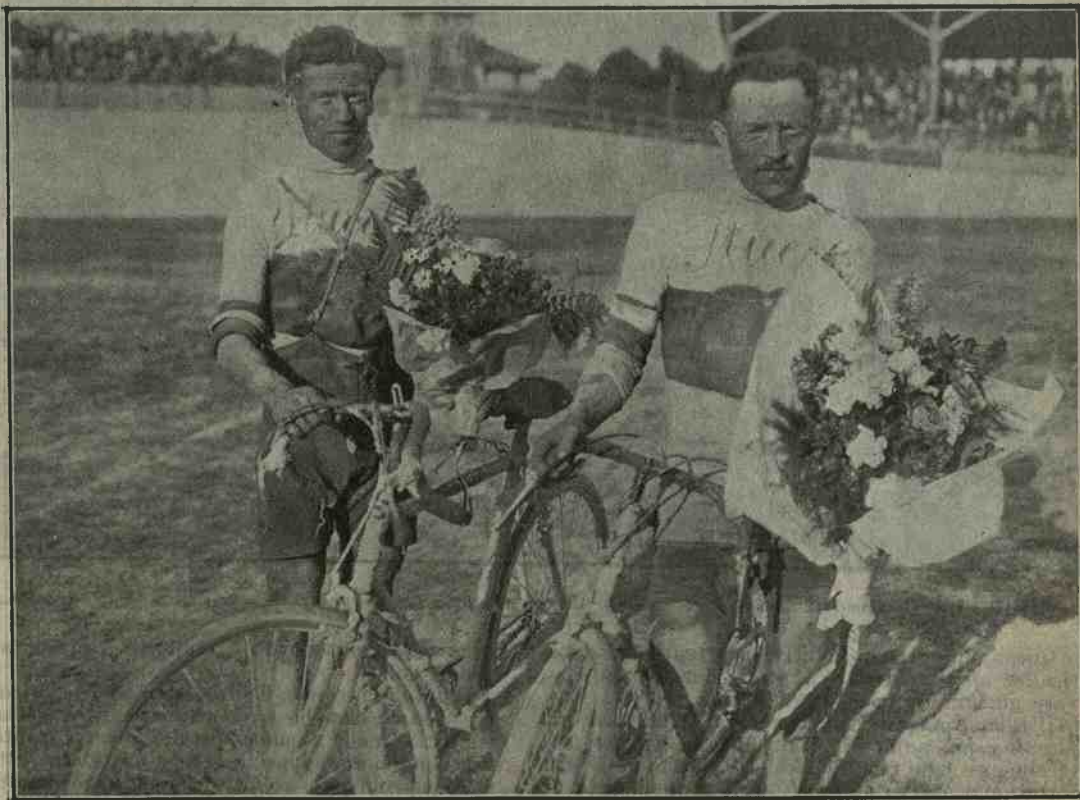
Dopo gli esercizi collettivi, la signorina Giuseppina Amedea Rovetti, accompagnata al pianoforte dalla signorina Giuseppina Nasca, cantò alcuni pezzi di musica di Verdi, Wagner, Saint-Saëns e Perigozzo, riscuotendo grandi applausi. La prima parte del programma si chiude con gli assalti di sciabola e fioretto, che si susseguono in questo ordine: Il piccolo Rossi Metello sostiene, applauditissimo, un bellissimo assalto col suo maestro Vertecchi, facendo sfoggio della sua elasticità ed eleganza. Tirano quindi di fioretto i giovinetti Marengo e Berardi e di sciabola i giovinetti Gaida e Gili II, del Convitto Nazionale. Poi, salgono sulla pedana i piccoli schermatori Demaria e Ferrari per un assalto di fioretto; i fratelli De Albertis per un assalto di sciabola. Il maestro Vertecchi si presenta alla pedana col suo allievo Geymonat, e l'assalto riesce interessante; quindi, presentati dal capitano Franzini, si incontrano in un assalto di sciabola i giovani allievi del Collegio Nazionale, Menini e De Stefanis.

Il programma si chiude con la poule di sciabola tra gli allievi del Convitto Nazionale.

Terminati gli assalti, il Duca di Genova, dopo essersi congratulato col maestro Vertecchi per la riuscitissima accademia, consegna i premi ai vincitori, mentre il pubblico li saluta con lunghi applausi. I premi vengono così assegnati:

**I Categoria — Scuola di educazione fisica:** 1° premio (medaglia d'oro di S. M. il Re), Metello Rossi; 2° (orologio d'oro, dono del conte Rossi), ai fratelli De Albertis; 3° (medaglia del Ministero dell'Industria e Commercio), ai fratelli Demaria; 4° alla bambina Ninni Berardi.

**II Categoria — Convitto Nazionale:** 1° premio (dono di S. A. R. il Duca di Genova), Menini; 2° (medaglia d'oro della Società Scat), De Stefanis; 3° (medaglia d'oro), Garosci.



Calzolari e Canepari dell'equipe Stucchi subito dopo l'arrivo al Velodromo Milanese. (Fot. Strazza).

## FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE

BATTERIA UNICA

Per illuminazione interna e dei tre fanali regolamentari degli automobili

Prezzo L. 15

Ore 120 di luce con 8 lampadine da una candela.

I prezzi indicati sono per merce franca qualsiasi destinazione in Italia.



