

La STAMPA SPORTIVA

e L'ILLUSTRAZIONE D'ITALIA

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 8,05	L. 11 —
SEMESTRE	" 4,25	" 6 —
TRIMESTRE	" 3,30	" 4 —
copia cent. 15, arretrato 0,30		

RIVISTA SETTIMANALE

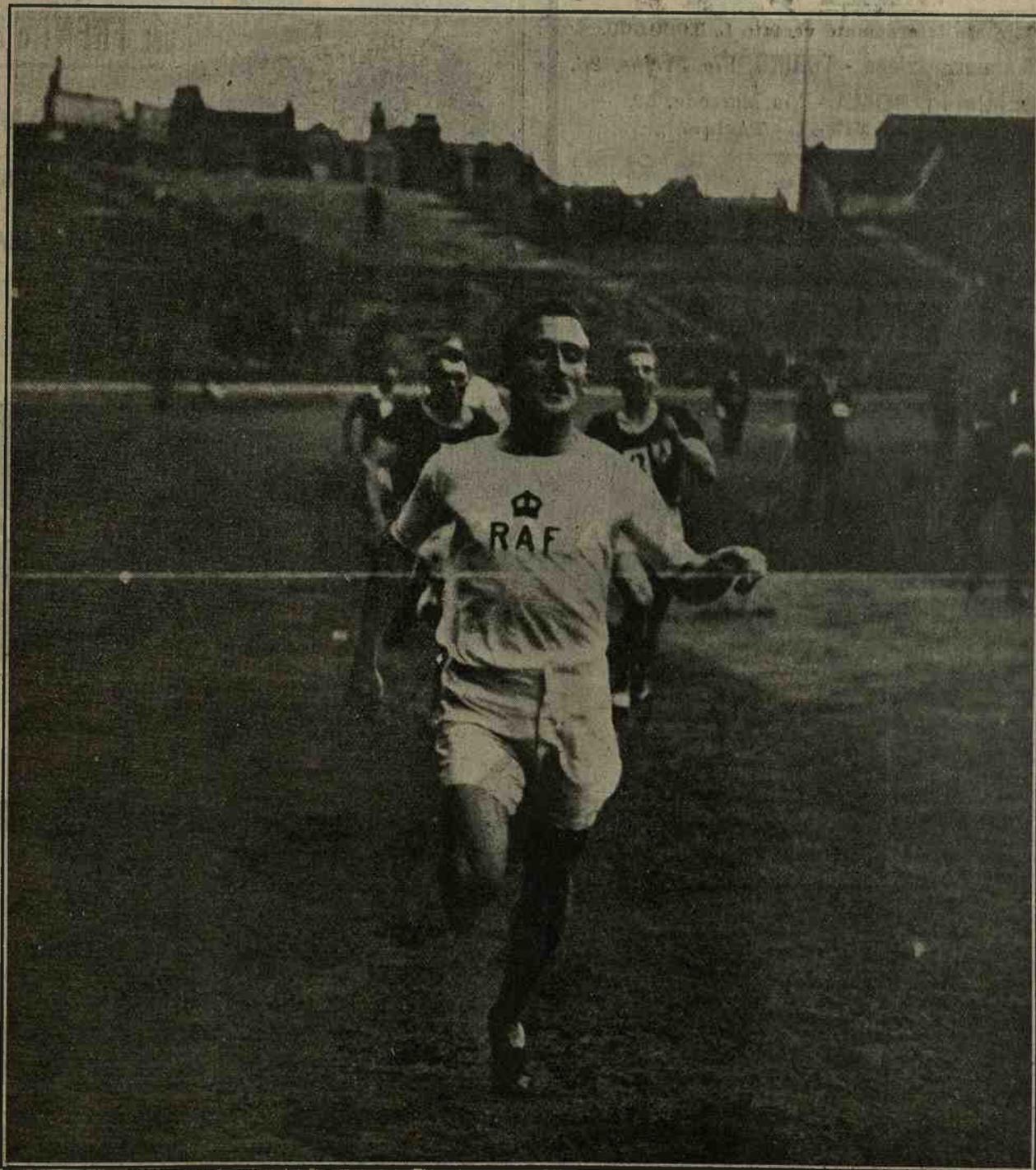
Direttore:
GUSTAVO VERONA

PREZZO DELLE INSERZIONI

Una pagina . . .	L. 200	Un quarto di pagina .	L. 50
Mezza pagina . . .	„ 100	Un ventesimo di pagina „	10

Redazione · Pubblicità · Amministrazione · Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

Lo Sport nell'Esercito inglese.



I CAMPIONATI ATLETICI DI MARINA IN INGHILTERRA. — Il Cap. A. T. Mitchell, vincitore dei 440 yards.

(Fot. Argus - Iastre Tensi) — (Clichés eseguiti dalla Ditta Carlo Crespi, Via Canova, 22 - Torino).

AUTOMOBILI

nuove e d'occasione da L. 2000 a 10.000.
Camions, Omnibus nuovi e usati. Chie-
dere listino n. 90. Garage STOBBERO,
55, Via Madama Cristina — TORINO

SOCIETÀ MECCANICA ITALIANA TORINO " SMIT "

Anonima - Capitale interamente versato L. 3.000.000.

Stabilimenti e Amministrazione - TORINO, Via Fréjus, 26.

Sede Sociale in ROMA - Via Mercede, 39.

Telegrammi: MECANITAL - Torino.

Serie completa " SMIT " per cicli

Rappresentante per la vendita esclusiva:

WEISS & STABILINI - Via Settembrini, 9 - MILANO

Fabbrica di Accumulatori Elettrici per tutte le applicazioni



Società Anonima

Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

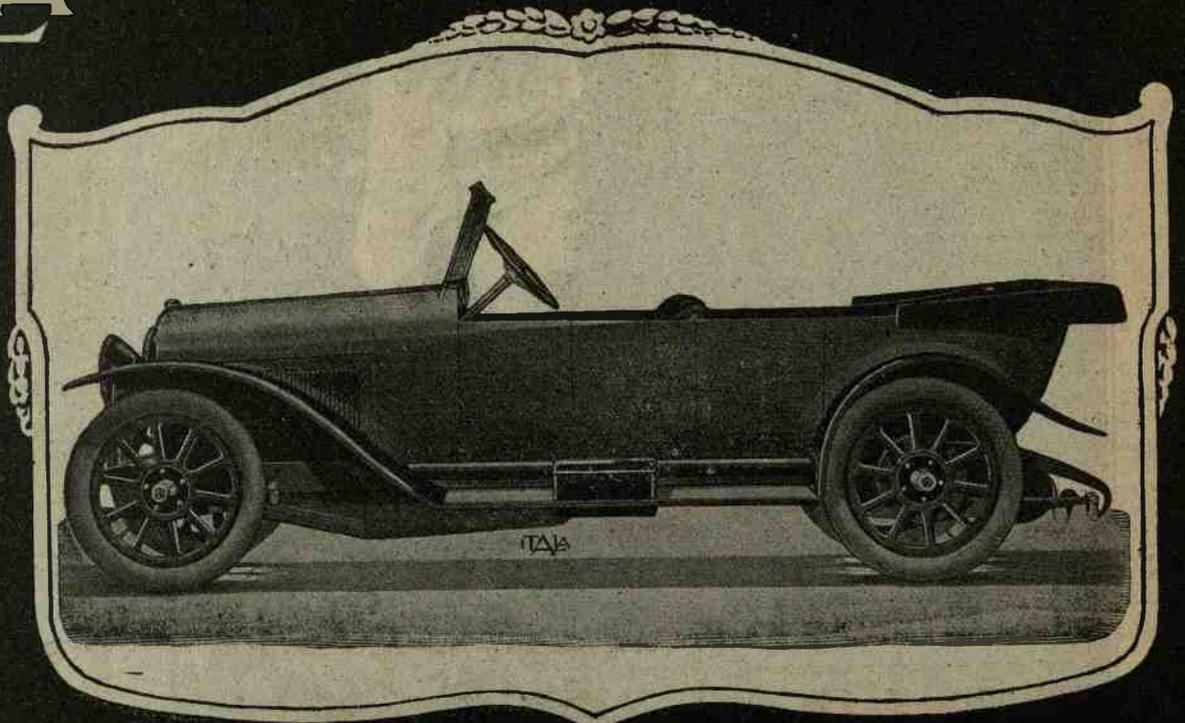
Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

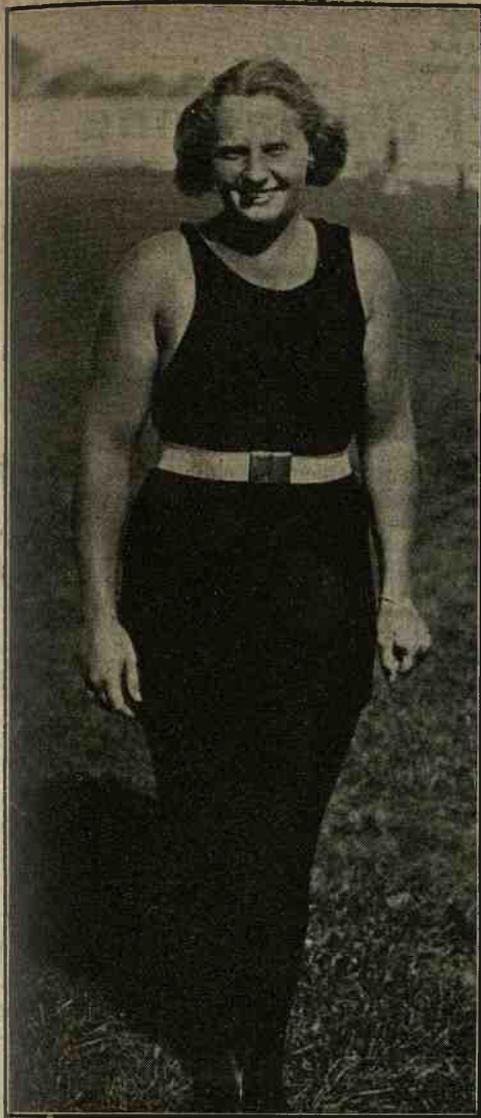
ITALIA

FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO
50



MODELLI PER TOURISMO AUTOCARRI INDUSTRIALI MOTORI PER AVIAZIONE



La signorina Elda Bleibtrey che detiene il record delle 55 yarde di nuoto in America facendo il percorso in 1 minuto e 31/5.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Il nuoto e la donna

La donna purtroppo nei nostri paesi segue le orme del sesso forte... Negli stabilimenti balneari si vedono bensì andare alla deriva, sprofondate in un ciambellone di salvagente, a gruppi od isolate, delle figurine muliebri più o meno graziose di forme e di espressione, ma non son molte e non si danno all'esercizio del nuoto con passione. La donna, in genere, non ama il mare. Non lo ama perchè in acqua nessuna acconciatura regge, perchè il mare rende impacciati, ridicoli e non consente nessuna delle civetterie che in terra sono in trionfo dell'eterno femminino; perchè in seno ad Anùrite anche gli uomini perdono l'abitudine al flirt o se flirtano, lo fanno così goffamente da far pietà.

