

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo

Alpinismo - Aerostatica

Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI

Anno L. 5 - Estero L. 9
Un Numero | Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 | Estero " 15 |

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

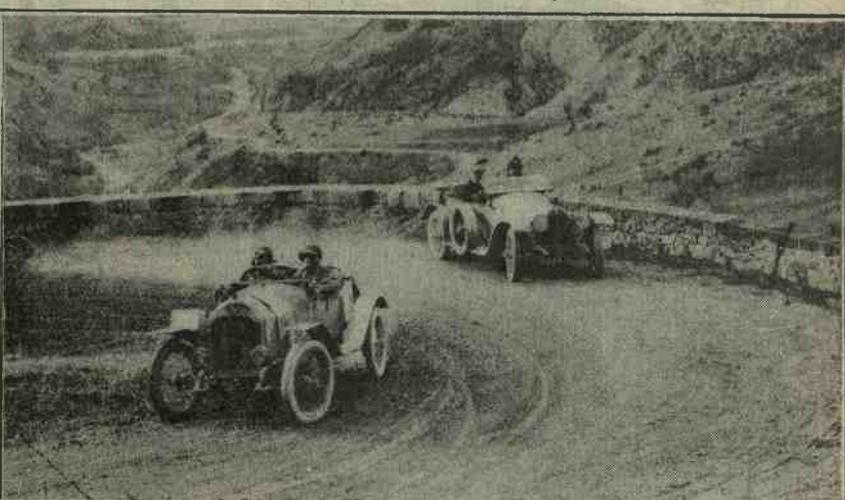
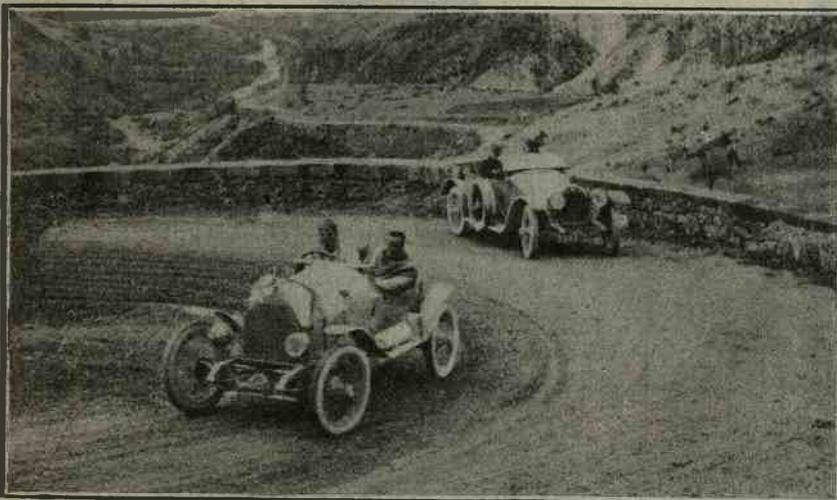
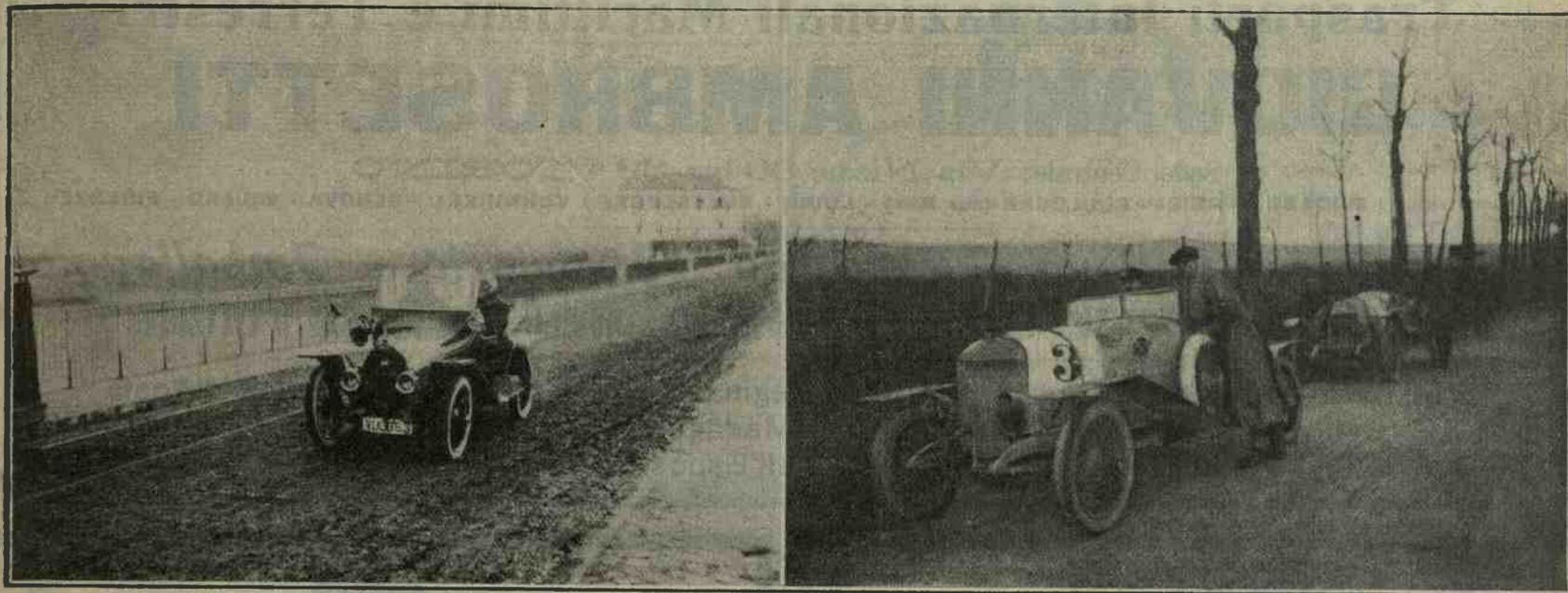
TELEFONO 11-86

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso

l'Amministrazione del Giornale

IL GIRO AUTOMOBILISTICO DI FRANCIA



ALCUNI CONCORRENTI AL GIRO DI FRANCIA. — Dall'alto in basso e da sinistra a destra: Frederick. — Auzemery. — L'italiano Beria d'Argentina su "Aquila Italiana", durante la tappa Lione-Nizza. — Genault al Colle di Begue. — Granvaud su vetturetta "La Ponette", — Abit sorpassa un concorrente.

Nazzaro & C.

La grande Marca nazionale d'Automobili che ha registrato i maggiori trionfi.

La macchina che è stata giudicata dai competenti una geniale e perfetta creazione del campione del volante Felice Nazzaro.

LA MARCA CHE È GIUNTA:

- 1° nella Corsa in Salita di Tenerife, Isole Canarie 1913,
- 1° nel Giro di Sicilia - Targa Florio 1913,
- 1° nella Gara di Consumo al Criterium di Vercelli 1913, consumando Kg. 11,500 di benzina ogni 100 Km.

Fabbrica Automobili NAZZARO & C. - Torino - Corso Peschiera, 250 - Telefoni 25-97 - 62-26

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri GIOVANNI ANIBROSETTI

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

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

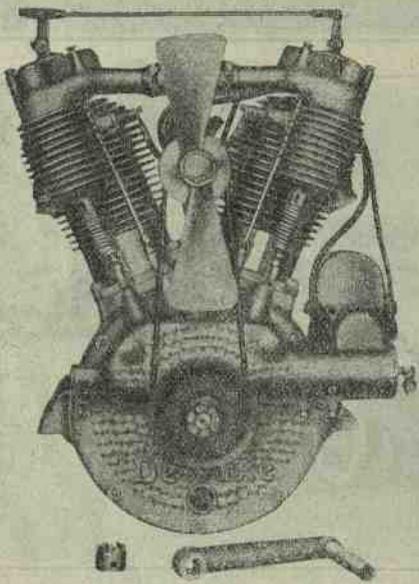
Spedizioniere della Reale Casa di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

Premiato con Medaglia d'Oro

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

MOTORI

per Motocicletta e Cyclecar.



per Motocicletta e Cyclecar.

MOTORI

4-6 e 5-7 HP ad un cilindro
7-11 e 9-13 HP a due cilindri.

CAMBI DI VELOCITÀ PER MOTO E CYCLECAR

Trasmissioni a cinghia o a catena.

Serie, Tubi, Serbatoi, Selle, Tandem, Cerchi ed ogni altra fornitura in genere per la costruzione della Motocicletta o del Cyclecar.

Domandare Cataloghi e Prezzi:

A. FERRERO e C. - Via Ormea, 87 - Torino.
Via Donizetti, 21 - Torino.



COLUMB

PROVODNIK

Il più sicuro.

Il più durevole.

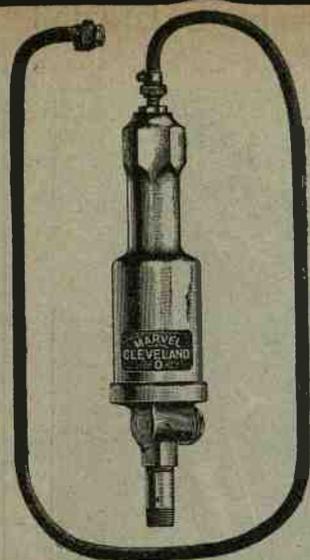
Il più economico.

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.



GONFLEUR "MARVEL"

ORIGINALE

Funzionamento perfetto e rapido.

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

D^{CO} FILOGAMO

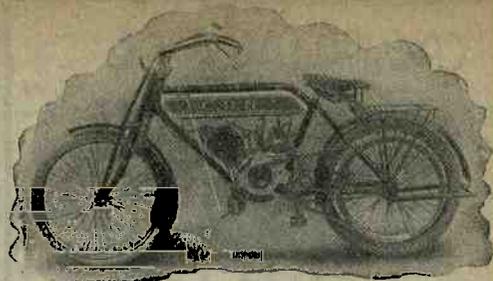
TORINO

ROMA

24, Via dei Mille.

46, Via Aureliana.

C.B.R.



Motocicletta con motore brevettato a due tempi, senza valvole, a lubrificazione automatica.

Pneus PIRELLI.

Pratica, di semplice e robusta costruzione, di sicuro funzionamento, di facilissima partenza, non dà scosse, non stanca
fa le più forti salite d'Italia.

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** ••

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

Mag. CIGALA, BARBERIS e RUVA - Corso Re Umberto, 8 - Telef. 30-04 - Torino.



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
Ufficio: TURRO MILANESE.



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

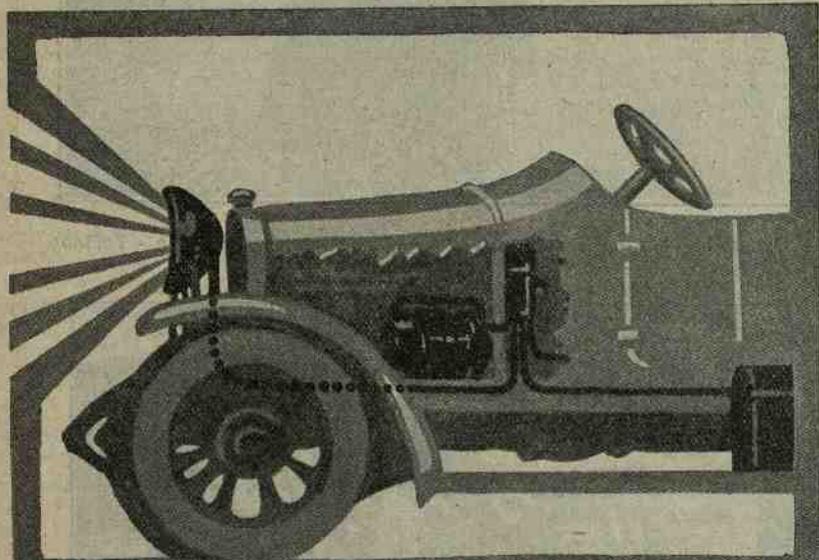
Il miglior **Carburatore** è lo **ZÉNITH** il quale realizza in modo perfetto l'alimentazione razionale ed economica dei motori.

Agenzia Italiana Carburatore **ZÉNITH**

G. CORBETTA - 24, Via Durini - Milano.

Sede Sociale: 51, Chemin Feuillat - Lyon.

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



Luce Bosch

BERN
HARD

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

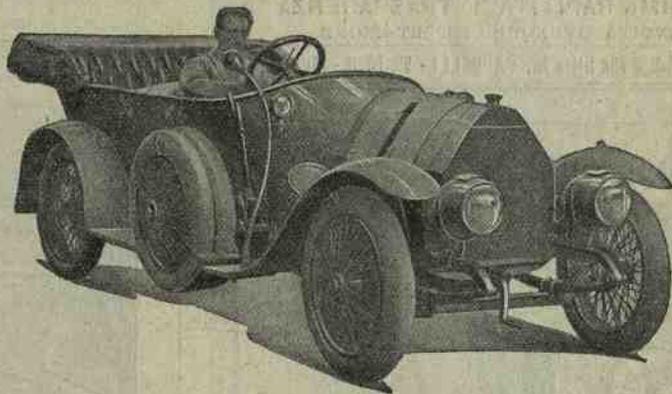
MOTORE UNICO

20-30 HP



3 TIPI

di CHASSIS



La VETTURA VINCITRICE

del

CRITERIUM DI VERCELLI

(1ª Categoria)

Costruita dalla DITTA

C. SCACCHI & C.

C. SCACCHI e C.

FABBRICA DI AUTOMOBILI - Chivasso (Torino).

Rappresentante esclusivo per Piemonte:

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

CACAO TALMONE

Re dei Cacao

Re dei Re



È un futuro vincitore di Gare perché 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 Orelli, 26 - Genova
Telefono 57-30

PÉTROLE HAHN



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

MEDAGLIE - DISTINTIVI

Targhe, Coppe, Diplomi
PIETRO LANDI - MILANO
VIA BERGAMO, 44 - Telefono 11-706
Catalogo Gratia e richiesta

SPORTSMEN!...
adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

Adoperate il tacco =
Standard
= il migliore

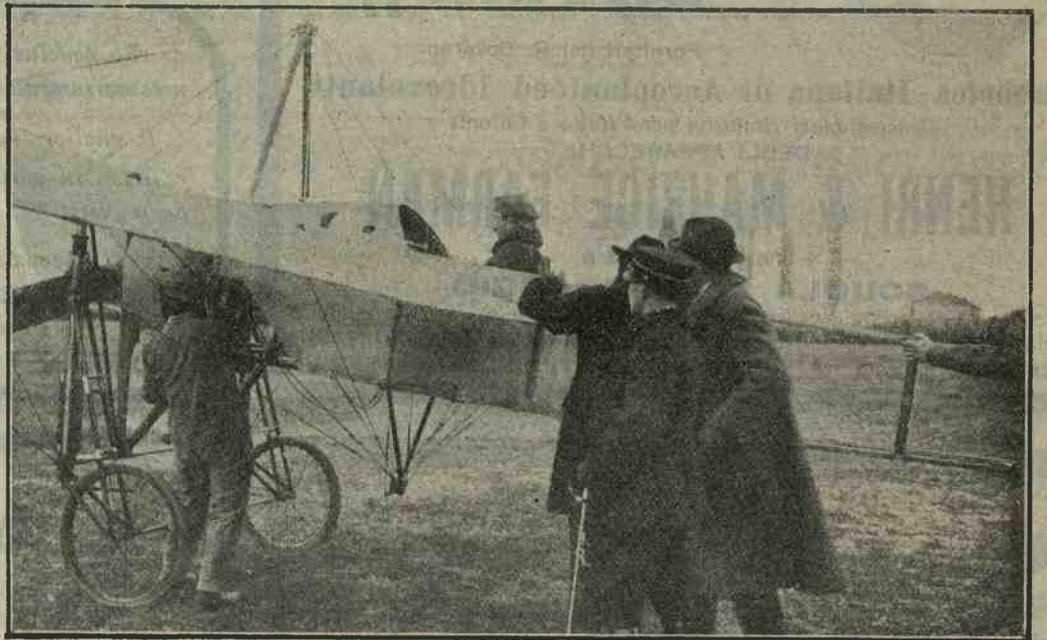


DITTA GIULIO HIRSCH VIA CARLUCCI 17 MILANO

I "loopings", degli aviatori italiani Manissero e Grazioli



I voli di looping di Romolo Manissero a Taliedo. - 1 Manissero. - 2 Dal Mistro. - 3 Verona. (Fot. Strazza).



I voli di looping di Grazioli a Mirafiori. (Fot. Borione - Torino).