L. 1,50



L. 1,50



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



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



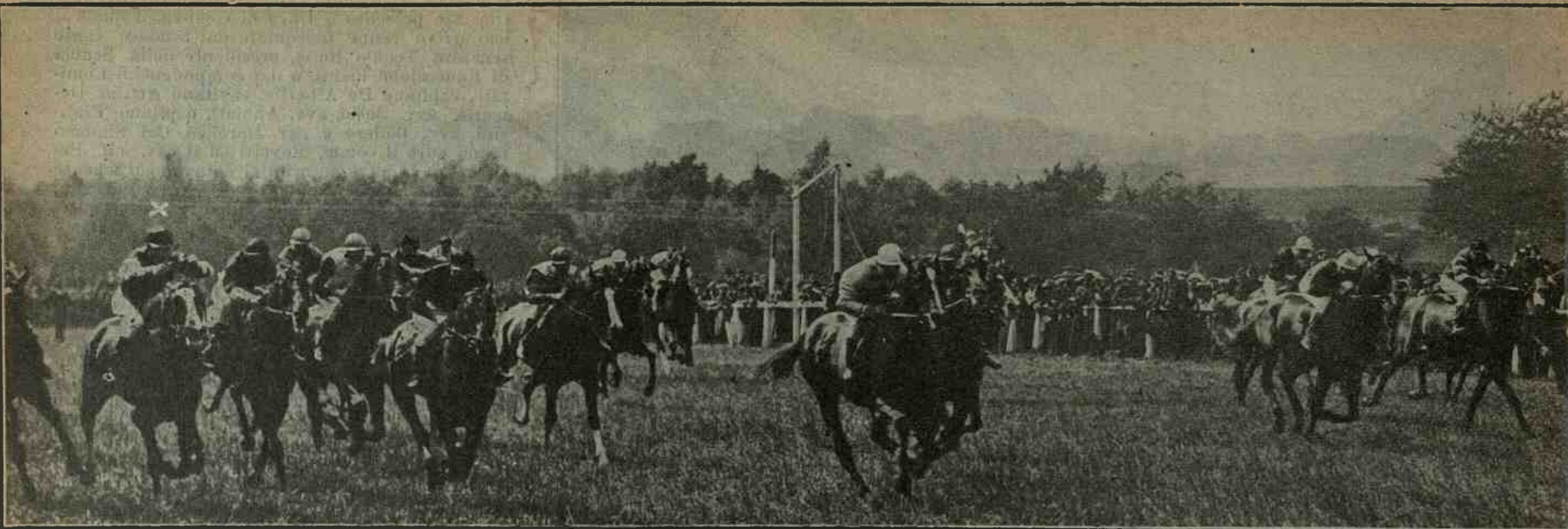
LANTERNA ELETTRICA PORTATIVA Completa L. 7,50 Batter. STELLA di 20 ore di durata L. 2.

## FRATELLI SPIERER - ROMA

Via Manzoni, 28

Telegr. P.I.L.A.





La partenza del Derby d'Epsom 1914 (2400 metri - L. 162.500).



Il derby d'Epsom 1914.

Il proprietario M. Duryea.

L'allenatore Murphy.

Il signor Duryea con



Quest'anno si sono avuti 30 partenti e bisogna risalire all'anno 1867, l'anno di Hermit, per trovare un numero consimile di concorrenti.

Il tempo magnifico non poteva richiamare un pubblico più numeroso. Una folla ha invaso letteralmente ogni recinto, sicchè l'aspetto del vasto ippodromo offriva uno spettacolo stupefacente. Il terreno era però molto duro, tanto che presentava perfino delle ineguaglianze da spaventare i proprietari più audaci. Pur tuttavia si trattava del Derby e di fronte alla classicità della corsa nes-

suna cosa tratteneva le scuderie a presentare i propri colori.

Il grande favorito, il successore di *The Tetrarch*, era *Kennymore* che ha continuato a trovare larga simpatia anche al momento della corsa tanto la sua condizione appariva ottima e la sua struttura ed il suo modello robusto sembravano dominare tutti gli altri. Perfino nel *canter*, dopo che il consueto *défilé* si è effettuato fra l'attenzione del pubblico, il figlio di John'O Gaunt è stato ammiratissimo.

Ma certo *Kennymore*, col suo davanti tutt'altro che irreprensibile, ha trovato nel terreno il più serio avversario.

La partenza è stata laboriosa, ed è stata ritardata, fra l'impazienza generale, per oltre venti minuti. In compenso si è effettuata in discrete condizioni e *Polycrates*, *Beack Jester* e *Durbar* sono partiti all'avanguardia, mentre il favorito *Kennymore*, che aveva mostrato una nervosità insolita, è partito al centro del gruppo chiuso da *Brakespear* e *Cupidon* che sono stati i soli che,

