

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Arcostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica

(Conto corrente colla Posta).

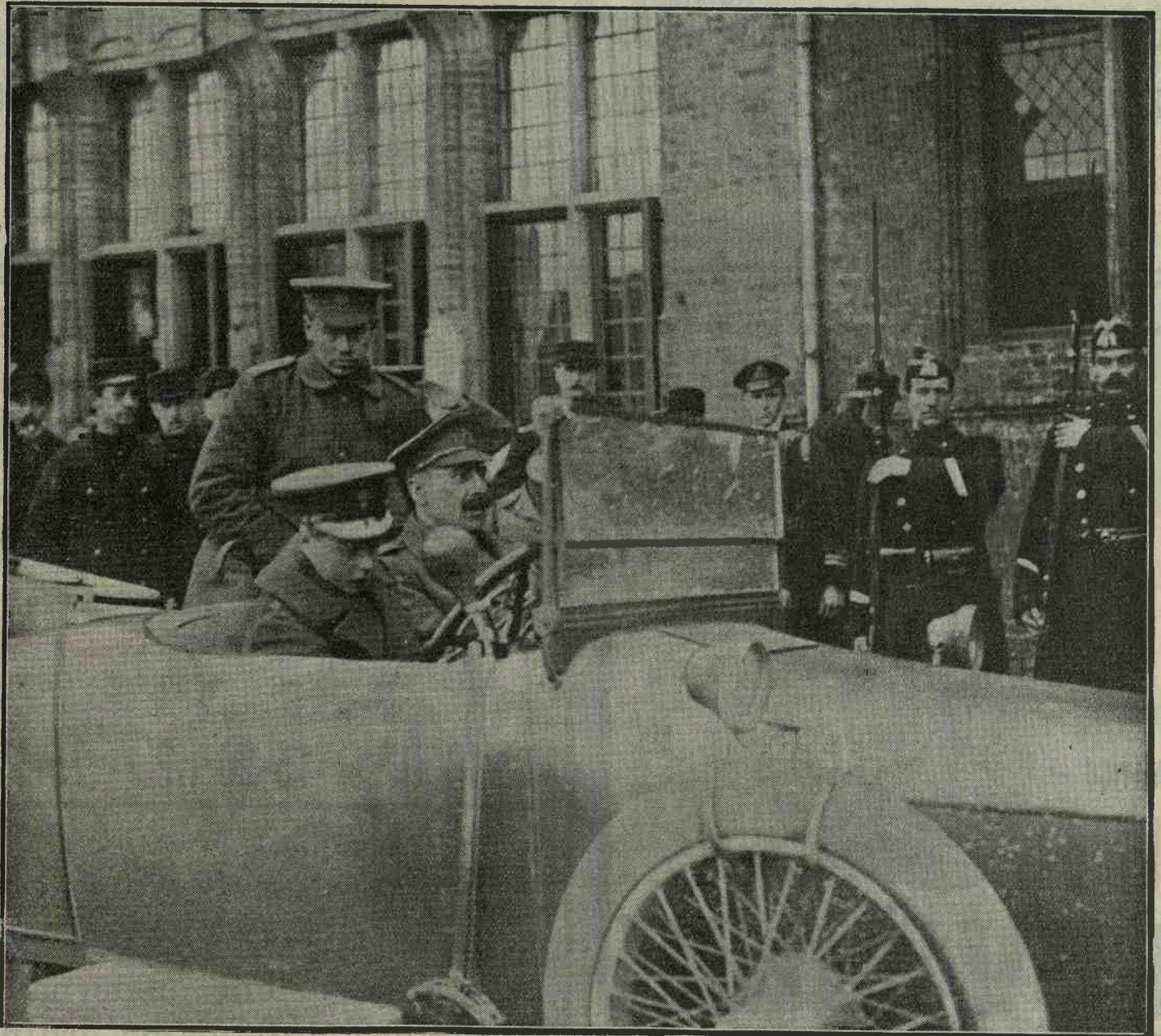
→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

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 11-26 ☎

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

L' AUTOMOBILE E LA GUERRA



Il principe di Galles (al volante) ed il Duca di Tek
visitano il fronte dove belgi, francesi ed inglesi combattono contro i tedeschi.

(Fot. Fornari).

Tutti a San Remo!

(Ritrovo della migliore Società Italiana)

CASINO MUNICIPALE

TEATRO:

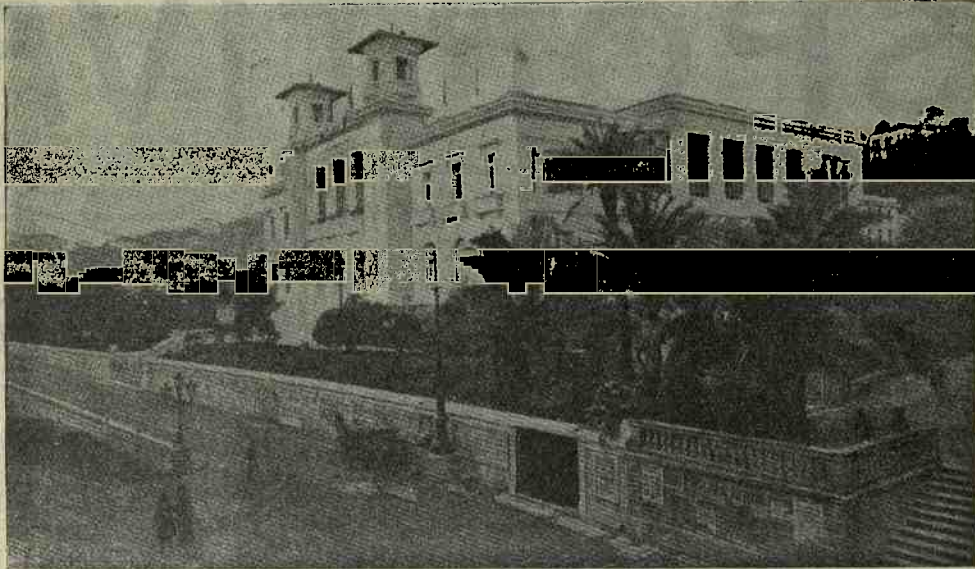
Opera, Operette, Prosa, Concerti classici e sinfonici

(80 esecutori)

GIARDINO D'INVERNO:

Spettacoli biquotidiani di varietà

GRANDI MANIFESTAZIONI SPORTIVE



A SAN REMO si recano giornalmente le migliori famiglie italiane in cerca di pace e vi trovano tutte le distrazioni e le stesse attrazioni che, prima della guerra, caratterizzavano Montecarlo e il litorale francese.

GIRCOLO PRIVATO DEI FORESTIERI

Chiedere chiarimenti al Segretariato del Casino che invierà gratuitamente una elegantissima guida colle indicazioni particolareggiate sugli Alberghi, Pensioni, Ville, ecc.



PNEUMATICO

COLUMB

PROVODNIK

Il più sicuro.

Il più durevole.

Il più economico.

Chiedetelo presso i migliori Garages.

MILANO
Via Felice Bellotti, 15
Telef. 20-063.

TORINO
Via Mazzini, n. 52
Telef. 29-96.

ROMA
Via Due Macelli, 144
Telef. 79-34.

NAPOLI
Via S. Lucia, 31-33
Telef. 37-53.



Società Ceirano Automobili Torino

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

*Ruote acciaio smontabili
ed avvolgimento 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

TENDE DA CAMPO **COPERTONI IMPERMEABILI**



BAUMANN & LEDERER - MILANO

Le nostre Tende da Sport si trovano pure in deposito a **Torino** presso:
A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta della Chiesa - Telefono 30-55.

Successi del Magneto

RUTHARDT

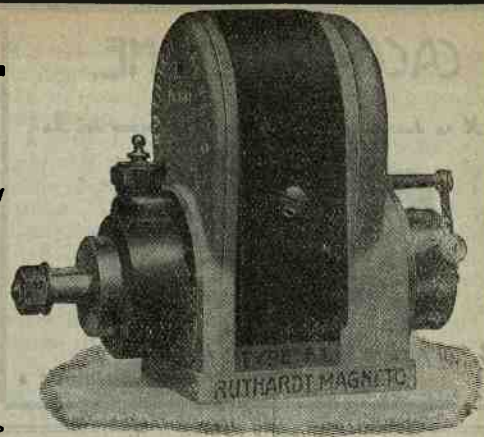
Senior Tourist Trophy
Vincitore RUDGE con RUTHARDT

Coppa RUDGE-BERRY - Belgio:
1ª Categoria - 2º posto.
7ª Categoria - 1º e 3º posto.

Corsa Parigi-Nizza:
3 Medaglie d'Oro.
5 Medaglie d'Argento.

Grand Prix 1913.
Corsa Cyclecar e Motocicli:
3 Primi premi.

Corsa Düsseldorf-Francoforte s/M:
1º premio - 1º classif. N.S.U. 1 1/2 HP



tutti con RUTHARDT.

RUTHARDT & C. - Stuttgart.

Rappresentanti Generali per l'Italia:

WEISS & STABILINI - Milano - Via Settembrini, 9.



“ KAOL ”

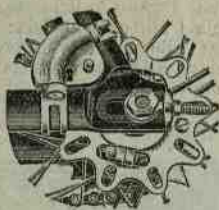
Il miglior liquido per pulire metalli.
Dà un lucido meraviglioso e durevole

Senza aumento di prezzo.

Ricco assortimento di qualsiasi
genere di Accessori per Automobili,
Aviazione ed Officine.

