

LA STAMPA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazie
Nuoto - Canottaggio - Yachting

SPORTIVA

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 }
 { Estero .. 15 } Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

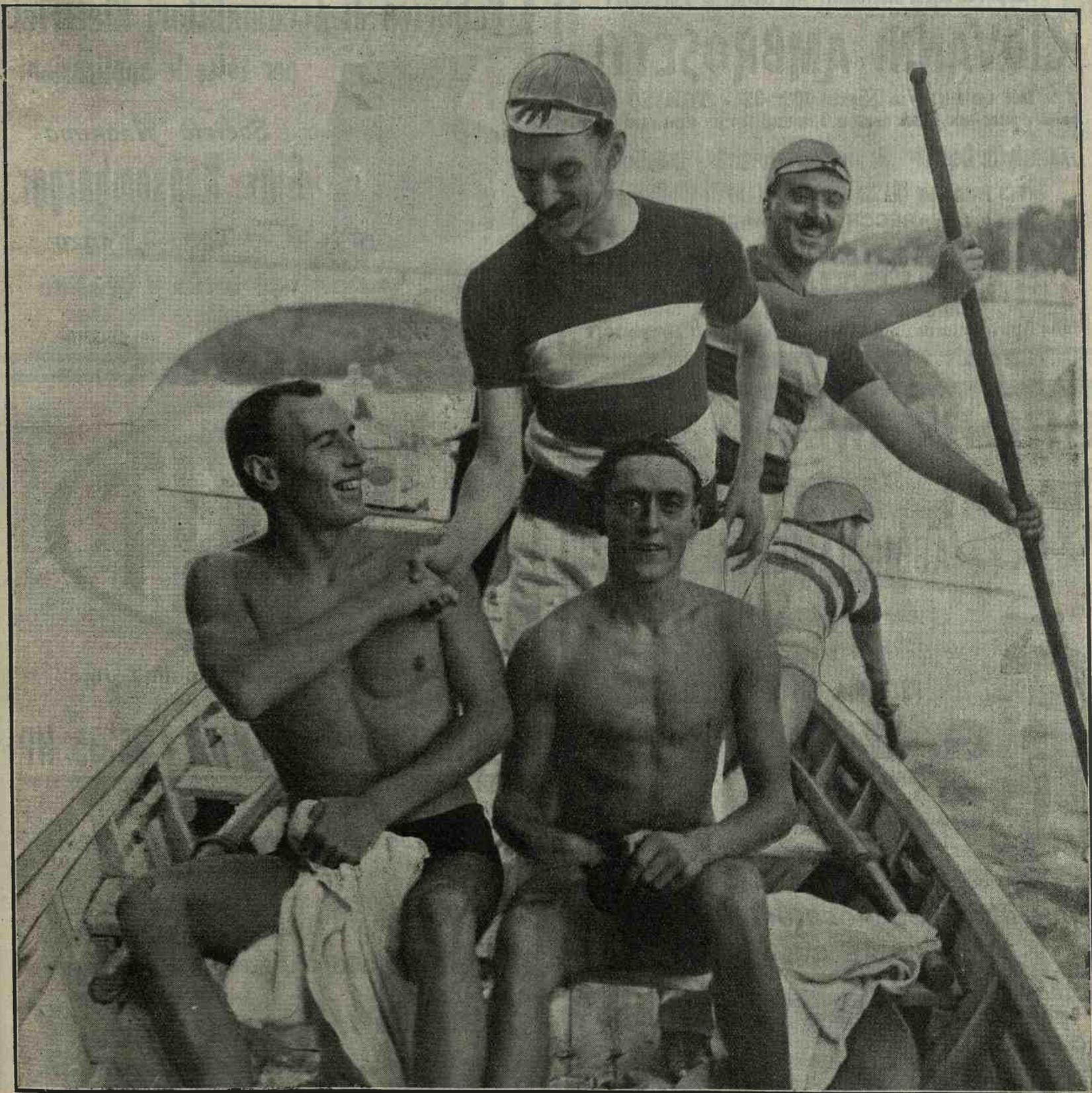
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

TELEFONO 11-26

INSERZIONI

Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

LA RIPRESA DEGLI AVVENIMENTI SPORTIVI IN ITALIA



La traversata di Torino a nuoto.

Questa gara che ha riunito i migliori campioni d'Italia ha dato luogo ad un vero duello sportivo fra Baiardo e Costa. La nostra fotografia rappresenta i primi due arrivati. — Baiardo, primo arrivato, riceve le congratulazioni dal presidente dell'Armida cav. Torretta. — A destra: Costa, 2° arrivato.

(Fot. Pavia-Nay).

Le Automobili Nazzaro

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

sempre con Gomme PIRELLI

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

Fabbrica in Torino - Corso Peschiera, 250.

Agenzie di Vendita:

TORINO
Conti e Comp.
Corso Peschiera, 250

MILANO
G. E. Silvani & C.
Foro Bonaparte

FIRENZE
Eredi Lotti
Via delle Porte Nuove, 18

ROMA
E. Luraschi
Piazza Coppelle, 9

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

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

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

Succursali in: MODANE - PARIGI - BRUGNE SUR MER - LOIRI - DUSSELDORF - VORWIEHEL - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviarie - Imballaggio

Servizio speciale per CBASSIS - VETTURE, CANOTTI AUTOMOBILI
e APPARECCHI per AVIAZIONE

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

Premiato con Medaglia d'Oro
dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911

Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



Società Anonima
Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Opuscoli, Istruzioni e listini in sei lingue.

SPORTSMAN!



Il più ricco e
svariato assortimento

ABBIGLIAMENTI

SPORTIVI

lo troverete sempre pronto presso la

PRIMARIA DITTA SPECIALISTA

G. VIGO & C^{IA}

TORINO
Via Roma, 31 - Telefono 26-20.

GENOVA
Via Venti Settembre, 5.

Elegante catalogo illustrato gratis.

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

Specialità per giocatori di foot-ball

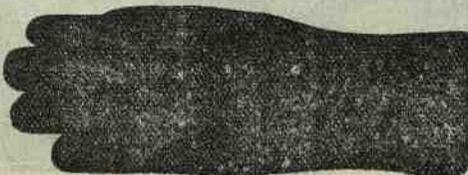
FORNITURE COMPLETE

Costumi in lana.

Maglieria pesante.

Costumi in pelle.

Abbigliamenti in carta-
seta giapponese.



Specialità per Sports Invernali
Aviazione - Automobilismo

" ASBESTOL "
in pelle di cavallo
l'unico guanto pratico per Sports.



Società Ceirano Automobili Torino

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

Ruote acciaio smontabili
ed avviamento automatico brevettato
a richiesta.

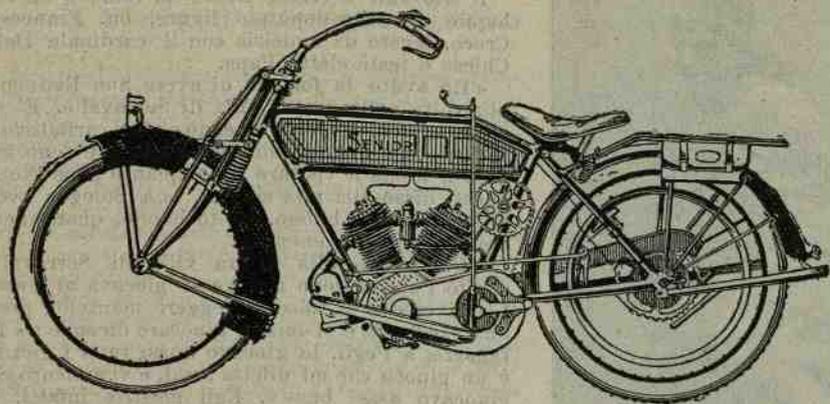
Costruzione moderna
materiale di primo ordine.

Prima di fare acquisti

visitate i nuovi tipi.

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

TORINO



SENIOR

GOMME DUNLOP

La Bicicletta caratteristica per la sua solidità.

La Motocicletta incomparabile.

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

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

L'Automobile del Re d'Inghilterra

Vetture Inglesi

TORISMO - SPORT - LUSO

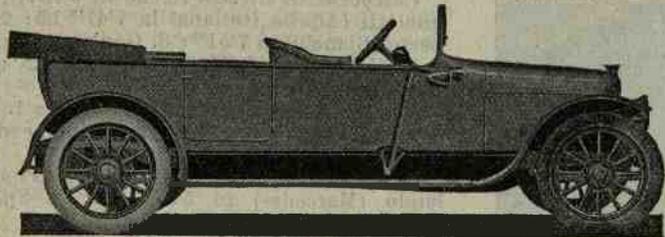
10 - 20 e 30 HP.

Agenzia Generale Italiana:

Austin Motor Company Ltd.

Via Vecchietti, 2 - FIRENZE

Concedonsi Agenzie nelle Provincie dell'Italia Settentrionale.



ECONOMIZZATORE FRANCE

(Brevettato)

Diminuisce il consumo dal 15 al 40 %

Aumenta il rendimento.

Facilita la partenza.

Permette l'uso del benzolo.

Si colloca facilmente su tutte le vetture senza toccare nè il carburatore, nè il motore.

Concessionari esclusivi per l'Italia:

FORNO-MAZZA & SANGUINETI

GENOVA - Via Canneto il Curto, 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 ^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

È con **MOTORE**

Le Rhône

che **Parmelin** ha attraversato

il MONTE BIANCO.

Record MONDIALE di altezza 6120 metri con soli 80 HP di forza " *Le Rhône* "

Aviatore LEGAGNEUX.

Agenzia esclusiva

e licenza di costruzione in Italia e Colonie

Cap. **MARTINOLO** - Via Carena, 24 - Torino.

Telegrammi: MARTINOLO-AVIAZIONE-TORINO

Telefono: 39-65.

CACAO TALMONE

Il re dei Cuori *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 Orfelli, 26 - Genova.
Telefono 57-35

PÉTROLE HAHN



TESORO DELLA CAPIGLIATURA

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

BUSTI Moderni, igienici, sport, reggipetti, ventriere, correttori, salviette igieniche, tonnnres.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO



Bevete l'
Aranciata Martinazzi
è deliziosa e sana come me.

Vino-Vermouth
Martinazzi
è marca di primo ordine.

