

# L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

## e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

### ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 6 —	L. 10 —
SEMESTRE	» 3 —	» 5 —
TRIMESTRE	» 2 —	» 3 —
La copia cent. 10, arretrato 0,20		

DIRETTORE  
GUSTAVO VERONA

Per inserzioni rivolgersi:

o presso l'Amministrazione del Giornale in TORINO  
[Via Davide Bertolotti, 3  
o presso l'Agenzia Italiana di Pubblicità in MILANO  
Via Romagnosi, 1

## LO SPORT AL FRONTE INGLESE



Ventimila soldati inglesi hanno assistito ad un match di boxe. — I CAMPIONI DOPO LA PROVA.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

# Società Ceirano Automobili Torino

Vetture da Turismo per il 1917  
**12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP**

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

**MOTORI D'AVIAZIONE**

Reparto vendita: TORINO - Via Madama Cristina, 66.

OFFICINE MECCANICHE  
 BREVETTI SARACCO DI

## ALFREDO TALAMONA

### TORINO

Fornitrici del Regio Governo.

MOTORI D'AVIAZIONE

## Fabbricazione di proiettili

## STRUMENTI DI PRECISIONE

TORINO

# PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

## Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

## BANCA ITALIANA DI SCONTO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale L. 180.000.000 — Versato L. 151.417.600 — Riserva L. 14.000.000

Sede Sociale e Direzione Centrale in Roma.

Abbiategrosso	Foggia	Pistoia
Acqui	Formia	Pontedera
Adria	Gallarate	Prato
Alessandria	Genova	Reggio Calabria
Ancona	Legnano	Rho
Aquila	Lendinara	Roma
Asti	Livorno	Rovigo
Biella	Mantova	Salerno
Bologna	Massa Superiore	Sampierdarena
Busto Arsizio	Meda	Sanremo
Cantù	Melegnano	Saronno
Carate Brianza	Messina	Savona
Caserta	Milano	Schio
Catania	Monza	Seregno
Chiavari	Mortara	Siracusa
Chieri	Napoli	Spezia
Coggiola	Nocera Inferiore	Torino
Como	Novi Ligure	Varese
Cremona	Palermo	Venezia
Cuneo	Parma	Vercelli
Empoli	Piacenza	Verona
Erba Incino	Pietrasanta	Vicenza
Ferrara	Pinerolo	Vigevano
Firenze	Pisa	Parigi

Tutte le operazioni di Banca.

Rappresentante esclusiva per l'Italia della

LONDON PROVINCIAL & SOUTH WESTERN BANK Ltd di Londra

FABBRICA

# RADIATORI

BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER-DIESEL D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA  
 RIPARAZIONI

# A. COTTINO & C.

CASA FONDATA  
 NEL 1898

TORINO

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TEL.° 22-75 · TEL.° COTTINRADIO

## La morte di Sir Gordon Bennet.

James Gordon Bennet, proprietario del « New York Herald », da qualche tempo malato a Beaulieu, sulla costa azzurra, vi è morto il 14 scorso. Il miliardario americano, divenuto da lunghi anni parigino, divideva il suo tempo tra la principesca residenza di Champs Elysées e il superbo suo « yacht » nel Mediterraneo. Dal 1872, anno in cui ereditò dal padre la proprietà e la direzione del « New York Herald », non aveva mai cessato di occuparsi da vicino o da lontano delle vicende del suo giornale, pel quale aveva stabilito a proprie spese nel 1883 un cavo speciale sottomarino fra gli Stati Uniti e l'Europa. Al principio della guerra impresso al suo organo un orientamento favorevole alla causa degli alleati, così che poté vantare da sua parte un'influenza nella decisione finale degli Stati Uniti ad intervenire accanto agli alleati.

## IL PANE DI GUERRA

Il pane di guerra, al contrario di ciò che ne pensano molti profani, dai medici viene approvato ormai senza riserve. E ultimamente il Feer, uno dei più stimati cultori della pediatria, ha applicato la farina al 100% con successo anche nel regime dei bambini. Così per le piccole quantità di farina che dopo il terzo mese si aggiungono al latte nell'allattamento artificiale, egli usa oggidì la farina completa e trova ch'essa vien digerita dai bambini tanto bene quanto la farina bianca.

