

# Lo flotta aerea italiana e l'industria nazionale

## CACAO TALMONE

Il re dei Cacaos Il cacao dei Re



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

Come la pensano i signori del Ministero della Guerra e quale è l'opinione degli industriali.

Per quanto altri giornali massimi e minimi vadano in questi ultimi tempi trattando la questione del modo come dovranno erogarsi i milioni della sottoscrizione Pro Flotta Aerea, la *Stampa Sportiva* può a buon diritto vantarsi di avere essa per prima sollevato l'importante problema e tutta la nostra raccolta, dal giorno in cui fu iniziata la sottoscrizione, sta a provare la verità di questo asserto.

Alle odierne polemiche occorre innanzi tutto una osservazione pregiudiziale che noi rivolgiamo all'attenzione del Ministro della guerra: sul *Giornale d'Italia* del 19 agosto colla comoda sigla dell'anonimo scrive persona la quale dichiara che all'aviazione nazionale ha dedicato finora disinteressatamente non poca della sua attività e del suo denaro e che per questo fatto si trova un po' addentro alle segrete cose dell'organismo dell'aviazione militare.

Ne consegue che non si va errati affermando che il predetto scrittore è un ufficiale che, se pure in cangiato, ha appartenuto all'aviazione militare. Sulla *Tribuna* del 21 agosto è comparsa una ufficiale risposta al predetto articolo del *Giornale d'Italia*, e questa sotto forma di intervista fatta dal signor Riccardo Artuffo con un ufficiale superiore addetto all'ufficio d'ispezione dei servizi aeronautici. Al predetto ufficio non vi è che un ufficiale superiore ed è lo stesso ispettore il quale ha come suo segretario lo stesso scrivente Riccardo Artuffo. Sulla *Tribuna* del 25 agosto poi compare un nuovo articolo anche più ufficiale del primo ed anche questo ispirato da un ufficiale, alto personaggio dell'esercito italiano, che, per disciplina di soldato, non vuole si faccia il suo nome.

Al Ministro della guerra francamente è lecito domandare se tutto questo sia bello e sia conforme alla caratteristica che deve contraddistinguere ogni atto di soldato.

Noi abbiamo stampato sempre i nostri scritti che volevano essere benevole critica o giudizio o commento, a tutto ciò che aveva attinenza con l'aviazione nazionale e militare, sottoponendo ad essi la nostra firma in esteso. I nostri scritti che facemmo pervenire ogni volta in plico raccomandato a S. E. il ministro Spingardi ed al colonnello Moris, furono dettati da un puro e giusto sentimento di italianità, perchè riteniamo essere nostro dovere appoggiare ed incoraggiare l'industria nazionale areoplanistica, ma non abbiamo con ciò inteso menomamente di sacrificare la vita dei nostri ufficiali per volere una flotta aerea prettamente ideata in Italia.

No, giammai avemmo di queste intenzioni, e se qualcuno lo avesse dubitato si rassicuri oggi, che un tale senso non potevamo mai dare al nostro pensiero, che è quello di persone che conoscono a fondo tutto il movimento aviatorio italiano, che sanno (perchè vi hanno vissuto in mezzo e perchè hanno organizzato) quante qualità si richiedono negli aviatori e con quanta cautela vanno fatte funzionare le macchine per il volo.

Ancora prima che si pensasse alla sottoscrizione nazionale Pro Flotta Aerea noi invitavamo il Governo a favorire in tutti i modi la novella industria areoplanistica italiana e fummo noi d'altra parte che sostenemmo sempre la tesi che cioè dal Governo si dovessero votare nuovi fondi pro aeronautica militare.

Venuta la proposta della sottoscrizione, la caldeggiavamo perchè non potevamo fare diversamente, lette le nobili parole con cui il Comitato promotore lanciava l'appello al nostro popolo ed uditi i discorsi pronunciati alla Camera da alcuni deputati ed in modo speciale dall'on. Montù.

Quindi nessun equivoco sull'interpretazione dei nostri scritti.

Da tutte le risposte polemiche dell'ufficiosa *Tribuna* si deve rilevare penosamente che nel nostro Paese purtroppo non abbiamo fiducia di noi stessi e non conosciamo il nostro valore, e così come i nostri viui vanno in Francia per ritornare con etichetta francese graditi e rincarati, così come i nostri cappelli alessandrini vanno in Inghilterra per ritornare specialmente accetti con marca inglese, anche per gli areoplani (chi presiede all'aviazione militare in Italia ritiene che da noi non si sia capace a far nulla e sia buono soltanto ciò che ci viene dall'estero).