SPORTSMEN!...
adoperate le
LASTRE CAPPELLI
ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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



La donna e il tennis. — Signorina Lenglen.



Signora D. K. Chambers (inglese).



Signorina Graulein (francese).

Dal carnet dello Sportman

Il *Giornale d'Italia* riceve da Genova un colloquio con l'ex-deputato ligure, on. Francesco Croce, legato da amicizia con il cardinale Della Chiesa e testè eletto Papa.

« Ho avuto la fortuna di avere Sua Eminenza più volte nella nostra villa di Serravalle. E' un ottimo uomo, di molto ingegno e assai caritatevole. Ricordo che quando mi sono sposato e sono andato a Roma a visitare il compianto papa Pio X, questi disse alla mia signora: « A Bologna avete un arcivescovo buono, molto buono, quantunque non troppo... avvenente ».

« Un giorno alla nostra villa di Serravalle, capitò l'arcivescovo mentre si giocava al tennis. L'arcivescovo si tolse il leggero mantello, prese una racchetta e si mise a giocare dicendo: « Da ragazzo, a Pegli, io giocavo quasi tutti i giorni: è un giuoco che mi diletta assai, e vi assicuro che giocavo assai bene ». Egli mostrò, infatti, di saper giocare bene.

La grande gara in salita La Cappella di Siano.

Presso Napoli si è svolta in questi giorni la grande prova automobilistica sulla salita della Cappella di Siano, vale a dire su un percorso di circa 6 chilometri, con dislivelli fortissimi, e *tour-niquets* difficilissimi.

La vittoria in tutte le categorie (una sola esclusa) è stata per le macchine italiane, specie per quelle fabbricate dalla industria torinese, sempre prima nei grandi cimenti sportivi. Fra queste, l'Aquila da sola vinse 2 primi premi, ed un secondo posto d'onore in altra categoria.

Assisteva alla giornata sportiva interessantissima, un pubblico scelto e numeroso, venuto in gran parte dalla vicina Napoli.

Ecco i dettagli delle singole categorie:

Categoria Gentlemen (meno di 5 litri): 1. Mastelloni su Fiat in 10'50".

Categoria Gentlemen (meno di 3 litri): 1. Spagnoletti (Aquila Italiana) in 7'41" 1/5; 2. De Roberto (Bianchi) in 7'51"; 3. Gontald (Hupmobile) in 8'7"; 4. Gioselfi (Hupmobile) in 8'32"; 5. Ascarelli (Peugeot) in 9'34".

Categoria Gentlemen (più di 5 litri): 1. Peppino Turner (Spa) in 6'3" 4/5; 2. Principe di Fondi (Isotta-Fraschini) in 7'11".

Categoria macchine da corsa: 1. Peppino Orlando (Mercedès) in 5'57" 2/5; 2. Spagnoletti (Aquila Italiana) in 6'32" 2/5.

Categoria Chauffeurs (da 3 a 5 litri): 1. Berra (Aquila) in 6'20"; 2. Ziano (Bebè Peugeot) in 7'16".

La traversata di Torino a nuoto.

Domenica scorsa si è svolta sul Po un'importantissima gara di nuoto, indetta dallo *Sport del Popolo*, la quale ha richiamato tutti i migliori campioni italiani. La prova fu disputatissima e l'arrivo avvenne nel modo seguente:

1. Davide Baiardo della N. Mameli di Voltri in 15'31" 2/5.

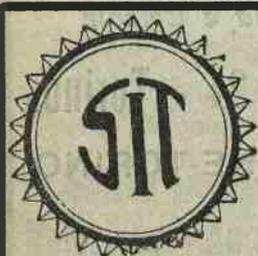
2. Costa Malito del Genoa Club a una sola testa.

3. Cova Angelo dello Sport Club Italia in 15'52" 2/5. 4. Garivaghi Carlo della R. N. Milano a 100 m.; 5. Montecucco Carlantonio del 25° artiglieria da campagna a 10 cent.; 6. Carlo Amerio della S. C. Caprera a due metri; 7. Enrico Rossi del Genoa Club di Genova; 8. Ara Eugenio della Pro Vercelli; 9. Giovanelli Emanuele della S. C. Armida di Torino; 10. Luxardo Piero, id. id.; 11. Palma Mario della Giovane Torino, Torino; 12. Lichtenberger Ugo della S. C. Caprera, id.; 13. Combo Ugo della S. C. Armida Torino; 14. Charvez Mario della S. C. Cerea Torino; 15. Maffiotti Benedetto della S. C. Armida Torino; 16. Melli Renzo dell'Unione Sportiva Intrese, Intra; 17. Sciarelli Pietro della Società Canottieri Ginnastica Torino; 18. Rocco Osvaldo, id.; 19. Palazzone Gualtiero, id.; 20. Tessera Andrea, id.; 21. Romaro Agostino della Società Ginnastica Torino.

Le corse di cavalli in Germania.

Il *Journal des Débats* cita una pubblicazione tedesca secondo la quale due milioni di persone in Germania sono interessate nelle corse di cavalli, sia scommettendovi somme più o meno rilevanti, sia traendone il proprio sostentamento. Fra questi ultimi si contano più di seimila *bookmakers*. Le somme impegnate nelle scommesse si calcola oscillino fra i 750 milioni ed i due miliardi di franchi. Nel 1911 la tassa sulle corse produsse quindici milioni, ma con la nuova legge si crede ne produrrà circa trenta. *Minga mal...*

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



SOCIETA' ITALIANA TRANSAEREA

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

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

- TORINO -

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

I Volontari dell'aria

Il trionfo di una nostra iniziativa

In seguito all'iniziativa dell'Associazione Aviatori Areonauti d'Italia e del giornale La Stampa Sportiva, l'Aero Club d'Italia — dopo ripetute sollecitazioni fatte al Ministero, al Ministro, all'Ispettore Areonautico e al Comando del battaglione Aviatori — ha finalmente potuto ottenere che dal corrente settembre fino al 15 novembre si svolga all'Aerodromo di Mirafiori un Corso di allenamento e di perfezionamento per i piloti borghesi che hanno data la loro adesione per la formazione di un gruppo autonomo di aviatori volontari civili. Essi dovranno conseguire il brevetto di secondo grado militare, che consiste in speciali prove di durata, di volo e di conoscenza delle carte e del maneggio della bussola. Ai piloti brevettati verrà assegnato un premio speciale.

Il Corso si effettuerà sotto la direzione del Comando del battaglione aviatori e della Commissione esaminatrice e farà parte il presidente dell'Aero Club d'Italia, atteso che l'on. maggiore Montù è il comandante designato degli aviatori volontari in caso di mobilitazione.

La Stampa Sportiva non ha che a rallegrarsi di un tale provvedimento da noi da lungo tempo caldeggiato, diventando sistematico e perfezionandosi avrà a dare proficuo incremento all'aviazione civile.

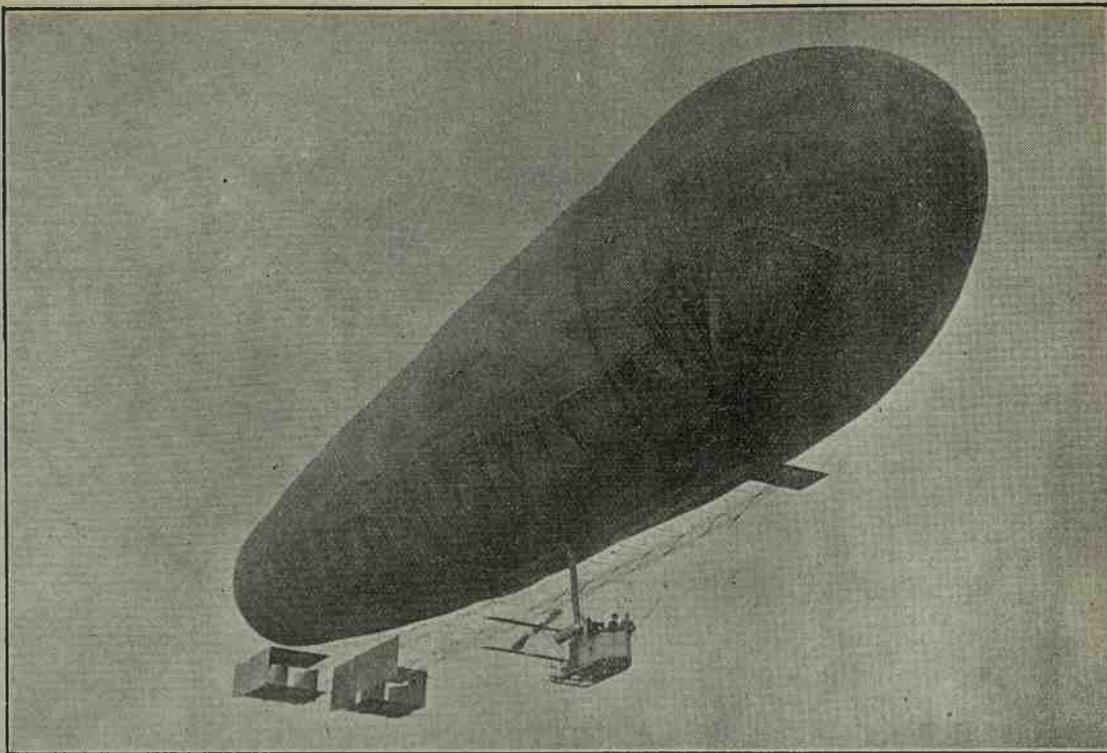
Rimasti soli a sostenere la tesi pro aviazione civile abbiamo ragione di doppiamente rallegrarci della decisione ministeriale.

I dirigenti dell'aviazione militare si sono accorti finalmente che un loro più prolungato diniego ad ogni proposta dei patrocinatori dell'aviazione civile, avrebbe infine, nociuto a loro stessi ed hanno più o meno con entusiasmo ceduto. Ma cedendo, il loro gesto se è bello per lo scopo cui mira non lo è per la forma. Gli aviatori civili hanno bensì oggi ottenuto il mezzo di potere raggiungere la loro agognata meta e cioè di mettersi in condizione di potere servire la Patria come aviatori in caso di eventuale mobilitazione.