Lo stesso dicesi per bambini più grandicelli, che vengono nutriti colle pappe: anche in queste la sostituzione della farina completa a quella bianca non ha portato il minimo inconveniente.

Il Feer fa notare che nel germe e nella crusca, presenti nella farina completa, vi sono degli elementi essenziali per la nutrizione che non esistono nella farina bianca. Si tratta sopra tutto delle vitamine, che sono indispensabili allo sviluppo del bambino e che sono, è vero, presenti nel latte, ma vengono in questo distrutte in gran parte dai processi di sterilizzazione.

Il Girardeschi nel *Bull. Off. Int. d'Hyg. Publ.* si dichiara pure gran partigiano del pane grigio, ed esprime la speranza che dopo guerra non si ritorni mai più alla farina inferiore all'80%.

Un'inchiesta fatta fra medici americani ha pure dato per risultato una enorme maggioranza di responsi a favore del pane di guerra. Molte questioni invece sono ancora aperte a proposito del pane fatto con farine miste, specialmente per la difficoltà di trovare un sistema di panificazione che si adatti nello stesso tempo alle differenze biochimiche e fisico-chimiche delle sostanze albuminoidi ed amidacee contenute nei vari cereali. E' però certo che in gran parte è questione di abitudine: il Gallese ha fatto notare che da oltre mezzo secolo ad Avezzano il pane si fabbrica con una notevole percentuale di polpa di patate, con ottimi risultati e per la conservabilità e pel sapore.

### La Milano Bellagio Varese.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Bordin Lauro, dello S. C. M., alle 13,48 coprendo i 224 km. del percorso a una media oraria di km. 27.066 (su macchina Bianchi - gomme Pirelli).
2. Girardengo Costante, dello S. C. M., alle 13,55 coprendo 4 km. in più, cioè km. 228 a una media oraria di km. 28.377 (su Bianchi-Pirelli).
3. Belloni Gaetano, dello S. C. M., a 3/4 di macchina (su Bianchi-Pirelli).
4. Poid Romeo, dello S. C. Genova a 3 macchine (primo dei dilettanti).
5. Cominetti Alfredo, dello S. C. G., (primo dilettanti di II categoria), alle 14,15.
6. Lucotti Luigi, dello S. C. M., alle 14,30.
7. Ferrario Ruggero, dell'U. C. M., a 1 macchina.
8. Masseroni Gino, (dil.), alle 14,50.
9. Cermesoni Vittorio, (dil.), alle 14,57.
10. Mosca Mario, (dil.), alle 15,18.
11. Angè Luigi, (dil.), alle 15,20.

### La Milano Monza.

Corsa Podistica.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Malvicini Angelo, della Unione Sportiva Lombarda, che ha impiegato 53'42" a compiere i 15 km. del percorso.
2. Balzanini Carlo, dello S. C. Genova, a 150 metri.
3. Vignati Alfonso, dell'U. S. Lombarda, a 100 m.
4. Tieghi Tullio, id.
5. Prato Luigi, dello S. C. Genova.
6. Bozzani Augusto, dell'U. S. M.,
7. Piccoli Primo, dell'U. S. L.
8. Giambelli Emilio, dell'U. S. Milanese.
9. Comi Ettore, dell'A. C. Monza.
10. Zanrè Carlo, dell'U. S. M. Seguono altri 10 in t. m.

### La Marca Podistica.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Cassani Giulio, dell'Unione Sportiva Milanese, che ha impiegato a coprire i 25 km. del percorso ore 2,9'27".
2. Pavesi Donato, dell'Unione Sportiva Milanese, in ore 2,11'7".
3. Ghio Attilio, dello S. Club Genova, in ore 2,12'15".
4. Giani Carlo, dell'Unione Sportiva Lombarda.
5. Volpi Gaetano, dell'U. S. Milanese.
6. Casarino Giuseppe, della Esperia di Sampierdarena.
7. Cauzi Antonio, dell'U. S. M.
8. Mara Giovanni, dell'U. S. Lombarda.
9. Pagani Abbondio, dell'Aurora di Sampierdarena.
10. Valente Armando, idem.
11. Cambiagli Luigi, dell'U. S. Italia.
12. Agostini A., bersagliere.
13. Seveso A., dell'U. S. Italia.