E' deplorabile poi che un alto e competente personaggio dell'esercito italiano voglia paragonare l'industria aviatoria a quella delle artiglierie.

Ci permettiamo osservare che mentre la costruzione delle artiglierie importa arsenali e macchinari vastissimi e numerosi, viceversa l'industria aviatoria richiede ben poca cosa e non richiede poi assolutamente le maestranze che occorrono per fabbricare delle artiglierie.

Si viene, così facendo, ad offendere l'industria e gli industriali italiani i quali, malgrado le continue difficoltà ed i diuturni inciampi frapposti al loro svolgimento dal Governo, hanno in poche decine d'anni saputo egregiamente affermarsi anche in confronto dell'industria estera.

Perchè gli industriali italiani si rivolgono al Ministero della guerra e non a quello dell'industria e commercio? La risposta oggi necessita e noi la facciamo precedere ai risultati di un'inchiesta aperta dalla *Stampa Sportiva* allo scopo di conoscere esatta-

mente quanto il Ministero della guerra ha finora fatto per l'industria nazionale.

L'aereo come il pallone sferico, il *draken ballon* e il dirigibile per ora e per molto tempo ancora, non saranno che le macchine utili alla quarta arma del nostro esercito, ed il Governo assegnando i fondi per l'aeronautica in genere, non solo intese di mettere a disposizione del Ministero della guerra il necessario per l'acquisto delle prime macchine del volo scegliendole fra quelle estere o nazionali più corrispondenti alle necessità di servizio, ma alla Camera in occasione dell'approvazione dei 10 milioni si dichiarò che il Ministero della guerra con detti fondi avrebbe incoraggiato pure tutti gli studi e le invenzioni dei privati. Il più bell'esempio a dimostrazione del nostro asserto è dato dalla fabbricazione dei dirigibili finora costruiti nel nostro Paese.

Noi, d'altra parte, non siamo quelli i quali a suo tempo hanno scritto e stampato che l'Ispettorato dei servizi aeronautici avrebbe dedicata tutta la sua attenzione ai dirigibili dimenticando gli areoplani.

Sappiamo benissimo che tre milioni e forse più vennero già impiegnati nell'aviazione.

Il fatto da rilevarsi piuttosto è questo:

La « Brigata specialisti » non ha spinto la costruzione di un proprio tipo di areoplano come ha fatto per i dirigibili, nè d'altra parte ha ritenuto opportuno di scegliere quanto di meglio offriva l'industria privata ordinando ai suoi tecnici di accoppiare la migliore invenzione in materia di motori con la migliore costruzione di apparecchio per il volo.

Francamente oggi l'industria nostra non offre un grande numero di apparecchi, ma ci dà elementi di sufficiente garanzia per l'assieme di una buona macchina. Gli industriali italiani non sono affamati né vogliono sia detto che malamente si spendono i milioni dell'aviazione. Ben lungi da tutto ciò. Essi hanno finora speso dei capitali e nulla o quasi nulla hanno ottenuto.

Qualcuno di essi è riuscito a far provare la propria invenzione ed ha avuto dal Ministero della guerra a tutta prima buoni incoraggiamenti, ma poi anche lui non fu più ricercato. Altri per quanto abbia insistito per fare esaminare i propri apparecchi, non vi è riuscito.

Il Ministero crede di avere risolto il problema col bandire un concorso per il 1918, ma non raggiunge lo scopo poichè le condizioni imposte per tale concorso sono tali da disincentivare anche il più fiducioso e il più volenteroso. Qualche esempio chiarirà meglio il nostro concetto.

La società di aviazione Antoni di Pisa ha presentato fino dal 1910, disegni modelli e dimostrazioni tecniche sul principio di irrovesciabilità dei propri apparecchi; chiese ed ottenne l'ordinazione di 2 apparecchi che furono imposti *bi-plac.*

Detto tipo di apparecchio trovasi ora in consegna del tenente Jacoponi, brevetato pilota sugli apparecchi Antoni, e per il cui insegnamento il Ministero non pagò tassa di iscrizione ed altro.

Recentemente il capitano Piazza pilotò a Pisa gli apparecchi Antoni e fece come passeggero anche un piccolo volo di notte sull'apparecchio a due posti, pilotato dall'aviatore Nino Cagliani.