Ing. FORTINA & SCHAEFER
TORINO - Via Baretto, 33 - TORINO

Brevetto N. 21-416



“ SHERLOK ”

Il più fedele
e sicuro custode
della vostra bicicletta

“ SHERLOK ”

Contro il furto della Bicicletta

Pratico - Leggero - Rapido
Sicuro - Elegante - Solido

È L'AMICO DEL CICLISTA

L. 7,50 con istruzione.

Da tutti i buoni Negozianti del genere o dalla
SHERLOK COMPANY - Via Curtatone, 7 - MILANO
Cercansi depositari solvibili in ogni Provincia.



AERODROMI

“ SAVOIA ”

Scuole di Piloti e Campi Sperimentali

SEZIONE LOMBARDA

alla Cascina Costa (Brughiera di Gallarate)

Ognuno può diventare aviatore sui

VERI VELIVOLI DI TURISMO

Farman

con motori fissi o rotativi

I SOLI APPARECCHI VERAMENTE SICURI e PRATICI

Formazione di Piloti-Aviatori pel Brevetto civile (F. A. I.)
e pel Brevetto Militare.

Organizzazione **1º ORDINE**
Piloti istruttori

NUOVE OFFICINE A BOVISIO

Il più grande Cantiere del Mondo
per la costruzione di

AEROPLANI e IDROVOLANTI

Capacità di produzione **500** apparecchi all'anno.

Per informazioni e condizioni rivolgersi alla

Società Anonima Costruzioni Aeronautiche “ SAVOIA ”

MILANO - 12, Via Silvio Pellico - MILANO

Telegrammi: SACAS - MILANO.

Telefono 12-645.

AQUILA ITALIANA

1914

PRIMA

Tour de France, Km. 5300.
Coupe de Tourisme, Km. 3200.
Salita Val Suzon.
Salita Limonest.
Circuito Toscano.
Parma-Berceto.
Meeting de Boulogne s/m.
Grand Prix Pietroburgo
delle Macchine di serie. - 3ª Classifica Generale, battendo macchine speciali di cilindrata molto superiore a 137 Km. all'ora.
Circuito d'Anjou, Km. 372, a Km. 92 di media con vettura da turismo a 4 posti.
Sarno-Capp. di Siano (Napoli)

AQUILA ITALIANA
Fabbrica Automobili - TORINO - Corso Graglia
Premiate al Concorso d'Eleganza a Boulogne sur Mer.

CACAO TALMONE

Il re del Cacao *Il re del Cacao*

« 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. - Genova.

Via Orselli, 26
 Telefono 37-35

PÉTROLE HAHN

TESORO DELLA CAPIGLIATURA

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

SPORTSMEN...
 adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
 MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
 VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

Chiedete Catalogo alla Ditta **M. CAPPELLI - Via Frioli - Milano.**

BUSTI

Moderni, igienici, sport, reggipetti, ventriere, correttori, salviette igieniche, tonnellari.

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO



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

Il Campionato Italiano di Foot-ball

Il tema, nella sua frequente intercorrenza, minaccia di essere noioso: più che noioso, maleviso dal pubblico e dalle squadre, le quali, dopo aver faticato tanto per raggiungere una buona forma e dopo aver realizzato questo lodevole obiettivo, si vedono annullato il lungo lavoro da un periodo di forzata inazione. L'eccezionale incostanza delle condizioni climatiche ha preso di mira specialmente il giuoco della palla rotonda, cui occorre, indispensabile, la collaborazione del tempo o almeno la non aperta ostilità del medesimo. Così anche domenica scorsa, malgrado il cielo fosse insperatamente azzurro, non si effettuarono che due sole partite, giacchè il pessimo tempo della vigilia e dei giorni precedenti aveva ridotto tutti i campi dell'Italia settentrionale in condizioni disastrose.

L'Internazionale, recatosi su terreno vicentino, non seppe ritrovare il consueto affiatamento fra le due prime linee, non sfoggiò la nota virtuosità di attacco, fu lento e indeciso nello sfruttare l'attimo propizio, le occasioni favorevoli ma fuggevoli. Cosicché dovette riguadagnare i patrii lari con un poco soddisfacente *match* nullo, mentre nel primo incontro coll'A. C. di Vicenza aveva riportato una netta vittoria, resa più strepitosa da un numero stragrande di *goals*. Allora avevamo fatto notare che il computo numerico dei punti non era da prendersi in seria considerazione, ma da relegarsi fra le anomalie di alcuni risultati sportivi. I precedenti non potevano convalidare tanta inferiorità dei giuocatori vicentini che, pur colle maglie nero azzurre, avevano sostenuto in passato incontri notevolissimi. Sul proprio campo i *foot-ballers* veneti hanno ritrovato colla fiducia l'abituale perizia: e hanno opposto una valida difesa alle incursioni avversarie e riuscirono a minacciare alla loro volta la rete nemica e strapparono un *match* nullo da pochi previsto, ma non conforme alle forze in campo.



L'on. Montù, attivo e benemerito presidente della Federazione Italiana del Giuoco del Calcio, ha ritirato le dimissioni dalla carica.

L'*handicap* che colpisce l'Internazionale non è lieve, ed esso dovrà impegnarsi ben seriamente nelle partite future per non incappare in un nuovo inciampo che può precludergli la partecipazione alla finale e rendere ben arduo quel cammino che alcuni avevano pronosticato tanto facile. Di quale fragilità sono i pronostici, nevvero? Sembrava che i nero azzurri fossero stati favoriti dalla sorte in modo scandaloso, mentre in realtà il gruppo si prestava alle più spiacevoli sorprese. E ciò avevamo fatto notare. I fatti avvalorarono le nostre riserve, fatte non per mancanza di fiducia nel *leader*, ma per equo apprezzamento delle forze secondarie e di tutte le circostanze che influiscono sull'esito di una partita.

L'altro incontro di campionato si effettuò pur esso nel Veneto. Il Venezia ospitò questa volta il Casale, e le maglie nero stellate riuscirono a conquistare una difficile vittoria per un solo punto segnato nei primi minuti della partita.

I progressi delle squadre minori sono evidenti. E di ciò ci compiacciamo, perchè sempre incoraggiammo un più largo suffragio, una più vasta cooperazione delle squadre minori al campionato, certi che queste per assurgere avevano bisogno dell'allenamento derivante dall'incontro con le unità migliori. I risultati odierni sono dei più confortanti e ci hanno rivelato compagini capaci di tener testa e a volte di domare le più repute squadre occidentali. Anche domenica, ad esempio, il Modena in un *match* amichevole riuscì ad aver ragione per due a uno dell'*Alessandria*. L'incontro fu dei più burrascosi e irregolari, questo è vero. Ma una volta — e non occorre arretrarci di parecchie stagioni — un simile risultato sarebbe stato impossibile, anche col concorso di ogni circostanza favorevole per i più deboli. L'auspicata era



L'ing. Francesco Mauro, vice-presidente della Federazione Italiana del Giuoco del Calcio.

felice — quando, cioè, potremo contare sopra un bel complesso di squadre abili e valenti in ogni regione italiana — è di prossima scadenza.

Arbiter.

La prima adunata degli skiatori alpigiani

(Courmayeur, 24 Febbraio - 1° Marzo 1915).

Il *Touring Club Italiano* ha predisposto, con la consueta cura, un programma, testè pubblicato, offrendo interessanti escursioni nelle vallate di La Thuile, Vénì e Ferret, le quali consentiranno di ammirare tutta la catena che culmina nella più alta montagna d'Europa. Inoltre i partecipanti avranno a loro disposizione *sky*, *bobs*, *luges*, nonché vastissimi campi e numerose piste per addestrarsi nei salutari esercizi dello sport invernale.

Essi assisteranno infine alla fase ultima e più interessante della « Grande adunata di skiatori alpigiani », indetta dalla *Gazzetta dello Sport*, col concorso del Ministero della Guerra e dello stesso *Touring* e col patrocinio della « Federazione dello Ski ».

Già hanno avuto luogo tre gare eliminatorie per questa grande competizione alpigiana, a Ponte di Legno, a La Thuile e al Gìogo della Presolana; le altre si svolgeranno il 7 e il 14 febbraio a Bardonecchia, Limone Piemonte, Valtournanche, Val Formazza, Madesimo, Asiago e Calalzo di Cadore. Le dieci squadre vincitrici (di 5 skiatori ciascuna) verranno concentrate, a spese del Comitato organizzatore, il 26 febbraio a Courmayeur, per contendersi il primato in una gara formidabile di *ski* (integrata da esercitazioni di tiro a segno) lungo un percorso di 30 chilometri e con un dislivello di 1000 metri.

L'organizzazione di questa prima grande competizione nazionale alpigiana che riunirà a Courmayeur un lotto di 50 formidabili campioni dello *ski*, scelti fra i migliori delle nostre vallate alpine, è affidata ad un Comitato Esecutivo del quale fanno parte l'ingegnere Gustavo Engelmann, presidente, il rag. Mario Bello, segretario, e i signori comm. Arturo Mercanti, conte Orazio Oldofredi, dott. Guido Bertarelli, Alberto Grassi, Antonio Omio.

La presidenza del Comitato organizzatore generale è affidata al col. cav. Mario Raffa, comandante il V° Reggimento Alpini.

Il Ministero della Guerra ha concesso il più largo appoggio alla manifestazione, accordando importantissimi premi in medaglie ed un riparto di truppe alpine per i servizi di controllo durante la gara; e ciò in considerazione della finalità dell'iniziativa, intesa a diffondere tra la forte gioventù alpigiana l'amore per l'utilissimo sport dello *ski*.