Noi, come giornalisti, possiamo essere pure soddisfatti dell'opera nostra pro aviazione civile, ma non possono dire altrettanto i dirigenti dell'Aero Club d'Italia.

Chi presiede all'areonautica militare ha voluto escludere dalla Commissione esaminatrice l'elemento civile cioè i commissari dell'Aero Club. Ha solo permesso la presenza in detta commissione dell'attuale presidente in quanto che egli si chiama maggiore Montù, l'ufficiale cioè preposto in caso di mobilitazione al gruppo di piloti volontari civili.

La deliberazione su questo punto francamente è



Il nuovo dirigibile Usuelli mentre compie un'evoluzione nei dintorni di Milano.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

poco riguardosa per l'Aero Club il quale trattandosi di un costituendo corpo di piloti volontari civili non potrebbe mancare di assistere i suoi affigliati nelle prove d'esame per prendere il brevetto militare.

L'esaminatore borghese è ammesso del resto in tutte le scuole militari e non sappiamo proprio perchè lo si voglia escludere per l'aviazione. La sua esclusione potrebbe essere assai male interpretata in questo caso.

Noi speriamo che a tempo si ravvedano i signori militari della loro deliberazione presa nei riguardi dell'Aero Club.

A noi, però, nulla più stupiscono le deliberazioni dell'ispettorato areonautico-militare. Basterebbe ricordare che non si è ammesso il libero ingresso ai campi militari di volo ai giornalisti muniti di regolare tessera per evitare disgrazie... e si è inibita a chi scrive una visita agli stessi campi, anche se accompagnato da un ufficiale del battaglione.

All'ispettorato areonautico dopo la famosa inchiesta del generale Brusati, non si vorrebbe più sentire parlare di aviazione civile e si vorrebbe condannare con le citate esclusioni anche quella onesta stampa che senza secondi fini ha sempre propugnata la grandezza dell'aviazione militare.

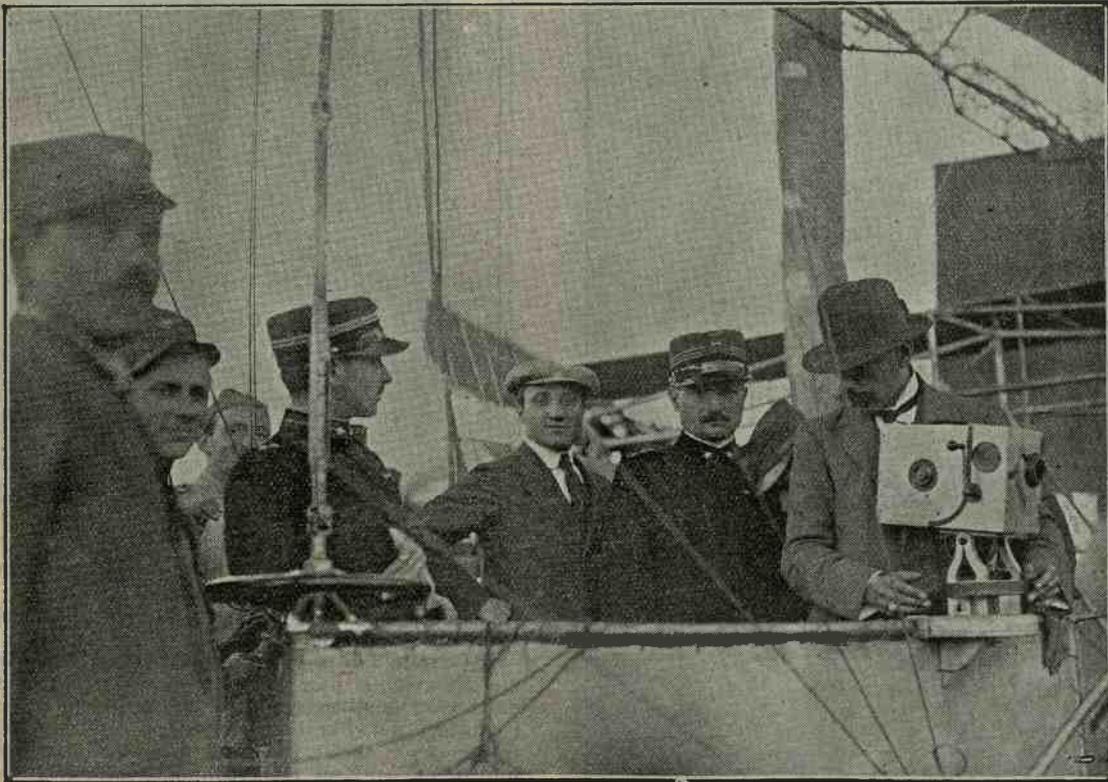
Per conto nostro e fino a prova contraria riteniamo di avere spiegata sempre opera a tutto favore dell'aviazione sia militare che civile.

GUSTAVO VERONA.

I VOLONTARI DELL'ARIA

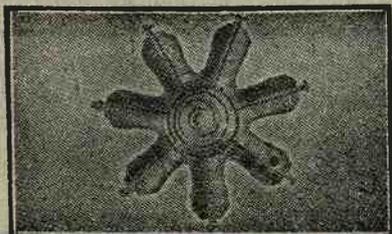
Ecco l'elenco delle domande:

1. Baragiola Gherardo di Besana (Brianza), (Blériot) — 2. Bertoletti Riccardo di Milano (Blériot) — 3. Brilli Domenichelli Giulio di Pergola (Pesaro) (Blériot e Nieuport) — 4. Brunetta d'Usseaux Gustavo di Torino (Nieuport) — 5. Casasso Giuseppe di Caraglio (Blériot) — 6. Castagneris Renato di Roma — 7. Dallanoe Gastone di Voltaggio (Blériot) — 8. Dedominicis Armando di Torino (Blériot) — 9. Di Rudinì marchese Franco di Roma (Moran-Saulnier) — 10. De Ambrosis Jean, aerodromo Cameri, di Novara.
11. Facioli Mario di Torino (Farman) — 12. Ferlandi Attilio di Novara (Gabardini e Blériot) — 13. Guglielminetti Ernesto di Torino (Deperdussin) — 14. Hermann Gustavo Enrico di Torino (Farman) — 15. Lanzara Domenico di Torino (Blériot) — 16. Landini Achille, aerodromo Cameri, di Novara (Gabardini e Blériot) — 17. Lawley Franco di Firenze (Blériot) — 18. Maggiora Clemente, aerodromo Cameri, di Novara (Blériot) — 19. Pasquali Rinaldo di Roma (Farman) — 20. Ponzelli Riccardo di Roma (Farman) — 21. Ramazzotto Maurizio di Torino (Blériot) — 22. Re Umberto di Torino — 23. Rapini Michele di Firenze — 24. Resmini Gustavo di Torino (Blériot) — 25. Romairone Pietro di Bolzaneto (Farman) — 26. Santoni Lorenzo di Milano (Deperdussin) — 27. Toselli dott. Amilcare di Boves (Blériot) — 28. Cavalieri Alfredo di Venezia (Blériot) — 29. De Antonis nobile Alfredo di Brunate — 30. Rossi Giuseppe di Torino (Nieuport) — 31. Pugnante Bartolomeo di San Feliciano (Perugia), (Blériot) — 32. Andreini ing. Michele di Viareggio (Blériot) — 33. Porro Ainaldo di Isola di Cedegolo (Farman) — 34. Della Torre conte Francesco di Roma.



La navicella del nuovo dirigibile Usuelli. Nel centro il cav. Usuelli e il capitano Mina. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

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

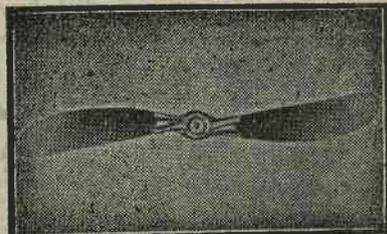


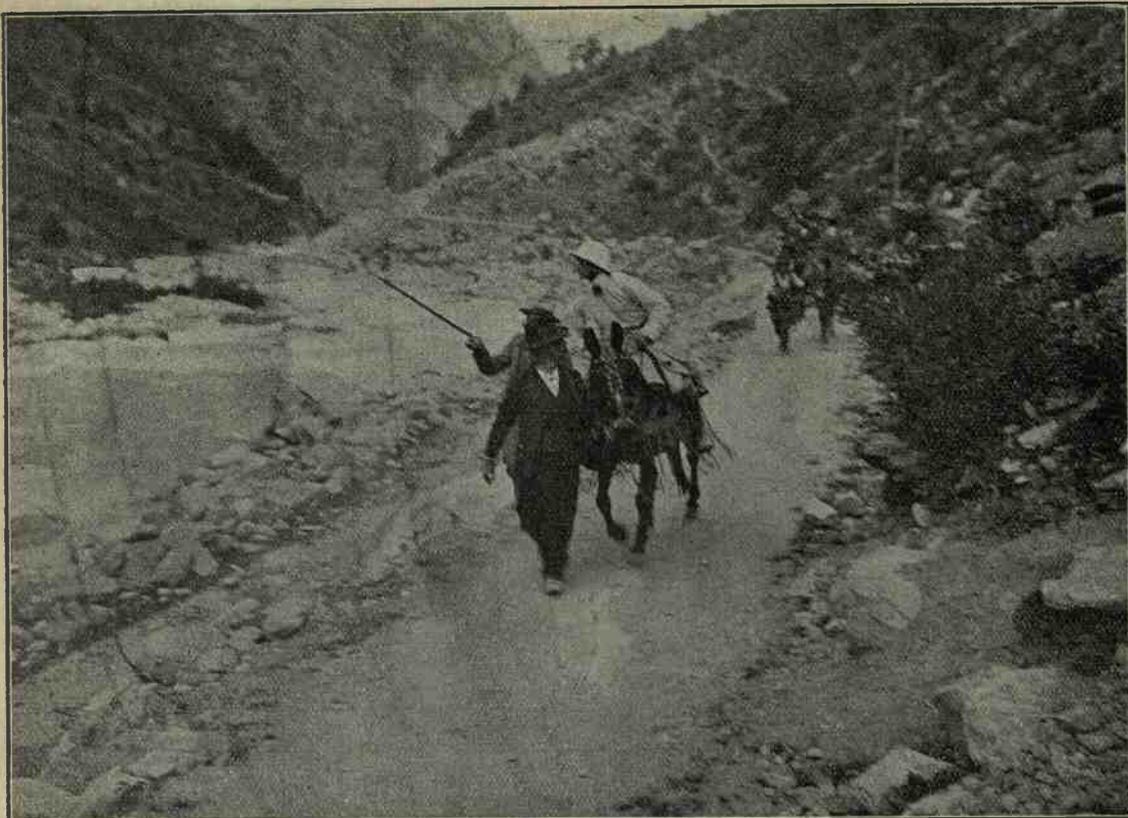
MOTORI "GNOME" - ELICHE "INTEGRALI"
ACCESSORI per AVIAZIONE

TORINO
Via Sacchi, 26 bis

Telefono 15-15.
Telegrafo: Tecnica.