Partenti ventiquattro; ritirati dodici.

### Il Premio Milano.

Si è disputato a S. Siro. L. 22.000. m. 2100.

1. Burne Jones, m. b. o., 3 a., da John O' Gaunt e Bonny Bay, kg. 56.
2. Federico Tesio (F. Regoli), m. s., 3 a., kg. 52.
3. Tito Pascoli (F. Smith), m. b., 3 a., kg. 52.
4. A. Chantre (A. Meunier), m. b., 3 a., kg. 54.
5. Sir Rholand (J. Patrick), N. P.: Pavone (52, M. Righetti), Ardèa (54, P. Caprioli), Luco (52, Rossi), Sifadda (54, J. Wilson). Una lunghezza e mezza, due lunghezze.

### La Coppa Primaveraile.

Questa gara ciclistica si è disputata a Firenze. L'ordine d'arrivo è stato il seguente:

1. Barbieri Raoul, della Siger, che ha impiegato a compiere i 50 chilometri ore 1,26'58".
2. Sezzani Omero, della Siger (mutilato) a due macchine.
3. Vetrioli Dante della Siger (primo dei militari del Presidio) del battaglione dirigibilisti.
4. Masi Ezio, del C. S. S. (mitragliere).
5. Pirottini Italo, della C. S. S.
6. Biagioli Roberto, idem.
7. Fanfani Dino, della Siger.
8. Martinengo Enrico, della Siger (6° bersagliere).
9. Becciolini Umberto, delle C. S. F.
10. Fantini Carlo, idem.
11. Menucci Ottavio, idem.
12. Chianti Rodolfo, idem.
13. Fanfani Re-

nato, della Siger. 14. Lampagni Gino, C. S. F. 15. Urbini Augusto, C. S. S. 16. D'Amico Armido (8a compagnia sussistenza). 17. Bolgi Pietro. 18. Billi Lionello, C. S. S.

La classifica per i primi fra i militari del Presidio è così stabilita: 1. Petrioli Dante, che vince pel Battaglione Dirigibilisti di Campo Bisenzio la gran medaglia d'argento. 2. D'Amico Arrigo, dell'8a compagnia Sussistenza. *Premio giovanetti*: 1. Biagioli, della C. S. F. (1901). 2. Fanfani Dino, della Siger (1903). 3. Becciolini Umberto, della C. S. F. (1901). La *Coppa di Primavera* è stata assegnata per il maggior numero di arrivati in tempo massimo al Club Sportivo Firenze con 11 arrivati.

### La finale del Premio Tedeschi.

Domenica si è corsa la prova finale, che non poté essere assegnata perchè 16 concorrenti non sono giunti in tempo massimo.

La gara ebbe delle fasi interessanti e moltissimi incidenti, causati soprattutto da un ampio spargimento di chiodi. Inoltre le strade erano polverosissime e piene di buche cosicchè i concorrenti dovettero soprattutto fare dei miracoli di equilibrio per non cadere.

E' prima di Chivasso che i chiodi fanno la loro apparizione: parecchie sono le vittime e mentre alcuni riparano e proseguono, altri preferiscono ritirarsi.

A Casalborgone un tentativo di fuga di Giacchino e Morra riesce splendidamente, ma dopo circa 15 chilometri sono raggiunti da Guasco e Naretto. I quattro proseguono insieme a andatura fortissima, ma nelle vicinanze di Assi una buca obbliga Morra a fermarsi. Gli altri tre continuano fino alla salita del Dusino, ove Giacchino fugge per non essere più ripreso.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Giacchino Carlo, dell'Unione Sportiva Torinese, alle 17.40'40".
  2. Naretto Ernesto, alle ore 17,45'12".
  3. Guasco Angelo, alle 17,57'30".
  4. Pogliani a una macchina.
  5. Ronco Nino, a due macchine.
  6. Osella Giorgio, a 5 macchine.
  7. Rosso Agostino.
  8. Sviaila Andrea.
  9. Bianchi Ettore.
  10. Morra Arnaldo.
  11. Monza Luigi.
  12. Fossati Pietro.
  13. Berti Marcello.
  14. Mongiano Alberto.
- Tutti gli altri fuori tempo massimo.