Non si conoscono i rapporti fatti all'autorità superiore sia dal capitano Piazza, sia dagli ufficiali componenti la Commissione militare per il collaudo dell'apparecchio a due posti.

Da vario tempo la società ha rivolto al Ministero, una proposta di contratto per apparecchi a due posti a condizioni di collaudo uguali a quelle prescritte per il concorso per areoplani militari che avrà luogo nel 1918.

Fino ad ora non ebbe dal Ministero alcun cenno riferentesi alla proposta stessa.

Un altro esempio: quello della Società Caproni.

Soltanto dopo avere battuto diversi records mondiali ed avere fatto grandi *raids*, il Ministero della guerra prese in seria considerazione gli apparecchi di questa società e passò ordinazioni con condizioni di collaudo km. 800 con passeggero.

Detti ordini non hanno fatto che imporre uno sviluppo immediato dell'officina. Ma ora che questa è organizzata, di ordinazioni non se ne passano più.

E il motore *Lucl*? Ci dicano i tecnici militari, se non meriti il loro esame e il loro parere? Si vuole attendere per esaminarlo il concorso del 1918? Speriamo che prima di allora il sig. Ernesto Cavallini, che è l'anima di questa nuova industria torinese avrà sottoposto il motore *Lucl* a tali prove pratiche da convincere anche i meno addentro della tecnica aviatoria.

A questo punto noi chiediamo innanzitutto che l'Aereo Club d'Italia che primo promosse la sottoscrizione nazionale, e con esso le diverse Società italiane di aviazione insorgano contro gli annunciati propositi del Ministero della guerra; il famoso gruppo industriale parlamentare e la Camera di commercio debbono in questo momento trovare l'opportunità per ribadire e deplorare le affermazioni sullo stato dell'industria italiana; e finalmente gli industriali, i costruttori di motori e di areoplani italiani debbono in questo momento coalizzarsi, e promuovere manifestazioni e viaggi aerei coi quali possa esaurientemente dimostrarsi ciò che l'industria italiana abbia fatto anche in questo campo in mezzo a difficoltà e a sacrifici d'ogni sorta.

## REPETTATI ALFREDO

STUDIO ARTISTICO PER L'INCISIONE DELLA MEDAGLIA  
CONII E CONIAZIONE

Medaglie per Commemorazione a Anniversari  
Sportive e Religiose  
Distintivi smaltati - Targhe - Diplomi.

TORINO - Via Massini, 24 - TORINO

## BUSTI

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

CATALOGO GRATIS

ANNIBALE AGAZZI - Via S. Margherita, 12 - MILANO

## NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS"

CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA  
E LA PAROLA "AQUILAS"  
FABBRICA FB SANTINI FERRARA

Lampade e Proiettori "AQUILAS", ad acetilene, per miniere, gallerie, abitazioni, negozi, ecc.  
Un milione e mezzo di pezzi venduti in tutto il Mondo.  
Torino 1911  
Due Diplomi d'Onore ed una Medaglia d'Oro

## COPPE PER PREMI

In vero argento  
e di metallo bianco argentato.

Grande deposito sempre pronto

ARGENTERIE DA REGALO  
GAETANO BOGGIALI

Tel. 20-72 - MILANO - Via S. Maurizio, 17 (later.)  
Chiedere catalogo gratis mediante cartolina con risposta.

## MARCHE PER VELOCIPEDI ED AUTOMOBILI

IN DECALCOMANIA E DI METALLO  
G. DIDONE  
MILANO - VIA VIGEVANO - 32



Le più meravigliose automobili del mondo

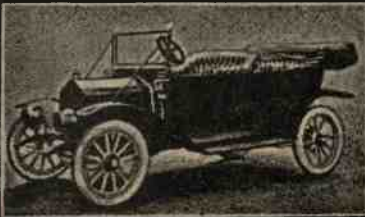
## E. M. F. FLANDERS

Produzione 1912: oltre 50.000 vetture - Capitale 250 milioni.  
20 HP - Torpedo 4 posti - L. 5800 - 30 HP - Torpedo 5 posti - L. 7500

Agenzia Generale per l'Italia: Corso Torino, 2 - GENOVA

CONCEDONSÌ RAPPRESENTANZE - GARANZIA 12 MESI

30 HP TORPEDO 5 POSTI - L. 5500. - PURGONOIO COMPLETO - 6200.



Flanders 20 HP, 40 Km. all'ora  
3 litri per 100 Km.