Ing. G. A. MAFFEI & C.





La fotografia ricorda il Kronprinz l'ultima volta che venne in Italia, ospite di S. M. il Re d'Italia, alle caccie nella vallata di Oogne.

L'Imperatore Guglielmo e lo Sport

Guglielmo II è uno dei più ferventi *sportsmen* del vecchio mondo. E' un fervente militare, ma un uomo di sport al tempo stesso. Egli non si accontenta di fare del suo popolo un esercito modello, vuole che i giovani del suo Regno abbiano ad eccellere in tutti gli esercizi del corpo, ed esige che la loro educazione sia specialmente curata sotto tale punto di vista.

E' un fervente *yachtsman*. Possiede molti *yachts* e con questi partecipa alle grandi regate classiche.

Un giorno l'imperatore Guglielmo II, vistosi sorpassato col suo *yacht* dall'imbarcazione d'un

semplice mortale, portò il suo bravo reclamo alla Giuria delle regate, accusando il vincitore di non aver rispettate tutte le regole della corsa. Il *giung*, in omaggio alla indipendenza della... magistratura, respinse il reclamo dello *yachtsman* imperatore ed assegnò il primo premio allo *yachtsman* semplice mortale.

E non c'è da meravigliarsene, se si pensa che Guglielmo II, quando è a bordo dello *yacht* da corsa, durante le gare che lo appassionano, non osserva più l'etichetta. Vestito di un costume di lana rossa, avvolto in un mantello impermeabile giallo, calzato con scarpe di *caoutchouc*, col capo coperto da un berrettino rosso, l'Imperatore e Re non vuol essere in quei momenti che uno *sportsman* fra altri *sportsmen*, un lupo di mare fra altri lupi di mare.



L'ultima visita fatta dal defunto Arciduca Francesco Ferdinando d'Austria all'Imperatore di Germania diede luogo ad una delle più grandi caccie al cervo.

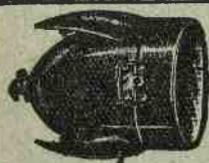


Il giovane Principe che attualmente trovasi sui campi

Guglielmo II non fa che seguire una vecchia tradizione viva degli Hohenzollern.

Il Grande Elettore, il primo, prese a costruire metodicamente una flotta regolare, ed incaricò della cosa degli ingegneri olandesi. poichè allora i cantieri dei Paesi Bassi fornivano le navi più rapide e più solide. Il Grande Elettore possedeva inoltre un *yacht* di piacere, donde assisteva con orgoglio alla sfilata della sua modesta flotta. Questo *yacht* portava su ogni albero il vessillo brande-burghese: bandiera bianca sormontata da un'aquila rossa con lo scudo *bleu*.

E quel principe era — nè più nè meno Gu-



Collettore aperto.

REJNA ZANARDINI - MILANO - Via Solari, 58

FARI e FANALI per Automobili

CATALOGO A RICHIESTA



Collettore chiuso.

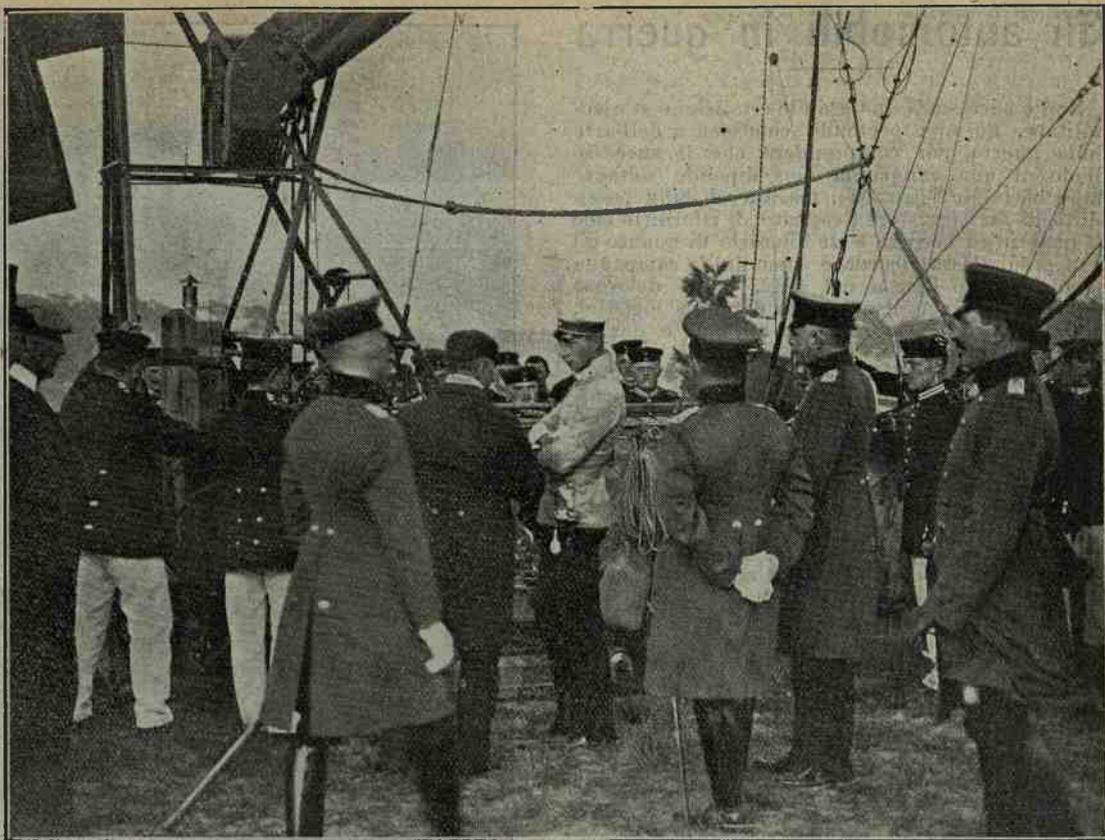


Stadio di Germania
taglia al confine franco-tedesco.

glielmo II — un fervente amatore di corse rapide su piccole imbarcazioni a vela. E si conserva ancora una lettera in cui un ammiraglio raccontava con disperazione il progetto fatto al principe di andare ad Emden su un minuscolo veliero in compagnia di pochi fidi.

Il prudente ammiraglio rimproverava allora assai la temerità del suo sovrano.

Il primo battello a vapore, di proprietà particolare degli Hohenzollern ebbe nome *Alexandria*. Varato nel 1844, era dapprima destinato al trasporto dei passeggeri per Amburgo e Berlino, ed aveva un'andatura lenta, molto lenta, che oggi



Il Kronprinz visita la navicella di un dirigibile Parseval.
(Fot. Argns - lastre Cappelli).

darebbe certamente ai nervi dell'impaziente Guglielmo II.

L'*Alexandria* trasportò al suo bordo illustri sovrani ed ogni sorta di personaggi di razza: servì da *yacht* di piacere alla famiglia imperiale fino al 1886. Il 1° giugno 1888 l'*Alexandria* fece un triste viaggio, trasportando l'Imperatore Federico III, già condannato dal terribile male, da Charlottenburg a Potsdam.

Il celebre *yacht* a vapore di Guglielmo II, *Hohenzollern*, fu costruito a Stettino; misura 115 metri di lunghezza, porta 4100 tonnellate ed ha una macchina di 9000 cavalli.

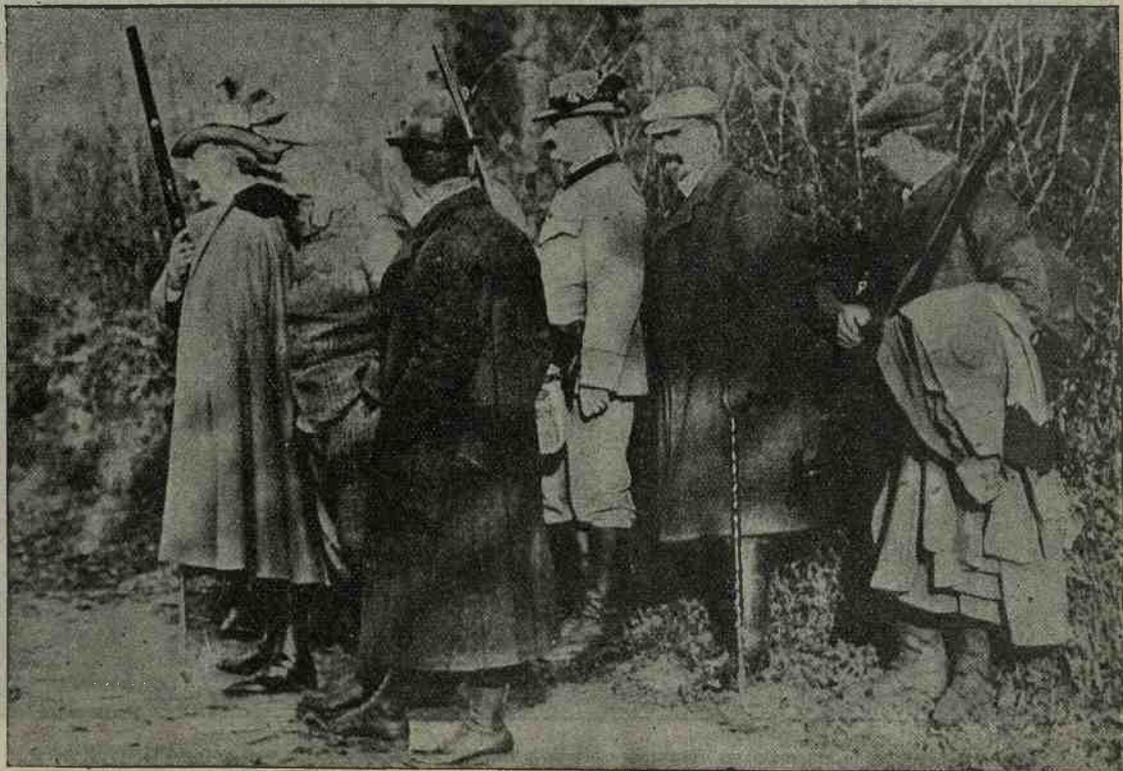
Ma Guglielmo II ama con più passione la navigazione a vela e cerca in tutti i modi di diffondere questo sport fra i suoi ufficiali e nelle alte classi della nazione tedesca. Egli fondò nel 1891 una società nautica l'*Yacht Club Imperial*, di cui egli stesso è il commodoro. Il principe Alberto di Prussia è il vice-commodoro.