SOCIETA' ITALIANA TRANSAEREA

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

Officine e Uffici: Corso Peschlara, 251.
 Aerodromo: MIRAFIORI - Torino.

- TORINO -

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

L'ippica mantiene inalterata la propria organizzazione

Fra le quotidiane incertezze, mentre altre attività sportive tacciono o procedono a pressione ridotta, l'ippica mantiene inalterata la propria organizzazione e da un mese offre il consueto spettacolo di ramo sportivo cosciente dei suoi fini, forte dei suoi mezzi, simpatico alla massa pubblica. Più che dagli avvenimenti politici le riunioni di corse al galoppo e al trotto sono state disturbate dal mal tempo, dalle intemperie che non ci hanno mai dato tregua nel presente inverno e che promettono di deliziarci anche in avvenire.

L'assessamento dell'attività ippica in Italia ha dovuto fare appello anche a date una volta consacrate al riposo e a sfidare i rigori dell'inverno. Così da un mese circa gli ippodromi italiani hanno riaperto i battenti e hanno richiamati in pista quegli attori che si sarebbero attendati ancora ben volentieri in scuderia a ritemprarsi delle fatiche trascorse. Sembra che ciò sia una dura ma particolare e ineluttabile necessità del nostro turf; non ci stempereremo, quindi, in inutili recriminazioni.

Dopo un mese di corse è permesso uno sguardo retrospettivo e comprensivo delle riunioni effettuate in questo lasso di tempo.

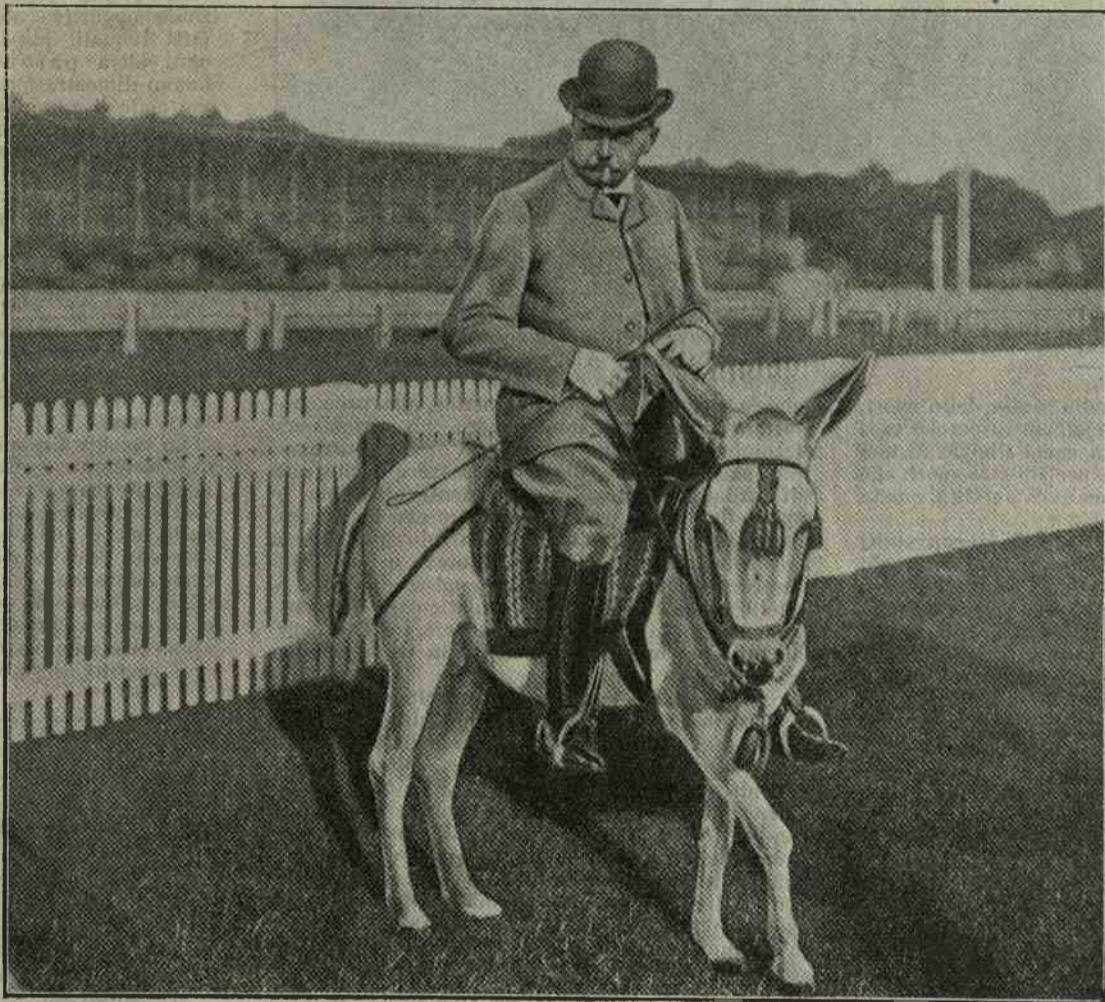
In previsione di un possibile arresto delle manifestazioni ippiche per straordinari avvenimenti politici, alcune nostre scuderie avevano affrettato il lavoro dei loro pensionari o vollero sfruttare qualche crack nello sport delle corse ad ostacoli. Qualche delusione, una subentrata visione più rosea del futuro servirono a ricondurre presto tutto alla normalità, sì che oggi non si nota alcuna differenza tra il presente e il passato. Anzi il tempo ha indotto i proprietari a risparmiare parecchi soggetti e a rinviare ad epoca più propizia il loro debutto; cosicché invece dei numerosi campi di partenti previsti si ebbero degli starts a mala pena discreti, specialmente nelle corse ad ostacoli. Sotto questo punto di vista la riunione dei Parioli, che ha occupato tutto il mese di febbraio, può dirsi mancata. A sostenerne l'interesse contribuirono i debutti dei sopraccitati cracks in piano, dei quali uno solo — *Nettuno* — rimase sulla breccia, mentre il signor Tesio si

pentì subito del tentativo fatto, malgrado riuscisse vittorioso con *Domenichina*, e non perseverò nella partecipazione allo sport spurio. *Courmayeur*, *Nettuno*, *Mac Mahon* furono i soggetti che s'imposero in questa riunione, anzi, l'ultimo, riportando lo *Steeple Chase Internazionale* in modo brillante, nello stile più convincente ha ribadito una superiorità già affermata in precedenza contro i medesimi avversari. *Mac Mahon* esce da quell'allevamento di *Anzola* che è noto per le ottime reclute fornite alle nostre corse ad ostacoli: figlio di *Arconte* e *Maranina*, fratello quindi di grandi vincitori sia in piano che in ostacoli — *Massena* e *Montebello* fra gli altri — esso ha dimostrato tale sicurezza e tale velocità sugli ostacoli da far presagire una ripetizione della fortunata carriera percorsa da un suo maggiore.

Certo che *Mac Mahon* sarà uno dei più reputati partecipanti alla prossima riunione di San Siro, che raccoglierà, oltre tutto il materiale apparso ai Parioli, quella parte che non volle affrettare il suo debutto.

Contemporaneamente la società napoletana ha svolto il suo programma che, col limitarsi alle

sole corse piane e per ciò coll'evitare la concorrenza di Roma, ha saputo offrire uno sport vario e interessante. Qui i partenti furono più numerosi che in passato e il pubblico partenopeo ha potuto finalmente gustare una riunione ben riuscita sotto ogni rapporto. Mancarono in pista i cracks, che i divi delle piste sono convenientemente risparmiati per altre fatiche più remunerative. Cosicché *Apulia*, un'utile puledra del barone Barracco distintasi a due anni in campi secondari, poté aggiudicarsi il Premio Città di Napoli: così *Tissa*, *Tamarindo*, *Voi*, *Tobruck*, *Tadina*, *Ismail*, *Naste*, *La Perla* poterono passare vittoriosi il palo d'arrivo in altre corse, mentre eccelsero fra i vecchi rappresentanti *Ten*, *Grace*, *Avanguardia*, *Anfione*, *Guli*. Il lusinghiero risultato ottenuto quest'anno, perchè dal canto suo il pubblico accorse sempre numeroso ad ogni giornata di corse, varrà a incitare quella direzione a dare un maggiore sviluppo al proprio programma sì da far assurgere



Il signor Edmondo Blanc, proprietario della più grande scuderia da corsa francese, ha messo a disposizione della Francia tutti i suoi migliori cavalli.

nuovamente la Società napoletana agli antichi fasti.

Pure *Pisa*, rompendo le tradizioni, ha effettuato la sua prima giornata in febbraio. Sul prato degli Escoli si è effettuato del grande sport e apparvero alcuni soggetti che, a quanto dicesi, sono destinati a sostenere le prime parti nelle grandi corse future. Fra i commenti, le critiche e le lodi degli *sportsmen* accorsi alla giornata dall'Alfea debuttarono vittoriosamente *Aristipppo* (da *Signorino* e *Quibble*) di Sir Rholand, *Van Dick* (da *Signorino* e *Veronesa*) e *Agoracrite* (da *Galeazzo* e *Allegretta*) del signor Tesio. Ma il premio principale della giornata riserbò una delusione. *Oriore*, che a due anni era considerata dopo *Galliflora* la migliore della propria generazione, non poté far meglio che piazzarsi al terzo posto in un campo di quattro partenti preceduta da *Montechino* e da *Orfeo*. Il primo, figlio di *Galeazzo* e di *Butterfly*, aveva già dato un saggio della sua qualità riportando in autunno su questa stessa pista il *Criterion* di San Rossore. Bisogna ammettere che *Oriore* non ha ancora raggiunto la sua forma migliore — e ciò è il caso più probabile — o che

Montechino ha talmente migliorato dal passaggio da due a tre anni da conseguire un tale exploit che lo classificherebbe fra gli ottimi. E' ciò che auguriamo ai suoi proprietari.