Grazioli, dopo i voli, assieme al collega Piero Negro. (Fot. Borione - Torino).

L'abbonamento alla

Stampa Sportiva

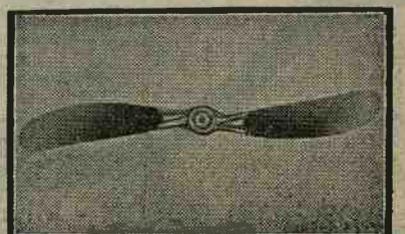
costa L. 5

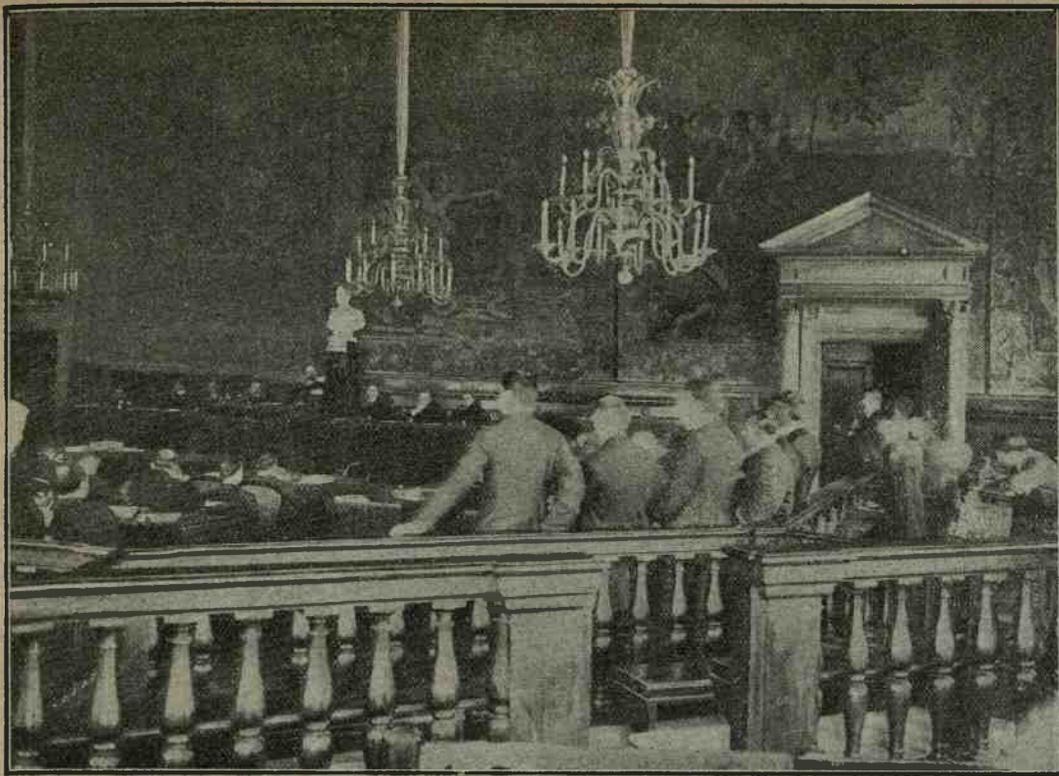
MOTORI "GNOME", - ELICHE "INTEGRALI", ACCESSORI per AVIAZIONE

TORINO
Via Sacchi, 28 bis

Telefono 18-18.
Telegrafo: Tecnical.

Ing. G. A. MAFFEI & C.





La seduta inaugurale del Congresso Ginnastico di Firenze, tenutosi nella sala del Palazzo Signoria.
(Fot. Alemani - Firenze).

L'EDUCAZIONE FISICA IN ITALIA

Il XX° Congresso della Federazione Ginnastica

Gli italiani alle Olimpiadi di Berlino - I nuovi condottieri della Minerva

A Firenze nel Palazzo Vecchio, sotto la presidenza dell'onorevole Moschini, si è tenuto il 20° Congresso della Federazione Ginnastica Italiana e là sono intervenuti i rappresentanti della ginnastica ed i cultori dell'educazione fisica. Vi erano gli uomini della Federazione, i dirigenti dell'Istituto Superiore di Magistero e della Commissione reale di educazione fisica. Come avviene in questi Congressi la parola è presa più che tutto da chi professa l'arte di insegnare l'educazione fisica ed al Congresso di Firenze il cav. Monti dell'Istituto del Magistero di Torino ha trovato modo di inveire anche contro la stampa sportiva e politica italiana.

Egli ha sostenuto come la Federazione abbia ad avere un organo ufficiale di propaganda, visto che la stampa sportiva e politica italiana ben poco s'interessa delle grandi manifestazioni ginnastiche nazionali che preparano al paese uomini forti e volenterosi mentre fa la più ampia propaganda alle altre forme di sport che niente hanno a che fare con l'educazione della gioventù.

Mentre possiamo convenire nella proposta di ampliare un bollettino per gli interessi di classe, non possiamo lasciare passare senza protesta la causale della tesi sostenuta dal Monti. Egli ha troppo leggermente disprezzata l'opera del giornalismo italiano pro educazione fisica dimenticando che questo giornalismo si è a suo tempo occupato in modo speciale anche dell'opera sua quale direttore dell'Istituto di Magistero di educazione fisica.

I giornali sportivi e quelli politici che allo sport dedicano quotidianamente larga parte, non mancano di favorire ogni manifestazione ginnastica, e basterebbe soffermarci a ricordare i concorsi tenuti in Torino per avere motivo di smentire ogni parola del congressista cav. Monti.

Chi è del resto che ha fatta la campagna per l'istituzione della Commissione Reale dell'educazione fisica? Non è stata forse la *Stampa Sportiva*? Chi ha combattuto a lungo per questa causa senza l'opera del cav. Monti?

Dopo ciò ci auguriamo che i confratelli conti-

nuino quella sana propaganda che hanno da qualche tempo intrapresa pro educazione fisica. La *Stampa Sportiva* non ha secondi fini in fatto di educazione fisica; essa sostiene le buone iniziative, combatte le cattive e segnala all'autorità superiore i miglioramenti da apportarsi a tutto il programma didattico. Così ci auguriamo che l'on. Daneo e l'on. Rosadi sappiano esaminare un po' più profondamente dei loro predecessori la questione dell'educazione fisica nel nostro Paese.

A Sua Eccellenza il ministro Daneo noi sottoponiamo l'opera fin qui svolta dalla Commissione Reale dell'educazione fisica, presieduta dal senatore Pio Foà e formata di scienziati e teorici della materia. In questa Commissione non vi è neppure un rappresentante della stampa sportiva italiana, nè si è cercato di averlo.

A noi pare che si è in ciò grandemente mancato, ed il senatore Pio Foà, che ha nel Monti un grande consigliere in materia di ginnastica maschile e femminile, avrebbe dovuto prima di oggi rimediare alla inspiegabile mancanza.

Il cav. Monti protesta contro l'opera del giornalismo italiano e noi ripetiamo: egli ha torto. Non è forse la stampa sportiva italiana che va sostenendo tutta una campagna a favore della partecipazione dei nostri atleti alle olimpiadi di Berlino?

Nel prossimo mese di giugno avrà luogo a Parigi un Congresso internazionale, che riunirà tutti i rappresentanti delle nazioni che posseggono Comitati olimpionici. Tale Congresso è promosso dal Comitato olimpico internazionale, di cui è presidente il barone De Coubertin.

È naturale che le diverse nazioni interessate comincino sin d'ora ad occuparsi per la preparazione dei loro atleti e delle loro squadre da inviare alla grandiosa riunione berlinese. I due anni che ci separano dalla data fissata sono appena sufficienti per il grave lavoro da compiere. Non si tratta infatti solamente di raggranellare i fondi necessari per le innumerevoli spese da sostenere, ma urge far iniziare la preparazione degli atleti, sia

di quelli già conosciuti e abituati a disputare le grandi gare, sia di quelli che potrebbero rivelarsi degni di partecipare alle olimpiadi.

E qui l'opera della stampa entra in campo ed esplica la sua importanza. Potrà essere negato l'appoggio per una simile iniziativa? Giammai! Se lo ricordi bene il cav. Monti.

Troppo didattica, cav. Monti. Facciamo maggiormente la vera ginnastica delle palestre, ed escano ancora dalla Palestra fondata da Re Carlo Alberto, e che Ella ha la fortuna di dirigere, quegli atleti di cui un giorno tutto il mondo li ammirava e di cui oggi la stampa sportiva italiana non ha più il piacere di poterne tessere le lodi. Non bastano i discorsi nè le relazioni. L'educazione fisica di un popolo come il nostro, non deve solo limitarsi a creare squadre femminili, ma deve bensì affermarsi, oltre che con l'insegnamento elementare, colla costituzione di quella classe di atleti veri di cui gli altri popoli ci sono maestri. Si ripetano adunque i successi del passato ma non si predichi una crociata pro educazione fisica con concetti limitati, ed in altre parole si facciano con la vera ginnastica quegli atleti di cui in Italia si vantano piccole società di provincia, mentre nelle grandi città, come ad esempio in Torino, quasi del tutto vengono a mancare.

Svolgiamo questo programma ginnastico e la stampa sportiva italiana, come sempre, non mancherà di incoraggiamenti.

GUSTAVO VERONA.

Medaglioni Sportivi

Il vincitore per quest'anno del campionato di tiro a segno della provincia di Ascoli Piceno, disputatosi a Ripatransone, Ernesto Balestrini, appartiene ad una stimata famiglia romana: ora risiede a Montalto Marche.

Da molti anni egli va cogliendo meriti allori nelle principali gare e sarebbe fuori di luogo e troppo lungo enumerare tutti i premi da lui conquistati ad Ascoli, Fano, Civitanova, Marche, Palermo, Roma, S. Severino Marche, Ancona, ecc., per cui bene a ragione Ernesto Balestrini è stimato uno dei più forti tiratori dell'Italia Centrale.

Giovane di simpatico aspetto, di modi cortesi e signorili, possiede una calma, un sangue freddo e una costanza davvero ammirevoli.

Nè questo è tutto: ch'egli è anche un fucile eccezionale in caccia e sulla pedana.



Ernesto Balestrini

GIULIO HIRSCH

Via Carducci, 17

MILANO

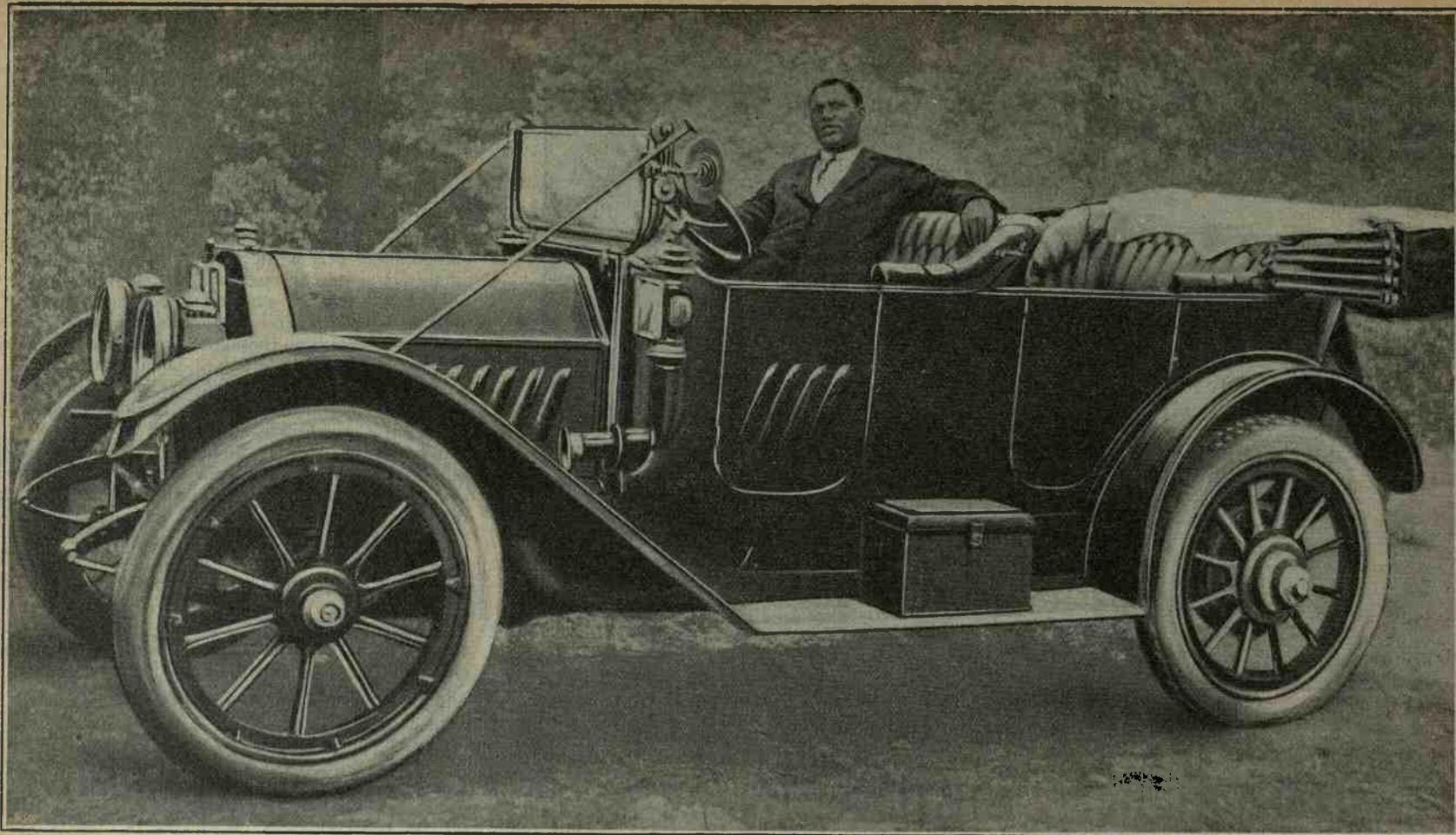
PNEUMATICI IDUNA

E

HARBURG-WIEN

per Velocipedi

per Automobili



Joe Jeannette automobilista. — Joe Jeannette, come Jack Johnson, è un fervente automobilista, ma non eccede mai in velocità.

Perchè fu battuto Carpentier

La parola all'arbitro

L'incontro Giorgio Carpentier e Joe Jeannette ha avuto luogo a Parigi sabato sera alla presenza di un pubblico enorme.

Il negro ha vinto il campione d'Europa. Il collega Franz Richel, redattore sportivo del *Figaro*, che fu arbitro in questo *match*, ha così riassunto le sue impressioni:

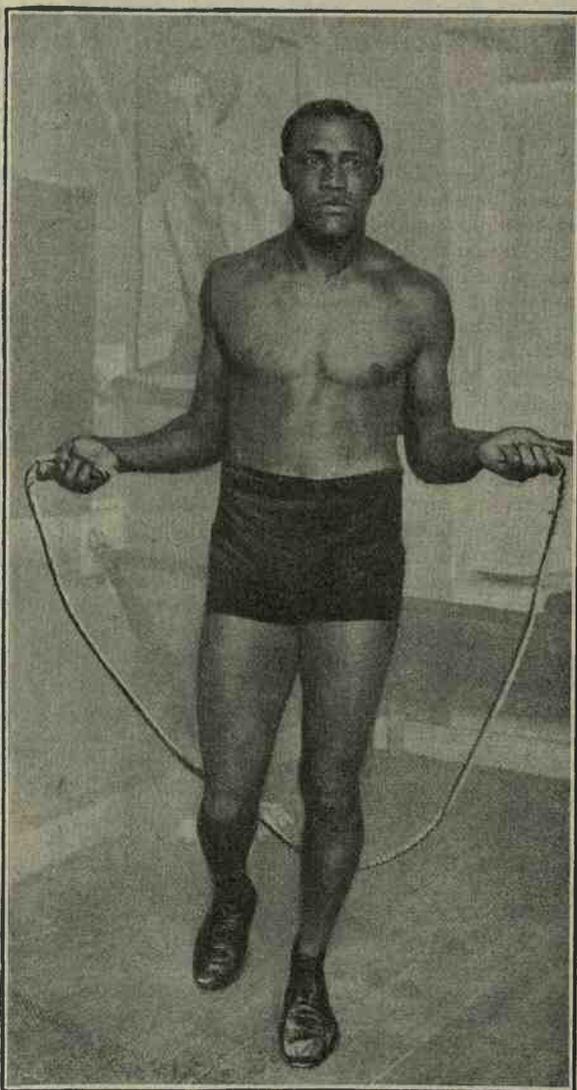
« Jeannette ha esaurito Carpentier nel corpo a corpo. Il suo metodo consisteva nel colpire allo stomaco per dare corti *uppercuts*, disimpegnarsi e colpire con dei *crochets*. Egli non vi riuscì sempre, ma invece di fare un *match* di aspettativa nella speranza di dare a Carpentier il colpo definitivo che lo mettesse *knok-out*, il mulatto resistente e infaticabile, atterrò l'avversario nel corpo a corpo e lo stancò e demolì a piccoli colpi in ogni singola ripresa.