Nel 1891 l'Imperatore comprò un *yacht* da corsa inglese, la cui entrata nel porto di Kiel rimase negli annali dello sport nautico tedesco: allora Guglielmo entrò a Kiel con un forte vento di Nord-Est ad una velocità vertiginosa, fra due file di imbarcazioni d'ogni specie che acclamavano entusiasticamente il Sovrano al suo passaggio.

Nel 1897, Guglielmo II donò alla sua consorte un *yacht* da corsa, l'*Iduna*, e l'imperatrice fu subito accolta nel Club Imperiale. Il principe Enrico, poi, possiede tre *yacht* da corsa.

La Coppa Gordon Bennett organizzatasi nei dintorni di Hombourg dimostrò una volta ancora la seria organizzazione del popolo tedesco. Furono gli stessi francesi che vollero a mezzo del presidente dell'Automobil Club di Francia esprimere all'Imperatore la loro riconoscenza per l'ottima organizzazione.

Guglielmo II è anche un ottimo tiratore, spesso partecipa a caccie in Germania ed in Austria.



L'Imperatore di Germania mentre si reca alla caccia col suo seguito,
prima dell'attuale stato di guerra.

AUTOMOBILISTI!

Intendete ricorrere ad una segnalazione efficace ed economica?

Domandate la nuova tromba Tipo

“BOATO”

Fabbrica Trombe ed Apparecchi di segnalazione Fausto & Pietro CARELLO Fratelli - Torino - Via Petrarca, 30 - Telefono 27-53
SUCCURSALE IN MILANO - Viale Gian Galeazzo, 11 - Telefono 27-23.

Gli automobili in guerra

Non è necessaria una grande erudizione storico-militare, né una profonda conoscenza dell'arte della guerra per comprendere che il successo finale di una campagna non dipende soltanto dalle battaglie vittoriose, ma altresì dalla possibilità di far sussistere l'esercito, di rifornirlo cioè di quanto gli occorre e di liberarlo di quanto gli è di peso. Basta ricordare come finì la campagna napoleonica di Russia nel 1812, quale doloroso epilogo ebbe, per insufficienza di mezzi logistici, la nostra *penultima* impresa africana e quante polemiche suscitò quella cinese.

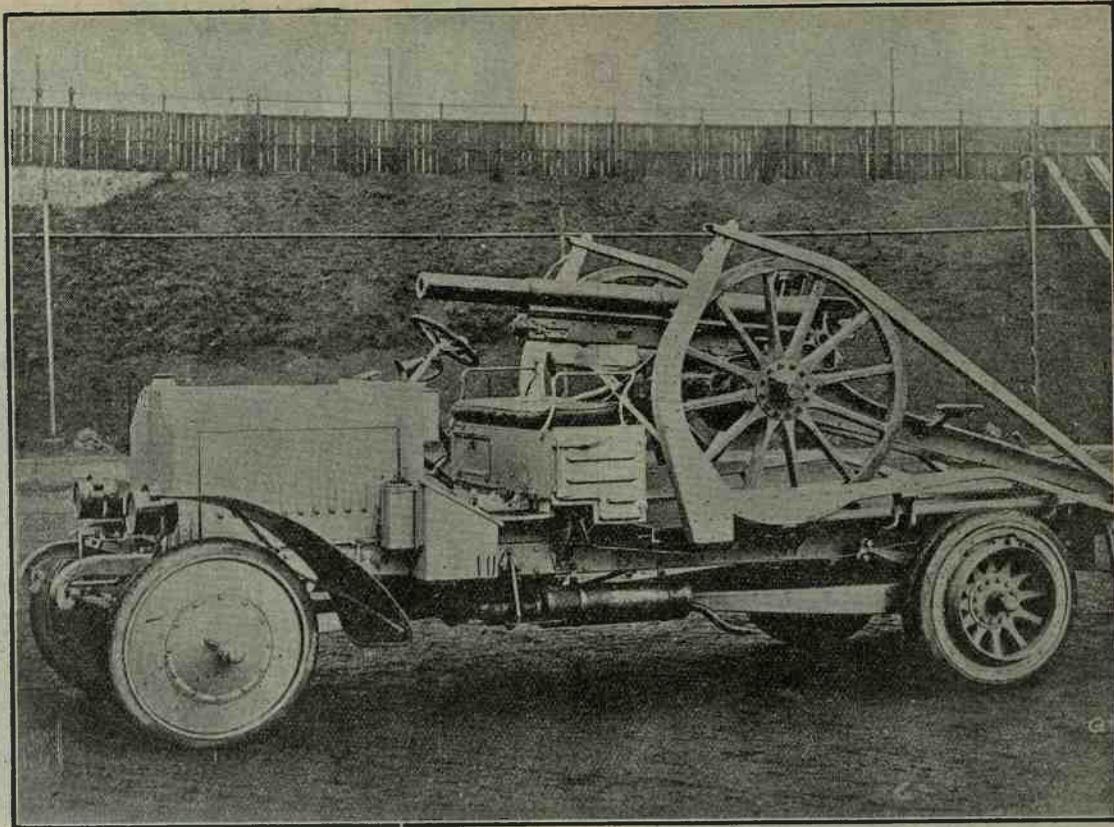
E' bensì vero che le ferrovie hanno facilitato di molto la soluzione del problema del rifornimento e dello sgombero: ma le ultime campagne — quella del '70 in ispecie — hanno dimostrato che esse sono insufficienti a provvedere, con la voluta larghezza, al vettovagliamento e ai bisogni d'ogni sorta di un esercito che operi a grande distanza dalla sorgente delle sue risorse. E v'ha di più. Le ferrovie, per ragioni facili a comprendersi — e più specialmente nella guerra d'invasione — non possono funzionare che fino a certo limite della zona nella quale sta per avvenire l'urto fra i belligeranti. Da questo limite, che è appunto segnato dalle stazioni teste di linea delle ferrovie, devono necessariamente funzionare, e senza posa, i mezzi di cui dispongono le truppe, ossia i convogli di carri, trainati finora da quadrupedi. E' soprattutto in questa zona che l'automobile, o meglio il motore meccanico in generale può rendere in guerra segnalati servizi.

E qui occorre che ci facciamo subito una domanda:

Quali requisiti deve avere un automobile militare?

Una vettura motrice per scopi militari deve inoltre essere leggera e nello stesso tempo robusta, deve potersi manovrare facilmente e facilmente riparare; deve essere atta a superare pendenze abbastanza sentite, deve essere in grado di continuare a funzionare anche in condizioni sfavorevolissime di clima, di tempo e di terreno senza diminuire eccessivamente la sua produttività, e deve soprattutto permettere di poter rifornire con facilità l'elemento generatore della forza di trazione.

Soddisfatte codeste esigenze, il motore meccanico potrà sostituire con profitto il motore animato e, oltre il vantaggio del risparmio dei quadrupedi, che per tal modo potranno impiegarsi nel combattimento, si avrà altresì la possibilità di un lavoro quasi continuato, di eseguire tappe di un centinaio di chilometri, di rimorchiare grandi pesi indivisibili, di rendere meno lunghi



Una potentissima mitragliatrice per aeroplani montata su un automobile, pronta per esplorare il cielo... nemico. Essa è adottata dall'esercito tedesco. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

i convogli, di impiegare poco personale e infine di spendere meno, per il fatto che il motore consuma soltanto quando lavora.

In quanto al combustibile gli esperimenti hanno dimostrato la convenienza di adottare lo spirito o la benzina, sia per la facilità con la quale può essere fatto il loro rifornimento, sia per ragioni di economia.

Un pesante carro da trasporto Daimler, p. es., della forza di 10 cavalli-vapore, consuma, per il trasporto di un peso di 2500 kg. per 100 km. in 10 ore, soltanto 40 litri di benzina, che importano una spesa di una quindicina di lire.

La trazione elettrica, che può, p. es., essere usata con profitto nella guerra d'assedio, non può adottarsi nella guerra campale, per queste due ragioni specialmente: perchè le vetture si possono

allontanare soltanto un certo numero di km. dalla loro stazione elettrica, e perchè non possiedono forza sufficiente per superare grandi pendenze e per sviluppare, occorrendo, una velocità considerevole.

Una costruzione ideale potrebbe sembrare quella che permettesse di applicare ad un tempo diversi mezzi di produzione della forza motrice; ma i tentativi fatti in questo senso, specialmente dalla fabbrica Marienfeld di Berlino e dalla ditta Scheibler di Aachen, hanno dimostrato che troppo ne soffrirebbe la semplicità tanto necessaria in una macchina per la guerra campale.

**

Quando si pensi che l'elemento più arretrato del grosso carreggio di un corpo d'armata attuale dista 35 km. dalla testa di questo, e quando si consideri che per le grandi forze che scendono in campo nelle guerre attuali occorre spesso di incolonnare su una stessa strada più corpi d'armata, si comprende di leggieri quali immensi vantaggi ha quello degli avversari che potrà diminuire la profondità di tali enormi colonne.

Citiamo in proposito alcuni dati, tratti da studi ed esperimenti fatti nell'esercito tedesco.