Sapete che la nuova Società italiana per le corse al trotto doveva effettuare in febbraio una riunione che, a detta degli organizzatori, doveva salvare il trotting dal baratro in cui stava per precipitare. Non abbiamo parlato del programma, quando venne emanato, perchè avremmo dovuto dar libero corso a tante critiche che sarebbero apparse dettate da partito preso. Avremmo dovuto porre in rilievo certe clausole paradossali che, fissate dagli antichi organizzatori o da qualunque altro, avrebbero fatto strillare le scuderie come aquile spennacchiate. Ma siccome si era in famiglia non si è detto nulla. Per non voler infierire su principianti nel campo delle organizzazioni trottistiche abbiamo taciuto. Ora il tempo sembra prendersi giuoco dei nuovi organizzatori, sì da obbligarli a sospendere e rinviare più volte le giornate fissate.

Fino al momento in cui scriviamo una sola giornata si effettuò e anche questa con scarso intervento di cavalli e con più scarso interesse sportivo. Vedremo se per le future manifestazioni le promesse verranno mantenute o se era giustificato il nostro scetticismo in proposito.

Dott. G. Galleani.

Varietà sportive

L'ipnotismo delle bestie.

Si legge sulla rivista *Cosmos* questo fatto che aprirà nuovi orizzonti alla scienza magnetica. E' un collaboratore che narra: Vi segnalo un fatto straordinario. Ieri l'altro, sulla terrazza della mia casa, il giardiniere ha trovato un piccolo topo assolutamente paralizzato dal terrore di fronte ad una tartaruga. Il topolino, con la coda e le zampe serrate contro il ventre avanzava a piccoli passi verso la tartaruga emettendo dei piccoli gridi acuti di angoscia: un colpo di bastone uccidendo il topo, mise fine alla scena. Un po' più tardi il giardiniere trovò nello stesso posto un secondo topolino immobilizzato, ipnotizzato dalla stessa tartaruga: e questa volta prima di ucciderlo ha fatto osservare il fenomeno agli altri domestici. Infine, nella giornata di ieri egli ha trovato altri quattro topi, usciti probabilmente

dallo stesso nido, affascinati dalla tartaruga; uno di questi topi era arrivato vicino alla tartaruga ed aveva il muso prigioniero fra le piastre superiori e il collo di essa.

Altro che Donato, Pickmann... e Watry!

Povere bestie!

Dopo le stragi di uomini siamo ora giunti a quelle delle bestie. La Società nord americana di protezione (dagli amici... con quel che segue) preoccupata dei centosedicimila e più gatti esistenti in Brooklyn decise la distruzione dei timidi felini, ritenendoli veicoli pericolosissimi d'infezione ed una minaccia continua contro la vita umana. Si imputa ai gatti nientedimeno che l'epidemia difterica e della febbre scarlattina che attualmente dilaga in Brooklyn. Il provvedimento zoofobo è venuto in seguito a denuncia del presidente del Club dei naturalisti di Brooklyn, il quale ha già preannunziato che, dopo i gatti, verrà la volta dei cani, veicoli d'infezione più dannosi ancora.

Ecco cosa vuol dire avere una Società per la protezione degli animali! Nemmeno se si trattasse del palazzo della pace all'Aia! Uomini incoscienti!



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 impareggiabile qualità.

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

Riccardo Chentrens - Milano

Via Tasso, 9 - Telef. 62-74.



Il cross-country dell'U. S. M. — I concorrenti pronti per la partenza. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

La Federazione Ciclistica Italiana

Segniamo questa data nella storia dello sport, e dello sport ciclistico specialmente, perchè essa può e deve essere ricordata come l'inizio di una nuova e prospera esistenza per il detto sport, che a sua volta fu l'inizio di una nuova civiltà, quella sportiva.

E questo fu il pensiero di tutti i convenuti quando nella sera del 21 febbraio 1915 l'egregio presidente dell'assemb'ea, il cav. Goretta, dichiarò in fine di essa fondata la *Federazione Ciclistica Italiana*. Un'assemblea mirabile per ordine e per buon senso. Non una parola sola di astio, di gelosia, di animosità. Non un rimprovero, non un ricordo amaro sulla bocca dei diversi oratori, ma

una discussione calma e serena, senza contrasti, con approvazioni ad unanimità, come unanimi erano gli intenti. Aleggava nella sala simpatica del Moto-Club, che ospitò per parecchie sere anche la Commissione organizzatrice, una pace confortante, un ottimismo sincero, un entusiasmo fecondo. Nell'animo di ognuno era la sicurezza, più che l'augurio, di poter creare qualche cosa di veramente buono, di veramente utile per lo sport del ciclo, per questo sport che fu il creatore di un largo movimento non solo sportivo ma anche industriale, e che non poteva e non deve essere trascurato, maltrattato, messo da parte o, quello che è peggio, reso antipatico per lo sfruttamento che di esso purtroppo era invalso l'uso di farne a beneficio di pochi e in troppo buona o... in troppo mala fede.

Sarà raggiunto lo scopo? Il principio è lanciato. La strada è aperta. E senza più dilungarci entriamo anche noi in questa strada descrivendola con fedeltà di cronisti ai lettori.

L'idea di una Federazione Ciclistica Italiana sorse dopo i dissidi dell'ultimo congresso di Alessandria, dissidi sui quali è inutile tornare giacchè formarono oggetto di narrazioni dettagliatissime su tutti i giornali, sportivi e non sportivi. Un gruppo di soci, delegati e presidenti di associazioni sportive che fanno dello sport ciclistico, messi in comunicazione con molte altre società italiane chiese se stimassero opportuno la creazione di un ente nuovo che riorganizzasse su nuove basi il ciclismo italiano. Le risposte furono lusinghiere ed invogliarono ancor di più, se ce ne fosse stato bisogno, a mettersi al lavoro. Fu creata una Commissione per formulare uno statuto ed essa riuscì composta dai signori Cocchi, Roggero, Rege, Damiani, Mariotti, Lunardini e dall'umile sottoscritto. Questa Commissione lavorò parecchie ore di parecchi giorni. Si voleva — ripeto — non creare una concorrenza, non risvegliare animosità, odiosità, rivalità, ma far nascere quel qualche cosa di nuovo che veramente e durevolmente avesse beneficato lo sport del ciclo. Ed il primo articolo dello Statuto — elaborato con somma cura — fa fede di quanto ho detto.

Riportiamolo: « Il 21 febbraio 1915 è stata fondata in Torino la Federazione Ciclistica Italiana (F. C. I.). Fanno parte di essa le Società che praticano lo sport ciclistico.

Gli scopi della Federazione sono:

- a) dare incremento alle manifestazioni ciclistiche sieno esse corse propriamente dette, oppure gite turistiche;
- b) favorire lo sport ciclistico, esplicito senza fini lucrativi ed evitare l'organizzazione di corse di eccessiva lunghezza e fatica;
- c) interporre i suoi buoni uffici per appianare le divergenze che insorgessero fra gli affiliati;
- d) mantenersi in contatto colle Federazioni



Il campione ciclista Luigi Ganna si è iscritto alla Milano-Sanremo che si disputerà il 28 marzo.

estere ed al corrente del movimento ciclistico internazionale».

I due commi a) e b) sono la cosa, il fatto nuovo di questa nuova organizzazione, ed il regolamento corse, che la stessa Commissione ha già abbozzato e che il Consiglio direttivo dovrà approvare, parte appunto da questi principi, i quali vengono a rimettere a galla la eterna questione del professionismo sportivo, una brutta istituzione che non ha certo servito bene lo sport, ma che lo ha sempre danneggiato impedendogli un maggiore sviluppo.

Ma sarà meglio ritornare alla esposizione oggettiva dei fatti i quali, più di ogni altra parola, hanno dimostrato come male si appoggiano quelli che ancor s'illudono di voler mettere d'accordo lo sport vero e proprio... con quello che non lo è.

La Federazione Ciclistica Italiana ha scelto a sua sede Alessandria fino al Congresso che avrà luogo in novembre di questo anno, ed ha fatto bene.

La vecchia Unione, ora residente a Genova, fu troppo violentemente strappata dalla città piemontese che l'aveva vista nascere e farsi adulta. Se torti esistevano — e non è qui il caso di parlarne, nè di enumerarli — essi potevano essere discussi e ad essi era possibilissimo, e credo anche facile, apportare i debiti rimedii.

Il partito preso fu quello che dispiacque a gran



Il corridore Garavaglia. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).



Il cross-country dell'U. S. M. — Il salto dell'obstacolo.

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti o sfere - Sfere di Acciaio
Pezzi staccati per Bici e per Automobili.

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



parte — non certo trascurabile — di intervenuti, e fortunatamente per lo sport la lotta non si è inacerbita, perchè la creazione di un ente, come la Federazione Ciclistica Italiana, non ha lo scopo di rivaleggiare, ma di creare quel fatto nuovo che valga a rimettere al posto che gli spetta lo sport ciclistico italiano.

E se tanto la sede di Alessandria, quanto gli uomini di quella città, quali il Robutti, il Leale, il Barberis, l'Oliva, il simpatico segretario Bobbio, sono stati rimessi al loro posto, ciò ha dimostrato che di essi non solo si ha stima e fiducia, ma che ad essi spettava — e l'hanno avuta — una giusta riparazione. Non invano si lavora anni ed anni — anche sbagliando qualche volta — per esser messi alla porta in modo poco, poco... lasciamo la frase nella penna.