# Officine di Villar Perosa

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

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

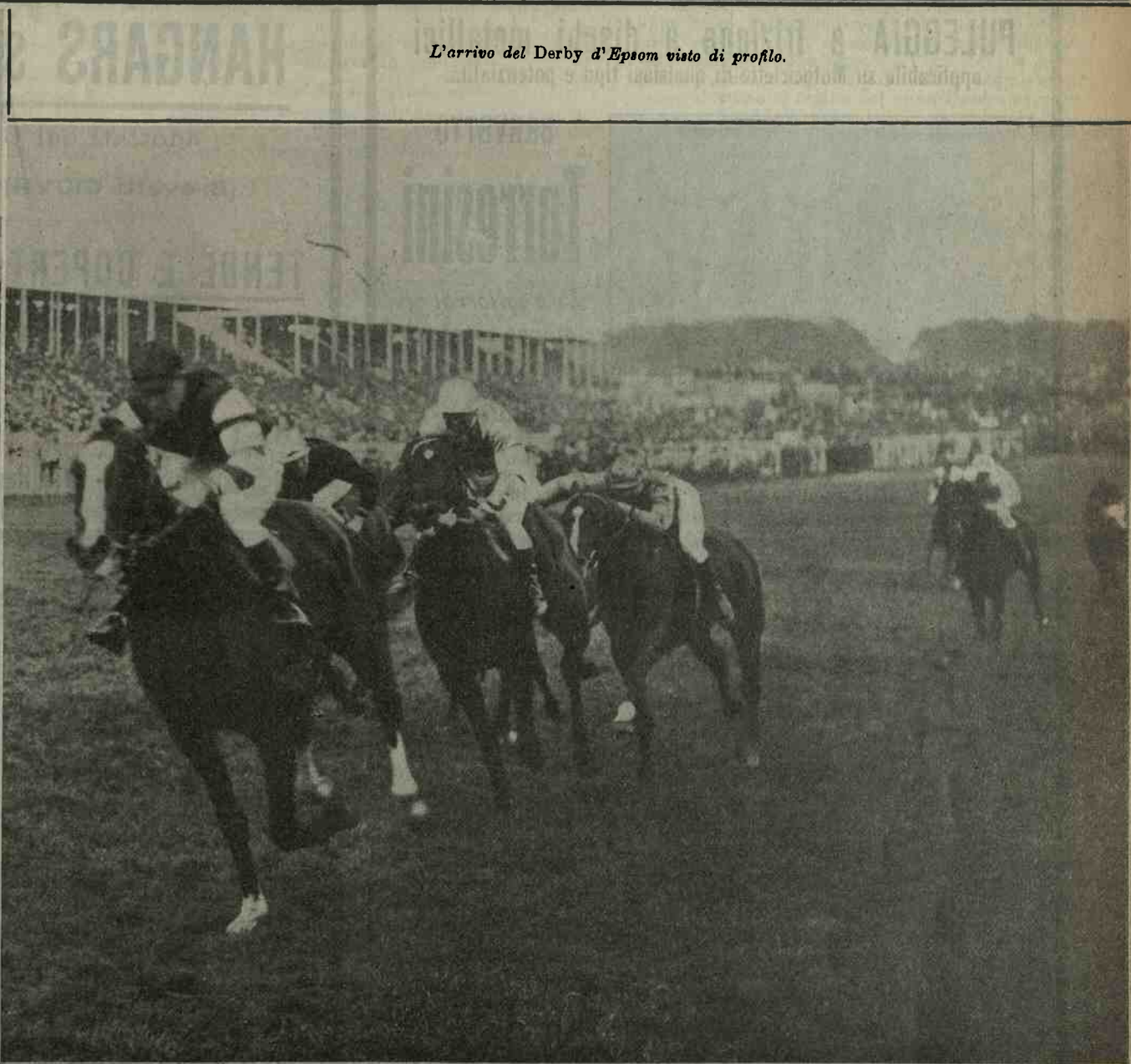




L'arrivo del Derby d'Epsom visto di profilo.



il vincitore al pesage.



L'arrivo del Derby visto di fronte.

dalla partenza, sieno stati sacrificati. *Durbar* s'è mantenuto per tutto il percorso in buona posizione e la sua vittoria è stata facile passando dal quarto posto successivamente alla testa dopo la discesa.

*Polyrates* ha condotto davanti a *Black Jester*, *Flying Orb* e *Durbar* precedendo un gruppo numeroso dove *Kennymore* era alla coda; infine la marcia era chiusa da un altro gruppo nel quale *Brakespear* e *Cupidon* erano alla retroguardia. Quest'ordine non subiva cambiamento per i primi

600 metri, poi *Black Jester* si piazzava terzo precedendo fra gli altri, oltre *Durbar*, *Lanius*, *Dan Russel*, *Kennymore* che si era fatto luce. Ma alla discesa *Durbar* strisciando lungo la corda entrava primo nella dirittura di faccia seguito da *Black Jester*, *Dan Russel*, *Hapsburg* e *Brakespear*. A 800 metri dall'arrivo *Black Jester* e *Brakespear* erano battute e poco dopo anche *Don Russel*. A questo momento *Hapsburg* eppoi *Peter the Hermit* facevano il loro sforzo ma non potevano inquietare *Durbar*.

La vittoria del figlio di *Rabelais* ha così fatto segnare il terzo successo di un proprietario americano nel Derby inglese; i suoi predecessori sono Mr Lovillard che vinse con *Iroquois* e M. Whitney che lo riportò con *Volodyoski*; ma soltanto il primo era d'origine americana.

Infine è questo il secondo Derby vinto da un cavallo nato in Francia dopo la clamorosa vittoria di *Gladiateur* nel 1865. E' da rilevarsi come al Derby d'Epsom abbia partecipato nel 1903 *Rabelais*, il padre di *Durbar* che vi giunse quarto



Colecottero aperto.

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

CATALOGO A RICHIESTA



Colecottero chiuso.



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

**BUSTI**

Moderni, igienici,  
 sport, reggipetti,  
 ventriere, corret-  
 tori, salviette igie-  
 niehe, tonneures.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO



**COPPE PER PREMI**

In vero argento  
 di metallo bianco argentato.

Grande deposito sempre pronto

**ARGENTERIE DA REGALO**

**GAETANO BOGGIALI**

Telef. 28-72 - MILANO - Via N. Martelli, 17 (inter.)  
 Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.



**PALESTRA**  
**EDMONDO DE AMICIS**

**TORINO**  
 Corso Peschiera.  
 Telefono 20-95.

**GIUOCO DEL PALLONE**

Il miglior ritrovo sportivo

Tutti i giorni 4 Grandi partite al Pallone toscano.

Funziona il Totalizzatore.

Comodità tramviarie: Linea Piazza Castello-Cavalcavia. Linea Piazza Castello-Barriera Orbasano. Linea Porta Palazzo-Ospedale Manziano.

**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.**

**HANGARS Smontabili in Tela**

adottati dal Governo Italiano

(Brevetti GIOVANNI MERCANDINO)

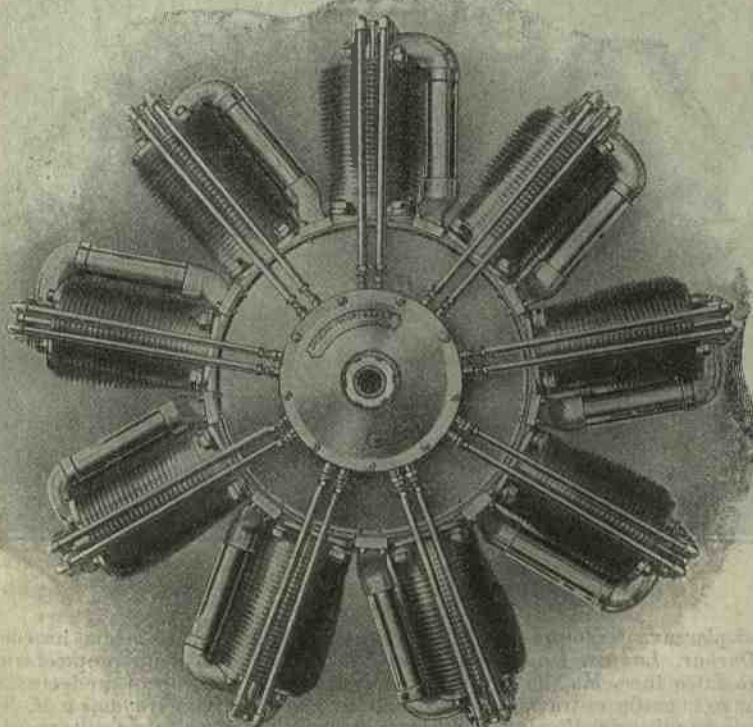
**TENDE E COPERTONI IMPERMEABILI**

per ogni uso.

DITTA **G<sup>MO</sup> MERCANDINO**

Stabilimento: Via Ilarione Petitti, 9 - 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.**

*Tennis*  
**Season**  
 1914

*Ci sono giunte le  
 ultime novità  
 di Parigi e di  
 Londra.....!!!*



**MANIFATTURE**  
**MARTINY**

**Via Pietro Micca 5**  
**TORINO**



DERBY STAKES. — 162.500 franchi. Distanza metri 2400.