« Dal canto suo Carpentier, obbligato a subire i colpi a corpo e non potendo ricorrere a un giuoco di gambe che lo avrebbe stancato e che sarebbe stato inefficace, cercò invece un colpo duro per mettere *knok-out* Jeannette, e ad alcuno parve che lo trovasse nella ripresa quando, in seguito a un *crochet* del destro, Jeannette cadde.

« All'8° *round*, quando le riprese dal n. 2 al 7 erano state favorevoli a Jeannette, si vide dopo un corpo a corpo di due minuti e mezzo Carpentier disimpegnarsi e colpire il mulatto alla bocca e al mento, forzarlo a scoprirsi, colpirlo ancora e lasciarlo titubante proprio al momento in cui risuonava il *gong* per la fine della ripresa. Poi sino al 15° ed ultimo *round* Carpentier non trovò più nessun'altra occasione. Le sue forze parvero a poco a poco abbandonarlo, mentre Jeannette dominando la stanchezza con uno sforzo ammirevole, continuò a martellarlo nel corpo a corpo.

« Carpentier si difese sempre più debolmente, e all'ultima ripresa, col viso insanguinato e le gambe molli, non si teneva più in piedi che per la volontà che lo sosteneva di non cadere sul *ring*.

« Tra Carpentier e Joe Jeannette è il secondo che ha combattuto meglio e soprattutto con maggiore efficacia. A varie riprese Carpentier, nel



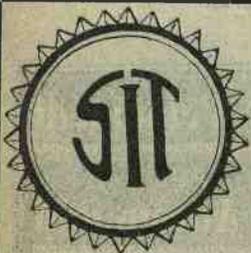
Joe Jeannette. — Il prodigioso mulatto Joe Jeannette, il vincitore di Giorgio Carpentier.

combattimento a distanza, ha lanciato splendidi attacchi, come il suo famoso *uno, due*, e soprattutto il suo *sinistro, destro*, ma quasi sempre i suoi colpi non arrivarono alla metà. Carpentier commise l'errore di procedere coi diretti del sinistro. Questi diretti Jeannette li schivava indietro mettendo innanzi la spalla sinistra, cosicchè il colpo arrivava smorzato e senza effetto. Carpentier avrebbe dovuto ricorrere allo *swing* del sinistro e avrebbe avuto così risultati maggiori, e ottenuto forse qualche occasione di mettere utilmente il suo destro. Il francese non poté mai imporre il suo giuoco. La direzione del combattimento è rimasta dalla prima all'ultima ripresa a Jeannette, che non fu battuto in alcuna fase dello scontro, nè nel combattimento a distanza, nè in quello da vicino, nè soprattutto nel corpo a corpo. Carpentier è senza dubbio riuscito in qualche elegante attacco, marciando o saltando, ma questi attacchi furono più ammirevoli per finezza e precisione che per efficacia, poichè venendo di lontano rimanevano quasi senza effetto. Per dargli un vantaggio decisivo sarebbe stato necessario che Carpentier, sfuggendo completamente l'offensiva di Jeannette, facesse piovere i suoi attacchi senza interruzione sull'avversario.

« Ho avuto la sensazione che Carpentier si sentisse dominato. Egli aveva sfoderata tutta la sua tattica e non era riuscito in nessun modo a rendersi padrone dell'offensiva e dovette accettare il combattimento quale gli era offerto dall'avversario. Carpentier combattè da disperato nelle 14 riprese, battagliò con attività, ma senza mettere in pericolo Jeannette, che nella seconda metà della 15° ed ultima ripresa, ebbe un vantaggio così netto che qualsiasi discussione sul risultato dello scontro era impossibile. Il campione francese fece nell'ultima ripresa uno sforzo eroico, ma era stanco e i suoi colpi in quel momento non avevano più abbastanza forza. Per lo spettacolo lontano questi colpi potevano trarre in inganno, ma per l'arbitro non erano più che ammirabili soprassalti di coraggio e di energia di un atleta intelligente che vuol finire *en beauté* ».

L'abbonamento alla *Stampa Sportiva*

costa L. 5 all'anno.



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.

LO SPORT IN GIRO

L'igiene durante il caldo.

Servitevene per quando sarà l'occasione. Pare che la vita più igienica e più razionale nei giorni in cui più infuria il termometro verso l'alto sia quella che menano gli animali ospiti del Giardino delle Piante di Parigi.

Contrariamente a quello che si crede gli animali non soffrono il caldo perchè osservano istintivamente e scrupolosamente una igiene molto saggia. In primo luogo evitano il sole, si rannicchiano nell'angolo più ombroso della loro gabbia o del loro parco e si muovono il meno possibile. Ma la ragione principale del loro benessere è che non bevono mai che dopo che il sole è tramontato.

Anche il gatto domestico si sottomette alle stesse regole. Soltanto il cane, il quale spinge la sua amicizia per l'uomo fino al punto di adottarne i vizi, non segue il regime igienico e se ne trova male come i suoi amici... a due zampe!

E gli animali ci compiangono mormorando: che razza... di uomini!

**

Tra quelli che ne inventano...

L'inventore dei pattini a rotelle ne trasse ben 15 milioni di franchi di profitto; 12 milioni mise insieme Hervey Kennedy pel solo fatto di avere immaginato i cordoni coi quali si legano le scarpe. Più fortunato di tutti fu il primo produttore degli spilli di sicurezza, che ne trasse l'idea dalla riproduzione di un affresco pompeiano e guadagnò la bellezza di 50 milioni.

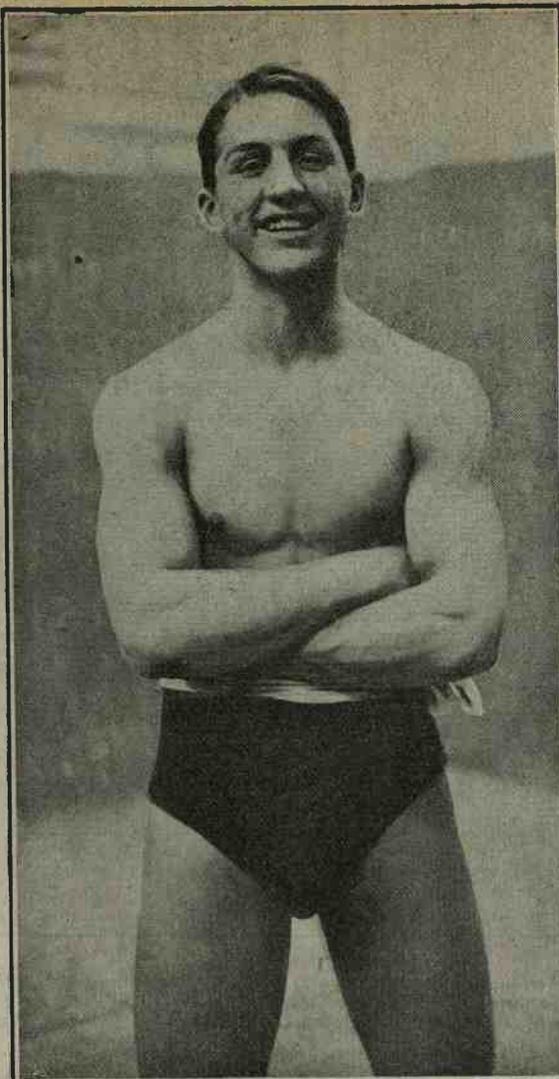
A parte lo storico esempio di Cristoforo Colombo, Michaux per contro, inventore della bicicletta a pedale, morì in miseria. Federico Sauvagl, che inventando l'elica rovesciò tutti i principii di propulsione interna, si rovinò, fu messo in prigione e morì pazzo; e ultimo di tutti Carlo Tellier, cui si deve l'industria del freddo, morì suicida per debiti...

**

Le odierne locomotive.

Il progresso non solo ha reso più rapidi i treni; li ha fatti anche più pesanti. Parecchi anni fa, il peso solito di un treno espresso delle linee principali, oscillava fra 180 e 200 tonnellate.

Adesso se si eccettuano i treni di lusso formati da quattro o cinque vetture, non vi è treno diretto che pesi meno di 400 tonnellate. Il peso complessivo di un treno va così diviso: la mac-



Giorgio Carpentier. — Il giovane prodigio francese stato battuto nella boxe da Jeannette.

china 100 tonnellate, il tender da 40 a 50 tonnellate, e il resto spetta alle vetture. E con simile peso la macchina deve raggiungere magari

una velocità da 70 a 100 km. all'ora. Naturalmente si vendica col consumo.

E' stata aumentata enormemente la potenzialità di vaporizzazione modificando la caldaia ed il fornello. I fornelli delle locomotive moderne sono delle vere gallerie profonde perfino 3 metri e mezzo. Il consumo va da una tonnellata e mezza a due tonnellate all'ora, il che vuol dire 6 mila chilogrammi per un percorso di 3 ore senza fermate, e per calmare la sete del mostro, bisogna versargli nel ventre, durante l'istesso periodo di tre ore, una piccola cascata di 26.000 litri d'acqua. Infine bisogna aggiungere che di solito le locomotive si vendono a tanto al chilogramma, come se si trattasse di fagioli, e che il prezzo di ciascuna di esse oscilla fra 100 e 130.000 lire.

**

L'ultimo Gipeto di Val d'Aosta.

Il 29 ottobre scorso anno, il signor Paganoni uccideva all'imbecco della Val di Rheme, a 2500 metri d'altezza, e mentre pioveva a dirotto, l'ultimo *Avvoltoio degli agnelli* della Valle d'Aosta. Si trattava di un vecchio solitario noto da parecchi anni a tutti i cacciatori della regione. Sorpreso appollaiato sopra una sporgenza di roccia, ebbe una palla da camoscio nel dorso, e dopo un volo di 200 metri cadde in un burrone, da dove venne levato dopo 6 ore di cammino. Nel Vallese l'ultimo Gipeto venne casualmente avvelenato nel 1886 nella valle di Viège. Negli ultimi anni una coppia nidificante al Monginevra, venne uccisa da certi ufficiali della guarnigione di Embrun, qualche esempio si lasciò catturare nei monti di Cuneo... Ora ne rimane una sola coppia nelle alpi marittime, ma se nessuno pensa a proteggerla, sarà pure distrutta in breve ed il *Lammerglie* sarà definitivamente scomparso dalle Alpi.

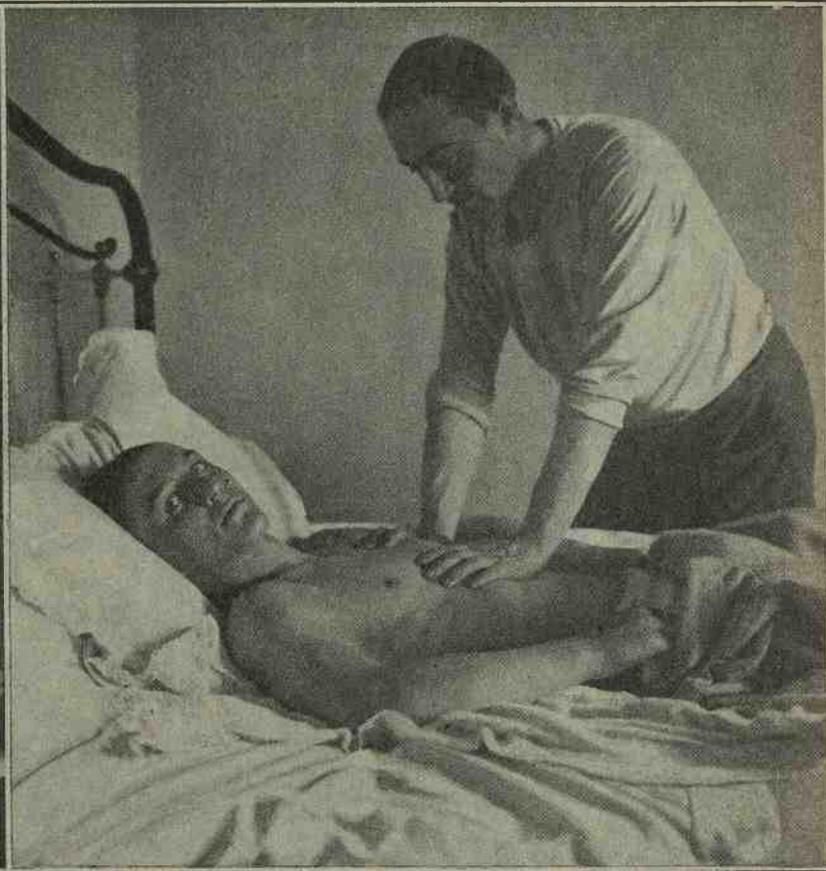
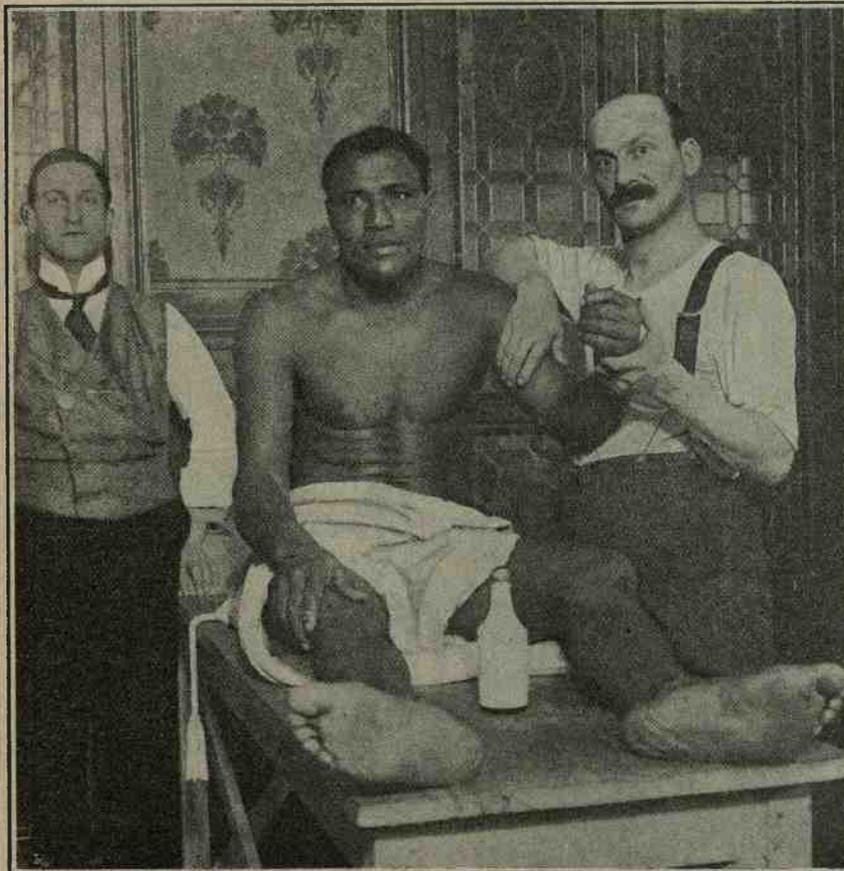
Chi ci guadagna sono... gli agnelli!

**

Nel 1912 esistevano in Norvegia sessanta compagnie per la pesca della balena, con una flotta di 140 piccoli vapori specializzati della media di circa 100 tonn. ciascuno e quindici velieri della media di oltre 1000 tonnellate.

Altre 41 grosse navi di 3000 tonnellate in media servono di *bollitori*, sono cioè officine mobili e galleggianti per trattare i prodotti della pesca e trarne l'olio.

Circa 7000 marinai sono addetti a questa pesca che si esercita allo Spitzberg, Islanda, Feroe, Shetland-Hebridi, Sud Orkney, Golfo del San Lorenzo, coste del Brasile, Galaspagos, Alaska, Australia, Tasmania, Nuova Zelanda e coste africane meridionali.



A sinistra: Joe Jeannette dopo il famoso match con Carpentier. — Joe Jeannette, dopo il suo match con Giorgio Carpentier, è sottoposto alle cure del suo masseur. A destra: Carpentier dopo il match. — Giorgio Carpentier si fa fare egli pure dei massaggi dopo l'epico incontro con Jeannette.