Tuttavia la donna anela qualche volta al mare e diventa persino nuotatrice formidabile. Perché nuota? Il mistero può essere svelato.

« La sportiva » nuota per far della ginnastica sana, all'aria aperta, nell'aperto mare. Preferisce le spiagge solitarie e le acque profonde. Nessuna civetteria di toilette. Maniche corte, collo libero, gambe libere. Non teme il sole, non teme gli schiaffi dell'acqua. Si secca moltissimo degli uomini ma se ne libera con due buone bracciate che la fanno filare tra i flutti come un *destroyers*.

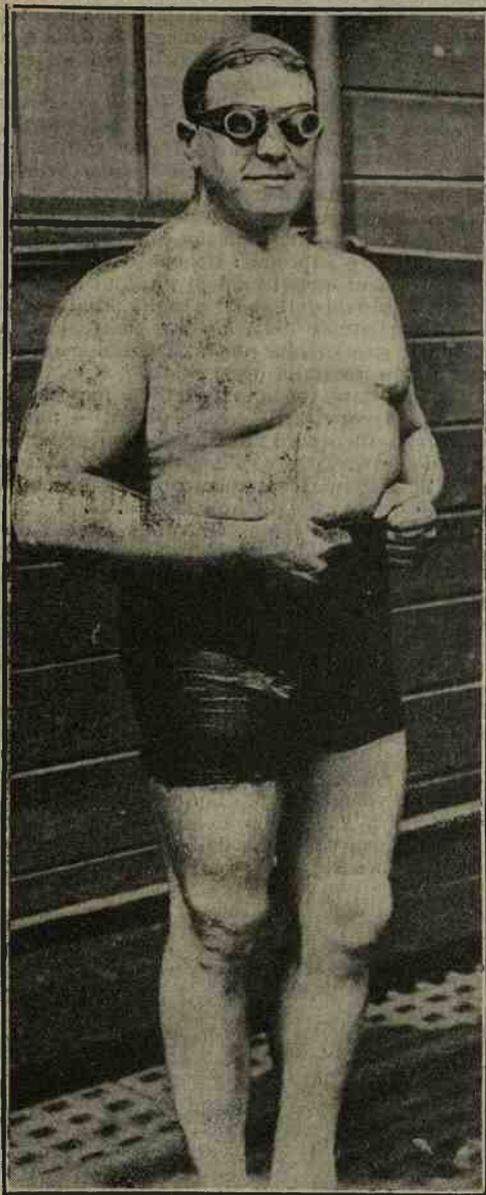
« La civetta » nuota per essere accompagnata. Il suo costume è complicatissimo, e l'abbondanza dei nastri e dei *volants* la farebbe affondare se non avesse costantemente un cavaliere... marino a lato. Talvolta ne ha due, talvolta ne ha cinque. In tal caso ella diventa una nave ammiraglia. E' perciò che ogni altra bagnante la... squadra con sentimento sdegnoso.

« La paurosa » nuota... per modo di dire. Ha sempre una barca che la scorta, un anello di sal-

del vicinato. Ostenta di non voler compagni pretende di disprezzare il sesso forte. Con la coda dell'occhio, però, conta tutti gli occhialini che seguono nelle sue evoluzioni stravaganti dal spiaggia.

« L'innamorata » nuota soltanto per « lui ». Esola discretamente, senza dare nell'occhio. Egli la segue, e molto lontano dagli sguardi dei curiosi la raggiunge. Ella può dirgli così tante cose sentirne tante altre. E nessuno sentirà i loro discorsi! Ed è la sola fra le nuotatrici, la soveramente che trovi il nuoto un esercizio delizioso.

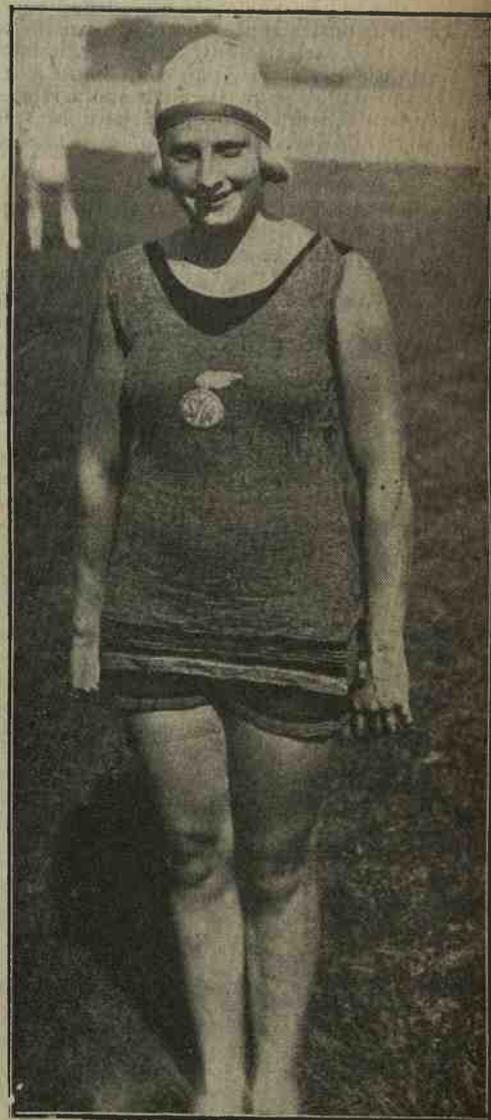
In America il nuoto è per la donna un vero mezzo come gli altri per fare dello sport salutare. Le nostre due fotografie che pubblichiamo ce ne danno una conferma.



Jabez Wolff si allena per la traversata della Manica.
(Fot. Argus - lastre Tensi).

vataggio alla cintola e un fratello che la sorregge pazientemente. Qualche volta il fratello è un cugino: in tal caso ella finge di avere un poco di paura di più, ed impara meno presto a nuotare da sola.

« L'originale » nuota non per sport, nè per civetteria, ma per... originalità. Ha dei costumi bizzarri: bianchi, rossi, a fasce, perchè tutti la scorgano a un chilometro di distanza. Si spinge al largo, audacemente, si rovescia sulla schiena, solleva un'onda spumosa e spaventa tutti i pesci



La signorina Carlotta Boyle che toccò il record dei 100 metri di nuoto in America.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

CACAO TALMONE

Il re del Cacao

Il re del Cacao



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

RAPALLO

IMPERIAL PALACE HOTEL

Posta, Telegrafo e Stazione Santa Margherita
CARLO GUINDANI propr.

Medesima Casa: Viareggio - IMPERIAL HOTEL



In onore degli ideatori, costruttori, organizzatori e piloti d'aviazione

L'Aero Club d'Italia e l'Associazione Aviatori Aeronauti hanno voluto festeggiare gli ideatori, costruttori, organizzatori e piloti d'aviazione che per le loro benemerite hanno ricevuto dall'onorevole Montù la medaglia d'oro. Gli uomini festeggiati sono: Giovanni Agnelli, Pio Perrone, ingegneri Rosatelli e Brezzi, piloti Brach Papa e Stoppani.

La solenne consegna delle medaglie è avvenuta durante un grandioso banchetto tenutosi a Torino e che ha riunito tutte le maggiori personalità del mondo aeronautico italiano. L'on. Montù, il presidente dell'Aero Club, ha detto dei meriti di ciascuno, dell'importanza avuta dall'aviazione italiana nella guerra, ha chiarito quello che potrà e dovrà essere in avvenire. Così si è espresso:

La cerimonia odierna assume agli occhi di chi sappia vedere e comprendere, un duplice valore ideale e pratico perchè, onorando alcuni fra i maggiori Uomini rappresentativi dell'Aviazione italiana, esalta nel loro nome le inesauribili energie creatrici della nostra gente e perchè, intensificando i contatti tra i vari elementi fattivi dell'industria e della pratica aviatoria, può contribuire a tracciare le nuove vie che queste dovranno percorrere, per coronare con grandi opere di pace la splendida attività di guerra che costituisce il loro passato recente e glorioso.

Se la gratitudine del Paese deve andare imparzialmente a tutti i fattori di resistenza e di trionfo, è giusto ed è bello che stasera siano riunite nelle onoranze le quattro categorie di persone che, pel maggior lustro dell'Aviazione, seppero armonicamente fondere le proprie energie: cioè i grandi capi dell'industria, i sapienti organizzatori, i geniali studiosi e gli arditi piloti.

Ed è bene augurare che a questa nostra riunione sia così degnamente rappresentato il Governo per mandato di Dante Ferraris, a noi particolarmente caro e che fra tutti ha ben compreso come questa che io posso ben chiamare festa del lavoro, venga ad assumere un carattere di celebrazione nazionale.