*Durbar II* (<sup>20</sup>/<sub>1</sub>), m. b., da Rabelais e Armenia, kg. 57. Sig. H.-B. Duryea . . . (Mac Gee) 1  
*Hansburg* (<sup>33</sup>/<sub>1</sub>), m. b., da Desmond e Altesse, kg. 57. Sir E. Cassel . . . (C. Foy) 2  
*Peter the Hermit* (<sup>110</sup>/<sub>1</sub>), m. s., da Petersburg e Carlin, kg. 57. Sig. H. King (R. Watson) 3  
 Non piazzati: *Dan Russel* (F. Rickaby), *My Prince* (Earl), *Brakespear* (H. Jones), *Black Jester* (G. Stern), *Magyar* (E. Huxley), *Carancho* (Donoghue), *Lanius* (Walter Griggs), *Kennymore* (O'Neill), *Evansdale* (W. Huxley), *Carrickfergus* (F. Templeman), *Courageous* (F. Bullock), *Flying Orb* (Spear), *Cupidon* (Milton Henry), *Orebi* (Wing), *Ambassador* (Saxby), *Marten* (Wheatley), *Polyrates* (W.m. Griggs), *Cerval* (Herbert), *Conqueror* (R. Stokes), *Polygamist* (Escott), *Shepherd King* (Jelliss), *Anglesey* (Hewitt), *Best Boy* (Randall), *Southerdown* (Piper), *St. Guthlac* (Whalley), *Woodwild* (Smyth), *Desmond's Song* (Rabbins).

Tre lunghezze; una lunghezza e mezza.

Durata della corsa: 2,38 2/5.

Betting per i posti: 5 *Durbar*, 7 *Hapsburg*, 25 *Peter the Hermit*, 1 *Kennymore*.

## STORIELLE SPORTIVE!...

### Animali affezionati.

Non è raro il caso di un cane fedele che non può sopravvivere a lungo al proprio padrone. E' un caso che si è ripetuto dopo la morte del poeta Mistral. *Toutourle*, il cane prediletto, rifiutò di prendere qualsiasi cibo, continuò a gemere errando

da una stanza all'altra e si lasciò morire di fame. L'affetto non è però un privilegio della razza canina: tra gli animali domestici anche il gatto, per quanto la cosa possa sembrare strana, è capace di simili dimostrazioni eloquenti. Così Enrico Rochefort, il focoso polemista morto l'anno scorso, aveva un magnifico gatto nero, Kromnir, che non lo abbandonava mai, e che lo seguiva anche in viaggio: i visitatori lo vedevano immancabilmente accoccolato sul tavolino o sulle ginocchia del vecchio giornalista. Il dolore per la scomparsa del padrone procurò alla povera bestia una malattia di languore che lo trasse rapidamente alla fine.

### Rondini viaggiatrici in ferrovia.

Sentite questa ch'è bella e nuova. Giorni sono gli abitanti del Cantone di Vaud videro con grande meraviglia un esercito di rondini rovesciarsi sulle loro campagne. Quelle povere bestie erano affrante dalla fatica, per modo che si lasciavano facilmente prendere. Esse erano in viaggio di emigrazione verso i paesi del nord e la lunga traversata dall'Africa le aveva sfinite.

Le autorità locali preoccupate da questa pioggia di uccelli sui loro campi, riunitesi d'urgenza, stabilirono di porre il maggior numero di quelle bestie entro a gabbie e ceste e per mezzo della ferrovia le inoltrarono in paesi meno montagnosi e meno freddi.

Ecco un viaggio che si compie per la prima volta da parte delle gentili rondinelle.

### Statistiche di turismo aereo.

La statistica compilata dall'Aero Club di Francia e letta nella sua assemblea generale, reca che nel 1913 vennero percorsi in aeroplano 13 milioni e 40

mila chilometri, contro 3 milioni circa percorsi nel 1912. In un anno solo si verificò quindi un aumento di 10 milioni di chilometri di navigazione aerea. Passando al tempo impiegato nei voli si hanno 133 mila ore nel 1913 contro 39 mila nel 1912.

Si sale...e veramente.

### Uccelli che si trasformano.

Gli uccelli che ogni inverno emigrano verso l'Africa in cerca di clima più mite non hanno tutti la forza di traversare il Mediterraneo in una sola volata; molti di essi fanno sosta in Corsica, in Sardegna, nelle Baleari; altri partiti dall'ovest della Francia o dell'Inghilterra si sbandano fermandosi alle Canarie od alle Azzorre. Ma fra questi ve n'ha sempre un certo numero che non riprende la via e continua a vivere nei paesi dove scese. Allora non solo gli uccelli vi si acclimano ma si trasformano in guisa da essere qualche volta scambiati dagli stessi naturalisti per tipi e specie diverse. Così i fringuelli che emigrano a Teneriffa diventano completamente grigi. E' curioso osservare come in questi casi i maschi soli subiscono il mutamento mentre la femmina conserva inalterato il colore delle penne.

### Nuove amicizie aeronautiche.

Era stato osservato che in Francia le prime apparizioni dell'aeroplano, pochi anni fa, erano state seguite dalla scomparsa in alcune regioni delle quaglie e delle beccacce. Figuratevi le grida dei buongustai. Ma ora pare che le fuggitive si sieno abituate al rombo dei motori e alle sagome dei nostri volanti, visto che si annunzia che esse hanno fatto ritorno, quest'anno, dalle regioni che avevano disertato.



Il giuoco del calcio sistema association. — Una bellissima fase di giuoco registrata dalla fotografia durante un match pel campionato francese.



La Camera d'arla  
**LIBERTY-WOLBER**

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

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

**Riccardo Chentrens - Milano**

Via Tasso, 9 - Telef. 62-74.





## 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 Cannolo il Curto, 11-2.

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 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> di alesaggio e 130 <sup>m</sup>/<sub>m</sub> 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 il Piemonte:*

### BECHIS & BERTOLINO

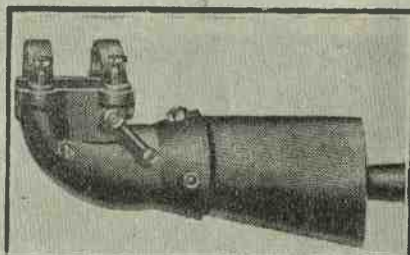
**TORINO** - Via S. Quintino, 28 - **TORINO**

## ULTIMA NOVITÀ

Scappamenti liberi a trombone.