Un Automobile di pregio
non è completo senza i

Fari e Fanali CARELLO

Fausto e Pietro CARELLO FRATELLI - Torino - Via Petrarca, 30 (Telefono 27 53) - Milano - Viale Gian Galeazzo, 11 (Telefono 27-23)
FORNITORI DELLE PRINCIPALI CASE ITALIANE ED ESTERE

Il Circuito Motociclistico delle Tre Regioni

Deduzioni... amare... ma logiche

Accingendosi a trattare, sia pure brevemente, di questo primo cimento motociclistico italiano, apprestatoci da quel glorioso sodalizio sportivo che è lo Sport Club Milano, vengo subito alle deduzioni che si possono trarre da questa prima gara dell'annata, come quelle che effettivamente devono interessare e ammonire ad un tempo, industria, corridori e pubblico.

E prima ancora di venire a trattare della prova mi sia lecita una domanda.

L'industria nazionale, per la quale questa gara doveva costituirne la prima prova del fuoco, ha dessa corrisposto alla prova stessa? « Evidentemente sì! » rispondiamo noi, convinti come siamo della bontà dei risultati della gara di domenica.

E avantitutto ricorderò che la prova di ieri, svoltasi su un percorso dei più svariati, della lunghezza di ben 350 km., ha opposto ai concorrenti difficoltà non comuni, quali tratti soverchiamente inghiati, salite di qualche asperità, quale il Passo del Turchino, maltempo in generale e pioggia abbondante in qualche tratto, neve al Penice: difficoltà che si possono riassumere cioè in brevi termini: strade brutte, inclemenza di tempo percorso non facile.

Sotto questo aspetto, il primo cimento nazionale costituiva precisamente quella che poteva essere la prova del fuoco della nostra industria, e noi sappiamo che sotto tale riguardo i risultati furono assai diversi da quelli che può mostrare lo specchietto nudo e crudo della classifica.

Gli è certo che astrazione fatta da qualsiasi considerazione, se volessimo attenerci alla classifica stabilita dalla Giuria, i risultati sono ben lungi dal soddisfare noi, e ancor meno l'industria nazionale.

Quando si rifletta però che non quattro soli, ma un numero maggiore di concorrenti ha visto passare lo striscione d'arrivo della S. C. Milano, mentre un buon numero fu trattenuto a Staglieno, e se tutti questi non classificati devono ascrivere la rigida ma giusta deliberazione all'aver anticipato di qualche minuto ai diversi controlli (Borgo Michele, Meldi, Merlo, Bai-Badino, Gnesa ed altri ancora informino) vien dato di concludere ben più favorevolmente che non attenendoci alla sola classifica, nel senso cioè che l'in-



Perino Alberto, con Borgo. 1° classificato nel giro delle Tre Regioni. La nostra fotografia lo ricorda al controllo di Voltri. — I. Vigorelli, Presidente dello Sport Club Milano. (Fot. Guarneri).

industria nazionale duramente provata in questa prima manifestazione motoristica dell'annata, ha dato risultati di gran lunga più soddisfacenti e convincenti ad un tempo, di quelli registrati dall'ottima classifica dei 4... superstiti regolamentari.

Di chi la colpa adunque di questa completa *débarcle*? Non esitiamo un solo istante in questa risposta: « degli uomini, unicamente di loro! »

E questa è la deduzione più amara che si deve

trarre dalla manifestazione di domenica, deduzione grave ed amara, ma inconfutabile nella sua logicità.

Il regolamento di questo I° Circuito, fa d'uopo riconoscere, era chiaro, ma energico e tassativo ad un tempo. « Chi avrà anticipato al posto di controllo x, sarà posto fuori gara; chi sarà giunto in ritardo al controllo y, « idem », e via via.

Qua viene spontanea una domanda semplicissima: Avevano o no l'orologio, il tanto prezioso cronometro, questi signori motociclisti? E se lo avevano — come è a credere — perchè non si attenero al tabellino di marcia che ciascuno avrà certo approntato avanti la partenza?

Non basta saper guidare una macchina, conoscere tutti i segreti del motore, aver dimestichezza con tutti gli organi vitali della macchina: bisogna marciare anche con la testa, saper guidare prima ancora della « moto » la macchina uomo! Chi eventualmente è giunto in ritardo si può sempre giustificare in mille guise, e non vi ha chi non veda la possibilità di ovviare a contrattempi imprevisi, o da qualsiasi causa di forza maggiore derivati. Per essi naturalmente non si addicono gli strali di questa critica, mentre chi è giunto in anticipo di 2-3-4 minuti sul tempo minimo, quale attenuante o scusante può addurre a proprio favore, se non l'inesorabile auto-condanna della voluta squalifica?

E come giudicare diversamente questi signori?

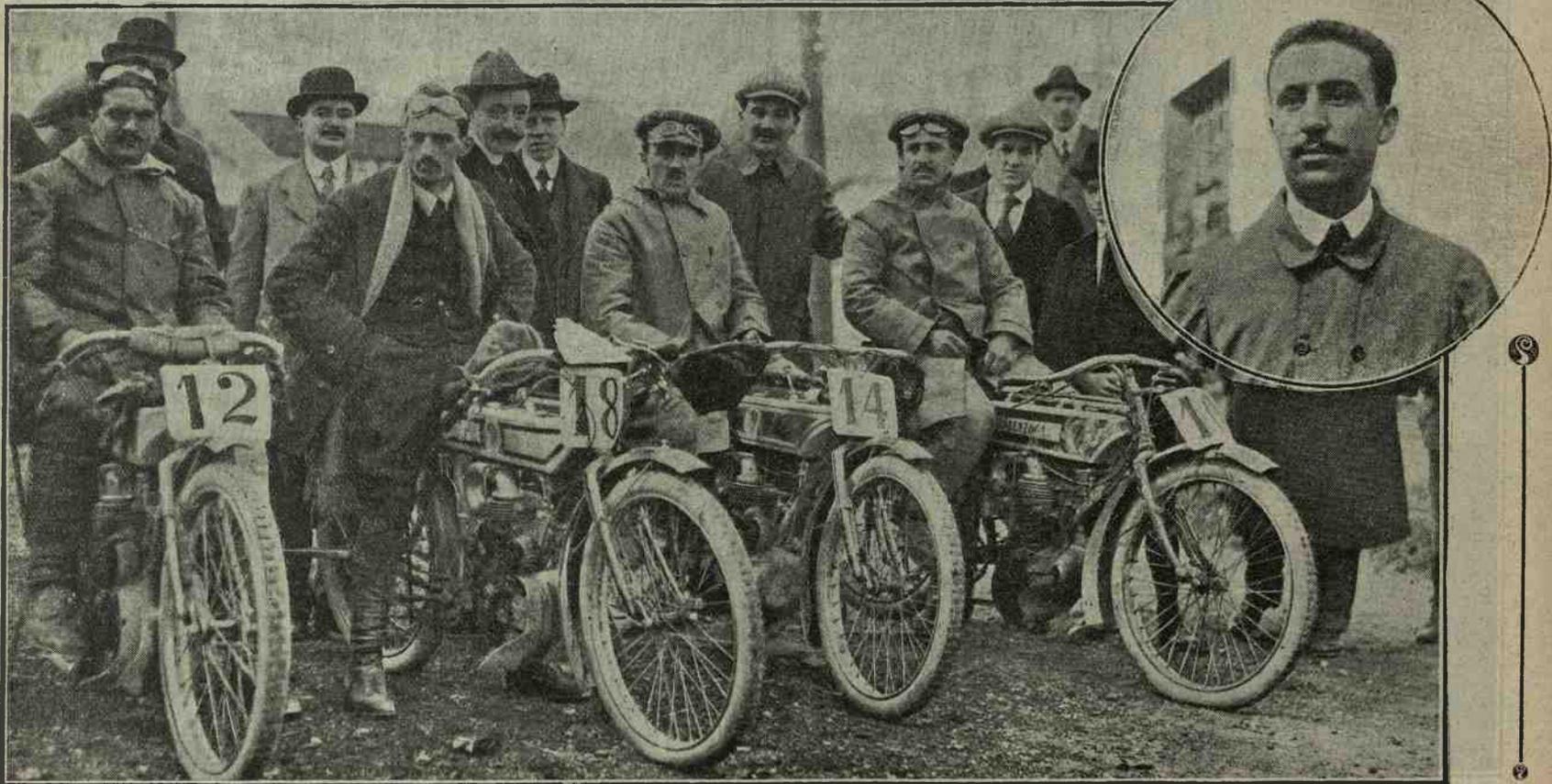
La deduzione logica è ancora più sconcertante se si riflette come troppo leggermente la nostra industria, convinta e sicura della bontà del materiale e delle macchine da essa prodotte, s'affida in così vitali interessi ad eccellenti meccanici i quali dimenticano troppo presto il regolamento.

Deduzioni amare queste, ma logiche!...

Ed ora veniamo alla sintesi della gara:

24 concorrenti partiti da Milano domenica mattina di minuto in minuto dalle 5 in avanti. Al controllo di Staglieno 15 corridori hanno presentato il tabellino di marcia. Ma di questi vennero eliminati dai partenti Albini Pierino, Borgo Michele, Meldi Giuseppe, Merlo Clemente, Bai-Badino Ernesto, Gnesa, Borgo Carlo, Maffei Miro e Bellorini Enrico per irregolarità nei tempi di marcia, risultanti dalle tessere dei concorrenti.

Ed ecco le infrazioni: Albini Pierino per ri-

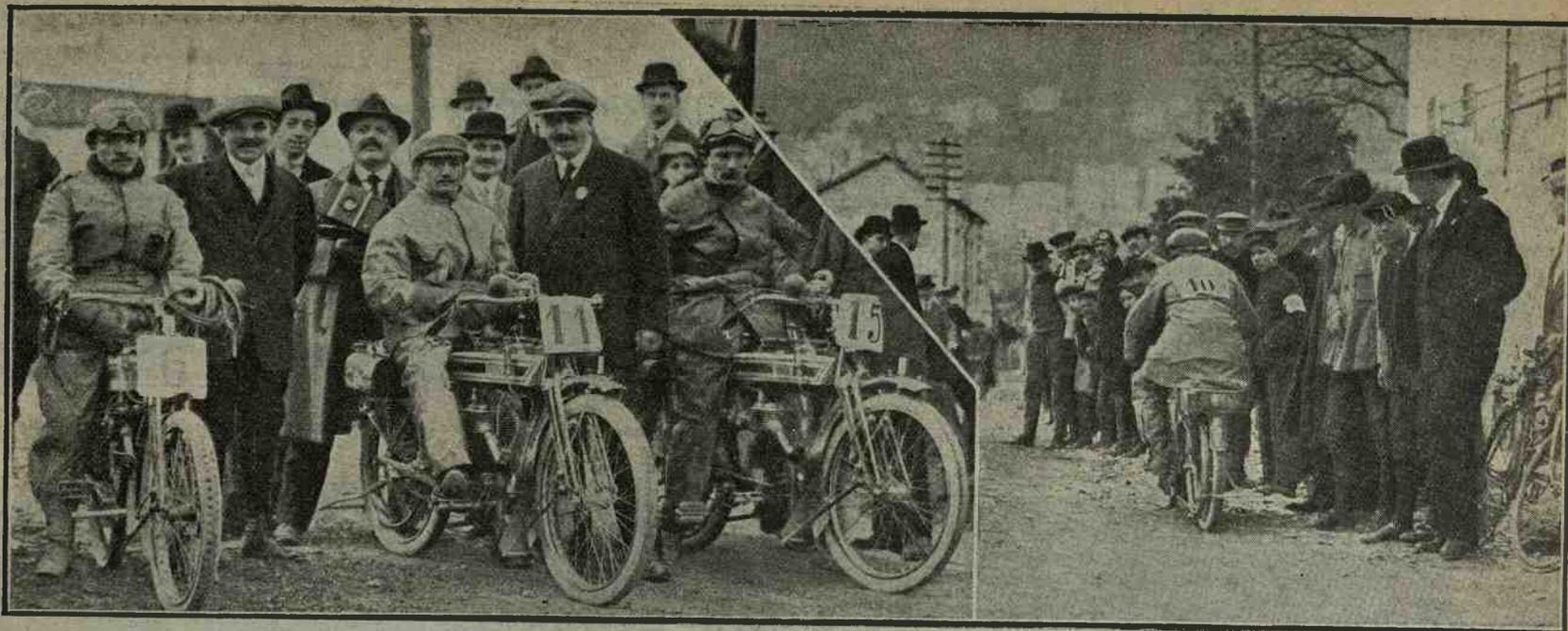


I primi 4 arrivati a Staglieno (Genova). — Da sinistra a destra: Meldi Giuseppe (Borgo). — Olivari Luigi (Borgo), 2° classificato. — E. M. Borgo (Borgo). — Pierino Alberto (Borgo), 1° classificato. — Nel medaglione: Pierino Alberto. (Fot. Guarneri ed Argus).

Officine di Villar Perosa

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

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



Da sinistra a destra: *Ralice Aldo* (Frera). — *Merlo Clemente* (Frera). — *Acerboni Marco* (Frera). — *Il vincitore del circuito, Pierino Alberto, giunge a Genova.*
(Fot. Guarneri - Genova)

tardo a Bobbio; Borgo Michele per anticipo a Bobbio di 3'30" 1/5; Meldi per anticipo a Bobbio di 3'27" 2/5; Merlo per anticipo a Bobbio di 2'18" 1/5; Bai-Badi o per anticipo a Voghera di 2'42"; Gnesa per anticipo a Voghera di 2'22"; Borgo C. per ritardo a Genova di 24'19" 1/5; Maffei M. per ritardo a Genova di 32'18"; Bellorini per ritardo a Genova di 11'48" 4/5.

Al traguardo d'arrivo a Milano sono giunti, oltre i quattro classificati, Borgo Michele e Meldi, entrambi della 1^a équipe, Borgo, Gnesa, Bellorini, Zeda, Carlo Borgo, ed altri ancora, tutti però, senza il prezioso... fardello del tabellino di controllo!

La classifica:

Nessuna équipe è stata classificata.

Ecco la classifica individuale:

1° Alberto Pierino (Borgo), in ore 9,4'39" 2/5, con la media di km. 38,633;

2° Luigi Olivari (Borgo), in ore 9,13'38", con la media di km. 38 e metri 7;

3° Mario Acerboni (Frera), in ore 9,27'14" 4/5, con la media di km. 37,50;

4° Paolo Scribante (Borgo), in ore 10,13'33" 2/5, con la media di km. 34,304.

G. Körner.

fama saranno fra le sue rappresentanze, tanto più che la casa Porro mira di offrire alla sua clientela i diversi prodotti dell'industria del motore, tutti di primissima marca, scelti appunto per la meritata fama.

Poche parole per l'autocicletta Clément; questa

macchina è la più chiara promessa del 914; nella stagione passata essa ha emerso in mezzo ad una innumerevole schiera di motociclette estere, e fra queste delle marche inglesi temibilissime. Nel Grand Prix dell'A.C. di Francia, ad Amiens, col guidatore Fenton, categoria 350 c. c. strappò

vittoria; ed a Mans la stessa motocicletta di 500 c. c. vinse la Coppa Internazionale delle motociclette, e fu prima della classifica generale; poi ancora primi premi e medaglie d'oro vinte nella Parigi-Liegi, Parigi-Nizza, Parigi-Le Havre, Circuito di Parigi, ecc. Si tratta adunque di una macchina che in Italia si aggiudicherà in breve le preferenze.

I tipi del 914 sono il 2 e 3/4 HP. a due cilindri, il 4 HP. pure a due cilindri, e sono due macchine che presentano l'ultima espressione della tecnica, della modernità, dell'accurata finitura e del comfort.

I cortesi lettori si mettano quindi in corrispondenza col dottor Porro per più minuti chiarimenti, e per i prezzi relativi.



La giuria a Staglieno.

(Fot. Guarneri - Genova).

I progressi della scienza

Come gli uomini, anche i cavalli vanno soggetti a talune malattie oculari che rendono necessaria l'asportazione dello organo colpito acciò per quello che in medicina si chiama fatto simpatico, il male non si propaghi alla parte sana.

Quando si tratta di cavalli di valore, da qualche tempo è invalso l'uso di applicare in simili casi l'occhio artificiale per togliere la visibile deformità.