Ho detto che questa è una festa di celebrazione. Vorrei aggiungere anche di cementazione perchè tende ad abolire ogni discordia, a fecondare tutte le energie di una solidarietà nobilissima di intenti, quella solidarietà che è simboleggiata dalla simultanea presenza di due Uomini da cui si irradia una così vasta e prodigiosa operosità; ho nominato Giovanni Agnelli e Pio Perrone: Giovanni Agnelli e Pio Perrone, cioè i capi delle formidabili organizzazioni produttrici che costituiscono due fra le più vigorose arterie in cui scorre il sangue della vita nazionale; due gigantesche officine, non divise da bassa rivalità, ma unite da un nobile spirito di emulazione, indirizzate ad un fine augusto e supremo: il bene d'Italia.

La storia di questi anni di guerra è appunto la riprova trionfale dell'audacia, della prontezza, dell'agilità spirituale della nostra gente, pronta a scagliarsi su ogni via nuova, quando lo imponga la suprema necessità dello Stato.

Il nostro intervento nel conflitto impose all'Italia di improvvisare — è la parola — un'industria aviatoria capace di rispondere ai giganteschi bisogni nuovi. Ed ecco l'Ansaldo e la Fiat lanciarsi nell'agone, con spirito di intraprendenza pari alla grandezza dell'ora storica.

La Fiat ha nel comm. Giovanni Agnelli un pilota sicuro, una delle più belle figure della grande industria italiana, in cui si fondono armonicamente le migliori doti della nostra stirpe: l'audacia e la visione netta, il coraggio di intraprendere e la ferma volontà di perseverare. Nel 1915 la Fiat incomincia la costruzione dei vecchi Farman per la istruzione delle maestranze; nel 1916, mentre costruisce l'SP 2 e l'SP 3, elabora quel magnifico 7 B 1 con cui il capitano Laureati compie nello stesso anno, per primo, il raid Torino-Napoli e ritorno senza scalo, e quindi, successivamente, effettua il viaggio Torino-Londra; nel 1918, lancia il 7 B 2 e il 9 B, tutti dotati del motore Fiat, testimonianza vittoriosa della genialità inventiva dell'ing. Fornaca.

Nell'ottobre-novembre 1918 le grandi ali della vittoria palpitano nel limpido cielo d'Italia e tracciano un nome incancellabile nei secoli: quello di Vittorio Veneto.

Il quadrante della storia segna una nuova ora, riapre le possibilità dell'Aviazione d'Italia; ed ecco, con fulminea prontezza, la Fiat inizia un nuovo periodo di attività, affidandolo al vivido ingegno creatore dell'ing. Rosatelli, il quale crea il B R che compie il record Torino-Roma-Parigi-Londra-Amsterdam, pilotato da quel meraviglioso dominatore dell'aria che è il Brach Papa e batte il record di velocità mondiale. Poi, mentre gli quasi ha ultimato il transatlantico che avrà la velocità media di 250 km., prepara il trimotore a dodici passeggeri, nuovo prodigio dell'ingegneria italiana che, fra poco, segnerà un'altra tappa compinta dall'uomo per la conquista totale del cielo.

Altrettanto dicasi dell'Ansaldo, le cui sorti sono magnificamente rette dal comm. Pio Perrone, di cui tutti ammirano la genialità dei propositi e la capacità realizzatrice. Non appena scoppia il conflitto, l'Ansaldo si propone di fornire all'Italia, anche nel campo dell'aviazione, un centro di produzione pari alla necessità del momento. Rapidamente costruisce cinque cantieri, opera dell'ingegner Brezzi, dai quali sciamano i dieci tipi di S.V.A. monoposti e biposti, da caccia e da bombardamento, nonchè l'idrovolante; quindi l'A 1, che porta il nome augurale di Balilla, e infine l'A 3, i quali, durante la guerra, compiono gesta meravigliose coprendo di gloria i nomi dei suoi piloti di cui due soli ricorderò: uno, il compianto capitano Natale Palli e, l'altro, Mario Stoppani, che, l'8 agosto u. s., compieva il magnifico volo Madrid-Roma. E tutti questi tipi sono stati dotati di motori nazionali, siano gli Spa ideati da Matteo Ceirano, siano gli Ansaldo, opera dell'ing. Chiesa e dell'ing. Soria.

Dall'armistizio, anche l'Ansaldo incanala la sua produzione verso le nuove vie di pace, costruendo l'A 5 e l'A 300 il quale ultimo è dotato di motore Fiat.

Ogni trionfo dell'Ansaldo e della Fiat costituisce una nuova affermazione delle impareggiabili virtù della nostra razza. Ma un elemento ancora poteva mancare. Nessuno, nel mondo, osa disconoscere l'intelletto o il coraggio della nostra gente, ma molti lamentano la poca nostra organizzazione. Ed è quindi tanto più meritevole di plauso e di encomio un altro dei nostri festeggiati di stasera, uno dei più sapienti organizzatori dell'aviazione sportiva militare e civile, cioè il maggiore Arturo Mercanti. Appena scoppiata la guerra egli vi accorre come volontario automobilista, diventa poi bersagliere ciclista e infine



I grandi raids compiuti dalle ali d'Italia.

♦ ♦ **BICICLETTE**
MOTOCICLI 3 1/2 - 4 1/4 HP

Motocarrozze 8-10 HP
Motofurgoncini 8-10 HP

Pneus DUNLOP Stabilimenti in Tradate (Como)

Rappresentante per le provincie di Torino e Cuneo Signor **MERLO CLEMENTE** - Corso Regina Margherita, n. 153, Torino

Gomme Plene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

Società Anonima - Capitale sociale L. 12.000.000 inter. versato.

TORINO - Via Verolengo, 379 - Telefono 28-90.

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO



come aviatore di guerra dà ottima prova di sé. Né la pace vittoriosa tronca questa sua attività; chè anzi è nella memoria di tutti il magnifico raid Roma-Costantinopoli con cui il Mercanti, pi-



Da Bersagliere ad Aviatore.

Coi nostri valorosi soldati. — Gli ufficiali del Battaglione bersaglieri ciclisti sul Monte Sei Busi. Nel centro: il Sottotenente Comm. Mercanti già Segretario Generale del Touring.

otando uno Sva, porta nel cielo d'oriente il battito delle grandi ali italiane.

L'ing. Giuseppe Brezzi è specialmente festeggiato qui stasera per l'opera da lui data onde permettere la realizzazione dell'iniziativa delle domeniche aviatorie all'aerodromo Ansaldo, pro-

mosse dall'Associazione Aviatori Aeronauti a beneficio delle famiglie dei piloti caduti durante la guerra. Giuseppe Brezzi e Mario Stoppani sono assenti in quest'ora, perchè dopo le splendide affermazioni ottenute alla recente esposizione di Amsterdam dall'Ansaldo, dalla Caproni e dalla Fiat, stanno compiendo un viaggio transaereo attraverso l'Europa centrale.

L'Aero Club d'Italia ha creduto di fare opera degna del suo nome, della sua importanza e della sua funzione nazionale, chiamando a raccolta tutte le migliori energie dell'aviazione italiana per questa cerimonia in cui vengono onorati alcuni fra coloro che più hanno meritato dell'aviazione italiana:

Società Ansaldo nella persona del comm. Perrone — Società Fiat nella persona del commendatore Agnelli — Comm. Arturo Mercanti — Ingegnere Giuseppe Brezzi — Ing. Celestino Rosatelli — Tenente Brack-Papa — Sig. Mario Stoppani.

Ma questa celebrazione potrebbe apparire sterile se non preludesse ad una nuova e più vasta esplicazione di operosità. Noi riteniamo perciò di intensificare l'opera nostra, indicendo grandi gare sportive, cooperando all'istituzione di servizi di trasporto aerei, cercando insomma di volgarizzare la nuova conquista umana mostrandone l'immensa utilità pratica. Ed è perciò che possiamo francamente rallegrarci che le sorti dell'industria nazionale siano oggi rette ed affidate ad un provato industriale che onora la nostra Torino e che saprà certamente comprendere le necessità di questa nuova industria aviatoria.

Lavorare e produrre, ecco la parola d'ordine della ricostruzione. Ma affinché l'industria aviatoria possa esplicare l'opera sua, è necessario che essa abbia da parte del Governo quell'ausilio morale, quel riconoscimento pieno che sono indispensabili: occorrono cioè nel caso pratico delle gare e dei concorsi per cui si assicuri la continuità della produzione e degli adeguati sussidi ai servizi pubblici d'aeronautica.

E poichè questa festa coincide con una grande solennità d'arte, mi sia lecito indicare il nesso profondo che congiunge le arti belle con questa nuova manifestazione dell'attività umana che è la conquista del cielo. Fare dell'aviazione non è cosa di tutti, ma richiede, in chi comunque vi si dedica, una non comune genialità che è appunto la caratteristica dei cultori dell'arte. Dagli artisti che esaltano il volo umano nelle tele, nelle scul-

ture, nel canto, i nostri uomini traggono incitamento, conforto e premio alle loro più ardue imprese.

Così tutte le forze migliori, integrandosi, tendono alla più alta affermazione della incorruttibile virtù creatrice della nostra gente. Ed in ciò appunto in questo anelito verso la fusione di tutti gli sforzi, sta la ragion d'essere fondamentale di questa cerimonia.

Nell'ora che volge ogni orgoglio individuale deve scomparire, non per spirito di rinuncia, ma per fondersi e sublimarsi in un orgoglio più vasto più sano e più bello: l'orgoglio nazionale.

E in quest'ora io, che pure ho ricordato a titolo d'onore, i nomi di tanti uomini qui convenuti, io vorrei che tutti i nomi fossero obliati e non rimanesse che un nome sacro: quello della Patria nostra.