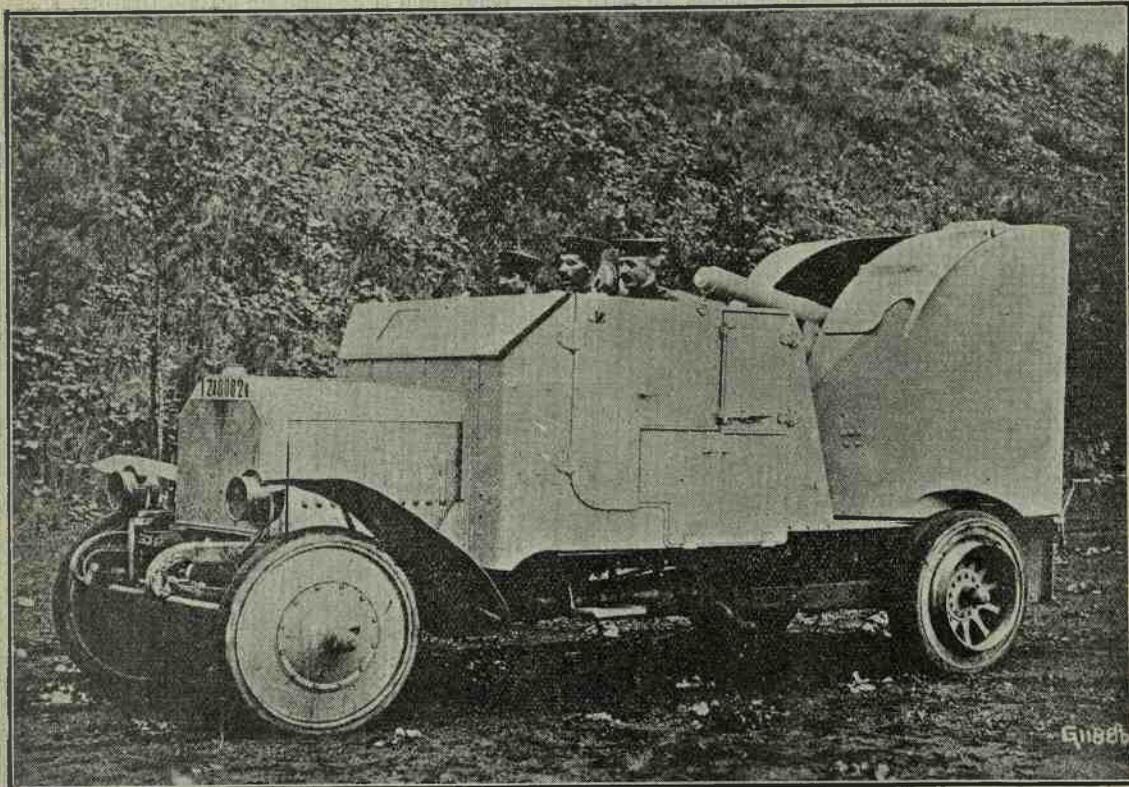
Per il traino di una colonna munizioni per fanteria (621.000 cartucce, rappresentanti un peso di 23.000 kg.) occorrono 23 attacchi a tre pariglie. Orbene, lo stesso peso potrebbe essere trasportato da 9 automobili, il che val quanto dire che invece di una colonna di 600 m. se ne avrebbe una di 120 m. soltanto, cioè cinque volte meno profonda.

Per le sei colonne viveri di un corpo d'armata, che richiedono 144 attacchi a 2 pariglie, cioè 576 cavalli, bastano 65 vetture motrici; e 151 di queste possono sostituire le 420 pariglie occorrenti per trainare le sette colonne carreggio dei parchi.

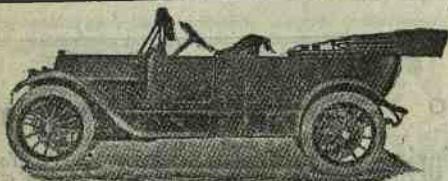
Il maggiore Bauer, in uno studio riportato dal *Militar Wochenblatt*, ha calcolato che per provvedere al solo vettovagliamento di un esercito di 4 corpi d'armata e 2 divisioni di cavalleria per una marcia di 135 km., occorrono 4900 uomini, 8100 cavalli e 4050 carri.

Lo stesso servizio, attuato con ferrovie da campo, richiederebbe 7 compagnie di ferrovieri, 4 settimane per la costruzione della ferrovia, e l'impiego di 60 macchine, 30 *tenders* e almeno 500 carri. Se effettuato con automobili, richiederebbe soltanto 550 vetture e 2200 uomini in tutto, ossia il 13,5 per cento in carri e il 54,3 per cento in uomini di meno, lasciando disponibili nello stesso tempo 8100 cavalli.

Benchè questi calcoli non siano ancora stati sanzionati da esperienze eseguite su larga scala



La nostra fotografia rappresenta un automobile blindato da guerra sul quale sta una potente mitragliatrice. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).



Illuminazione e messa in moto automatica elettrica.

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

Automobili STUDEBAKER Londra

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

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

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

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

e in guerra vera, i principali eserciti d'Europa hanno già adottato diversi tipi di vetture a motore.

La Francia ha adottato un carro ambulanza, un carro per telegrafo da campo, un carro postale e un carro a vapore pel treno d'assedio.

Il carro ambulanza è diviso in quattro compartimenti. In quello anteriore stanno il meccanico e due aiutanti di sanità, in quello posteriore possono stare due medici, in quelli centrali è riposto il materiale sanitario. Allorchè la vettura debba trasformarsi in posto di medicazione, mediante apposite tendine di tela che essa porta ai lati, può essere eretta in pochi momenti una tenda.

Il carro-telegrafo può stendere comodamente in un'ora 32 km. di filo. La parte anteriore della vettura contiene due telegrafisti, la parte centrale ne contiene uno con tutti gli apparati per l'impianto dell'ufficio telegrafico. Nella parte posteriore trovano posto due altri telegrafisti, i quali si curano della comunicazione degli apparati con la linea telegrafica esterna.

La vettura postale da campo è molto più semplice delle precedenti. Un impiegato postale ha il suo posto avanti accanto al conduttore, e un altro impiegato nell'interno della vettura. Uno sportello, apribile verso l'esterno, permette di distribuire i pieghi postali durante il movimento.

La locomotiva del treno d'assedio è a vapore e serve per il trasporto delle più pesanti bocche da fuoco e delle munizioni relative. Lavora con forza media di 27 HP, ma può raggiungere i 40, può trainare con una relativa velocità cannoni del peso di 25 tonnellate, pur superando pendenze di 1:10.

Con 24 di queste locomotive si calcola in Francia — in 24 ore di lavoro continuo — di poter rifornire un corpo d'armata di 30.000 uomini (200 cartucce per uomo) a 120 km. di distanza; di poter rifornire 300 pezzi da cm. 15,5 (60 colpi per pezzo) fino a 15 km. di distanza; di poter trasportare 24 pezzi da 15,5 fino a 100 km. di distanza.

Nell'esercito germanico i primi esperimenti per l'impiego degli automobili furono fatti durante le grandi manovre dal 1899, ma furono limitati più che altro al servizio di corrispondenza.

Nelle grandi manovre del 1900 e 1901 questo sistema di locomozione ebbe ancora maggiore sviluppo e dimostrò di soddisfare in ogni circostanza alle esigenze della guerra.

Nell'esercito austro-ungarico fu adottato fin dal 1898 un carro da trasporto Daimlerschen, che può trasportare un peso di 5000 kg. percorrendo 12 km. all'ora, e che, occorrendo, può superare pendenze di 1:8. D'allora in poi le esperienze continuano, specialmente con vetture sistema Daimler.

Gli inglesi fin dal 1899 avevano organizzato nel Transvaal, sotto la direzione di un ufficiale superiore, uno speciale reparto di locomotive stradali, composte di 15 macchine e 40 carri trasporto. I risultati che se ne ebbero, affermano i corrispondenti di giornali militari, furono superiori all'aspettativa e tanto più sentiti in quei teatri d'operazioni nei quali si doveva provvedere ai rifornimenti con attacchi di dieci e più paia di buoi. Negli anni successivi il numero di tali locomotive fu più che raddoppiato. Si organizzarono perfino convogli corazzati per il trasporto sicuro e celere delle artiglierie pesanti e delle loro munizioni.

Il capitano automobilista.

DA UN CAMPO ALL'ALTRO

Sports... poco popolari. — Il polo è uno di quegli sports che solo i milionari possono frequentare. Infatti quest'anno lord Winborne, il duca di Westminster e cinque altri cresi dell'aristocrazia inglese si preparano a spendere un patrimonio per allenare un *team* di *ponies* capace di strappare all'America l'ambita *Worlds Polo Challenge Cup*. Per farsi un'idea di che costano queste gare notisi *en passant* che l'anno scorso, sebbene il duca di Westminster avesse provveduto personalmente i *ponies* la gara in cui gli americani riuscirono vincitori costò 7.000.000 di lire: un calcolatore riuscì a convincere che data la durata della partita essa costò 75.000 lire al minuto. E' probabile che quest'anno essa costi anche di più per il rincaro dei *ponies*, i quali valgono adesso da 12 a 25.000 franchi l'uno mentre cinque anni fa al massimo eran pagati 2500 franchi. E ciò perchè i *ponies* adatti al polo sempre più sono scarsi e per raccogliarne 42, quanti ne occorsero per la *Challenge Cup* dell'anno scorso, gli agenti del duca di Westminster dovettero girare il mondo (a sue spese!!!...) per due anni. I *ponies* infatti

devono essere scelti ed allenati colle medesima cura che si dedica al puro sangue del Derby.

Il caldo... e gli odori. — Il dottor Maggia di Milano ha rivolto la sua attenzione ad uno dei più sgraditi inconvenienti estivi: il sudore delle... fondamenta umane.

Egli ha constatato che tale sudore di tali organi... di circolazione è inodoro ed in tutto simile a quello delle altre parti del corpo. Senonchè la calzatura solida e poco permeabile ne impedisce la pronta evaporazione, sì che il cuoio se ne imbeve poco a poco, cagionando la decomposizione, destino crudele ed immanicabile di tutte le sostanze organiche... comprese le belle ragazze.

zione artificiale delle uova di gallina e di anitra, ma il metodo adoperato è singolare quanto semplice. Si riscalda, fino ad intiepidirla, una buona quantità di riso non mondato e si dispone, entro una vasca di legno, in sei strati dello spessore di 7 a 8 centimetri, alternati con cinque strati di uova; poi si riscalda nuovamente il riso ogni ventiquattr'ore, levandone sempre le uova e rimettendo tutto a posto a riscaldamento avvenuto. Ogni vasca contiene 500 uova. I pulcini nascono in capo a circa venticinque giorni.