Tali occhi falsi si fanno di vetro, di porcellana, di corno: ma migliori di tutti sono stimati quelli di guttaperca e quelli di ebanite. Costruiti con arte e bene introdotti nella cavità orbitale, essi possono ingannare non solo un profano, ma a certa distanza, anche un pratico, consentendo ad un proprietario di conservare il bell'aspetto al suo cavallo favorito... e rendendo anche possibili certe frodi. Come per quelli adoperati dalla specie umana, è necessaria per gli occhi accennati la più scrupolosa pulizia.

Nel Mondo Commerciale Sportivo

L'autocicletta Clément.

Ogni giorno che passa ci reca la notizia di una nuova iniziativa, di un nuovo ampliamento, di una nuova rappresentanza, assunta dalla notissima ditta P. Porro di Genova, via Venti Settembre, 42.

Erano giorni sono le rinomate vetture americane Studebaker, poi le vetture leggere Porro-Suère, poi le eleganti vetture Mors, i veicoli industriali della classica marca Delahaye, ed oggi l'autocicletta Clément che è la marca più in vista sul mercato francese. Ecco adunque che l'attività di Porro ha preso delle forme gigantesche, e forse domani anche i canotti automobili e gli areoplani di grande

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

Automobili STUDEBAKER Londra

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

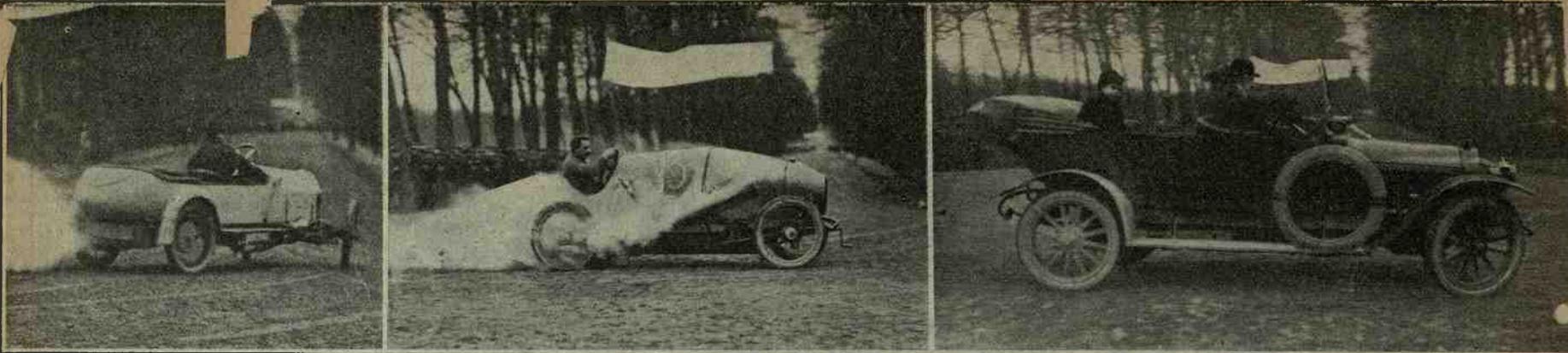
Tipo B 25-35 HP 6-7 posti di gran lusso. — Tipo C 30-40 HP, 6 cilindri, Torpedo e Limousine.

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

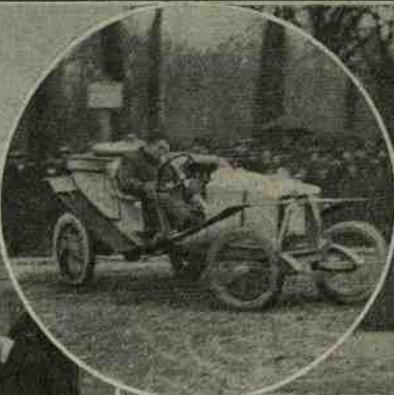
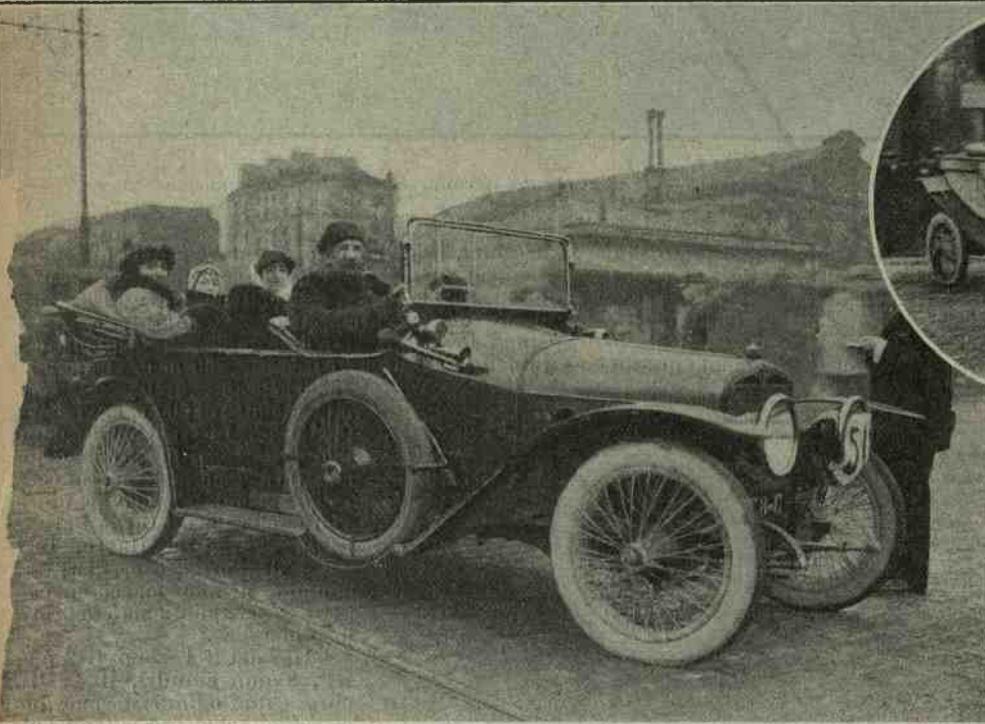
Agenzia Gen. per l'Italia: **P. PORRO** - Via XX Settembre, 42 - Genova.



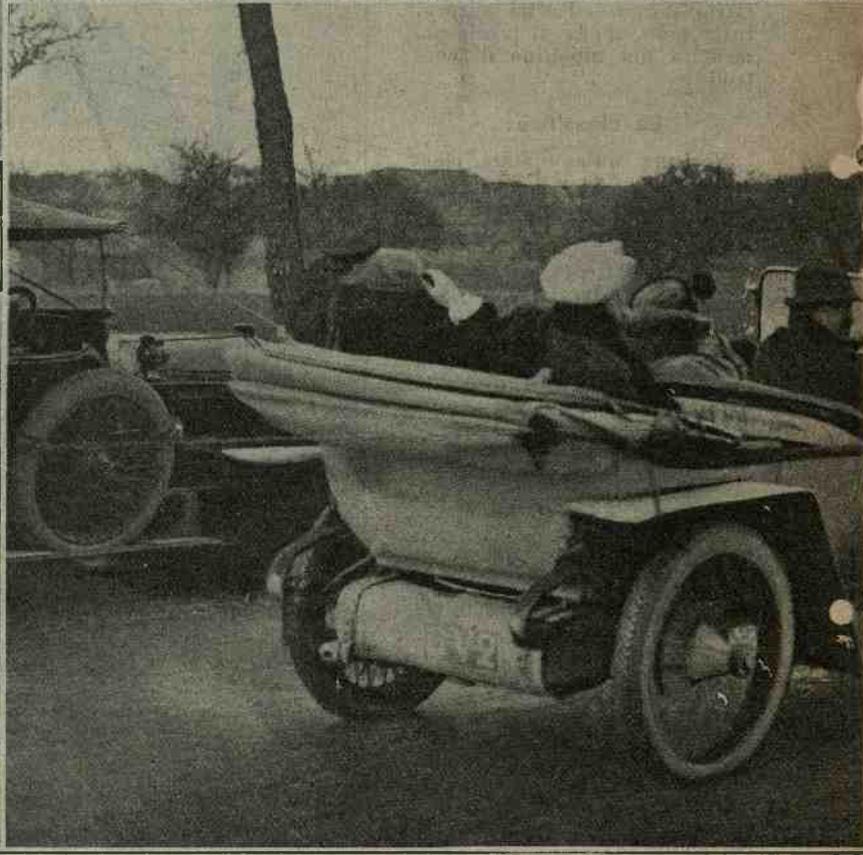
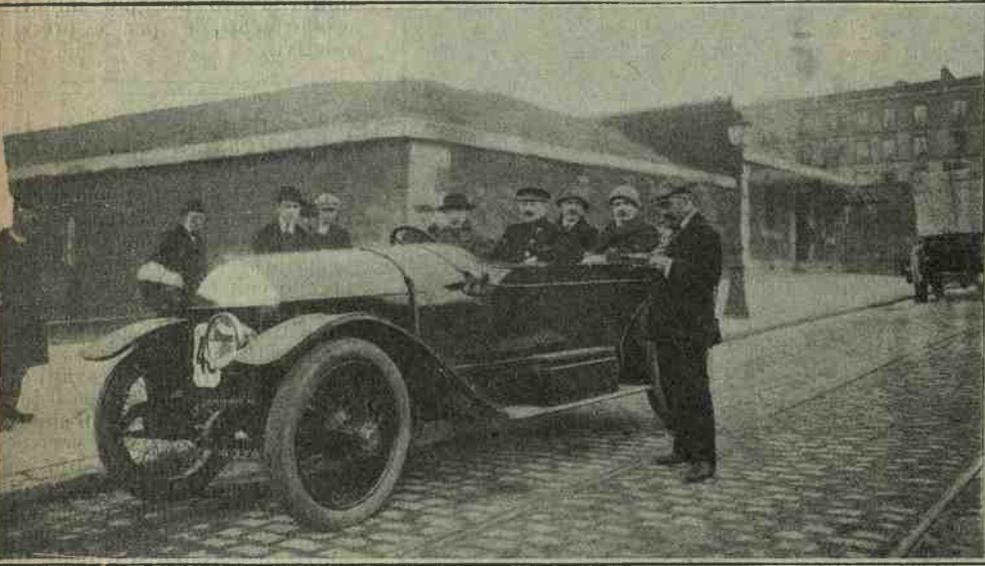
Illuminazione e messa in moto automatica elettrica.



Da sinistra a destra: Ezadam, vincitore della prima categoria negli 800 m. — Suère, al passaggio di Amiens. — Maignien, 6° nella



Cave, 2° nella classifica generale. Nel medaglione: Sauvalle, nella corsa degli 800 metri.



Alcune fasi del giro automobilistico di Francia. — In alto nel centro: Massuger, recordman della corsa degli 800 m. in 47' 31.5. — In basso da sinistra

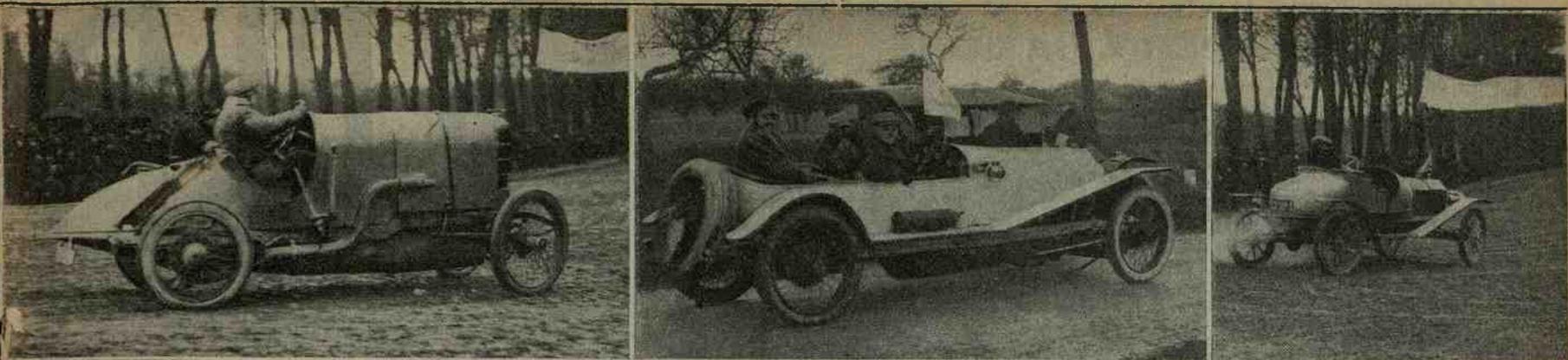
Nei Mondo Automobilistico

Dal Giro di Francia alle manifestazioni siciliane. Al momento di andare in macchina undici tappe del Giro di Francia si sono svolte e l'Aquila Italiana, l'unica nostra rappresentante, continua a tenersi in ottima posizione: « essa forma la rivelazione in Francia del Circuito ». Sono queste

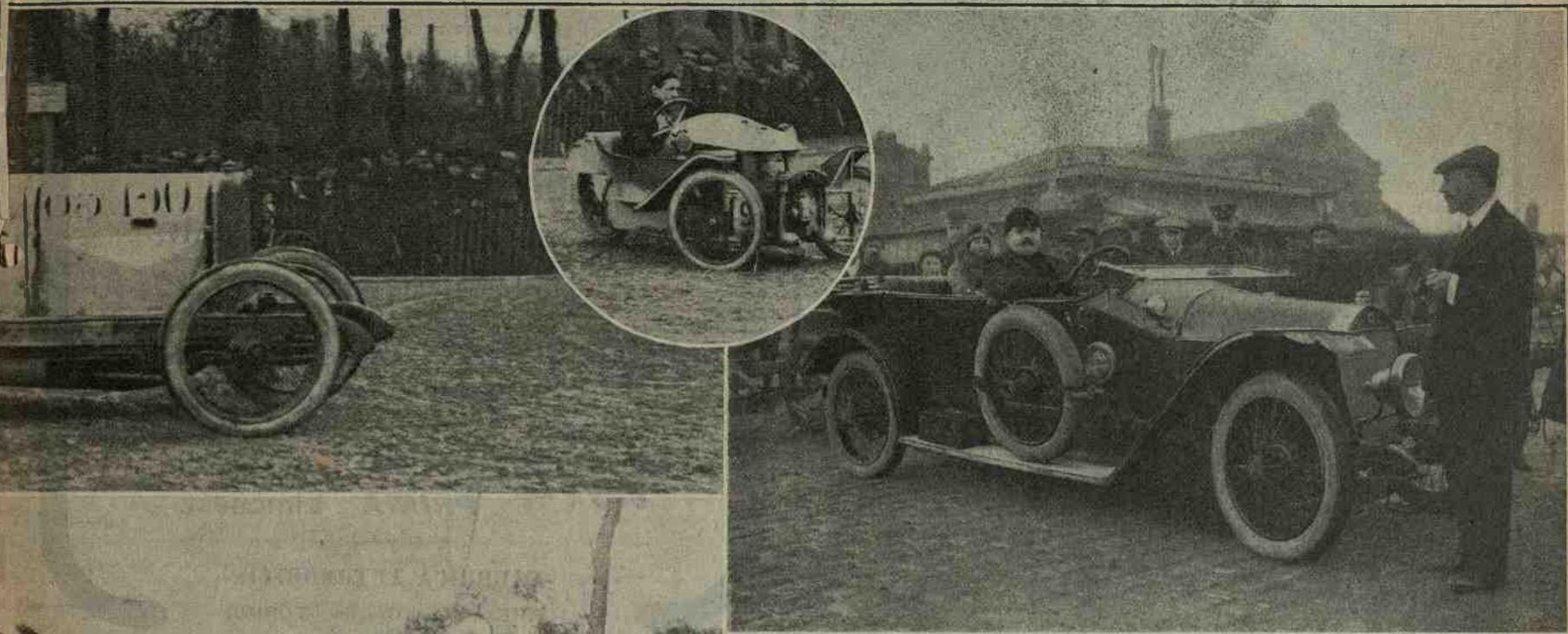
parole di un critico francese, il Miral, il direttore della grande prova. Dopo la undicesima tappa Limoges-Le Mans (440 km.) sono rimasti in gara i seguenti corridori:
 1. Barre I (Ravaud) — 2. Barre III (Auzemery) — 3. Buick I (d'Avaray) — 4. Buick II (Matthys) — 5. Pierron (Delaunay) — 6. Aquila Italiana (Beria) — 7. Grégoire (De Marne) — 8. Bugatti (Frédéric) — 9. Aquila Italiana (Leduc) —