Le magnifiche virtù direttive di Pio Perrone e di Giovanni Agnelli perdono ogni antagonismo e si identificano in questo nome: l'iniziativa e il lavoro italiano. Le meravigliose gesta di Mercanti, di Stoppani e di Brack-Papa si chiamano il coraggio italiano. Le invenzioni di Rosatelli, di Gamba, di Fornaca, di Brezzi, di Chiesa, di Ceirano sono una cosa sola: il genio italiano. E tutte queste energie insieme fuse, e tutta l'opera palese ed oscura, luminosa o ignota di quanti faticano e soffrono per il bene supremo del Paese, hanno un nome solo il più bello, il più sacro: Italia.

Italia! Basta che queste sillabe risuonino nell'aria, e dall'anima di ognuno di noi cade ogni scoria di basso egoismo, scompaiono tutte le discorde. Non resta che un solo impeto, una sola fede.

Italia! E da tutti i vivi e da tutti i morti della nostra gente sale un anelito immenso che ci trascina più in alto, più oltre, fino alle supreme vette, che ci sorreggerà sempre, finchè l'Italia per virtù d'ingegno, per forza di lavoro abbia conquistato nel mondo il posto che le è sacro.

Ed è nella visione di un'Italia sempre più grande, più possente, arbitra dei suoi destini nel mondo che io v'invito a gridare con me: W. il Re, W. l'Italia, W. l'industria italiana!

**Leggete e diffondete
La STAMPA SPORTIVA**



Il Comm. Mercanti, divenuto aviatore e raggiunto il grado di maggiore, organizzò i primi servizi di trasporti aerei quale Comandante il Campo Baracca (Centocelle).

BERGOUGNAN & TEDESCHI

I Pneumatici
che vinsero tutte le
principali corse dilettanti.

BERGOUGNAN & TEDESCHI

AI BENEMERITI DELL'AVIAZIONE

Elenco delle Medaglie e Diplomi.

Società Fiat — Grande medaglia d'oro Aero Club d'Italia:

« Con amorevole cura, con arte perfetta e con possanza di mezzi dotava l'Italia del più veloce apparecchio. Conquistava il 28 giugno 1919 sul cielo di Mirafiori il mirabile record di maggiore velocità con due passeggeri a bordo battendo km. 260 e m. 600 all'ora, quali mai erano stati raggiunti ».

Società Ansaldo — Grande medaglia d'oro Aero Club Italia:

« Con incrollabile fede nella riuscita, con larghezza di vedute e possanza di mezzi, vincendo difficoltà d'ogni sorta e compiendo studi ed esperimenti di fondamentali modifiche conclusive ha realizzato la perfezionata macchina aviatoria che, ammonitrice, si librò su Vienna ».

Comm. Arturo Mercanti — Grande medaglia d'oro Aero Club Italia:

« Organizzatore magnifico, uomo di fede e di ardimento indomito, pronto all'appello della grande guerra liberatrice portava — prima, durante e dopo — tutta la migliore sua opera alle più grandi affermazioni aviatorie ».

Ing. Celestino Rosatelli — Grande medaglia d'oro Aero Club Italia:

« Con ammirevole tenacia di studioso e con ardita e geniale concezione di tecnico realizzava il possente e velocissimo apparecchio biplano BR ».

Ing. Giuseppe Brezzi — Grande medaglia d'oro dell'Associazione Aviatori Aeronauti:

« Ideatore dell'apparecchio A 5 e propugnatore di ogni più proficua e persuasiva manifestazione di aviazione civile ».

Tenente pilota Brack-Papa Francesco — Medaglia d'oro media dell'Aero Club d'Italia:

« Pilota aviatore di grande abilità professionale e di sommo ardimento, dava nuova e mirabile prova di valentia raggiungendo il record della maggiore velocità coll'apparecchio biplano BR ».

Pilota sig. Mario Stoppani — Medaglia d'oro media dell'Aero Club d'Italia:

« Ardito, sereno ed abilissimo pilota d'aeroplano per affermare il valore dell'aviazione italiana volava da Madrid a Roma con volo ininterrotto di circa 2000 km.

L'Aviazione a Fiume

Il Comandante Eugenio Casagrande.

Come i lettori sapranno, fra i primi ad accorrere al fianco di D'Annunzio a Fiume vi fu il romano Eugenio Casagrande. Delle gesta di questo eroico tenente di vascello, il collega Lorenzo Gigli, nella *Rivista dell'Aviazione*, ha fatto uno dei migliori profili.

Tutti gli italiani sanno ormai che tra i difensori del Piave s'era formato un manipolo di ardimentosi i quali avevano assunto il compito di recarsi nelle linee nemiche nell'interno del Veneto invaso, per raccogliere informazioni e notizie e riferirle poi, quando avessero potuto ritornare, ai comandi. Il manipolo s'era battezzato con uno storico nome, col nome della società mazziniana: « La Giovine Italia », degno battesimo. Gli eroi e i vindici dei primi moti del risorgimento ricollegavano così, attraverso gli anni, la loro fede e i loro propositi con quelli dei combattenti dell'ultima nostra guerra d'indipendenza. Negli uni e negli altri pari l'anelito e il sentimento, magnificamente espressi da Guerrazzi col suo stile lapidario: « Tra la gente austriaca e la nostra, patto il sepolcro, tregua la morte ».

Eugenio Casagrande fu il pilota degli informatori della « Giovine Italia ». Per quattro mesi — dal luglio alla fine d'ottobre del 1918 — egli volò regolarmente nel cielo delle terre invase portando a bordo i mandatarî nostri e deponendoli in luogo sicuro, per tornare poi a riprenderli il giorno convenuto, qualora essi fossero potuti sfuggire alla vigilanza ed all'insidia nemica.

L'idrovolante di Eugenio Casagrande fu il veicolo ideale per questi temerari che rischiavano tutto per tutto, volontariamente, col cuore fermo e sereno pur nei più terribili cimenti, poichè il pensiero della riscossa li sorreggeva e li animava.

E' noto quali meravigliosi risultati abbia dato agli effetti della nostra preparazione l'opera di questi messaggeri della patria. Travestiti da contadini essi riuscivano a spingersi molto all'interno delle terre invase, e, accolti ed ospitati dalla gente del luogo che non tardava a riconoscere in

essi dei fratelli e che spesso li nascondeva alle furiose ricerche della sbirraglia nemica, raccoglievano larga messe di notizie sulle condizioni e sui propositi degli austriaci e talvolta, mediante colombe viaggiatori, le trasmettevano ai nostri.

Le notizie in tal modo raccolte furono così preziose che spesso determinarono risoluzioni e atteggiamenti di carattere quasi decisivo. Gli uffici d'informazione delle nostre armate ne ebbero aiuto efficacissimo, e tutto l'organismo dell'esercito in campo se ne avvantaggiò. Questi eroi della « Giovine Italia » plasmarono veramente con le loro mani la magnifica figura della Vittoria che dopo pochi mesi doveva precedere le nostre schiere irrompenti oltre il Piave alla riconquista del lembo di patria premuto da un anno da piede straniero.

L'idrovolante del tenente Casagrande spiccava quasi ogni notte il volo dal campo di Sant'Andrea presso Venezia. Nessun rischio lo spaventava. Egli pareva e si sentiva invulnerabile. Ed illaustro veramente passò in mezzo alle più terribili raffie di mitraglia, temerario nella sua magnifica sicurezza che pareva renderlo padrone del cielo e del mare.

Il compianto colonnello Smaniotto (che dirigeva l'ufficio informazioni della terza Armata) aveva giustamente riconosciuto nel Casagrande uno di quegli uomini che sanno di poter tutto osare e l'aveva scelto per l'impresa che prometteva terribili emozioni e pericoli estremi e che era sorretta, più che dalla visione netta del successo, dalla fede, che è fiamma ed alimento generosi.

Il 29 luglio 1918 Eugenio Casagrande compì la sua prima impresa notturna, avendo a bordo il tenente osservatore De Carlo — pure decorato con medaglia d'oro — ed il fratello di questi.

Era il plenilunio, ma all'ultimo momento l'aversità del tempo aveva avvolto di tenebre ogni cosa. Pure il Casagrande partì e, dopo un volo drammatico oltre il Piave e la Livenna, riuscì

PEUGEOT

CICLI - AUTOMOBILI

CAMIONS - CATENE

LA MARCA DI GRAN LUSSO

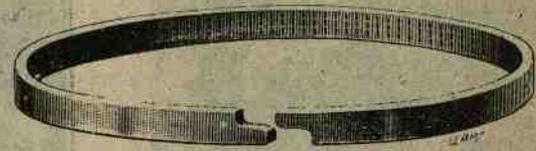
Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. Flli PICENA

di

CESARE PICENA

TORINO - Corso Inghilterra, 17 - TORINO



BINET

Il miglior segmento
per motore a scoppio.

GHISA SPECIALE

Massima precisione. - Alto rendimento.

Assortimento completo per pronta consegna presso
l'Agenzia Generale per l'Italia:

Ing. G. A. MAFFEI e C.

TORINO - Via Sacchi, 28 bis - TORINO



Eugenio Casagrande.

Le imprese aeree del Casagrande sino ai giorni della nostra travolgente offensiva che ci diede la vittoria furono sette: premio la medaglia d'oro.

La preparazione dell'offensiva d'ottobre trovò nel Casagrande un valido cooperatore: in una sola sera, compiendo due viaggi, egli portò oltre il Piave i tenenti Carturan e Maso, il sottotenente Tubaro e l'aspirante Bertozzi: d'artiglieria il primo, «arditi» gli altri tre. A questi quattro eroi era assegnato il compito di far saltare tratti di linee ferroviarie e di recare i maggiori danni alle comunicazioni del nemico.

La sera seguente il Casagrande portava oltre il fiume i capitani degli «arditi» Carletto e Dispensa, il tenente di fanteria Meazzi e il tenente degli «arditi» Carli.

In quei giorni anche le montagne bellunesi videro i prodigiosi voli di Eugenio Casagrande.