(Marmitta sfondata rimbombante).

Funziona-  
mento  
perfetto.



Adottato  
dalle princi-  
pali fabbri-  
che di  
automobili  
italiane.

**D<sup>co</sup> FILOGAMO**

Via dei Mille, 24 - **TORINO**  
Via Aureliana, 46 - **ROMA**  
Ufficio Provvisorio - Via Solferino, 7 - **MILANO**

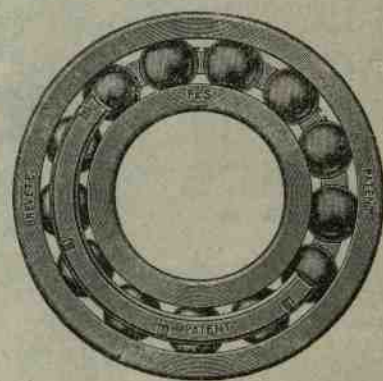
*Come sempre nelle Grandi prove*

anche la **TARGA FLORIO 1914**

e la **COPPA FLORIO 1914**

*furono vinte da macchine montate su*

# Cuscinetti a sfere F. & S.



**Ceirano**

su macchina

**SCAT**

**Nazzaro**

su macchina

**NAZZARO**

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

**ENEA ROSSI - Milano** - Via Varese, 12.



# LO SPORT IN GIRO

## Trofei di caccia.

A proposito di trofei di caccia che Guglielmo II ha voluto figurassero nell'annuale Esposizione cinegetica di Berlino il *Berliner Tageblatt* afferma che l'imperatore germanico ha un record formidabile fra i cacciatori viventi pel numero di animali uccisi. Secondo questo giornale nell'ultimo ventennio sono caduti sotto il piombo imperiale nientemeno che 70.000 capi di bestiame, tra cui 2002 cervi, 1774 daini, 3430 cinghiali, 955 caprioli. Inoltre l'Imperatore uccise 6 bisonti, 3 renne, 2 muffloni, 3 orsi e finalmente la sua più grande vittima è una balena da lui uccisa con apposito cannone durante uno dei suoi frequenti viaggi in Norvegia.

Di selvaggina piccola egli uccise 532 volpi, una martora, 6 tassi, 17.988 lepri, 2636 conigli, e nel regno dei volatili 867 pernici, 87 anitre, 826 aironi, 5 beccaccie, 108 urogalli, e 38.587 fagiani, le quali cifre dimostrano come egli uccida, in media, circa 2000 fagiani all'anno.

Buon pro per chi li mangia!

## Topi disgraziati.

Contro i topi non vi sono soltanto le caterva di gatti e di trappole. Si cerca di distruggerli con tutti i più terribili veleni, ma il difficile consiste nell'indurre le piccole vittime ad ingerire il veleno come se si trattasse della più delicata leccornia. Ma l'uomo che trionfa di tutto, ha sempre in serbo qualche metodo ingegnoso anche per trionfare dei topi.

In Boemia, dove le campagne sono infestate dai topi, un ingegnere ha scoperto un sistema facilissimo per sterminarli. Si prendono dei fucelli di paglia impregnati di fosforo e si conficcano nel terreno come se fossero spuntati dal suolo. I topi che, a quanto pare, sono assai ghiotti dei fucelli di paglia, attirati dall'odore prendono d'assalto quelli avvelenati, e dopo pochi minuti... hanno già scontata con la vita la loro ghiottoneria.

## Progressi aviatorii.

Uno dei progressi più notevoli che l'aviazione ha fatto in Germania è dato dalla facilità dei voli notturni. A bordo degli apparecchi una piccola batteria d'accumulatori fornisce la luce a lampade che rischiarano la bussola e le carte, e ad altre lampade colorate fissate alla coda e alle ali, ciò che permette di verificare l'equilibrio dell'apparecchio. E a terra, negli aerodromi, è stabilito tutto un sistema di segnalazioni luminose. Si tratta o di veri fari impiantati su torri metalliche o di proiettori disposti su edifici elevati in maniera da dirigere i loro fasci luminosi non semplicemente all'orizzonte, ma verso ogni punto della volta celeste. Quasi tutti i fari sono a fuochi divergenti, cioè dirigono un fascio quasi orizzontalmente, affinché gli aviatori li possano scorgere da qualunque altezza. L'aerodromo di Johannisthal possiede un faro visibile a 47 chilometri. E si studia per differenziare i fuochi in maniera che sieno facilmente riconoscibili come i fari marini. Per dar modo all'aviatore di atterrare facilmente al buio si è pensato a disporre nel mezzo dei campi d'aviazione una specie di lanterna affiorante, rischiarata da lampade bianche. Intorno agli angoli d'un quadrato di 80 metri di lato sono disposte, ai quattro punti cardinali, altrettante lanterne simili, rischiarate da lampade rosse. Queste lampade sono collegate alla solita torre dello aerodromo sormontata da una banderuola che gira col vento e un ane-



Il tennis è lo sport favorito dalla donna. — Margherita Broquedis, vittoriosa nel campionato del mondo 1912, vinse il campionato olimpico di tennis ai giuochi olimpici di Stoccolma.

mometro. Anemometro e banderuola comandano insieme un combinatore elettrico: se il vento è nullo o quasi, solo la lanterna bianca resta accesa e lo aviatore può atterrare liberamente sul campo in qualunque direzione. Se il vento soffia da nord si accende, oltre la bianca, la lanterna rossa colorata a nord e l'aviatore sa come regolarsi.

## Il cinematografo come bersaglio.

Un inventore inglese ha avuto l'idea di impiegare il cinematografo a guisa di un bersaglio vivente per uso degli animali di tiro a segno, con un interesse molto maggiore di quello ottenuto dal classico cartone.

Nel cinematografo sono uccelli in pieno volo, bestie del deserto, cavalli al galoppo, automobili lanciati a tutta velocità che i tiratori si provano di colpire.

Un apparecchio ingegnoso arresta la film un secondo dopo ciascun tiro, e il segno della palla appare netto

sullo schermo a guisa di un pertugio luminoso; dimodochè si può apprezzare con facilità il risultato del colpo.

La sparizione del pertugio ha luogo quasi subito, perchè dietro lo schermo bucato si trovano altri due schermi mobili i quali scorrendo uno orizzontalmente l'altro verticalmente, cancellano l'effetto del proiettile.