10. Georges Roy (Château) — 11. Phoenix (Séguin) — 12. Zedel (M.me Barbier) — 13. Hispano Suiza (Abit).
 Le vetture arrivate a Le Mans hanno poi disputata una corsa di 108 chilometri. Tutti i concorrenti vi hanno partecipato partendo di minuto in minuto a cominciare dalle ore 3.
 Ecco i risultati:
 Seconda categoria: 1. Bugatti in 1,36'13" 2/5;
 Terza categoria: 1. Phoenix in 1,26'35" 4/5; Quarta

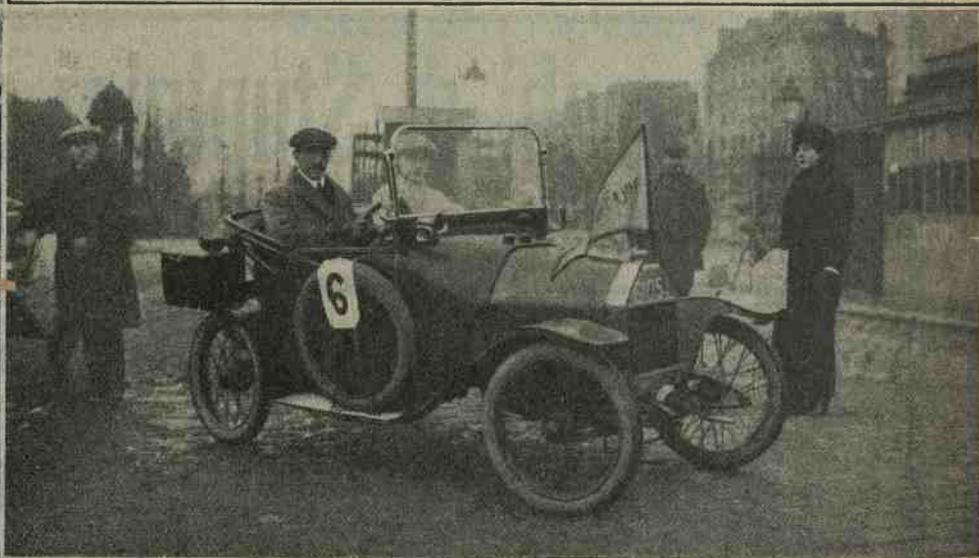
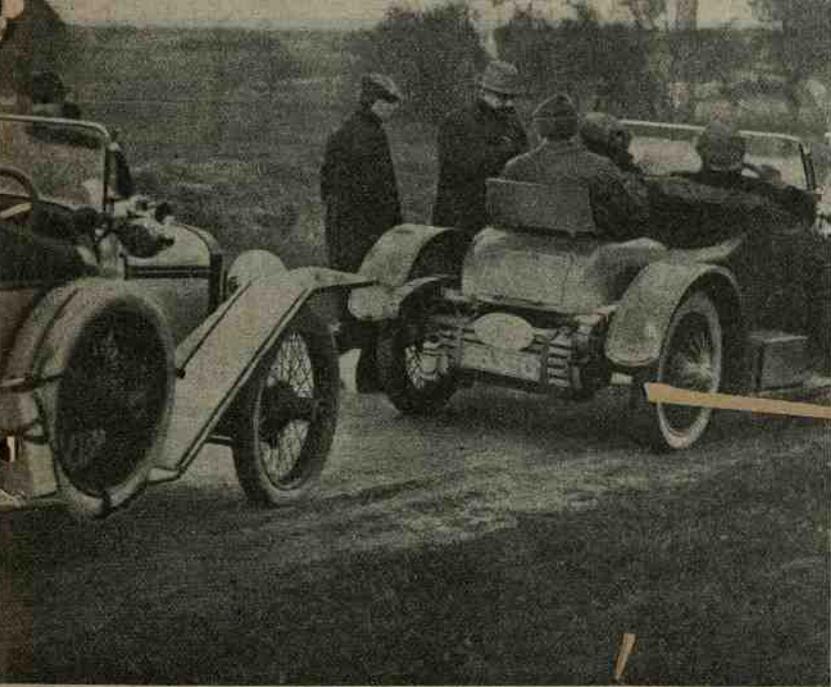
AUTOMOBILISTI! Occorre proviate la grande Marca di Pneumatici **PROVODNIK (Columb)** la trionfatrice delle principali Corse Internazionali di Resistenza del 1912.
 PROVODNIK - Società Anonima Russo-Francese (Capitale 55 milioni) - Milano: Via F. Bellotti, 15 - Torino: Via Mazzini, 52 - Roma: Via Due Macelli, 144.



classifica generale. — L'aviatore Ponnier, vincitore della quinta categoria. — Pierre Violet. — Deveuve, 2° della quarta categoria.



Brown, 3° della classifica generale. — Nel medaglione: Baudelocque.



a destra: Godillot, 4° nella classifica generale. — Armingeat, 1° della classifica generale al controllo d'Esquennoy. — Duteurtre alla partenza da Parigi.

categoria: 1. Grégoire in 1,21'36" ²/₅; Quinta categoria: 1. Buick I in 1,26'14" ²/₅; 2. Buick II in 1,36'7" ⁴/₅; 3. Hispano Suiza in 1,42'9" ²/₅; 4. Georges Roy in 1,42'12" ²/₅; 5. Aquila Italiana II in 2,0'56" ²/₅; 6. Aquila Italiana III in 2,5'6" ¹/₅; Sesta categoria: 1. Pierron in 1,8'40" ⁴/₅; 2. Barre I in 1,35'42"; 3. Barre III in 2,4'46".

Le manifestazioni automobilistiche siciliane avranno quest'anno importanza speciale. Il nostro

corrispondente palermitano Dino Masi così ci scrive a questo proposito:

« L'A. C. di Sicilia — che ha per presidente il cav. Vincenzo Florio — esplica tutta la sua attività a beneficio dello sport automobilistico siciliano, favorendone particolarmente il turismo con tutti i mezzi più moderni ed efficaci, integrando così l'opera del T. C. I., che, assai proficua nel settentrione d'Italia, è stata un po' lenta e trascurata nell'isola che presenta maggiori at-

trattive artistiche e naturali di qualunque altra regione.

« L'A. C. di Sicilia ha, quindi, accentrato a sé l'organizzazione di tutti gli avvenimenti automobilistici siciliani, ed ha già dato prova di tutta la sua attività, indicando ed organizzando il II Salon Automobilistico (12 aprile), il 3° Giro di Sicilia per la Targa Florio, e la 7° Grande Corsa Internazionale di velocità sul Circuito delle Madonie per la Coppa Florio.



CICLI



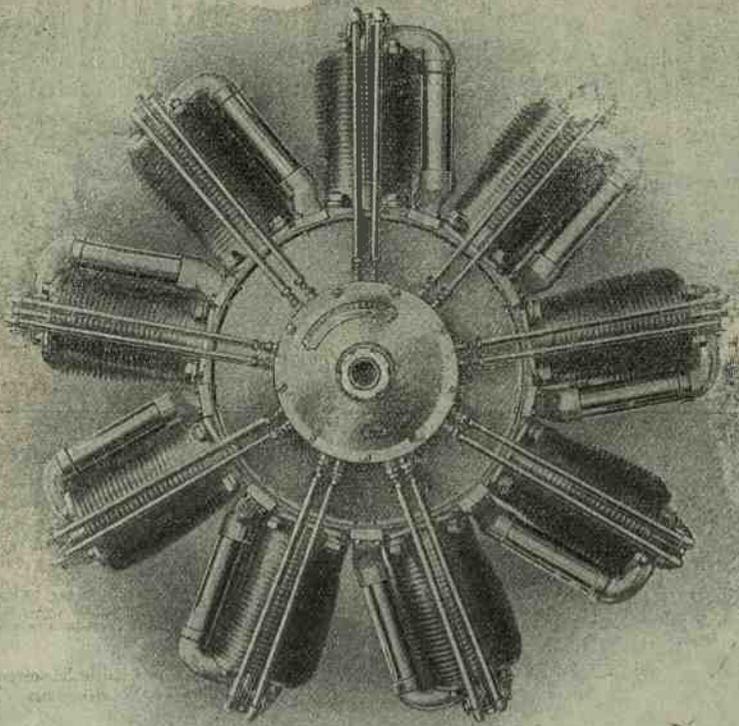
MILANO



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

PNEUS PIRELLI PIAZZA A. DORIA

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.

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 nei

1913

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

1914

PRIMA Val Suzon.
PRIMA Limonest.

FABBRICA AUTOMOBILI

TORINO - Corso Graglia - TORINO

Nel CROSS-COUNTRY CICLISTICO

Dai boschi di Stupinigi al Castello di Drosso

il PRIMO, il SECONDO e il QUINTO arrivato

giungono su **CICLI**

PESCE

montati con materiale PEUGEOT e Pneumatici TEDESCHI.

Officina ciclistica Cicli PESCE-Peugeot di PESCE MARIO

TORINO - Corso Principe Oddone, 57 - TORINO



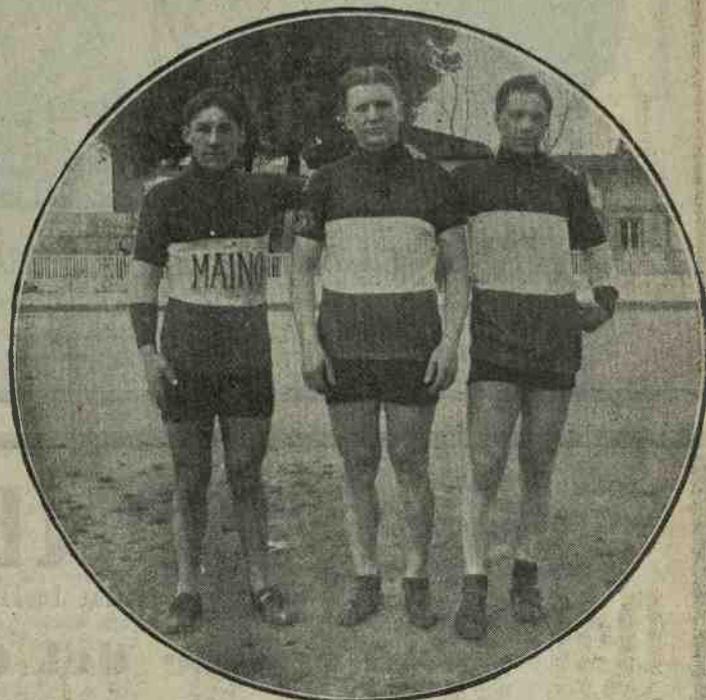
A destra: Il cross-country ciclistico disputatosi nei Boschi di Stupinigi organizzato dallo « Sport del Popolo ». — A sinistra: Il vincitore Ohiuano della Juventus Nova, mentre passa il Sangone. (Fot. G. Giaietto - Torino).

« Il successo impreveduto del Salon dello scorso anno ha indotto l'A. C. di Sicilia ad organizzare in quest'anno il II Salon Automobilistico Siciliano che s'inaugurerà il 12 aprile. Malgrado la grandiosità dell'ambiente gli ultimi stands disponibili sono stati disputatissimi e si sono dovute chiudere le iscrizioni. Così fin da oggi, dalla lista delle iscrizioni, in cui, oltre a tutte le grandi Ditte italiane, figurano sei o sette importantissime Case estere, si può garantire il più entusiastico successo di questo Salon, che per importanza e numero di espositori sarà il principale d'Italia. E le Case non avranno a rimpiangere le spese sostenute perchè la Sicilia è un campo quasi vergine per l'automobilismo, che bisogna saper

sfruttare con sapienza commerciale e con eccellenza di prodotti.

« All'A. C. di Sicilia formuliamo augurio di lunga, prospera ed utile vita e di lusinghieri successi ed uniamo ai tanti il nostro plauso al cav. Vincenzo Florio, ideatore ed anima d'ogni grande manifestazione, in cui porta la sua indiscussa abilità ed il suo fervido entusiasmo.

« Seguiremo costantemente gli avvenimenti importantissimi che si preparano e che interessano tutto il movimento automobilistico internazionale e che in questo periodo di apatia motoristica non possono avere che lusinghieri successi ».



Le corse ciclistiche alle « Cascine ». (Fot. Morandi). Da sinistra a destra: Girardengo. — Gardellini. — Sesso.

Nel Mondo Commerciale e Sportivo

La vetturina Ponette In Italia.

Ecco una piccola ma celebre vetturina, vincitrice del Giro di Francia 1912, splendidamente comportata anche nel Giro di quest'anno.

La vetturina tanto popolare in Francia, è fatta finalmente conoscere come si conviene al popolo italiano, avendone assunta la rappresentanza generale il signor rag. Pluda, che ha sede in Brescia, via Venti Settembre, 28 A e filiale in Torino, via Maria Vittoria, 35.

Inutile dilungarci nel mettere in evidenza i pregi di questa macchina vincitrice del Giro di Francia, al Circuito de la Sarte, sulla salita di Gaillon, a Chemotz le Châtel ed in una infinità di altre prove, tutte di prima importanza, ed in molte delle quali gareggiavano vetture con motori assai più potenti.

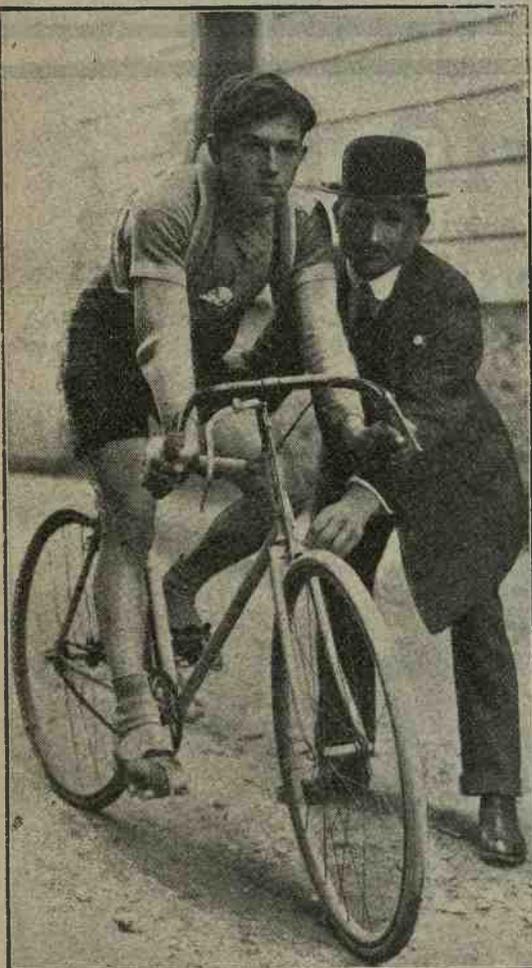
Ecco brevemente alcune caratteristiche, diremo tutte speciali, di questa famosissima vetturina:

Motore 65x120 a lubrificazione forzata; magneto Bosch blindato; scartamento 1,20; cambio come in tutte le serie di grandi vetture, cioè a doppio train-balla leur; trasmissione a cardano e differenziale molto silenzioso.

La piccola Ponette è una vetturina ideale, molto veloce in piano ed addirittura straordinaria in salita, l'ideale d'una vettura non solo per sportmen tra i quali vanta le migliori personalità d'Italia, ma bensì vetturina molto gradita e preferita dai signori professionisti, avvocati, ingegneri, agrimensori, medici-condotti, ecc. ai quali

occorre spesso dislocarsi da un punto all'altro, specialmente in provincia dove vi sono scarse comodità, per il disbrigo delle proprie occupazioni giornaliere; la macchina poi ha un consumo irrisorio tanto di benzina che di gomme, per il suo peso leggerissimo, un consumo che sta quasi alla pari d'una motocicletta ordinaria; la Ponette in tutti i suoi particolari è una vera e comoda vetturina automobile, costruita con ogni finezza di linee e di ogni comfort per chi la monta. Molti che erano increduli, si sono immediatamente convinti al primo esperimento.

Perchè adunque non fare una visita al signor Pluda e con lui intendersi per l'acquisto di una di queste macchine veramente ideali?



Bordin Virgilio, vincitore della gara di apertura della Sportiva Pro Gorla. (Fot. Scrazza).

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

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




CINZANO

VERMOUTH



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

La 8 cilindri

DE DION-BOUTON

L'UNICA

PER RICEVERE FRANCO

L'ULTIMO CATALOGO

MANDATE UN VOSTRO BIGLIETTO DA VISITA
alla Società Anonima

Garages E. NAGLIATI

a FIRENZE 5, Via Melegnano.

a MILANO 21, Via Montevideo.

a TORINO 37, Corso Valentino.

a NAPOLI 38, Via Mondella Gaetani.

La PONETTE 8-10 HP

(Doppio train balladeur. — Differenziale a 4 satelliti).