E rientriamo nella cronaca. Il cav. Gozetta, con un tatto squisitissimo, da vero presidente d'assemblee, seppe incanalare la discussione dello Statuto con somma maestria ed il plauso che lo accolse alla fine fu ben meritato.

Come ci rammarichiamo anche di non averlo potuto persuadere ad accettare una carica del Consiglio Direttivo, nel quale egli avrebbe apportata la sua profonda pratica ed il suo illuminato parere in materia sportiva.

Il Consiglio Direttivo, eletto nella stessa sera del 21 febbraio, è riuscito così formato: Presi-



Il cross-country dell'U. S. M. — L'entrata in pista di Garavaglia, primo arrivato. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

dente, l'avv. Robutti; Vice-presidenti, i signori Leale ed Oliva; Segretario-cassiere, il rag. Bobbio; Consiglieri, i signori Barberis, Lanardini, Mariotti, Cocchi, Sauli, Ambrosini, Avezzano; Revisori dei conti, i signori Roggero, Capello e Cigolini.

.*

Ed ora al lavoro. Uomini noti sono uniti nel Consiglio Direttivo ad uomini che non ancora ci sono apparsi nel loro completo valore, ma quando si ha la buona volontà di un Cocchi, la conoscenza di un Ambrosini, la pratica dello sport di Lanardini, Sauli, Mariotti e di tutti i nomi che sono stati eletti a soprassedere al nuovo ente, il ciclismo italiano, anzi lo sport ciclistico italiano, può bene sperare per il suo avvenire.

E noi che questi uomini abbiamo conosciuti al lavoro, e ne abbiamo potuto ammirare la tenacia, l'intelligenza e la buona volontà, possiamo dire che non è un augurio il nostro che qui formuliamo, ma un voto, perchè ogni cosa abbia a continuare come è stata iniziata, e la sicurezza di una piena vittoria può sin da questo momento confortare l'animo dei nostri amici.

Le società sportive italiane sappiano e vogliano porgere il loro aiuto, dando la propria adesione, a questa nuova Federazione che ha sì nobili scopi, che ha tali intenti magnifici.

Raffaele Perrone.

mostrato degno di vincere. Lo dicono i particolari della sua gara. Pinardi merita pure un sincero elogio. Lavorò l'intera mattinata alla segnatura del percorso: partì digiuno, e non mancò malgrado ciò di distinguersi.

Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Garavaglia Gaudenzio, della Sportiva Pro Gorla in 49' 4/5 — 2. Salina Carlo, idem, in 49' 4/5 — 3. Erba Angelo, dell'U. S. Milanese, a 20 metri. — 4. Volpi Giovanni, id. — 5. Cecchini Tullio, Sportiva P. Gorla — 6. Benaglia Telesforo, S. C. Milano — 7. Bai Domenico, 12° Reggimento Bersaglieri — 8. Tragella Giovanni, S. P. G. — 9. Pinardi Felice, U. S. M. — 10. Righi Angelo, S. P. G. — 11. Besana L., id. — 12. Baioni Giulio, di Lissone — 13. Principato C., S. C. M. — 14. Acerbi R., S. P. G. — 15. Dellerio A., id. — 16. Veronelli C., id. — 17. Fontana C., id. — 18. Tabetlini M., id. — 19. Viganò C., idem.

cross-country dell'U. S. M. (Cappelli).



Il gruppo di testa. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Il "cross-country" ciclistico dell' U. S. M. vinto da Garavaglia

Il forte e già ben allenato Bertarelli, è incappato in un'altra giornata nera. E stavolta tocca proprio a lui di sostenere il magro ruolo di vincitore morale. Il buon Camillo, preso il comando poco oltre la partenza, aveva saputo staccarsi di forza dal gruppo dei concorrenti sino a giungere ad un chilometro circa dall'arrivo con più di trecento metri di vantaggio su tutti. Ma mentre Bertarelli si accingeva ad abbordare il viottolo che immette al campo, l'insistenza di qualcuno troppo entusiasta o... interessato, valeva a carpirgli la vittoria. La gara ebbe un finale semi-serio, per opera di Garavaglia Gaudenzio, la cui miserevole vittoria non merita una parola di commento. Lasciamo alla giuria della gara il compito di decidere con pronta e ragionata severità.

Al Garavaglia, giovane pieno d'ardore combattivo, e forse già pentito della vittoria voluta così illogicamente, consigliamo una maggiore serietà sportiva. Salina si è semplicemente dimostrato ingenuo. Si può dire a sua scusante che egli è giovane, molto giovane, e, come tale facilmente suggestionabile, specialmente dai falsi amici. Dopo Bertarelli, Erba s'è

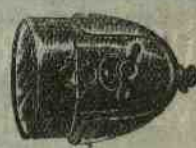


Il campione ciclista dilettante Gaetano Bellini si è iscritto per il primo alla Milano-Sanremo che si disputerà il 28 marzo.

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



Collettore aparte.



Collettore abisso.

CATALOGO A RICHIESTA

L'artiglieria automobile ⁽¹⁾

Noi eravamo arrivati dianzi nel prevedere l'effetto dell'impiego dell'automobile nell'opera di guerra, al punto in cui le grosse artiglierie da 150, da 220 mm. e anche più, oggi fisse o semi-fisse, saranno condotte, manovrate e adoperate sulla linea di battaglia, mediante acconcie piattaforme automobili, con maggior facilità e mobilità di quelle con cui oggi si spostano e si muovono nel combattimento le usuali batterie da campagna trascinate da cavalli.

All'entrata in azione di queste gigantesche artiglierie, rese così maneggevoli da partecipare a tutto lo spiegarsi della linea di combattimento, da seguire tutto lo snodarsi della mischia, da secondare anche le più rapide tattiche, da accorrere a tutte le evenienze, da avanzare e da indietreggiare, da accerchiare ampliandosi, sempre combattendo, in lunghe marce aggiranti, come mobili forze che si potessero con un talismano far sorgere o trasportare nelle posizioni più contese, all'entrare in scena di questi colossi domati, il terreno è stato sgombrato dagli altri minori combattenti. La fucileria, le batterie a cavallo sono state ridotte al silenzio, si sono dovute rimpiattare al sicuro dietro valide difese, siccome allo scrosciare del nembo nella foresta uomini e animali si rifugiano nei loro covi più ascosti e ogni traccia di vita si dilegua, si rintana, mentre lo sconquasso tempestoso si scatena tra le chiome arboree e divelle i tronchi e schianta i macigni e spazza la superficie del suolo.

Che cosa si tenterà allora?

Si tenterà, per una parte di rendere mobile l'asilo, di trasportare con sé sulla propria testa il riparo protettore e per l'altra, così tutelati, di scagliarsi con un balzo impetuoso, improvviso e fulmineo sul nemico così da non lasciargli neanche il tempo di cambiar di mira e di colpire.

Quell'artiglieria leggera divenuta inservibile per la lentezza dei suoi movimenti, per la incertezza e scarsità dei suoi mezzi di locomozione e di azione, subito estenuati, uomini e quadrupedi, proprio quando la sua mobilità avrebbe dovuto decuplicarsi e non mai interrompersi per dare qualche utile effetto, potrà nuovamente ricomparire e giovare sotto la forma del cannone automobile, quando si sarà liberata completamente da ogni soggezione verso i quadrupedi,

Ciò che ora si cerca invano di ottenere con i perfezionati affusti a deformazione e protetti da corazze, deve raggiungersi con l'affusto reso au-

Mentre si combatte al Nord della Francia. — Un automobile blindato percorre la campagna dove giovani agricoltori attendono ai lavori di aratura. (Fot. Argus - lastre Cappelli).

tomobile o con l'automobile trasformato in affusto e interamente corazzato.

Così si è cominciato con macchine in cui l'automobile è ancora troppo automobile comune e il cannone troppo cannone e non sufficiente organo meccanico, come all'inizio dell'automobile, la vettura cui si applicava il motore era ancora troppo una ex-vettura a cavalli.

Poi man mano i due diversi strumenti si fonderanno, si organizzeranno in uno solo, l'automobile avrà una struttura sua speciale, corrispondente allo scopo cui deve servire e il cannone non sarà più quell'antico che faceva parte a sé, ma si incorporerà con la macchina, riceverà il suo alimento e la sua vitalità dalla macchina che gli vale di mezzo di trasporto. Probabilmente la stessa miscela esplosiva spingerà i pistoni del motore e

i proiettili del cannone, se pure motore e bocca da fuoco, in cui si compie la stessa funzione, non saranno più che una sola cosa, un solo ordigno.

Il veicolo dovrà acquistare una capacità illimitata di movimento, non dovrà più soffrire di alcun ostacolo, dovrà avere l'instancabilità e la rapidità della macchina, ma tutta l'agilità e la duttilità dell'animale. Ogni sua debolezza sarà scomparsa, ogni sua vulnerabilità tolta. Pneumatici, radiatori, serbatoi di acqua, di benzina, tutte insomma queste parti deboli e pericolose saranno tolte o trasformate. Esso potrà camminare incolore fra il grandinare dei proiettili.