## I bagni di mare... di una volta.

Noi ci illudiamo d'aver scoperto le virtù terapeutiche dei bagni di mare, mentre i servizi sanitari chiesti al mare sono di data molto antica. Ai tempi di Luigi XIV, le signorine De Ludre, De Rouvray e De Coetlogon, tre bellissime damigelle d'onore della Regina, corsero a Dieppe e si tuffarono in mare tre volte, senza alcun velo...

## Cavalli fortunati.

Nelle vicinanze di Vienna è morto il signor Francesco Bizony, noto in tutta la regione per la sua originalità.

Possessore di una grande fortuna, in seguito ad una delusione amorosa decise di lasciare la vita mondana e si ritirò nelle sue terre. Egli viveva isolato da dodici anni, non avendo seco che un cameriere e non circondandosi che di animali domestici di ogni sorta, la cui compagnia — e non gli si può dar torto — dichiarava preferibile a quella degli uomini.

La sua vasta campagna era diventata il paradiso terrestre delle bestie. Ora per testamento egli lascia circa un milione alla città di Vienna che dovrà consacrarne i redditi al mantenimento di un asilo per cavalli vecchi.

## Vipere e cinghiali.

L'anno scorso nella foresta di Fontainebleau ebbe luogo una vera ecumene di vipere. Ne furono uccise circa 20.000. In ottant'anni il loro numero è prodigiosamente cresciuto poichè nel 1833 se ne distrussero appena 393 e poco più di mille nel 1845. Tale aumento si attribuisce alla quasi scomparsa dei cinghiali, un tempo molto numerosi nella grande foresta e ghiottissimi di vipere.

Pierre.



## SOCIETÀ ITALIANA TRANSAEREA

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

Officine e Uffici: Corso Peschiera 251. Aerodromo: MIRAFIORI - Torino.

- TORINO -

Telegrammi: TRANSAEREA - Torino. Telef. interc.: 25-00 - Torino.



# Triumph! Triumph! Triumph! Triumph!

Circuito di Chieri - MOTOCICLETTE - Categoria 500 - 26 partenti - 10 classificati:

Della Ferrera - Ravelli - Pesce - Valenzano - Arnoldi - Galanti - Gelmetti - Bona - Moro - Gianoglio.

Su 10 classificati 4 partenti TRIUMPH, 4 arrivati TRIUMPH

vincendo il Premio di Regolarità per équipe.

Visitare i Modelli TRIUMPH 1914 pronti per la consegna.

Sono arrivati Modelli RUDGE-WHITWORTH a prezzi di concorrenza.

Completo assortimento di accessori per Biciclette e Motociclette.

**OPESSI FRANCESCO** - Via Goito, 7 - **TORINO**

La Società THE TROTT AUTOMOBILE COMPANY a Denver (S. U. A.), titolare della Privativa Industriale, Volume 387, num. 233, del 2 dicembre 1912, per:

"Perfezionamenti alle molle per veicoli",

desidera entrare in trattative con qualche industriale italiano per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della privativa stessa.

Rivolgersi alla **Ditta Secondo Torta e C.**, Brevetti d'invenzione e Marchi di Fabbrica. TORINO, Via Venti Settembre, 28 bis.

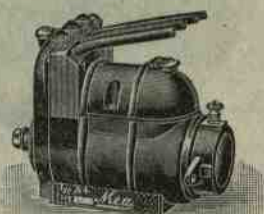


**RECORD MONDIALE**  
3 Grands Prix consecutivi a Montecarlo.

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

**A. MARCONCINI**  
**VERONA**

Polvere Millerite - Munizioni da Tiro e da Caccia Muller. Ballistol armee e Zettoline Klover. Proiettili espansivi Brennek. Cartucce francesi T di Liam.



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.

**GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per CARROZZERIE - AUTOMOBILI**

**AVIAZIONE**

**A. G. ROSSI & C.**

**TORINO** Fornitori R. Governo **MILANO**

30, Corso Vinsaglio - Telef. 11-57.

Via Vittoria, 40 - Telef. 35-100.

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



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.**



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**



Le VITTORIE ITALIANE DI QUEST'ANNO del

**Carburatore ZÉNITH**

Alla Targa Florio: 1° Ceirano su SCAT.

Alla Coppa Florio: 1° Nazzaro su NAZZARO.

Regolarità - Minimo consumo - Massimo rendimento  
sono prerogative del Carburatore ZÉNITH.

Agenzia Italiana Carburatore ZÉNITH

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

Telefono 43-84

Telegrammi: CORBETAUTO.





## La quarantena del moro

Parigi - Giugno.

La quarantena del *boxeur* Johnson sta per cessare. E ci pare sia ormai l'ora... Non so quello che il povero negro, imputato di nient'altro che di essere l'uomo dai pugni più forti, più solidi e più spaventosamente redditizi del mondo, abbia potuto pensare della cosiddetta civiltà europea prima e della deferenza sportiva del popolo britannico in specie, poi. Non lo so, ma certo Jack Johnson al quale invano gli inglesi avevano cercato di opporre prima campioni dal pugno classico come Fitzsimons, Corbett e Tom Burns e finalmente, con un buon contratto di mezzo milione in caso di sconfitta, il famoso Jeffries fu per qualche anno la vittima della rabbia dei bianchi i quali non avevano nessun campione da opporre alla sua forza brutta di negro gigantesco.

Johnson non ebbe che un torto: quello del colore. Un grande torto, naturalmente, solo quando il colore è di pelle. In politica, per esempio, potrebbe essere un vantaggio. E poi, si muta facilmente di colore in politica, in arte, in fede... E' il colore della pelle che non si può mutare. E la razza bianca, nella grande storia del mondo, ha agito press'a poco come un tenore di operetta, il quale vuole per sé tutte le belle donne e le bionde coriste e le brune ballerine dei tre atti e si infuria, se per caso il baritono o il basso cerca di rapirne una soltanto.

Sapete, anzi, la storiella del re degli animali? No?... Come?... La insegnano in tutte le scuole e, mi pare, che *Trilussa* ne debba aver fatto motivo d'una poesia romanesca. «Il re degli animali sono io...», disse il leone. Ebbene, la razza bianca, nel mondo dell'arte, del pensiero, dello sport, deve press'a poco aver detto così alle altre razze: la più forte sono io; ricordatevi bene!

Ed ecco che, quando un pelli-rosse dalle gambe robuste e dal piè veloce, Longboat, riuscì vincitore di una maratona americana battendo, in gruppo, tutti i campioni francesi e inglesi, qualche giornale portò, contro il trionfatore, l'appunto della razza. Il pellirosse doveva arrossire di aver vinto i bianchi...