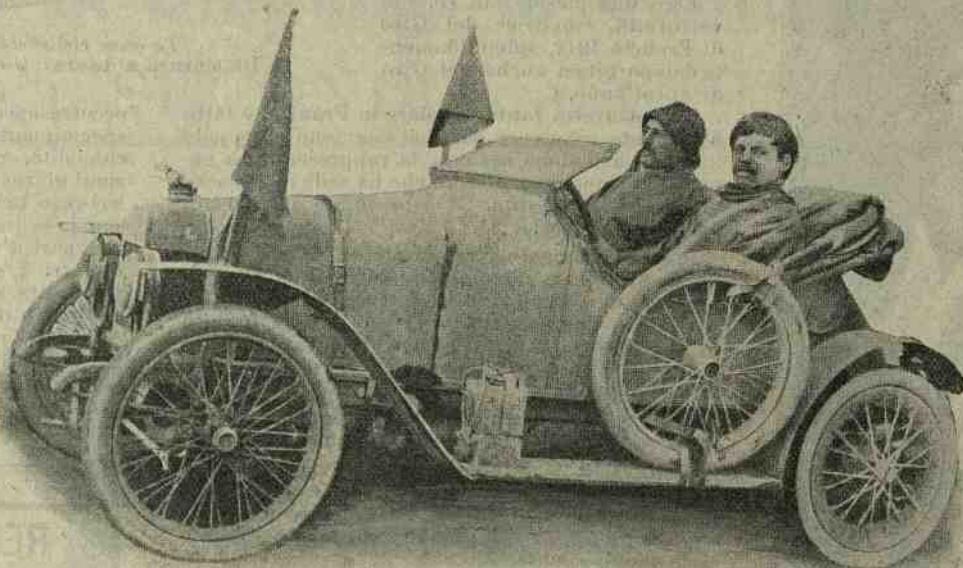
Vincitrice del GIRO DI FRANCIA 1912

Corsa

di Gaillon

Meeting

de la Sarthe.



Corsa

in Salita
di Gometz-le-Chatel

continua anche nel **Giro di Francia 1914** (Km. 5000) a mieterne Trionfi.

Le difficoltà del percorso, il tempo e le strade orribili, hanno già eliminato a mezzo Giro più della metà delle 37 Vetture partite. Una sola **PONETTE** ha preso parte alla Corsa e si mantiene in testa, dando prova di solidità e resistenza eccezionali. — Ecco infatti come si esprime, a questo proposito, il gran Giornale L'Auto di Parigi:

« La **PONETTE**, col suo motore 65×120, di potenza relativamente elevata in rapporto al peso del Chassis, ha fatto meraviglie sulle salite »
« di Abbeville. Essa, condotta molto bene da Granvaud, si comporta ottimamente e sembra prendersi giuoco delle difficoltà del percorso ».
« Non avremmo mai creduto che una così piccola vettura potesse con successo gareggiare con macchine molto più potenti ».

Agenzia Generale di Vendita per l'Italia: G. PLUDA - Via Maria Vittoria, 35 - Torino.



Grand d'Espagne II, vincitore del Grand Prix di Nizza (100.000 franchi), montato da Robinson ed appartenente alla scuderia di Michel Calmann.

Varietà di ippica storica

Per gli innamorati della nobile bestia, che malgrado la spietata concorrenza del motore continua a formare la passione di tanti, è sempre piacevole il poter conoscerne storie ed aneddoti, ed il visconte Giorgio d'Avenel nella *Revue de deux mondes* ha pensato ad essi raccontandoci delle graziose cose sui cavalli e le carrozze dal XII al XVIII secolo.

Prendiamone di quelle più interessanti per i lettori della *Stampa Sportiva*, tra i quali abbondano appunto gli appassionati di questo intelligente animale che a ragione può chiamarsi, come il cane, il vero amico dell'uomo.

Il sire di Gouberville che vendeva i suoi cavalli selvaggi a 40 e a 60 franchi (oggi a Parigi i cavalli di scarto si vendono da 75 a 150 franchi l'uno e quelli da macello a 100-220 franchi), pagava nel 1555 un cavallo per suo uso 2500 franchi; e il signor de Saint-Chamons nel 1611 cedeva al duca de Chevreuse 5 cavalli per 27 mila franchi. I prezzi variavano a seconda della qualità del cavallo, e queste qualità erano indicate con parole, ora fuori uso, e che non corrispondono a quelle adoperate oggi. Per esempio: *destriero* era il cavallo alto e poderoso, da giostra e da battaglia, che come il suo padrone veniva rivestito di ferro; altro era il *corsiero*; ma mentre troviamo che un uomo d'armi con destriero si pagava il doppio di uno con corsiero; vediamo dei corsieri pagati più di un destriero.

Giovanna d'Arco dichiarò ai suoi giudici di aver avuto dal Re 5 corsieri e 7 *trotters*.

Baiardo aveva un *bas roussin* che valeva 2500 franchi, mentre il suo *courserot*, che nei tornei faceva meraviglie, ne valeva appena 2000.

Si trovano ricordati dei ronzini da 5800 franchi

e dei palafreni da 270; fra tutti questi nomi che evidentemente di tempo in tempo mutano significato, è difficile formarsi un'idea esatta.

Due palafreni, che il sire di Joinville stima 12.000 franchi l'uno, furono offerti dall'abate di Cluny, l'uno a S. Luigi, l'altro alla Regina; ma questa stima sembra un po' esagerata, perchè nel secolo XIII il prezzo più alto che si riscontra è quello di 6000 franchi, e i cavalli di battaglia di Filippo il Bello, di Guglielmo il Rosso, duca di Normandia, dal conte di Borgogna, del Siniscalco di Provenza e di altri grandi signori inglesi e piemontesi furono stimati da 2000 a 5000 franchi. Valevano pertanto sempre più di un uomo perchè, si narra, che al vescovo di Soissons (1155) un bel cavallo era costato cinque servi delle sue terre!

Nel secolo XIV il prezzo di 3000 e 4000 franchi è frequente tanto in Francia che altrove. I cavalli di monsignor de Saint-Pol o del signor de Châtillon valevano da 6000 a 12.000 franchi (1317), ma altri se ne trovano ricordati che ne costavano 15.000 a 20.000.

Queste cifre non bastano a dimostrare che i bei cavalli fossero divenuti più rari, ma che era aumentato il lusso e la ricchezza.

Oliver de la Marche ci dice che nel 1444 non si parla di vendere un cavallo di grido a meno di 500, 1000, 1200 reali, cioè 19.000, 38.000 e 45.000 lire. Un cavallo tedesco donato nel 1422 al medico di monsignor Reggente, Carlo VII, costava 23.000 (che tempi!), mentre il principe spendeva per un baio-bruno 43.600 lire. Due cavalli morelli furono pagati 58.000 franchi l'uno.

Contemporaneamente aumentava il prezzo anche dei cavalli per l'esercito, e il fatto che nel 1451 i cavalli per gli arcieri della guardia scozzese furono pagati da 6600 a 7500 franchi prova che la penuria era divenuta grande.

In seguito i prezzi diminuiscono: ai tempi di Luigi XIV e XV non si trovano cavalli da 29.000

franchi, come quello bianco che il duca de La Preinville acquistava nel 1592, nè da 21.000 franchi come quello che Bassem pierre comperava, regnando Enrico IV, nè da 32.000 come il *cavallo di rispetto* che Concini si procurava durante la reggenza di Maria de' Medici.

Purenne paga 1600 franchi un cavallo *bellissimo e gloriosissimo*, Saint-Simon (1692) spende 1000 fr. soltanto, e La Preinville, con 900 lire appena fa l'acquisto di un cavallo inglese di sette anni. Causa di questa diminuzione di prezzo si ritiene la nuova moda che preferisce cavalli più facili a procurarsi.

Ed ora passiamo ad altro argomento, ma che ha sempre riguardo alla *nobile bestia*, e cioè quello del suo mantenimento. La spesa di esso varia a seconda del valore dell'animale ed il prezzo dei foraggi.

Ai tempi di San Luigi un cavallo da guerra veniva a costare da franchi 3,75 a 5 al giorno, il che vuol dire che era meglio trattato dei suoi colleghi a servizio del seminario dei Santi e delle miniere di Carmause che consumavano 1,25 e 2,75 al giorno (1754), o di quelli dei reggimenti di cavalleria, il cui mantenimento costava franchi 1,40 nel 1790. Nella stessa scuderia la viscontessa di Rohan (1841) spendeva 8,65 per un cavallo da guerra, e 3,25 per una più modesta cavalcatura.

I prezzi del fieno e dell'avena variavano grandemente da un anno all'altro, e certamente i cavalli ne dovevano subire le conseguenze, come l'uomo doveva sopportare le variazioni improvvise dei prezzi del grano. Nel medioevo un ettolitro di avena si vendeva ora a 1,75, ora a 36 fr. e anche senza arrivare a tale estremo per molto tempo le variazioni da uno a quattro nello spazio di dodici mesi furono abituali in tutte le provincie, fino agli ultimi giorni della monarchia: nei dintorni di Caen dal 1761 al 1766 le quotazioni dell'avena furono di franchi 2,10, 6, 4,50, 15,



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.

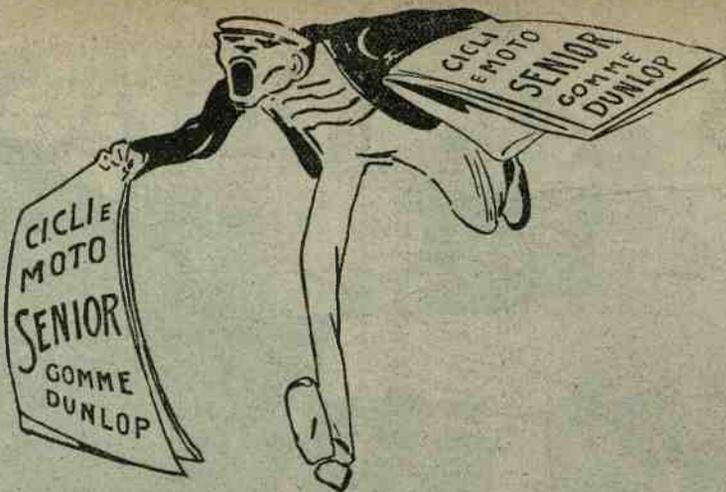
Rappresentante Generale per l'Italia con
Deposito dei Pneumatici WOLBER:

Riccardo Chentrens - Milano

Via Tasso, 9 - Telef. 62-74.

La BICICLETTA
caratteristica per la sua Solidità.

La MOTOCICLETTA
più semplice 2 3/4 - 4 e 6 HP
con cambio di velocità.



SENIOR

GOMME DUNLOP

BONZI & MARCHI

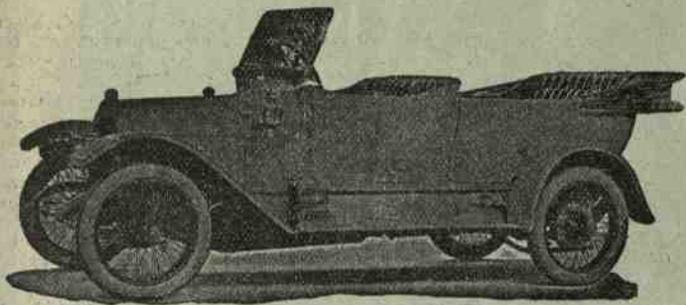
MILANO - Via Cimarosa, 7.

TORINO - Corso Dante, 34-

LE "STOEWER"

AUTOMOBILI (Stettino) GERMANIA

Châssis 12/18 - 18/22 - 22/26 - 30/45

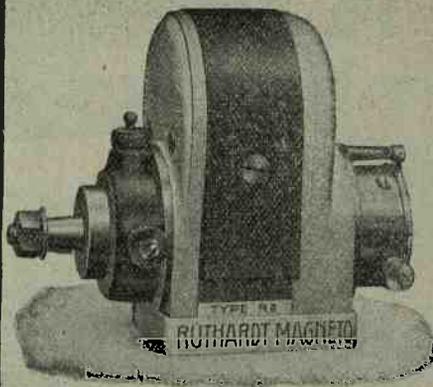


sono le migliori.

Camions industriali con motore di costruzione speciale da 2, 3, 5 Tonnellate.

Preventivi di impianti a richiesta.

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



RUTHARDT

il vero Magneto

CORAZZATO

per Automobili e Motociclette.

Massima efficienza.

Pronto alla Partenza.

Adottato da primarie fabbriche Italiane ed Estere.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

VEISS & STABILINI - Milano - Via Settembrini, 9

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 smontabile non si possono meglio affermare che
dalla presente ruota, dalla quale facilmente si deduce:

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

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

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

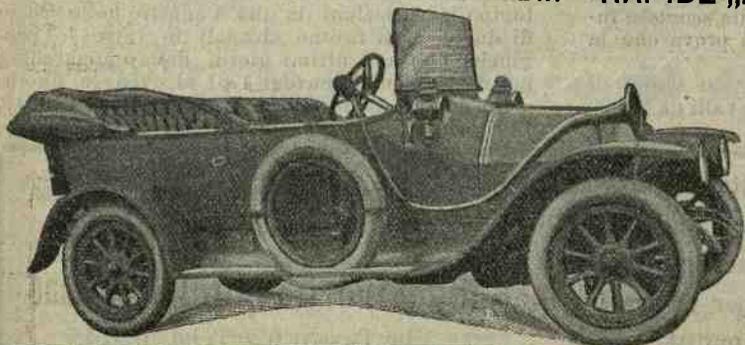
La sicurezza assoluta derivante: sia dalle molle interne che rendono impossibile qualunque
incidentale rallentamento dei bulloni (che è ora causa negli altri tipi di pericolosi incidenti
e disgrazie) sia dall'aver gli organi essenziali posti internamente ed al riparo di qualsiasi
urto od altro incidente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

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

La più indicata per l'assoluta SOLIDITÀ nei Omnibus, d'Istituti, Kòtels e Veicoli industriali, Furgoncini
Barelle porta-ammala, ecc.

Esplotazione del Brevetti in TUTTI gli STATI.

Vettura munita di Ruote Smontabili "RAPIDE,"



Le VETTURE

"FLORIO"

nel

CIRCUITO AUTOMOBILISTICO DI VERCELLI

si classificarono:

1^a Nel Premio dell'Industria, per avere il maggior
numero di Vetture partite e Classificate.

2^a Nel Circuito di Regolarità (2^a Categoria).

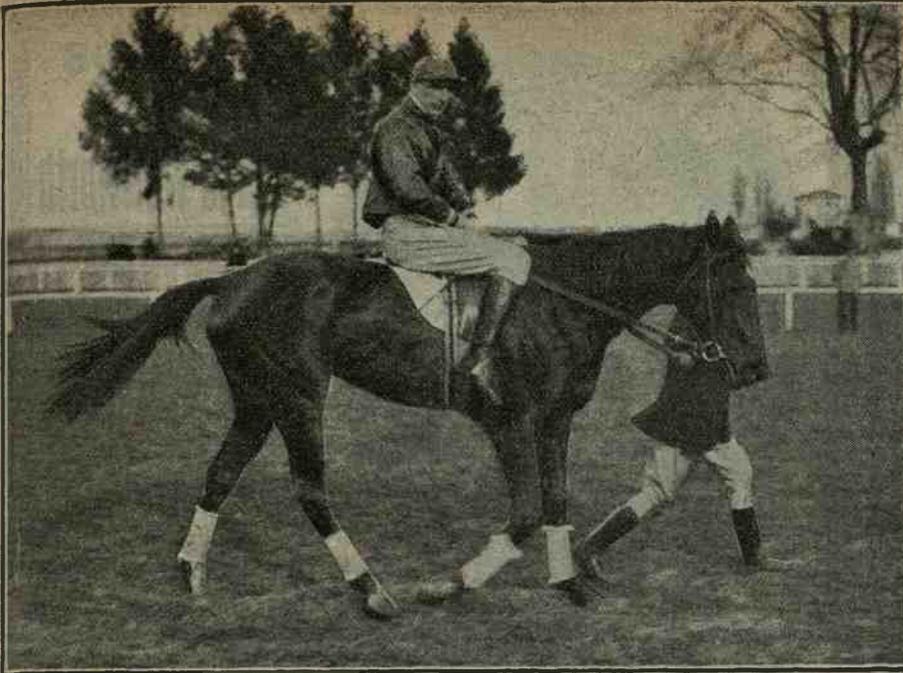
4^a, 5^a Nel Chilometro lanciato, Categoria per
Vetture da turismo, che hanno partecipato al
Circuito di Regolarità, con 1500 Kg., 4 cilind,
coprendo rispettivamente **Km. ora 82,192**
e 81,818.