Una gallina... recordwoman. — Un avicoltore americano, il prof. Dryden, è riuscito a procurarsi

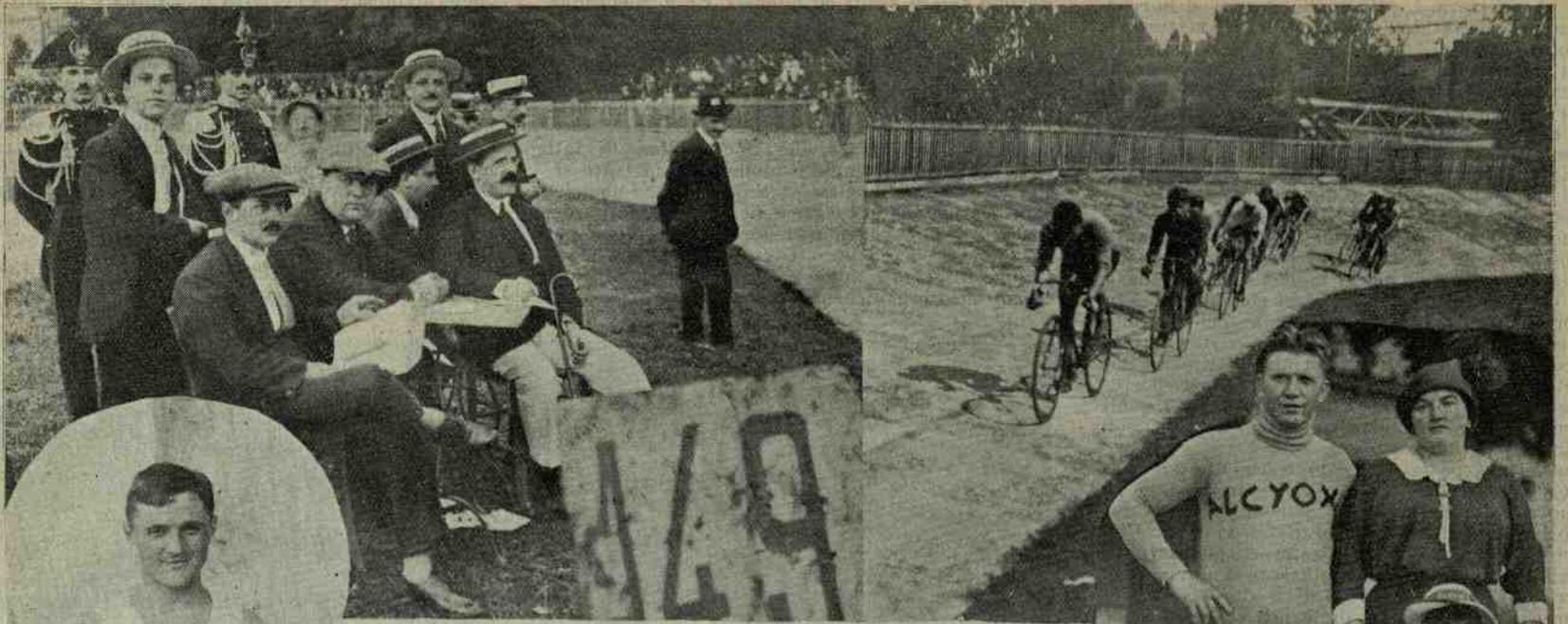


L'ultima grande vittoria sportiva dei tedeschi sul suolo francese. La fotografia ricorda il tedesco Lautenschlager subito dopo il suo arrivo nel Grand Prix del 1914 a Lione.

I risultati, purtroppo sensibili e poco piacevoli all'olfatto, si intensificano a contatto del calore del piede. E poichè, interpretando male il poco profumato fenomeno, si pensò finora a curare il piede; è tempo — conclude il benemerito sanitario milanese — di cambiar rotta e di promuovere invece un cambiamento radicale nella calzatura estiva.

Per i dilettanti in allevamento. — Anche in Cina conoscono, e da tempo memorabile, l'incuba-

una gallina che produsse 291 uova in un anno, avvicinandosi così all'ideale di un uovo al giorno, punto cui vogliono giungere gli allevatori moderni. Finora la maggiore fecondità s'era riscontrata nel Canada con 282 uova in un anno. La gallina in questione, che secondo i calcoli ha deposto uova per nove volte il proprio peso, è un incrocio; e frutto d'incroci erano pure tutti e due i suoi genitori. Fu allevata assieme ad una cinquantina di volatili senza nessun trattamento speciale nell'alimentazione.



La corsa ciclistica dei 6 giorni al velodromo delle Cascine. — A sinistra in alto: La Giuria del Club Sportivo Firenze col cronometrista sig. Morandi. A destra: I corridori durante l'ultima giornata. — Nel medaglione: Stefani vincitore con Gardellini della corsa dei 6 giorni (Fot. cav. Alemanni). — In basso a destra: Gardellini con la sua consorte ed i suoi figli fotografato subito dopo la sua vittoria (Fot. Morandi).

La ripresa

La ripresa della vita sportiva da parte degli italiani è ormai un fatto compiuto e basta osservare la cronaca sportiva del lunedì della Stampa per convincersene. Le gare di nuoto si sono svolte sul fiume ed in mare, dal Po all'Arno, dal Golfo di Spezia allo Stretto di Messina, ed a giorni si avranno sul lago a Stresa i campionati nazionali. I battenti del più grande ippodromo d'Italia si sono riaperti, ed a San Siro è ritornata la folla elegante, il pubblico sportivo, ogni appassionato del turf; al velodromo milanese si sono disputate importanti gare ciclistiche per i campionati milanesi, vinti da Sivocci e da Piralla, mentre sulla pista delle Cascine si è disputata da 18 coppie di professionisti una corsa così detta dei 6 giorni (6 ore per giorno), vinta da Gardellini-Stefani.

Tutto ciò indica ripresa, tutto ciò vuol dire ritorno

della nostra gioventù al campo aperto, al ritrovo preferito dello sport, dove è ricominciata quella gara che fu sospesa, ma non soppressa, al momento in cui le nostre alleate dichiaravano guerra alle nazioni della triplice intesa.

Fu una sospensione forse a tutta prima giustificata, come abbiamo scritto nello scorso numero, una sospensione che diede mezzo agli organizzatori di controllare i vuoti che il richiamo di tre classi sotto le armi poteva ocasionare fra le file dei campioni. Il controllo è stato presto eseguito da ciascuna Federazione, e, come abbiamo pure già accennato, pochi sono i campioni dello sport che hanno dovuto tornare ad indossare l'onorata divisa del soldato.

L'Italia ha confermato la sua neutralità, per cui non vi è più ragione alcuna di prolungare l'interruzione della vita sportiva. Come noi hanno ragionato la maggior parte degli organizzatori, alle iniziative dei quali hanno risposto con non minor entusiasmo di prima e pubblico e concorrenti.

Il Governo ha poi pensato anche alle industrie che hanno attinenza con lo sport, come quelle dell'automobile, delle motociclette e delle gomme, ed ha riaperte le barriere doganali per l'esportazione di tali prodotti.

Poco a poco la vita delle grandi città va riprendendo nel nostro Paese la fisionomia di ieri, ed il programma sportivo torna a formare oggetto delle pubbliche manifestazioni domenicali.

A maggiore constatazione di questo nostro asserto basterà solo qui ricordare le date dei principali avvenimenti iscritti a calendario:

13 settembre. — Corse al galoppo a San Siro. Corse ciclistiche allo Stadium di Genova. Grande riunione ciclistica al Velodromo Milanese. Corse al trotto a Lucca.

14 settembre. — Corse al trotto a Lucca.

17 settembre. — Corse al galoppo a San Siro.

20 settembre. — Corse al galoppo a San Siro. Corse al trotto a Lucca. Corsa ciclistica Roma-Napoli-Roma. Campionati italiani di nuoto a Stresa. Corse ciclistiche allo Stadium di Genova.

24 settembre. — Corse al galoppo a San Siro.

26-27 settembre. — Campionati italiani della Federazione italiana sports atletici in Milano.

27 settembre. — Corse al galoppo a San Siro. Corsa ciclistica per la seconda Coppa Prada a Genova.

1° ottobre. — Corse al galoppo a San Siro.

4 ottobre. — Corse al galoppo a San Siro. Corse al trotto a Ponte di Brenta. Campionati italiani motociclistici a Milano. Inizio del campionato italiano di foot-ball.

6 ottobre. — Corse al galoppo a San Siro.

8 ottobre. — Corse al galoppo a San Siro.

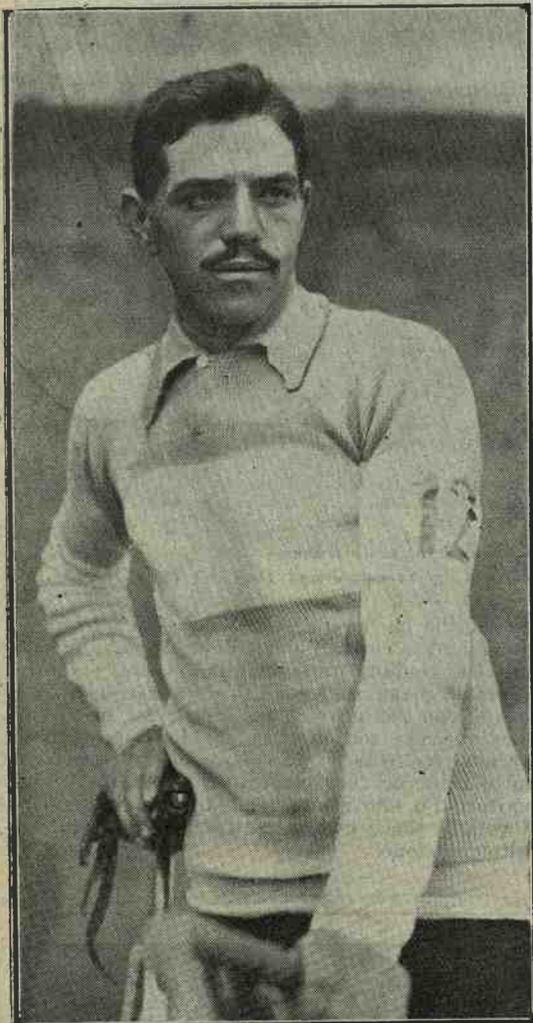
11 ottobre. — Giro di Lombardia ciclistico. Corse al galoppo a San Siro. Corse al trotto a Ponte di Brenta.