Allora, però, anche perché Longboat non era un campione così terribile, come nella *box* il negro Johnson, il pellirosse non fu mai squalificato. Un altro negro dovè anche lui sottostare alle angherie e alle ingiustizie dei bianchi: il negro Mayor Taylor, il moro volante.

Nessun campione d'altra parte fu mai terribile e perciò fu mai trattato così male e così ingiustamente come Jack Johnson.

Dopo la sua strepitosa vittoria di Reno, dove con un martellar superbo di pugni, aveva dominato Jeffries dal primo *round* sino a metterlo *knock-out* tra il dileggio del pubblico inferocito per la vittoria del negro sul bianco, Jack-Johnson non ebbe più un momento di pace.

Ricco, ricchissimo anzi, perché la sua ultima vittoria di Reno gli rese, da sola, più di un milione di franchi, divenne il bersaglio di ogni offesa e di ogni insulto, soltanto perché non si poteva trovare un bianco da opporgli con sicurezza di vittoria.

Processi, ingiurie, bastonature, lo costrinsero a esulare dall'America. Pensò il povero, per modo di dire, negro, che l'Inghilterra, il paese dalle classiche libertà e dal profondo amore sportivo lo potesse ricoverare, ma per poco tempo visse in pace, ché fu costretto ancora a riparare in Francia.

Per qualche tempo, le colonne dei giornali e dei fogli europei non parlarono che di lui e di sua moglie, una bella bionda donnina che fu ripudiata da tutti i parenti e da tutte le amiche perché aveva sposato un moro.

La poveretta — sempre per modo di dire, perché il marito la circondava di ogni agio e di ogni ricchezza — se ne accorò tanto da fare una malattia, mentre invece avrebbe potuto essere in uno stato di assoluta felicità, dato dalla mancanza di parenti e di amici: l'ideale della vita...

Ma contro il negro furono condotte fiere campagne da una parte della stampa sportiva. Ogni accusa gli fu lanciata. Egli rifiutava di battersi. Andava a tenere delle conferenze e a ballare la danza del ventre nei *cabarets* di Londra e nei caffè di Montmartre. E tutto ciò era indegno per la stampa che non rammentava le *tournées* di conferenze americane dei grandi uomini francesi.

Così venne finalmente, una specie di squalifica. E colla squalifica, il silenzio.

Il moro, solo allora fu lasciato in pace. Era, per volontà della razza bianca, in quarantena atletica. Ah!... lui, Jack Johnson, s'era persuaso, negro così, forte così, di atterrare a pugni, uno dopo l'altro, i migliori campioni d'America e d'Inghilterra? Ebbene, ciò era incivile! E lo si squalificava, in nome e per virtù d'un regolamento che si dice fatto per i gentiluomini sportivi...

Il negro rimase zitto.

E fu dimenticato, per qualche tempo. Qualche giornale di Francia, soprattutto, che non ha inte-



Il campione del mondo di boxe Jack Johnson preparandosi per il suo incontro con Moran per il titolo mondiale fa della corsa a piedi. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

ressi a tutelare e che vede un poco più in là, nello sport, del colore della pelle, iniziò allora una campagna a favore del negro.

E la questione di Jack Johnson, finirà così il 27 giugno. I francesi hanno trovato un campione da offrirgli. E la *réclame* del grande avvenimento è incominciata sui giornali parigini, pei quali il negro è ritornato, il famoso e astuto campione di un tempo.

Ripeto: non so quello che Jack Johnson potrà pensare della nostra civiltà e della nostra educazione sportiva che l'ha voluto far ritirare dallo sport con una squalifica di assurde passività dinanzi a ogni sfida!...

La prima sfida lanciategli, venne accolta. E il gesto solo basta a salvare il nome di Johnson, che da quel buon colosso che è, penserà che la *boxe*, in fondo in fondo, è un'occupazione più redditizia ma meno tranquilla che quella di rimanere stesi sotto il sole a cronometrare una corsa di struzzi.

Nino Saivaneschi.

## NOTE SPICCIOLE

Pesci... di buon augurio.

Le osservazioni scientifiche compiute sui pesci tendono sempre più a dimostrare che essi vanno soggetti a molte delle malattie che colpiscono gli uomini. Fra altri si segnalano numerosi casi di pesci gobbi, specie fra i merluzzi del mare del nord e dei paraggi delle isole Faeroe. Come per gli uomini, il difetto dipende da rachitismo. Il pesce che ne è affetto non arriva però mai all'età della riproduzione.

Chissà se nella famiglia dei pesci li credono portafortuna!

Lupi ed orsi nelle Alpi.

Generalmente si crede che nella catena delle Alpi il lupo sia estinto. Non è però così ed ogni anno qualche cattura avviene anche in località dove la presenza del temuto topolite era totalmente insospettata. Quest'anno, in gennaio, vennero uccisi questi due soggetti.

— Un *maschio* adulto presso le Noyer (Beanges) nel distretto di Chambéry in Savoia.

— Una *femmina* giovane, il 15 gennaio presso Cavria in Val Canale, nel Trentino, dove i lupi non erano stati più segnalati dopo il 1864.

Il 24 aprile un orso di media grossezza fu ucciso da un contadino di Reschen in Val Venosta (alto Adige). Nel maggio 1911 un orso simile era stato ucciso al Monte Peller in Val di Sole.

Vitaccia... da cani.

A Londra giorni addietro è stato inaugurato un ospedale per i cani che viene ad aumentare la serie di quelli già esistenti. Il nuovo ospedale non ha nulla da invidiare a quelli che l'umanità dedica ai bipedi sofferenti. Vi è un direttore, un corpo di medici, un corpo di infermieri, una sala operatoria, un reparto per le malattie infettive, una sala da bagno, la lavanderia e via discorrendo. L'ospedale può contenere duecento infermi; essi pagano (o meglio i loro padroni) una retta variabile da tre scellini a una sterlina giornaliera. Gli ospiti canini sono ricoverati in corsie nelle quali al posto dei letti sono tante gabbie spaziose e benventilate nelle quali si adagiano su di un giaciglio di paglia che viene sempre rinnovata. I meno infermi hanno le loro ore di passeggiata in un giardino fiorito, sotto la sorveglianza dei guardiani. Poi quasi tutti vanno al bagno, di temperatura regolata alla loro condizione di salute e rientrano quindi nelle rispettive alcove. Due volte al giorno un veterinario passa la visita a questi illustri degenti.