Iniziata l'offensiva, il Casagrande la mattina del 29 ottobre riusciva a liberare dalle paludi del basso Tagliamento il capitano Dispensa, il tenente Meazzi e un soldato nostro fuggito dalla prigionia. I tre, camuffati da contadini, sono stretti da vicino dal nemico e in grave pericolo. Il Casagrande, sfidando un rabbioso fuoco di fucileria, si avvicina a loro, li prende a bordo e li porta nelle nostre linee.

Erano gli annunciatori della vittoria che tornavano, scendendo dalle vie del cielo.

Fu questo l'ultimo volo di guerra di Eugenio Casagrande, la cui attività di pilota — scarsamente conosciuta nonostante la medaglia d'oro che l'ha premiata — merita tutta l'ammirazione e la gratitudine degli italiani per le eccezionali condizioni nelle quali s'è svolta e per il valore morale di cui rifugge. Eugenio Casagrande, nei tempi tristissimi della nostra passione, fu uno dei messaggeri che portarono il nome, la fede e la promessa dell'Italia ai nostri fratelli oppressi, che tesseron una azzurra rete di sentimenti — invisibile al nemico, sacra a noi — tra coloro che attendevano e coloro che operavano.

Quando l'alba della liberazione giunse, si colsero in un impeto solo i frutti di questa paziente e tragica attesa, di questo oscuro ed eroico lavoro. Ma l'una e l'altro erano maturati in un lungo anno che fu di spasimo e di martirio, e che sarà ricordato come l'anno della nostra gloria.

**NEL MONDO
AERONAUTICO**

— L'aviatore Etienne Poulet partirà dall'aerodromo di Villacoublay per iniziare il suo raid

aereo Parigi-Melbourne seguendo l'itinerario: Parigi, Londra, Ginevra, Roma, Salonicco, Costantinopoli, Bagdad, Bombay, Calcutta, Bangkok, Singapore, Batavia, Memboro, isola Timor, Burketown, Newcastle, Sidney, Melbourne.

Poulet farà il raid a proprie spese, pilotando un biplano Caudron a doppio motore.

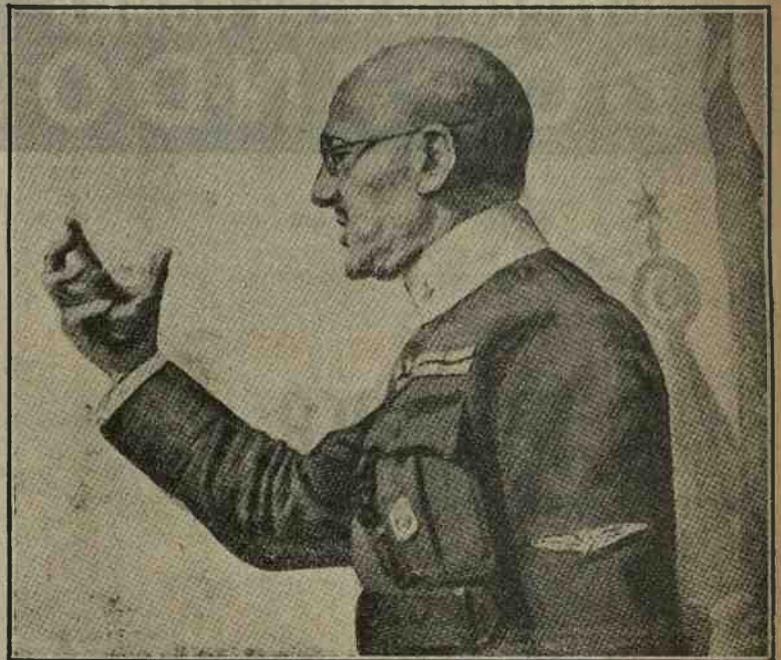
Allo scopo di concorrere al rilevante premio offerto dall'Australia all'aviatore che per primo compirà per vie aeree il tratto Londra-Melbourne, Poulet compirà la prima tappa Parigi-Londra allontanandosi per tal modo dall'itinerario stabilito. In ogni città di tappa Poulet farà delle esibizioni, il cui provento sarà devoluto a beneficio della famiglia di Vedrines.

— All'aerodromo di Ciampino è stato gonfiato l'involucro della nostra più grande aeronave «T 34» di 34.000 mc. Fra quindici giorni l'aeronave sarà pronta per il volo di collaudo. Per la fine della settimana sarà invitata una Commissione di giornalisti a visitare l'aeronave.

Si riparla del «raid» di Tokio? — E' stata versata alla Direzione Generale dell'Aeronautica una prima somma per le spese del raid Roma-Tokio, per il quale si vanno affrettando i lavori.

La determinazione della rotta è completamente ultimata. Si crede che il raid si inizierà nella prima metà di novembre. Così leggiamo nella *Gazzetta dello Sport*.

*Il prossimo numero uscirà
Domenica 19 Ottobre.*



D'Annunzio parla ai suoi soldati di Fiume.

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI
PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

A. COTTINO & C.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TORINO - VIA MONTI, 24. TEL. 22-75 - TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898



IL TACCO DI VERA GOMMA
DORANDO

È il migliore.

Il più ricercato.



Dorando Importing Company

Sede:

TORINO - Corso Siccardi, 12 ter.

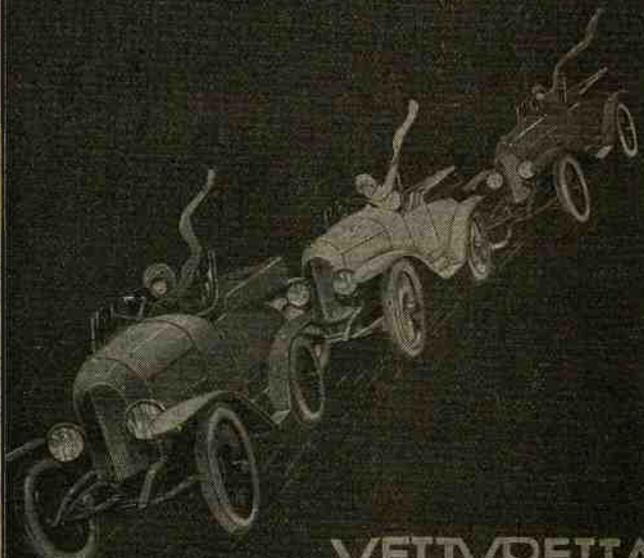
VITI E BULLONI TORNITI - PEZZI
SAGOMATI RICAVATI DALLA
BARRA - DÉCOLLETAGE

SEGMENTI
ELASTICI PER
MOTORI A SCOPPIO
VAPORE ECC.

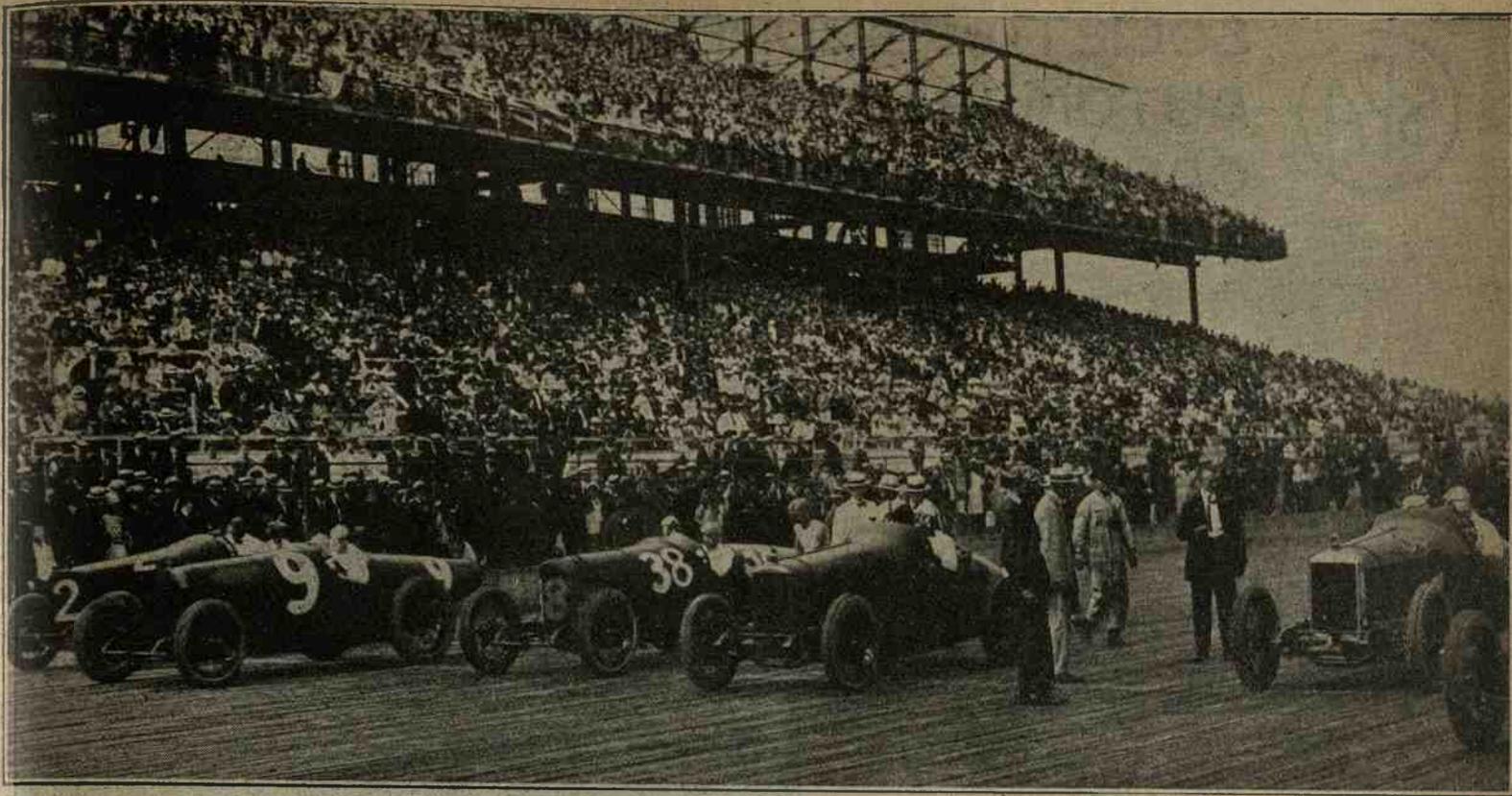


OFF. MECC.
ISOLABELLA
SOC. ANO. CAP. 1.500.000
MILANO AMM. VIA F. CAVALLOTTI N° 5 TEL. 12962
OFF. " ADELLA PERGOLA N° 9 " 7217

Automobili
CHIRIBIRI & C.
TORINO



VETTRETTE
12 HP



A Sheepshead, alla festa della Polizia, corsero anche delle automobili. Il vincitore Tom Milton (Autom. N. 9) coprì il percorso di 10 miglia in 5,18 3/5. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

VARIETÀ

DANTE..... CHAUFFEUR.