Potrà andare da per tutto, cimentarsi su qualsiasi terreno, su qualsiasi altura, precipitare per le più ripide scese, arrestarsi, ripartire istantaneamente senza che i suoi organi ne soffrano, essere insomma pronto a ogni appello. Sarà dotato di una grande velocità, così da piombare quando l'occasione lo richieda quasi inavvertito sul nemico con corsa fulminea, lanciando la sua micidiale vampata di proiettili, e da ritirarsi poi con la stessa rapidità prima che il nemico possa aggiustare il suo tiro. Non ci sarà nulla di eccessivo che esso percorra in certe occasioni anche due e fin tre chilometri al minuto, talché gli sian sufficienti in circostanze favorevoli due o tre minuti per arrivare a un tiro efficace o per mettersi in salvo fuor di portata dei cannoni avversari. Starà in ciò il suo successo, sarà questa la sua principale ragione di esistere.

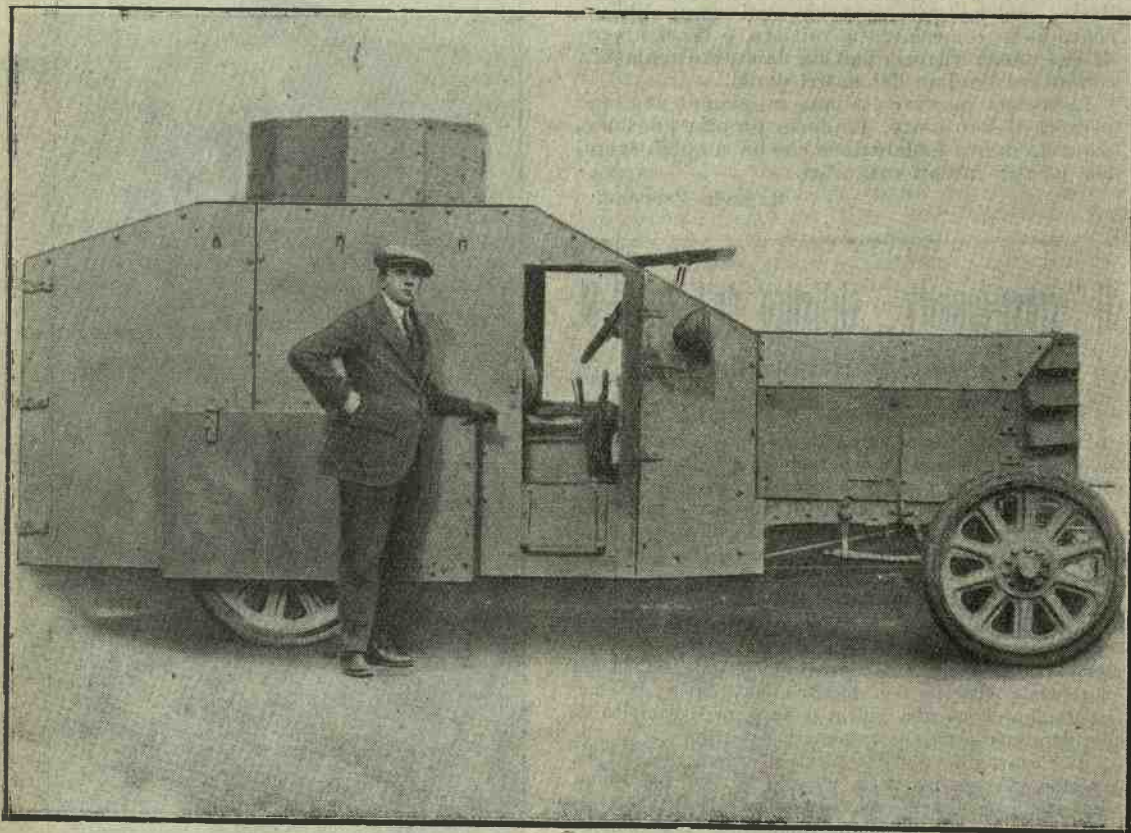
L'automobile corazzato.

Sarà corazzato interamente e solidamente.

La protezione della corazza abbandonata a poco a poco dopo la introduzione delle armi da fuoco, per la necessità dimostrata con le vittorie di Gustavo Adolfo, di rendere più leggere e svelte le soldatesche obbligate sempre più a camminare che a combattere, torna già adesso in onore.

Per l'aumento del numero dei soldati e della efficacia delle armi da fuoco si nota questa duplice tendenza, contraddittoria solo in apparenza.

Per un lato il soldato si alleggerisce perchè la sua mobilità deve essere sempre più grande a misura che si allunga smisuratamente il fronte di battaglia. Le battaglie si combattono in precedenza con i movimenti delle truppe. Si marcia per tre per quattro e per cinque giorni con brevi scaramucce sullo scacchiere della lotta, ed è in questi movimenti che consiste la vera battaglia, o almeno la sua anticipata decisione, perchè quando finalmente si viene alle mani l'esito del combattimento è già deciso, dipende dalle posizioni occupate, dai movimenti fatti in precedenza. Da



L'automobile blindato degli inglesi. — L'ultimo tipo adottato dal generalissimo French. (Fot. Argus - lastre Cappelli).

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



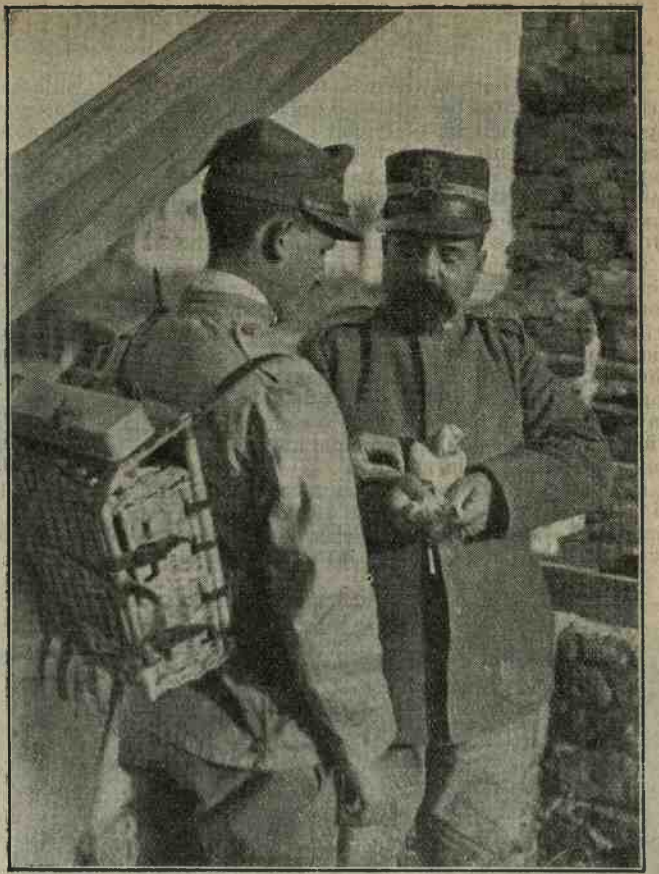
La corrispondenza militare in tempo di guerra. — I piccioni viaggiatori vengono presi dallo zaino-gabbia e preparati coi dispacci. (Fot. Cav. Alemanni - Firenze).

sauribile deve essere protetto così che non abbia a cessare per una cagione esterna, altrimenti il danno è irreparabile. Il motore, l'anima rude e impetuosa del meccanismo, deve sempre poter fornire il suo impulso; è questa la condizione prima dell'efficacia del congegno.

Pertanto l'automobile da guerra sarà validamente munito; il motore, l'uomo, il cannone saranno completamente chiusi dentro una corazza resistente, se non all'urto dei grossi proiettili dei pezzi da 120 e 150 mm. certo dei proiettili minori e specialmente delle schegge delle granate e delle pallottole degli *shrapnells*.

Nessuna parte vitale, nessuna parte vulnerabile sarà scoperta. Esteriormente questo cannone automobile nulla lascerà apparire di sé, non presenterà alla vista che superficie curve e inclinate di qualche nuova combinazione di acciaio straordinariamente resistente.

L'uomo così al sicuro sarà nel migliore stato di presenza di spirito e di sangue freddo per esercitare la sua azione direttiva, per impiegare tutte le sue facoltà tese nell'iniziativa pugnace.



La corrispondenza militare in tempo di guerra. — I dispacci vengono accuratamente legati al piccione viaggiatore. (Fot. Cav. Alemanni - Firenze).

L'Istituto dei piccioni viaggiatori

l'abolizione di ogni gravame poco utile che ritardi la marcia del soldato e quindi l'abolizione di ogni genere di corazza.

Per un altro lato il combattimento vero e proprio, se pur più breve è infinitamente più micidiale. Già fino da ora, con fucili e cannoni a tiro rapido, non è quasi più possibile neppure per pochi minuti combattere compatti allo scoperto, infatti le truppe stanno rannicchiate per intere settimane nelle trincee, come le talpe nelle tane. Avanzate, assalti, resistenze, ritirate, non possono effettuarsi senza una protezione, salvo a trantarsi in ecatombe.

E così l'artiglieria che deve combattere stando ferma e ha bisogno di una relativa calma e sicurezza si è provvista dei suoi tipi più moderni di scudi, e la fanteria ha cominciato col cercarsi una corazza naturale in tutte le insenature e le increspature del suolo e poi mediante placche artificiali e infine in sacchetti di terra dei quali ogni soldato al momento dell'attacco si vale come di scudo.

Ciò è sommamente primitivo e insufficiente.

Ma il principio della corazza, come è avvenuto nella marina a sapere, è destinato a una applicazione sempre maggiore per le armi meccaniche terrestri, poiché non più la debole forza umana, ma l'instancabile energia della macchina sopporterà il gravame della corazza. Col crescere del potere offensivo deve crescere il potere difensivo. La macchina inoltre per rendere tutti i tutti di cui è capace deve stare bene al riparo, e non essere facilmente lesa ed arrestata. appunto perchè il suo potere è grande e in-

Per molto tempo si credette che i piccioni viaggiatori fossero dotati di un senso, chiamato della orientazione; una tale ipotesi fu poi scientificamente esclusa. Sono soltanto delle sensazioni e percezioni varie che guidano l'uccello al nido.