I gatti militarizzati...

L'idea non è nuova. Essa fu messa in pratica altrove con lieto successo. A Hong-Kong, durante l'epidemia di peste di anni addietro, il Municipio importò dal Giappone e dall'America parecchie migliaia di gatti per sterminare i topi apportatori dell'infezione.

Anche in Francia le autorità governative usano i gatti per proteggere i depositi militari di vettovalie dalle depredazioni dei topi: i gatti vengono prima sottoposti ad un severo esame a bordo di un piroscafo mercantile, le cui stive sono sempre piene di topi, e se si fanno onore viene loro concesso il rango d'impiegato dello Stato. Anche il Governo di Malta alleva e mantiene dei gatti nei granai sotterranei della Valletta.

Infine il Ministero delle poste inglesi mantiene un esercito di parecchie centinaia di felini, che hanno l'importante missione di proteggere la corrispondenza del pubblico dai voraci attacchi dei topi; e lo strano è che i gatti del e poste inglesi, dopo un certo numero di anni di servizio, godono di un meritato riposo a spese dello Stato in un ritiro ad essi dedicato...

L'abbonamento alla "Stampa Sportiva", costa L. 5.



CICLI



MILANO

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

PNEUS PIRELLI PIAZZA A. DORIA



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

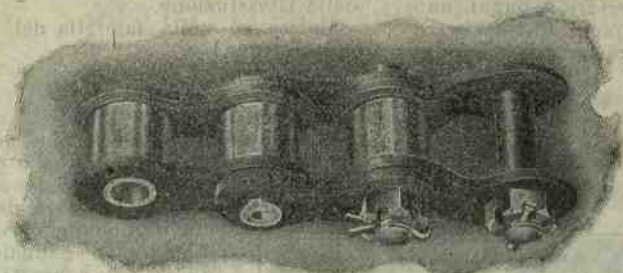
Molle "H. TERRY & Sons", - Redditch.

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**



## Fabbrica di Accumulatori Elettrici per tutte le applicazioni

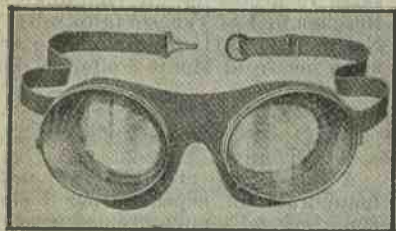


*Società Anonima*  
**Giov. Hensemberger**  
*Milano - Monza*

**Esportazione in tutto il Mondo**

Opuscoli, Istruzioni e listini in sei lingue.

## Le Lunettes col vetro



# TRIPLEX

salvano la vista.

Depositarario Esclusivo:

**DCO FILOGAMO**

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



**LA FORZA  
E LA SALUTE**  
mediante il nuovo sistema  
di cultura fisica.

Sviluppa rapidamente tutti i muscoli del corpo, lo rende robusto e sano. Richiede poco tempo (10 minuti mattina e sera) e nessuna fatica. — Adottato dai migliori atleti e corridori del mondo intero e da tutte le persone che desiderano avere una buona salute.

**AUMENTO MUSCOLARE IN TRE MESI:**  
Torace, 10-12 cm. — Bicipite o coscia, 6-8 cm. —  
Avambraccio e polpaccio, 3-4 cm.  
Corso speciale per aumentare la statura delle persone piccole. — Opuscolo illustr. sarà inviato gratuitamente franco di Posta.

Prof. E. WEHRHEIM  
Cannes  
(Francia)



## SPORTSMAN!



*Il più ricco e  
svariato assortimento*

**ABBIGLIAMENTI**



**SPORTIVI**

*lo troverete sempre pronto presso la*

**PRIMARIA DITTA SPECIALISTA**

**G. VIGO & C<sup>IA</sup>**

**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.

## AUTOMOBILI



La marca degli intenditori.

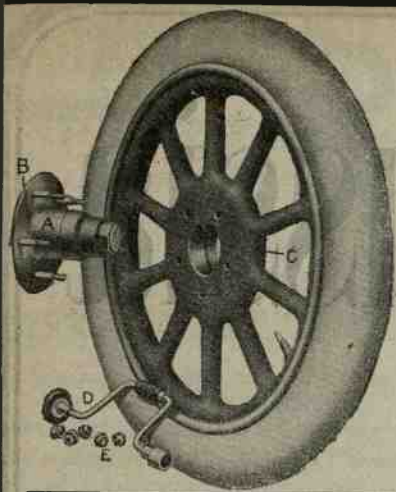
**C. SCACCHI & C.**

**CHIVASSO (Torino).**

Rappresentante esclusivo per Piemonte:

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





# SANKEY

Solamente le Vetture con **SANKEY** non ebbero alcun incidente di ruote tanto nella **Corsa Targa Florio** come nella **Coppa Florio**.

*Risultati della Coppa Florio:*

- 1° Nazzaro su NAZZARO
- 3° Franchini su ALFA
- 4° Campari su ALFA

tutti con Ruote **SANKEY**

Joseph Sankey & Sons, Ltd  
Castle Works - HADLEY, Salop (Inghilterra)

Rappresentanti Generali per l'Italia:

**WEISS & STABILINI - Milano** - Via Settembrini, 9.

**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.



Pneumatici  
per Cicli e Moto  
scorrevolissimi  
extraforti.

**TORINO - Corso Dante, 34.**

*Filiiali: MILANO - ROMA.*

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

## GIOVANNI AMBROSETTI

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

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE SUR MER - LUINO - DUSSELDORF - TONWINKEL - 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 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

**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, 13-85

**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-X - Telef. 94-45

**GENOVA**

Corse Buenos Aires - Telef. 13-88

**SANREMO**

P. della Stazione - Telef. 2-71

**LIVORNO**

Piazza Orlando - Telef. 41-6



# Grand Prix di Russia

31 Maggio 1914

(Km. 400).

**1° SCHOLL** su macchina **BENZ**

con **PNEUMATICI**

# Continental

## Targa Florio

24-25 Maggio 1914

**quattro degli otto arrivati  
e due dei primi, cioè**

**2° SIVOCCHI** su macchina **DE VECCHI**

**3° LOPEZ** su macchina **FIAT**

montavano **PNEUMATICI**

# Continental



**CONTINENTAL** Soe. An. per l'Industria della Gomma

Capitale sociale L. 500.000 inter. versato.

Telefono 20-45. — **MILANO** — Via Bersaglio, 36.