Non a torto fu detta « divina » la Commedia che a sè attrae ogni intelletto studioso, ma non ragione fu giudicata dall'uno un'opera filosofica, dall'altro un puro inno alla Religione di Cristo. È maggior ragione ebbero astronomi, letterati, geografi e storici di ritenere la gran Commedia un sublime trattato delle scienze loro, ed errò pure colui che per qualche staccata citazione di poema (Canto XVII, *Paradiso*) giudicò il bel volume un trattato di geometria.

Non rimasero muti nel dibattito gli avvocati, ma dolenti che la morte abbia lor sottratto il reo, dichiararono la *Divina Commedia* una collezione di ingiurie atroci e di diffamazioni.

Non nego che di tutto ciò e d'altro ancora non possa nell'opera grandiosa raccogliere larga messe, ma per me affermo che l'essenza dell'alto poema è tutt'altra e che il suo titolo vero doveva essere: « Manuale del Chauffeur ».

Ma certo vi si parla di automobili ad ogni pagina e lo provo con facilità. Del resto, riflettendo alle distanze percorse in così breve tempo, vien fatto a chiunque di escludere l'incendere poetico, e questa ragione di massima sarà corroborata dalla riflessione che Virgilio si offrì lui di guidare e dal fatto che Dante lo chiamò « Maestro ».

Andando alla Ferrovia od all'Arsenale si udrà che tal titolo si dà ai capi-meccanici, e si sarà così persuasi che Virgilio era un « Capo-Chauffeur ».

Chi provvedeva la benzina era certa signorina Beatrice: lo dichiara essa stessa a Dante, il quale, nuovo all'automobilismo, ed un poco timoroso dello stranissimo viaggio, faceva la bocca lagrimosa:

Io son Beatrice che ti faccio andare

Questa mia affermazione può sembrare avventata, ma io riservo, con sana regola di logica, i forti argomenti per la fine, e saranno argomenti da convincere il più scettico indagatore positivista.

Dante commise la dimenticanza della fabbrica della sua vettura, ma ce ne compensò con tal dettagliata descrizione che si può ricostruire il veicolo. Il fatto che il divin poeta si trovava ora a lato, or di dietro al suo maestro, prova che la vettura era del tipo Tonneau a quattro posti: che fosse fornito di pneumatiche emerge chiaramente da questo verso che descrive una valvola che sponde:

..... Dall'altra geme
E cigola per vento che va via.

Non mancava al veicolo neppur quel corno che è il terrore dei cavalli. Dante ne parla spesso, dicendo, per esempio, in un punto:

Or convien che per voi suoni la tromba
ed in un altro:

..... Senti sonare un alto corno
Tanto chi avrebbe ogni tuon fatto fioco

L'automobile aveva i suoi freni in assetto ed il maestro li fa agire sulla discesa mentre ne spiega l'uso all'allievo « chauffeur »:

Lo nostro scender convien esser tardo

Anche all'illuminazione era provveduto, e su questo punto il sommo Fiorentino tanto si ripete da toglier dubbi a chiunque: erano due i fanali:

Per due fiammette che l' vedemmo porre

Che dette fiamme fossero ad acetilene lo prova la loro tendenza a far le corna... fenomeno frequente nei vecchi beccucci:

Lo maggior corno della fiamma antica

Che se ancora rimanesse qualche dubbioso si potrebbe curarsi colla lettura (Canto V, *Purg.*) di questi versi che trattano di un fanale infranto:

Gli occhi rivolsi al suon di questo motto
E vidile guardar per meraviglia
Pur me, pur me, e il lume ch'era rotto

Vogliono altre prove? Ve ne sono tante che il citarne una dozzina è compito per scolaretti: ne riporterò qualcuna poi, ma ora dico, poichè mi viene in mente, che Dante portava impermeabile ed occhiali da « chauffeur »:

Velando gli occhi e con le gambe coperte.

Curiosissimi a conoscere sono i regolamenti automobilistici del Purgatorio; non vi si può circolare la notte. Lo dice a Dante certo Sordello che pare funga da vigile urbano:

..... Sordello in terra fregò il dito
Dicendo: vedi, sola questa riga
Non varcheresti dopo il sol partito.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri Società Anonima GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: NODANE - PARIGI - ROULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

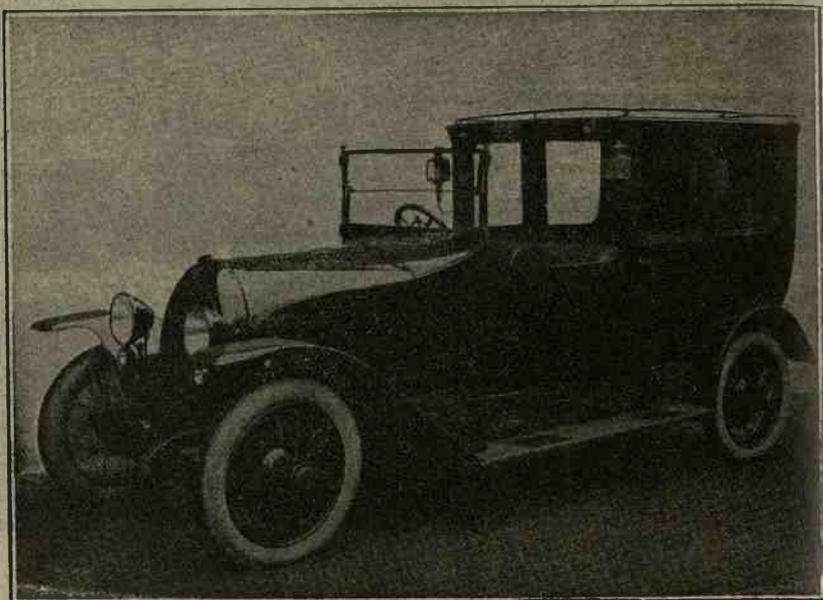
Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.



**SOCIETÀ LIGURE - PIEMONTESE
AUTOMOBILI GENOVA - TORINO
CAPITALE VERSATO L. 10.000.000**



La più moderna vettura per città e grande turismo è il nuovo tipo 35-50 HP, con messa in marcia e completa illuminazione elettrica.



BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Società Anonima con Sede in Milano - Capitale Sociale L. 260.000.000 versato L. 232.045.100 - Riserve L. 115.325.000

Direzione Centrale MILANO.

COSTANTINOPII, LONDRA, NEW YORK, Acireale, Alessandria, Ancona, Bari, Barletta, Bergamo, Biella, Bologna, Bolzano, Bordighera, Brescia, Busto Arsizio, Cagliari, Caltanissetta, Canelli, Carrara, Catania, Como, Ferrara, Firenze, Foligno, Genova, Ivrea, Lecce, Lecco, Livorno, Lucca, Messina, Milano, Modena, Monza, Napoli, Novara, Oneglia, Padova, Palermo, Parma, Perugia, Pescara, Piacenza, Pisa, Prato, Reggio Calabria, Reggio Emilia, Riva sul Garda, Roma, Salerno, Saluzzo, Sampierdarena, Sassari, Savona, Schio, Sestri Ponente, Siena, Siracusa, Spezia, Taranto, Termini Imerese, Torino, Trapani, Trento, Trieste, Udine, Valenza, Venezia, Ventimiglia, Verona, Vicenza.

Situazione dei Conti al 31 Agosto 1919.

ATTIVO		PASSIVO	
Azionisti Conto Capitale	27.954.900 —	Capitale Sociale (N. 480.000 Azioni da L. 500 ciascuna e N. 8000 da L. 2.500)	260.000.000 —
Numerario in Cassa e fondi presso Istituti d'Emiss.	171.514.734,38	Fondo di Riserva ordinario	52.000.000 —
Cassa Cedole e Valute	5.004.989,30	Fondo di Riserva straordinario	50.700.000 —
Portafoglio Italia, Estero, Buoni del Tesoro	2.419.466.698,65	Riserva speciale di ammortamento e di rispetto	12.625.000 —
Effetti all'incasso	50.287.889,34	Fondo tassa Azioni - Emissione 1918-19	7.550.000 —
Riparti	136.712.612,20	Fondo Previdenza per il Personale	20.209.174,06
Valori di proprietà	75.452.841,54	Dividendi in corso ed arretrati	2.758.670 —
Anticipazioni sopra valori	9.063.308,31	Depositi in Conto Corrente e Buoni fruttiferi	697.677.423,84
Corrispondenti - Saldi debitori	1.057.009.486,28	Corrispondenti - Saldi creditori	2.530.445.372,56
Debitori per accettazioni	88.110.296,88	Cedenti di effetti per l'incasso	107.077.724,96
Debitori diversi	29.623.036,76	Creditori diversi	150.622.863,65
Partecipazioni diverse	38.242.911,93	Accettazioni commerciali	88.110.296,88
Partecipazioni in Imprese Bancarie	33.628.989,90	Assegni in circolazione	182.676.326,77
Beni stabili	18.974.529,34	Creditori per Avalli	111.612.514,64
Mobiliario ed Impianti diversi	1 —	Depositanti di Titoli	290.968.941 —
Debitori per Avalli	111.612.514,64	a garanzia operazioni	4.290.712 —
Titoli propr. Fondo Previdenza personale	19.539.509,50	a cauzione servizio	2.844.281.481 —
a garanzia operazioni	290.968.941 —	a libera custodia	693.461,26
a cauzione servizio	4.290.712 —	Avanzo utili Esercizio 1918	45.088.827,29
libero a custodia	2.844.281.481 —	Utili lordi dell'Esercizio corrente	
Spese d'Amministr. e tasse esercizio corrente	27.648.806 —		
	7.459.388.789,95		7.459.388.789,95

I SINDACI

Dott. Rag. G. Aimi - Dott. A. Moretti
Rag. A. Olivieri - Prof. Rag. G. Roia

LA DIREZIONE

G. TOEPLITZ — G. TEDESCHI

IL CAPO CONTABILE
A. COMELLI

All'ingresso in Purgatorio gli automobilisti si vano il nero volto:

E che gli lavi il viso
Si che ogni sudiciume quindi stinghe.