Si incomincia sempre a fare l'educazione lanciandolo da piccole distanze; ed in questo caso il piccione può essere aiutato da varie attrazioni, per esempio dall'odorato, dalla percezione della femmina o del cibo, o dall'impressione delle cose ambientali.

Prima di partire, il volatile s'innalza, come è noto, in giri concentrici sempre più larghi, come per abbracciare nella sua visione un campo man-

mano maggiore; e poichè dopo una nevicata esso non ritrova più il nido essendo più difficile il riconoscimento delle cose mutate d'aspetto, bisogna ammettere che per le piccole distanze si tratta in gran parte di visione diretta.

Nelle grandi distanze a cui lo si fa giungere per gradi, quando l'uccello viaggia in casse e non vede quindi gli oggetti che si lascia dietro e che potrebbero servirgli di punti di riferimento, bisogna spiegarsi il suo meraviglioso istinto con la associazione delle sensazioni.

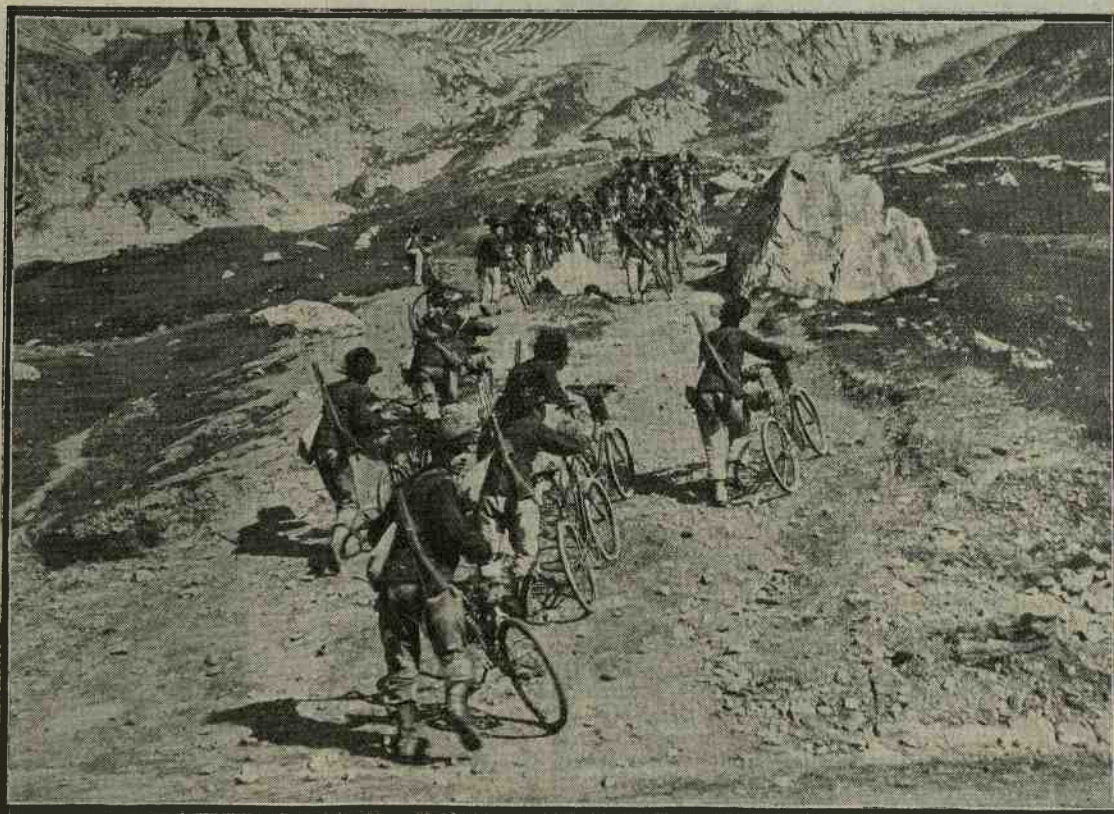
Infatti un piccione lanciato da una nave non trova generalmente la via di casa oltre i 210 chilometri, e ciò perchè gli mancano i punti di riferimento che potrebbe trovare in terra dopo un allevamento con voli sempre più distanti.

Se qualche esemplare riuscì a trovar la sua via anche a distanza di 800, o di 1000 chilometri senza allenamento, fu semplicemente perchè viaggiava in compagnia di altri uccelli già allenati.

Una scuola originale.

L'architetto Grosselfinger, di Vienna, ebbe la disgrazia di perdere, a dodici anni, il braccio destro in un accidente ferroviario. Da allora egli venne via via addestrando il sinistro al punto da essere diventato "un celebre architetto e disegnatore, un tiratore di spada eccellente, e così via.

Ora il Grosselfinger ha avuto l'idea di aprire, a Vienna, una scuola gratuita per i soldati resi monchi dalla guerra. Adesso egli ha quattro ufficiali e venti soldati come scolari e il numero di questi strani allievi aumenta — pur troppo — continuamente...



I nostri bersaglieri ciclisti mentre stanno salendo verso il Gran San Bernardo. (Fot. Brocherel - Aosta).

Continental
il migliore
Pneumatico



I "cross-country", podistici di Milano e Firenze

Non appena dato il via nel *cross* di Milano, il gruppo fugge; ma ben presto il nucleo si allunga. Speroni, Martinenghi, Malvicini e Frascini precedono lievemente gli altri, ed in quest'ordine si gettano verso la Bovisa. Malvicini è lasciato e più avanti Martinenghi, Speroni e Frascini formano già un piccolo gruppo di avanguardia; gli altri però sono a brevissima distanza. L'andatura è veloce, malgrado lo stato della via, e sulle orme del campione italiano, Martinenghi si accanisce cercando di non lasciarsi distaccare; ma il suo stile non è più quello così elastico ed agile dei giorni della miglior forma, cosicché si prevede che ben presto dovrà cedere non solo allo Speroni, ma anche al numeroso gruppo che l'incalza d'avvicino, ed in cui notiamo Frascini, Austoni Pietro, Cavallasca, Spreafico e poi un po' più lontano Brunelli, Tieghi ed altri.

Un incidente ha prodotto il momentaneo ritardo di Speroni; questi, ch'era in testa, dopo avere ripreso Frascini dopo la Bovisa, non ha ben veduto le indicazioni ed ha continuato in basso,

vallasca Fausto, dello «S. C. Italia». — 9. Negri Antenore, idem. — 10. Rovida Angelo, dell'«Agamennone». — 11. Fumiati A., dello «S. C. S.». — 12. Omodei G., «Virtus», Genova. — 13. Malvicini, «A. S. C. I.». — 14. Austoni G., «C. Minerva», Crescenzago. — 15. Cassani C. «U. S. M.». — 16. Vergani G., «Modoetia», Monza. — 17. Casali A., «Agamennone». — 18. Sozzani G., idem.

**

Appena dato il via nel *cross* fiorentino è subito in testa Baciocchi del «Turco» seguito da Veroni, Becattini, Benedetti, Zamboni, Caviglia, Magrini. I primi sette al ponte Bianco sul Mugnone hanno già distaccato gli altri di circa cinquanta metri.

Benedetti ed il minuscolo e leggero Magrini si fanno lace nel gruppo. Magrini, all'entrata nei campi, balza in testa prendendo vantaggio. Benedetti, il forte maratoneta dal passo assai pesante, non può seguire il velocissimo fiorentino sul terreno smosso e melmoso e sente alle calcagna gli



Benedetti Florestano, vincitore del cross-country di Firenze, indetto dalla F. I. S. A. (Fot. Cav. Alemanni - Firenze).



Il cross-country dell'U. S. M. — I concorrenti pronti per la partenza. (Fot. Strazza - lastre Cappelli). Il primo a sinistra è Speroni, vincitore.

mentre gli altri hanno mantenuta la giusta direzione; n'è conseguita una deviazione del bustese che gli ha fatto perdere, con un giro vizioso su se stesso, circa un centinaio di metri.

Da questo punto, per i primi posti, la gara non muta più aspetto, in quanto che in sostanza s'è ridotta ad una rapida corsa verso il lontano traguardo, corsa nella quale De Giovanni non solo non si è lasciato distaccare dal bustese, ma l'ha preceduto per un certo tratto, fino verso il campo.