Con un consumo di Kg. 8 circa per 100 Km.

Agenzia Generale ed esclusiva per la vendita:

G. CRAVERO

Corso Peschiera, 35 - TORINO - Telefono 42-58.



A sinistra: Le corse a San Siro. — Princesse Des Ursins (Kg. 67 1/2) di Müller (Pozzoli), vincitore del « Premio Senago » (L. 8000). (Fot. Foli - Milano).
A destra: Le corse ai Parioli. — Il Falco (Kg. 50 1/2) di Modigliani (Blackburn), vincitore del « Premio Melton » (L. 8000). (Fot. Collari - Roma).

Il fieno che in tempi normali si pagava su per giù come oggi, in periodi d'abbondanza discendeva a 30 e 40 franchi la tonnellata, o saliva a 150, 200, 300 franchi, cifre raggiunte nel 1754 e superate nel 1785.

In quanto all'arte d'ingannare i compratori ed i proprietari a quei tempi era raffinatissima. Vi erano individui molto esperti nel dipingere i cavalli in bruno o in nero, nello stampare sulle fronti stelle artificiali o nell'attaccar code posticcie.

Quando poi si dice che nel nostro secolo tutto è... adulterato.

Meo progredita era la veterinaria, sebbene si cercasse di curare gli animali con unguenti ed empiastri costosissimi, oltrechè con... preghiere e pellegrinaggi ai vari santuari.

E la zoofilia era così in voga anche in quei tempi che regnando Luigi XIII vi fu un clamoroso processo contro un individuo accusato d'aver fatto morire un cavallo per cattivi trattamenti. E la condanna fu piuttosto pesante...

Mi sembra di vedere un sorriso di trionfo sulle labbra delle lettrici... zoofile che tante volte sono conciate male dai giornali quando si fermano stizzite a far elevare tanto di contravvenzione a qualche brutale carrettiere!

Il seguito... se sarà il caso, in una nuova occasione. Erpi.

San Siro, Parioli e San Rossore

La giornata di chiusura di San Siro fu caratterizzata dal successo dei colori di una scuderia svizzera che, senza fortuna, aveva partecipato a tutta la riunione. La prova principale, il Premio Senago (sleeple chase di L. 8000, m. 4000) fu, infatti, l'appannaggio di Princesse des Ursins del sig. Müller che ebbe ragione in dirittura, di Ville Basquise, di Realist, di Nol Guillet, mentre Landon finiva non piazzato col massimo peso di 70 chili, troppo grave per un quattro anni con un simile terreno viscido ed attaccaticcio e su tale lunga distanza, e Barbante era ultimo e Cherry of Sparta, che con 60 chili sembrava formidabile, sacrificava ogni sua probabilità con una caduta al muro. I colori della scuderia svizzera dovevano nuovamente trionfare nella corsa successiva con Vucca, vecchia cavalla italiana ora in proprietà del sig. Müller, che contribuì a rendere più piacevole il ricordo della sua permanenza fra noi allo sportman surriferito.

A Roma si ebbe una giornata,

come dire?, di riposo. Nessuna prova classica, e corse discrete e nulla più.

Il Premio Melton (L. 8000, m. 1200), il clou del programma raccolse tre soli partenti. Sintomatico questo fatto. Si limitano le distanze nella speranza di avere molti cavalli allo start e invece anche con tali condizioni questi si riducono a coloro che possono vantare delle vere chances. Così non si è ottenuto l'utile per la società né si è giovato allo sport.

Che vi siano scrittori che arrivino a dichiarare essere i cavalli veloci i migliori riproduttori, *trans-seat*; di mattacchioni ve ne sono parecchi sotto la volta celeste. Ma che gli organizzatori siano di questo parere per gli scopi della casetta, non è ammesso.

In Francia, ove si ha l'organizzazione più perfetta e degli scopi seri, ben definiti, veramente sportivi in fatto di allevamento di puro sangue, le prove a lunga distanza sono sempre in auge e, invece di diminuire, si moltiplicano, specialmente quelle dotate coi maggiori premi. Da noi se si sorpassano i 2000 metri è un miracolo, e, fra le prove classiche, due sole raggiungono i 2800 metri, il Commercio e il Saint-Leger; e ciò è troppo poco, tanto più che anche dal lato spettacolo le corse brevi sono sufficientemente noiose.

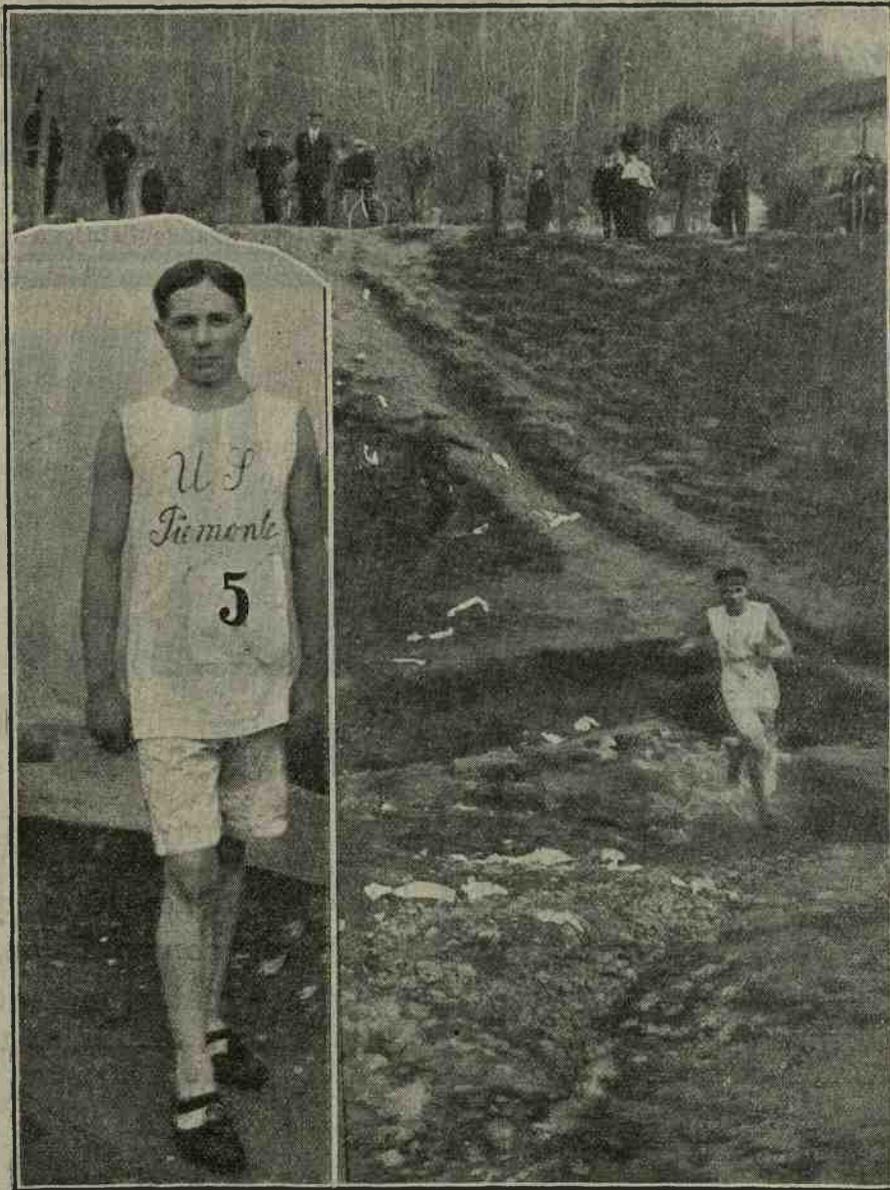
Ma ritorniamo al Premio Melton, che vide la vittoria di Il Falco, contro il quale invano si opposero il coetaneo San Sebastiano e Beau Seigneur. Il tre anni del comm. Modigliani per la sua classe non doveva lasciarsi suggere tale successo, anche se da conseguirsi su breve distanza, che non sembra la più adatta per il figlio di Arcante e Belle Fille.

A Pisa si ebbe la giornata dalle grandi deduzioni. Innanzi tutto il debutto di Austerlitz era già una nota di reale interesse in rapporto al Derby, che dopo le sconfitte di Fusa si presenta aperto, quale fu poche volte nel passato. Si direva che Austerlitz probabilmente era il rappresentante del sig. Chantre pel nasro azzurro e si desiderava da una prova pubblica la conferma delle probabilità accampate per la giubba nera.

Bisogna ritenere che Austerlitz sia ancora a corto assai di lavoro, che sia pure suscettibile di grande miglioramento, perchè l'essere stato battuto domenica facilmente da Brunelleschi sui 1800 metri del Premio Ministero d'Agricoltura non avvalorerebbe molto le chances della scuderia Chantre pel prossimo Derby. L'out della scuderia Bocconi, Primate, si è comportato molto meglio nelle sue esibizioni di Roma.

Altra nota d'attrazione del meeting pisano, pel quale è augurabile un interessamento maggiore da parte dei nostri massimi enti, delle autorità e della cittadinanza, si sta dargli un'importanza e un impulso un po' più validi, quest'altro efficiente d'interesse fu rappresentato dal Premio del Serchio, che vide la ricomparsa di Peerless e di Rasas, ossia delle due importazioni impostesi sul finire dell'ultima stagione autunnale. La cavalla americana, felice acquisto del barone Levi, e il puledro inglese di Sir Rholand occuparono i primi due posti all'arrivo del Premio del Serchio; ma questa volta, contrariamente a quanto era avvenuto in autunno, fu Peerless che precedette Rasas.

Dott. G. Galleani.



Bausola Giuseppe, dell'Unione Sportiva « La Piemonte », vincitore del Campionato Italiano di cross-country. (Fot. G. Gaietto - Torino)

HUMBER LTD - COVENTRY

La Grande Marca Mondiale
CICLI - MOTOCICLI - AUTOMOBILI
con gomme DUNLOP

Schiarimenti e Cataloghi a richiesta:

Agenzia Italiana "HUMBER" Via Ponte Seveso, 35 - Milano.

BAUMANN & LEDERER - Milano - Foro Bonaparte, 12
Telefono 62-11



FABBRICA TENDE
da Campo e Sport

Specialità Tende Alpine

TENDA DA CAMPO N. 105

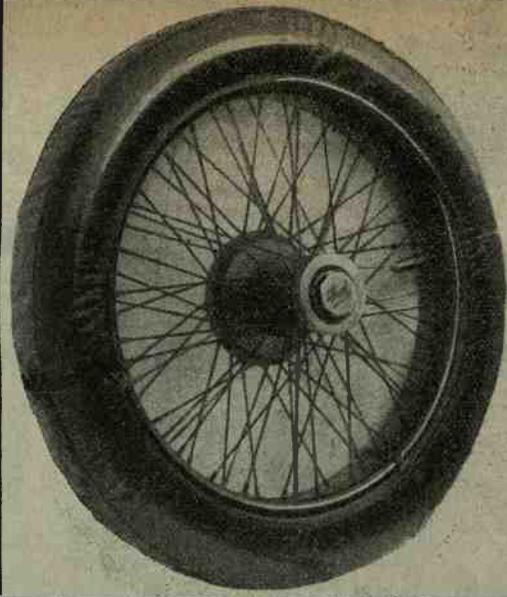
Raccomandabile per camping
di lunga durata.

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

Catalogo a richiesta.

Medaglia d'Oro del Toring Club Italiano per l'Attentamento Modello.

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



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

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.



RECORD MONDIALE
3 Grands Prix consecutivi a Montecarlo.

A. MARCONCINI
VERONA

Polvere Mullerite - M
nizioni da Tiro e da Caccia Mal
ler. Ballistol arnesi e Zel
toline Klever. Proiettili
espansivi Brennek. Car
tucce francesi T di Lian.

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

GRANDE DEPOSITO di FORNITURE per
CARROZZERIE - AUTOMOBILI

AVIAZIONE

A. G. ROSSI & C.

TORINO Fornitori R. Governo **MILANO**

26, Corso Vinaglio - Telef. 11-57.

Via Vittoria, 40 - Telef. 25-150.

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

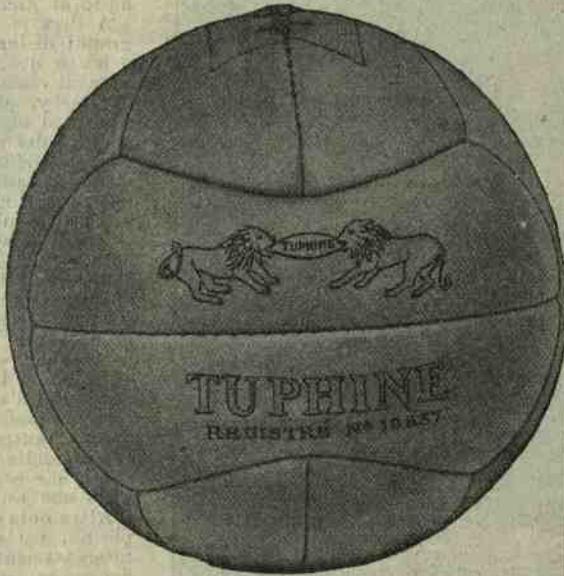
"TUPHINE"

MARCA MONDIALE
della
YORKSHIRE ATHLETIC
MANUFACTORY

Il più perfetto
L'insuperabile

Foot-Ball

Apprezzato ed adottato
da tutte le migliori



Squadre Italiane ed Estere

Y.A.M.

Nuovo tipo di

FOOT-BALL

a cuciture protette.

Regolamentare per Match.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

Telefono
26-20

G. VIGO & CIA

Telegrammi
VIGORIA

TORINO

Via Roma, 31 - Telefono 26-20.

GENOVA

Via Venti Settembre, 5.

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

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



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

Motocicli FRERA

leggeri e di grande turismo.

con Pneus

PIRELLI

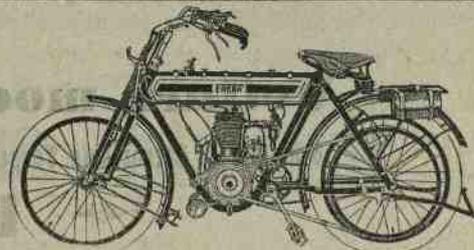
Modelli 1914.

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 poi Battaglioni Aviatori e Battaglioni Bersaglieri.



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

ROMA - XX Sett. 1913

GIRO 3 PROVINCIE
(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.

I CICLI

Peugeot

I PNEUS

Tedeschi

sono il migliore accoppiamento della più seria costruzione del ciclo con la migliore produzione del pneumatico.

G. e C. F.lli PICENA

Corso Principe Oddone, 17
TORINO

Ingegnere TEDESCHI

Madonna di Campagna
TORINO

*I cicli **PEUGEOT** con pneus **TEDESCHI**, si trovano presso i nostri Agenti autorizzati in tutta Italia:*

- In TORINO - Ditta Paschetta - Via Santa Teresa, ang. Via Genova.
- » MILANO - Faravelli Francesco - Via Meravigli, 15.
- » NAPOLI - Cipullo Ettore - Piazza Vittoria, 2-4.
- » ROMA - Beni Dario - Via Merulana, 271.

- In BOLOGNA - Barbieri Filiberto - Via Ugo Bassi, 12.
- » PARMA - Orcesi Alfonso - Strada Cairoli, 5-7.
- » NOVARA - Baraggioli Carlo - Corso Carlo Alberto, 33.
- » PADOVA - Favero Giacomo - Via Roma, 19.

Diffidate dalle IMITAZIONI e dalle CONTRAFFAZIONI I

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

GABAGES BIUNITI F. I. A. T.

ROMA

Via Calabria, 46 - Telef. 36-86

TORINO

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

MILANO

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

FIRENZE

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

NAPOLI

Via Vittoria, 46-VI - Telef. 17-85

GENOVA

Corso Buenos Aires - Telef. 13-88

BOLOGNA

Porta S. Folico - Telef. 13-77

PADOVA

Piazza Cavour, 9 - Telef. 2-88

SANREMO

P. della Stazione - Telef. 2-71

SIENA

Porta Camollia - Telef. 2-92

PISA

Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86

LIVORNO

Piazza Orlando - Telef. 41-6



I Crics **AUTOFOR** sono solidissimi e pratici
per Vetturette, Automobili, Camions, per Vetture di pompieri, ecc.

Vendita esclusiva e grande deposito: Ditta Ing. **FORTINA & SCHAEFER** - Torino - Via Baretti, 33

Per altre importanti novità consultare il nuovo **Catalogo 1914** uscito in questi giorni.