E' una pratica che io vedrei volentieri adottata alle nostre dogane che ora esigono invece ai confini una lavatura... pecuniaria dello « chauffeur ».

Pare che in generale l'automobile dantesco brasse, in barba ai regolamenti, a tutta carra:

Dinanzi polveroso va superbo
E fa fuggir le fiere e li pastori.

Tuttavia l'asprezza del cammino deve aver reato ai due qualche noia... o forse urtarono in un tracarro? Sta il fatto che un verso dice:

E caddi come corpo morto cade

che un'altra volta la catena andò tutta in frammenti:

Che dell'anella fè sì alte spoglie.

Non potrebbe il primo socio del Moto-club che al... mettiamo Purgatorio, provvedere ad una miglior manutenzione delle vie?

Dopo tante gite Virgilio ritiene allievo atto a proseguir da solo lo lascia alla porta del Paradiso, consegnandogli il brevetto di « chauffeur ».

Lo tuo piacere omai prendi per duce

io constato con segreta gelosia

Virgilio non parlò di tasse

entre l'ingegnere della Prefettura

che ei fa subir lo stesso esame

completa il brevetto dolce con

un'appendice amara.

A questo punto per non annoiar

tre il lettore, che dev'essere del

stato ultra-convinto, vorrei far

quanto, ma poichè mi accorgo di

aver promessa ancor tal prova da

montare la miglior lama di av-

versario, così proseguo ancor per

poco.

Arrivato in Paradiso il « poeta-

chauffeur » che aveva presa una

emenda cotta per la sua forn-

itrice di benzina, la vezzosa Bea-

rice, discorre con essa ogni giorno

automobilismo. Ecco un brano

dei radiatori:

Dal cerchio al centro

trovesi l'acqua in un ritondo vaso.

Un altro brano ove luminosa-

mente si discorre di costruttori e

dei motori:

Il moto e la virtù de' santi giri,

Come dal fabbro l'arte del martello,

De' beati motor convien che spiri.

Ed un terzo in cui Dante si ralle-

gra del costante bel tempo che re-

ga in Paradiso:

Del sommo ben d'un modo non vi

[piove.

Ma se attendo a piè fermo i con-

duttori, gli è che sono armato

di altri versi, ultimi ma decisivi.

Chi mi combatterà dopo aver letta

la disquisizione sulla qualità e sul

costo della benzina fatta da Bea-

rice con questi versi?

Le cose si convengono all'essenza

... L'una è quella

che si fa, l'altra la convenenza

di prezzo, s'intende! Ma qui

non si parla di benzina, dirà qual-

che lettore restò a capitolare... Oh

lettore ingenuo che per castigo

dei motori di non conoscer mai quell'automobilismo

che Dante cantò in un poema, o lettore non sai

che la benzina dei nostri sogni è del petrolio

essenza?

C. Acerboni,

Le prossime Corse

La stagione non è ancora chiusa. L'Italia sta dando il buon esempio in fatto di organizzazione motociclistica ed automobilistica. Ancora qualche gara prima di chiudere il bilancio sportivo dell'annata.

— Domenica, 19 ottobre, avremo la corsa automobilistica in salita alla Consuma ed il record dei 10 Km. per motociclette sul rettilineo Pinerolo-Piovasasco.

— A Firenze nella sede dell'« Automobile Club Toscano » ha avuto luogo un'adunanza. Sono state definitivamente stabilite le cariche, nel modo che segue:

Presidente: Conte Giulio Masetti da Bagnano - Vice-Presidente: Gustavo Alfonso Socci - Cassiere: Alfredo Miranda - Segretario: Rag. Bruno Barlacchi - Membri: Conte P. Luigi Adorni, Arturo Martelloni, Botti Giorgio, Amerigo Sestini,

raccolta i migliori campioni per il tentativo dei records sui 10 Km.

L'annuncio della gara è forse già un po' tardivo, ma a dir il vero la Società banditrice era perplessa sull'opportunità di mantenere nel suo calendario del 1919 la prova che pur tuttavia tanto successo ha ottenuto alla sua prima effettuazione nel 1913 e che ha promesso a Scales di rivendicare all'Italia il record mondiale sulla distanza, regolarmente omologato dalla Federazione Internazionale dei Clubs Motociclistici. Le condizioni della nostra industria non sono incoraggianti per gli organizzatori, ed i risultati ottenuti finora non sono tali da far sperare nell'abbattimento dei records stabiliti sei anni fa. Pure la Società « La Torino » vuol mantenersi in ogni modo fedele agli impegni e così domenica, 19 corrente, farà disputare sul magnifico tratto di strada tra Pinerolo e Piovasasco la gara dei 10 Km. La corsa è aperta alle tre categorie 350, 500 e 1000 cm³ e consisterà in due prove nei due sensi, con classificazione sulla media dei tempi stabiliti.

Di tutto un po'.

Si dice che il nostro glorioso compatriota Guglielmo Marconi abbia scoperto il modo di concentrare le onde della telegrafia senza fili in un fascio che può essere diretto dovunque senza dispersione di forza. Per mezzo di un segnale a trasmissione continua il nome delle località può essere proiettato nell'aria ed essere registrato dagli eventuali aviatori che si trovassero nella zona di proiettamento. Questi fasci di onde saranno senza dubbio dei potenti e provvidi indicatori delle vie aeree ed impediranno agli aviatori di perdersi o di atterrare in località pericolose.

L'Inghilterra fa scuola. Infatti, in seguito alla grande campagna economica iniziata dalla nostra alleata d'oltremare, e per la decisione presa di ridurre il programma aereo, il Ministero dell'Aviazione inglese ha deciso di porre in vendita un grande numero di dirigibili e moltissime stazioni aeree. Queste saranno vendute unitamente a grandi quantità di provvigioni ad aziende interessate nello sviluppo dell'aviazione. In mezzo ai dirigibili in vendita si trovano il dirigibile gigante *R 80* e l'*R 30* in costruzione e che è molto più grande degli altri dirigibili attualmente in servizio.

Il Governo cerca degli acquirenti e nel contempo il lavoro intorno al dirigibile in costruzione è stato sospeso.

Prossimamente a Londra e precisamente alla *Australia House* avrà luogo una conferenza a cui sono invitati industriali privati e particolari, per sentire le proposte del Governo riguardanti il sopravanzo del materiale aereo. Il tutto dipenderà all'attitudine delle imprese private poichè il mutamento di naviglio aereo per lo scopo commerciale, richiederà spese enormi e la proposta può darsi non sia considerata troppo attraente. Se il Ministero dell'aviazione non trova acquirenti è possibile che per le immense spese di manutenzione questo naviglio aereo venga demolito. In ogni caso questa è la sorte sicura di quella parte di naviglio aereo non ancora ultimato.

L'*R 30* avrebbe una lunghezza di 226 metri, un diametro massimo di 28, potrebbe portare un carico di 40 tonnellate. La sua velocità sarebbe di 120 chilometri all'ora. Esso inoltre avrebbe sei motori di 350 HP. La sua cubatura sarebbe di 3.000.000 di piedi cubi.



La Corsa Automobilistica in salita Parma-Poggio di Berceto. — Meregalli, 2° arrivato su Nazzaro. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Brogliotti Ferdinando, Cav. Felice Nazaro, Mosiici Giulio, Francesco Dal Pozzo, Nonini Guido, Conte Carlo Masetti, Ziffer Attilio.

Il Comitato ha stabilito di istituire quattro categorie di macchine:

a) con cilindrata fino a tre litri senza esclusione di tipi speciali;

b) con cilindrata fino a cinque litri senza esclusione di tipi speciali;

c) senza limitazione di cilindrata e senza esclusione di tipi speciali;

d) carrozzate da turismo (parafanghi, capote, parabrisi, fanali, ecc.) senza distinzione di cilindrata.

La data prescelta è il 19 ottobre c. m.

— L'attività motociclistica su strada non si chiude col raid Nord-Sud. Ad otto giorni di distanza la Società « La Torino » chiama ancora a

SPORTSMEN!
adoperate le
LASTRE CAPPELLI
ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE
Catalago alla Ditta M. CAPPELLI - Via Frioli - Milano.

ABBONATEVI ALLA STAMPA SPORTIVA

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Gio. ANSALDO & C.

Capitale Sociale: L. 500.000.000 interamente versato.

Sede legale: ROMA.

Sede Amministrativa ed Industriale: GENOVA.



Aeroplano Ansaldo in volo.