Fin presso ad Affori le posizioni non cambiano. Verso l'Isola Semplicità, i corridori riprendono la campagna brulla e dura; De Giovanni si è minacciosamente avvicinato a Speroni. Nella pista però è entrato primo Speroni, e nel giro finale, malgrado un coraggiosissimo attacco di De Giovanni — che aveva potuto lievemente riapprossimarsi a lui — si è assicurata la vittoria da quel grande uomo di classe ch'egli è, e che gli ha giustamente permesso il lusso di attendere a suo piacimento la fase risolutiva.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Speroni Carlo, dell'«Unione Sport» di Busto Arsizio. — 2. De Giovanni Michele, dell'«Agamennone» di Milano. — 3. Spreafico Gaetano, dell'«Associazione Mantovana del Calcio» di Mantova. — 4. Frascini Angelo, dell'«Agamennone». — 5. Tieghi Tullio, dello «S. C. Italia». — 6. Cucchi Giuseppe, dell'«Agamennone». — 7. Marengo Giuseppe, dell'«U. S. Milanese». — 8. Ca-

altri che lo inseguono. Ad un bivio Benedetti e Veroni sbagliano percorso, ma dopo circa cinquanta metri si accorgono dell'errore e ritornano sulla buona strada. Zamboni ha però già guadagnato il terzo posto e non intende cedere agli attacchi dei due *leaders* dell'«Italia». E' al passo d'una staccionata alta circa due metri che Magrini può ancora avvantaggiarsi sul viottolo melmoso e viscido. I coriandoli di carta indicavano ai podisti di salire l'argine del Mugnone gonfio dalle acque. Questo tratto è estremamente pericoloso. Le cadute sono frequenti e qualcuno ha anche corso il pericolo di fare un bagno involontario. Dalla scarpata del Mugnone i corridori discendono fra i lavori del costruendo deposito di locomotive ridotto ad un vero pantano. Si vedono alcuni di questi guizzare fino a mezza gamba nel fango. Perino è costretto a levarsi le scarpe e proseguire a piedi nudi. I podisti ritornati sulla via impegnano una più rapida corsa, e Magrini è raggiunto da Benedetti. Alla testa del secondo gruppo è Baciocchi, seguito dall'ex marciatore Romigialli che ha fatto oggi veri miracoli.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Benedetti Florestano, dell'«U. S. L.». — 2. Magrini V., dell'«Italia» di Firenze. — 3. Zamboni Luigi, della «Virtus» di Bologna e 6ª Compagnia Sussistenza. — 4. Becattini Guglielmo, dell'«Italia» di Firenze. — 5. Veroni Guido, idem. — 6. Baciocchi, del «Turco», idem. —



Magrini Vasco, secondo arrivato nel cross-country di Firenze, indetto dalla F. I. S. A. (Fot. Cav. Alemanni - Firenze).

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.

POJACK

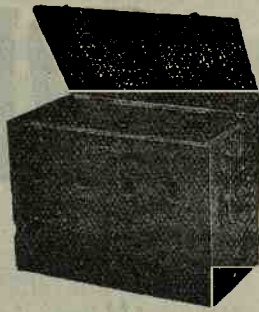
Pneumatici
per Cieli e Moto
scorrevolissimi
extraforti.



TORINO - Corso Dante, 34.

Filiali: MILANO - ROMA.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici per tutte le applicazioni



Società Anonima
Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

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 toc-
care nè il carburatore, nè
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.

Comunicato!

La DITTA

D^{co} Filogamo

avvisa la Sua Spettabile Clientela che è uscito il
suo nuovo grande Catalogo 1915, che si spedisce
ai **SOLI** Garages, Fabbriche automobili, Carrozzerie,
Officine di riparazioni e Fabbriche d'aeroplani.

A scanso di involontarie dimenticanze si prega i
Signori Clienti a volerne fare richiesta a mezzo Car-
tolina postale.

Preferendo i

NEUMATICI

PIRELLI

*favorite il lavoro nazionale
e comperate un prodotto garantito.*

Garanzie:

Copertura Tipo "STELLA EXTRA", garantita per 15 mesi

Copertura Tipo "A", garantita per 12 mesi

Copertura Tipo "FLEXOR", garantita per 9 mesi

Agenzia italiana PNEUMATICI PIRELLI - 20, Via Ponte Seveso - MILANO

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

Sotto-Agenzia in ROMA - Via del Plebiscito, 103.

Peugeot

Fabbrica Italiana Cicli dei Signori F.lli Picena - Torino

AVVISA, a conferma delle antecedenti pubblicazioni,
che è fornita di materiale originale PEUGEOT
dalla Casa madre di Beaulieu (Francia), per la
costruzione di oltre 10,000 biciclette; quindi i com-
pratori e ammiratori della celebre marca possono
essere tranquilli sulla completa originalità delle mac-
chine poste in commercio nel 1914-1915.

Agenzia Generale per l'Italia:

G. e C. Fratelli PICENA

TORINO - Corso Principe Oddone, 15-17.

MILANO - F. Faravelli - Via Meravigli.

ROMA - D. Beni - Via Merulana.

TORINO - E. Paschetta - Via S. Teresa angolo Via Genova.

NAPOLI - E. Cipullo - Rettifilo.

1915

Châssis DE VECCHI

Tipo H = 90 x 150

con messa in marcia, illuminazione e segnalazioni elettriche.

DE VECCHI & C. - Corso Sempione, 8 - MILANO

Autopalace ALESSIO

Sede: TORINO, Via Ormea, 27 - Filiali: ROMA, Via Sicilia, 22 - MONTECATINI (Bagni).

Il noto industriale M. ALESSIO, dell'Autopalace Alessio, ci informa:

« Ho l'onore di avisare la S. V. che ho ceduto la mia fabbrica di Carrozzeria di lusso, ai Signori

ALESSIO GIOVANNI (mio figlio) - BERGADANI Rag. FERDINANDO

« costituiti in Società in nome collettivo sotto la ragione sociale
« CARROZZERIA ALESSIO, continuando sempre per mio conto
« il commercio di Automobili con Sede Centrale in Torino e
« filiali a Roma e Montecatini.

« Nutro fiducia che la S. V. vorrà continuare a dare il suo
« appoggio e la sua fiducia alla nuova Società, che con lo stesso
« personale e la stessa maestranza dirige ora la fabbrica di
« carrozzeria.

« Con perfetta osservanza.

“ M. ALESSIO „

In seguito alla avvenuta cessione, qui a fianco illustrata, si è reso utile per noi di eliminare parte del contenuto della Officina Meccanica, per cui resta a disposizione di chi volesse acquistarlo, il materiale seguente:

- 1 tornio parallelo completo,
 - 1 macchina fresatrice orizzontale e verticale,
 - 1 trapano grande,
 - 1 trapano piccolo,
 - 1 completa trasmissione con cinghie e puleggie,
 - 1 motore elettrico di 500 volts, forza 5 cavalli,
- e numerosi altri oggetti, ed utensili del genere.

Il macchinario, ed in specie la fresa, è quasi completamente nuovo, non essendo stato adoperato che pochissime volte.

Sono pure in vendita alcune carrozzerie d'occasione, 1 double-phaeton, 1 spyder a coda, ed altre di tipo diverso.

Per qualunque schiarimento e domanda rivolgersi ai nostri Uffici, Via Ormea, 27.

Lawn-Tennis

Incominciando la stagione pensate che:

Solo una Casa seria e specialista può offrirvi articoli buoni a prezzi ragionevoli per uno Sport

COSÌ FINE

e l'unica specialista in Italia è la Ditta:

G. VIGO & C^{la}

TORINO
Via Roma, n. 31.

GENOVA
Via XX Settembre, 5.

Casa di Sport fondata nel 1905

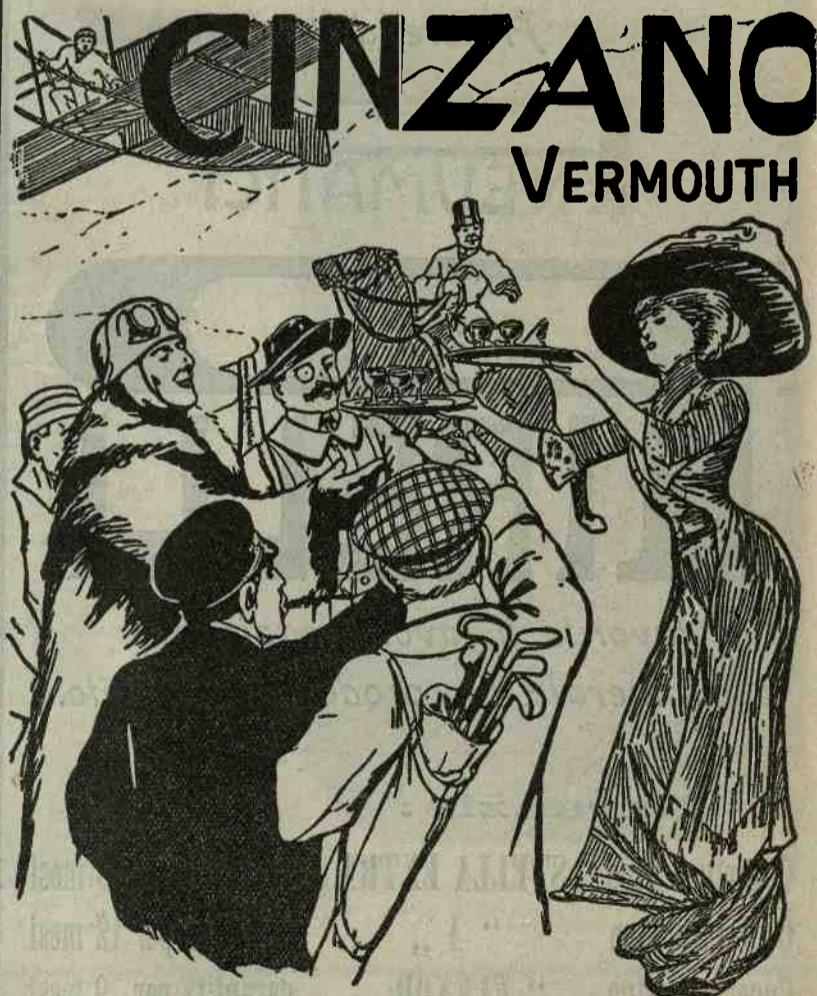
Solo chi ha una grande vendita può avere sempre pronti **articoli freschi** e le ultime novità.

Chiedete listino speciale

INGROSSO - DETTAGLIO

Esposiz. Internazionale di Torino 1911 - Grand Prix.

Esposiz. Internazionale dello Sport - Vercelli 1913 - Grand Prix.



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