13-15 ottobre. — Corse al trotto a San Siro.

18 ottobre. — Corse al galoppo a San Siro. Corse al trotto a Treviso.

20-22 ottobre. — Corse al galoppo a San Siro.

25 ottobre. — Marcia dei 100 km. a Milano. Corse al galoppo a San Siro. Corse al trotto a Treviso. Concorso automobilistico di regolarità a Palermo.



Il corridore Sivocci Alfredo, vincitore del campionato milanese su 10 chilometri in pista.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).



LO SPORT IN GIRO

Pesci ammaestrati. — Nel ricovero di mendicizia di Mantova esisteva una vasca assai vasta e profonda un metro e mezzo. In essa avevano preso dimora, provenienti dal lago che alimenta la vasca, quattro bei carpi. Il Direttore del ricovero, signor Lazzé, avendo presa l'abitudine di lanciare nella vasca dei pezzi di pane, finì col constatare che quei quattro pesci erano i soli ad addentare i pezzi di pane, tanto che gettandone solo quattro, tutti i quattro pesci sparivano contemporaneamente con un pezzo ciascuno, sott'acqua; anzi la loro fidanza giunse a tal punto che essi venivano fino a pelo d'acqua a pigliarsi il boccone. Un giorno, narra il Lazzé, mi dimenticai della distribuzione e mentre ero occupato mio figlio corse a me tutto affannato gridando: Papà ci sono i pesci colla testa fuori dell'acqua. Corsi subito alla vasca e li vidi con la testa fuori dell'acqua, in attesa, come chiedenti la loro razione che io impartii regolarmente. Ripetei l'esperienza tre o quattro volte e sempre li trovai ad attendere il pane. Finii per persuadermi che anche i pesci hanno intelligenza e memoria.

Musica per le mucche. — Tempo addietro una signora americana proprietaria di una latteria, aveva scoperto che la buona musica fa aumentare il latte alle mucche e non mancava di rallegrare la loro digestione con delle suonate di violino o di gramofono.

Un altro proprietario di latteria residente a Verona nello Stato di New Jersey ha ora trovato che le male parole rivolte alle mucche fanno diminuire la produzione del latte ed ha vietato ai suoi garzoni di adoperare parole violente o aspre, quando mungono le mucche, sotto pena di licenziamento. Nessuna mucca che si rispetti, a quanto pare, dopo essere stata investita brutalmente si adatta a farsi spremere tutto il latte, mentre, se è vezzeggiata, lo dà tutto, fino all'ultima goccia.

Pertanto i garzoni slavi e ungheresi della latteria, le cui voci sono aspre e gutturali, sono stati invitati a dare ai loro discorsi un tono più dolce.

Un porto che costa caro. — Il consorzio del porto di Londra ha deciso di spendere la somma di 350 milioni di franchi, divisa in sei annate, per migliorare le condizioni di approdo delle navi, lo sbarco delle merci ed altro nel porto stesso, che, come si sa, è nel fiume Tamigi. Anche venne deciso di correggere il corso dello stesso fiume, a valle del ponte di Londra. Già vi lavorano 3500 operai e presto il loro numero verrà portato a 6000.



G. B. BOERO
 ARMI e MUNIZIONI
TORINO

Telefono intercom. 34-83.

Fucili da Caccia e da Tiro - Pistole - Rivoltelle
 Munizioni e Polveri di ogni qualità e provenienza.
 PREZZI MODERATI - MASSIMA SERRIETÀ
 Chiedere listino 1914 "Cartucce cariche"



A. MARCONCINI
VERONA

Polvere Mullerite Munizioni da Tiro e da Caccia Muller. Pallottole ammolli e Zeltoline Klover. Proiettili spagnoli Bronnek. Cartaccia francesi T di Lion.

RECORD MONDIALE
 3 Grand Prix consecutivi a Montecarlo.

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

28, Corso Vinzaglio - Telef. 11-57. Via Vittoria, 40 - Telef. 35-150.
 Edizione Grande Catalogo contro invio di L. 0,60.



Bicicletta di gran turismo

Marca **EGLTA** Modello 1914
 con manubrio inglese a due freni, ruota libera, parafanghi e accessori, garantita per 12 mesi, Lire 95.

GIOVANNI SOTTILE

Via Piccola S. Cecilia, 22, 24, 26, 28 - Palermo.

HANGARS Smontabili in Tela

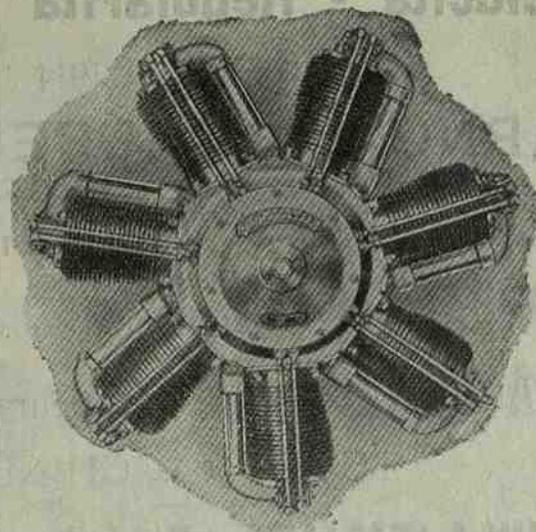
adottati dal Governo Italiano
 (Brevetti GIOVANNI MERCANDINO)

TENDE E COPERTONI IMPERMEABILI

per ogni uso.

DITTA G^{MO} MERCANDINO

Stabilimento: Via Ilarione Petitti, 9 - TORINO



MOTORI

per

AVIAZIONE

L.U.C.T.

TORINO

Via Cavalli, 40.

Telef. 39-04



"DIAMANT"

preparato insuperabile per la perfetta e rapida smerigliatura delle valvole, rubinetti, ecc.

Vendita esclusiva all'ingrosso:

Ditta Ing. FORTINA & SCHAEFER - Via Baretta, 33 - TORINO

Per altre Importanti Novità consultare il nuovo Catalogo.

Candele "SPHINX", le più diffuse in Inghilterra.

Applicate su ARIEL - FRERA - BORG, classificate prime nel 1° Circuito d'Italia.

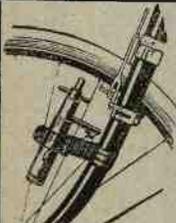
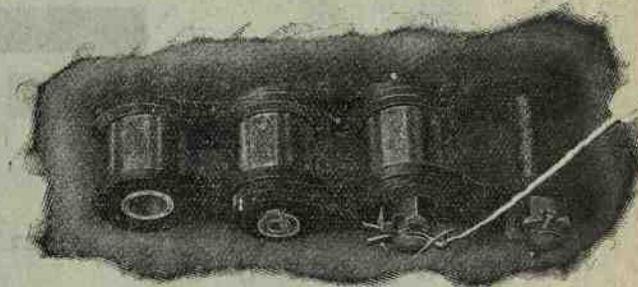
Molle "H. TERRY & Sons", - Redditch.

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



"ANSER" Segnale d'allarme a detonazione.

Apparecchio di assoluta sicurezza contro i furti di biciclette.

Brevettato in tutto il mondo.

Brevetto GARAMBOIS.

Facilmente applicabile su qualsiasi bicicletta senza modificazione alcuna alla medesima.

ELEGANTE - PRATICO - SOLIDO - SEMPLICE - PERFETTO - INFALLIBILE!

Unico assolutamente sicuro. - Unico nel genere.

Perizie e Certificati ufficiali di Governi e Commissariati di Polizia.

L. 8 cadun apparecchio con istruzione.

Presso i Negozianti di biciclette o direttamente da:

E. GARAMBOIS - Caluso (Torino).

Gratis a richiesta informazioni e schiarimenti ed opuscolo illustrativo dell'Anser

o e sue varie applicazioni contro i furti o

SOLARINE ORIGINALE



Il solo prodotto garantito per pulire i metalli.

DI FAMA MONDIALE

Concessionario:

D^{CO} FILOGAMO

TORINO: Via dei Mille, 24.

ROMA: Via Aureliana, 46

MILANO: Via Solferino, 7.

AQUILA ITALIANA

La **Trionfatrice delle principali Gare** di

Velocità - Regolarità - Resistenza - Consumo

il 30 Agosto 1914 nella **Corsa in salita**

SARNO-LA CAPPELLA DI SIANO (Napoli) è

PRIMA nella Categoria Gentlemen (fino a 5 litri).

SECONDA nella Categoria corsa con una macchina di meno di 4 litri.

PRIMA nella Categoria Chauffeurs.

TUTTE MACCHINE NORMALI DI SERIE

AQUILA ITALIANA - Fabbrica Automobili - TORINO - Corso Graglia

Premiate al Concorso d'Eleganza di Boulogne sur Mer.

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, Pari, Fanali, Tromba e Cassetta utensili

L. 7500

Per chiarimenti, prove ed acquisti rivolgersi presso le Sedi del

GABAGES RIUNITI F. I. A. T.

ROMA
Via Colosseo, 45 - Telef. 36-86
TORINO
Corso M. d'Az., 16 - Telef. 27-19, 13-95
MILANO
Faro Bonaparte, 35-A - Telef. 94-45

FIRENZE
Via L. Alamanni, 7 - Telef. 9-16
NAPOLI
Via Vittorio, 46-VI - Telef. 17-85
GENOVA
Corso Bonaparte, 35-A - Telef. 13-88

BOLOGNA
Porto S. Felice - Telef. 13-77
PADOVA
Piazza Canonici, 9 - Telef. 2-88
SANREMO
P. dello Stazzino - Telef. 2-71

SIENA
Porto Camollia - Telef. 2-92
PISA
Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-84
LIVORNO
Piazza Orlando - Telef. 41-6