Stabilimenti:

1. Stabilimento Meccanico.
2. Stabilimento per la costruzione di Locomotive.
3. Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie.
4. Stabilimento della Fiumara per Munizioni da Guerra.
5. Stabilimento per la costruzione di Motori da Aviazione.
6. Fonderia di Acciaio.
7. Acciaierie Fabbriche Corazze.
8. Stabilimento per la produzione dell'Ossigeno e dell'Idrogeno.
9. Stabilimento termo-chimico (Tungsteno e Molibdeno).
10. Nuovo Stabilimento per la costruzione delle Artiglierie.
11. Stabilimento Elettrotecnico.
12. Fonderie di Bronzo e di Alluminio.
13. Stabilimento Metallurgico Delta.
14. Officine per la costruzione di Motori a scoppio e combustione interna.
15. Cantiere Aeronautico N. 1.
16. Cantiere Aeronautico N. 2.
17. Cantiere Aeronautico N. 3 (già SIT).
18. Cantiere Aeronautico N. 4.
19. Cantiere Aeronautico N. 5 (già POMILIO).
20. Fabbrica di tubi Ansaldo.
21. Stabilimento per la fabbricazione di Bossoli d'Artiglieria.
22. Cantiere Navale.
23. Cantiere per Navi di legno.
24. Proietificio Ansaldo.
25. Fonderia di ghisa.
26. Officine allestimento navi.
27. Stabilimento per lavorazione di Materiali refrattari.
28. Cave e Fornaci.
29. Miniere di Cogne.
30. Stabilimento Elettrosiderurgico Alti forni, Acciaierie Laminatoi.

el Mondo Automobilistico

Quel che si dice e si scrive.

ino al 1918 in tutta Bogota non vi erano che un centinaio di automobili. Oggi ve ne sono circa 250. Il totale delle vetture circolanti in Colombia deve essere di circa un migliaio. Quasi la totalità di queste vetture è di origine americana. Non vi sono che 5 o 6 vetture europee. I costruttori d'automobili possono certamente contare in questi paesi importanti sbocchi poichè hanno una clientela numerosa da fornire, ma le vetture più richieste per ora sono quelle di marca americana: *Ford, Overland, Reo, Cadillac, Hudson*. Le carrozzerie richieste sono: *Torpedo e Lindsays*.

Il *chassis* devono essere un po' alti per poter passare senza inconvenienti sulle strade cattive. I prezzi approssimativi di trasporto per una vettura sono 1500 dollari da New York a Bogota e 2000 dollari da un porto europeo a Bogota. I dritti di dogana sono circa da 20 a 25 dollari per vettura.

I dritti di dogana sono gli stessi sia che si tratti di vetture americane o di vetture di fabbricazione europea.

In un anno a questa parte sono stati costruiti pochi *garages*. I signori *C. Prádilla e C.* e *V. Duperly e C.* sono agenti di marche americane. Queste due Case però potrebbero incaricarsi anche della rappresentanza delle marche italiane.

La rete stradale per gli automobili è ancora poco sviluppata, ma numerose strade sono in costruzione. Bogota possiede già una bellissima strada di circa 250 chilometri.

Nel 1920 l'Italia non sarà seconda di idee. Si parla con sicurezza di un grande Circuito automobilistico che avrebbe luogo a Brescia e contemporaneamente un Circuito aeronautico internazionale.

Le corsa Parma, Poggio di Berceto sarà ripetuta con altre formule nel maggio del 1920 e sembra che sarà prolungata sino al Passo della



Da sinistra a destra: L'aviatore Ralph E. ed Y. Plumb, i primi aviatori che hanno compiuto il volo New York-Toronto in 26 ore e 37 minuti. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Cisa (m. 1000) che dista altri otto chilometri dal Poggio, con una strada meravigliosa, con una leggera salita di 200 metri, con svolte spaziose e con fondo stradale ottimo.

Siamo certi che la nuova prova raccoglierà un numero doppio di partecipanti perchè nel prossimo anno le case saranno libere di correre, anzi avranno interesse a farlo, poichè la corsa fatta in quell'epoca costituirà un *criterium* di apertura, occasione ottima per lanciare i prodotti dell'annata.

La prova dunque è già ufficialmente bandita. L'avv. Manlio Corradi, che fu l'anima e l'organizzatore mirabile ed infaticabile della corsa, può esser certo che nel 1920 un altro vero e grande successo coronerà gli sforzi suoi e della benemerita Società Pro Parma.

I più noti *sportsmen* di Modena stanno costituendosi, scrive la *Gazzetta dello Sport*, in Comitato per indire nel prossimo maggio 1920 nuovamente il *record* del miglio.



CHASSIS INDUSTRIALE " ISOTTA FRASCHINI ,, TIPO 16 PER:

AUTOCARRO (PORTATA UTILE 00. 40. OLTRE A 00. 50 A RIMORCHIO) - AUTO OMNIBUS (24 PERSONE SEDUTE, OLTRE AL PERSONALE DI SERVIZIO E BAGAGLI)

ISOTTA FRASCHINI - MILANO
VIA MONTEROSA, 79.

Voi, sì, voi

se dovete comperare articoli ed abbigliamenti sportivi
d'ogni genere

RICORDATEVI CHE

la Fornitrice delle principali Società sportive, dei Clubs
e dei Campi Sportivi Militari, è la Ditta

BOSCO & MARRA - Torino - Via Roma, 31
(Entrata Via Cavour).

Già **Negoziò VIGO**



Ogni Sportsman

che si rispetta deve fare la
cultura fisica da camera per
acquistare forza, resistenza e
sveltezza. Così vincerà nei
concorsi.

OPUSCOLO GRATIS

Prof. Wehrheim
Le Trayas (Var) Francia



Nella grande competizione automobilistica
PARMA - POGGIO DI BERGETO

5 Ottobre 1919.

1 ^a Cat.:	1° arr.	MARCHI GIORGIO	con macch.	BIANCHI
2 ^a	1°	CLERICI ABELE	" "	BUGATTI
3 ^a	1°	ASCARI ANTONIO	" "	FIAT
4 ^a	1°	MEREGALLI GUIDO	" "	NAZZARO
5 ^a	1°	CONELLI FRANZ	" "	AQUILA

e si classifica 1° assoluto **BATTENDO TUTTI I RECORDS**
ASCARI ANTONIO. - Tutti muniti di

PNEUMATICI

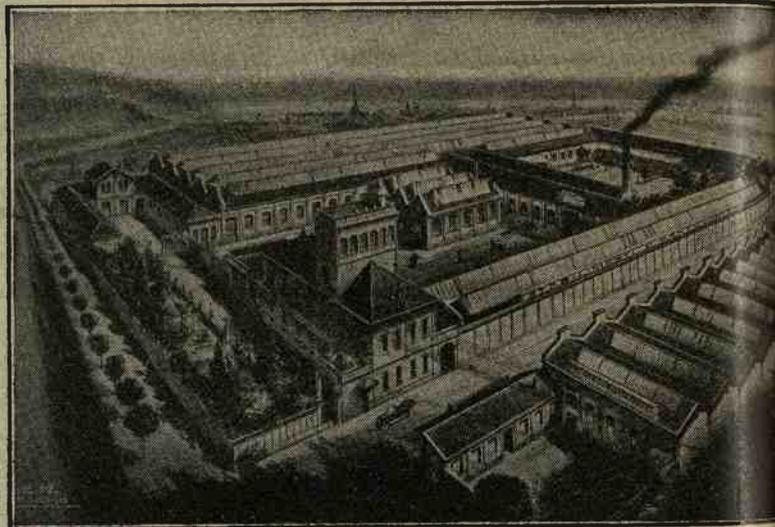
PIRELLI

Agenzia Pneumatici PIRELLI - Filiale in Torino
Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

STABILIMENTI MECCANICI
(Già Ausiliari)

C. MANTOVANI & C.

:: Via Lessolo, 3 - TORINO - Via Maria Vittoria, 8



Biciclette "*Invicta*,"
montate con **PNEUMATICI PIRELLI**

Si accordano agenzie per la vendita
Richiedere il catalogo 1919

Camere d'aria
S.P.I.G.A.
per velo ed auto.

Le migliori e le più convenienti

In vendita

presso i primari Negozianti e Garages.

La macchina
expres
che tutti
prefe-
riscono

FIGLI
DI
SILVIO
SANTINI - FERRARA

"LAFLEUR"
di A. GORETTA

Uffici: Corso Regina Margherita, 125 - Telef. 7-39
TORINO

VETURE DI RIMESSA

RIMESSA: Corso Regina Margherita, 125 - Telef. 7-39

Stabilimento automobilistico

RIMESSA: Corso Regina Margherita, 152 - Telef. 30-45

Battesimi - Sposalizi - Affitti mensili - Com-
binazioni settimanali e giornalieri - Carovane
- Viaggi turistici in Italia ed all'estero - Ambu-
lanza e Limousine per ammalati - Furgoncini

VETURE FIAT
SERVIZI DI GRAN LUSSO

OFFICINE

di

Villar Perosa

Cuscinetti a sfere.

Sfere di acciaio.

VILLAR PEROSA
(Pinerolo).

PNEUMATICI DA CICLO & MOTO
PNEUMATICI D'AUTOMOBILI
GOMME PIENE PER CAMIONS

Le gomme

DUNLOP

le migliori di qualità e lavorazione

In vendita ovunque

Chiedere prezzi ed offerte presso la nostra Sede:

Viale Castro Pretorio, 116 - ROMA

ed alle nostre Filiali:

MILANO — BOLOGNA — TORINO



Vermouth - Vini Spumanti
F. Cinzano & C^{ia} Torino

“**RADIO**” **CANDELE**
DI
ACCENSIONE



LA MIGLIORE
MARCA ITALIANA

In vendita presso
i più importanti
Grossisti e Garages.

Officine “**RADIO**”, Milano

Ufficio vendite: Via Bocchetto, 8 - Telef. 85-41

Primi successi 1919

“ PURI SANGUE ” DIATTO

Corsa PARMA-POGGIO BERCETO

Seconda Categoria:

Primo classificato - TIPO “ 30 ” (Bugatti).

Secondo “ - TIPO “ 4 OC ”

AUTOMOBILI “ DIATTO ”

Via Frejus, 21 - **TORINO**