## Le esagerazioni dei tedeschi sulle loro operazioni aviatorie

Si osserva che, come di solito, i comunicati tedeschi mentiscono deliberatamente. I tedeschi pretendono di aver abbattuto nel mese di aprile 15 palloni frenati e duecentosettantun aeroplani e d'altra parte ammettono di aver perduto 123 aeroplani e 14 palloni frenati. Ora i soli inglesi abbatterono 172 macchine tedesche e, benchè non possediamo il numero esatto delle macchine abbattute dai francesi, i nostri alleati ne abbatterono almeno 50 sul fronte occidentale; in tutto 222. Inoltre costrinsero 75 apparecchi tedeschi ad atterrare privi di controllo ed i francesi ne costrinsero 38, in tutto 113, di cui la maggior parte è stata messa fuori combattimento. Contrariamente a quanto annunciano i tedeschi, non sono stati 14 ma 17 i palloni frenati tedeschi che sono stati distrutti. Le perdite britanniche ascendono a 78 apparecchi ed è evidente che quelle francesi non possono ascendere a 200 che sarebbero necessari per giungere



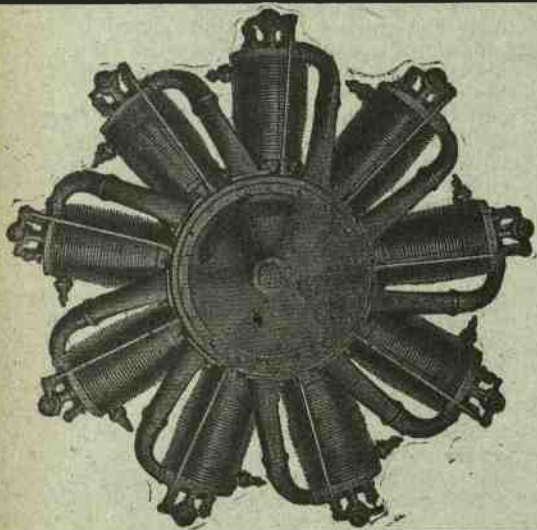
# Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

**SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA**

(Società Anonima)

**S. I. A. I.***Direzione ed Amministrazione***MILANO - Via Silvio Pellico, 12****CANTIERE E AERODROMO****Costruzione prettamente italiana degli****IDROVOLANTI NAZIONALI "SAVOIA,"***Per ogni informazione rivolgersi alla:***SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA**12, Via Silvio Pellico — **MILANO** — Via Silvio Pellico, 12.**Telegrammi: IDROVOLANTI "SAVOIA", - MILANO****Telefono: 12-645****Società Italiana Motori GNOME e RHONE****TORINO****Motore "LE RHONE,"**Record mondiale di altezza battuto il 15 Maggio 1916  
coll'aviatore VITTORIO LOUVETe Record mondiale di altezza con due passeggeri (metri 6306)  
battuto il 13 Sett. 1916 dall'aviatore italiano NAPOLEONE RAPINI**Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri****GIOVANNI AMBROSETTI***Sede Centrale: Via Nizza, 30 bis - 32 - TORINO***Succursuali: NODANE - PABIGI - BOULOGNE (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.

# Le vittime dell'aviazione italiana e francese.

L'aviazione italiana ha purtroppo dovuto registrare di questi giorni la morte di alcuni piloti annoverati fra la schiera dei migliori. Dopo la morte di Pensuti ecco altri tre forti campioni del volo, altri tre istruttori famosi: Maggiore, Resnati e Dolci che scompaiono.

Il capitano aviatore italiano Resnati incontrò la morte provando un apparecchio da bombardamento costruito in America. Solo, con un carico di 70 bombe, l'aviatore italiano lasciò il campo di Hemstead per la prima prova di questo nuovo tipo di biplano. L'apparecchio si era alzato di cento piedi soltanto quando un piano si piegò e provocò la caduta all'indietro. La cinghia di cuoio che teneva Resnati legato al sedile gli impedì di liberarsi in tempo ed egli fu schiacciato ed ucciso da uno dei tre pesanti motori dell'aeroplano.

I suoi voli in America, sui biplani e triplani « Caproni » ideati e costruiti in Italia (scrive la *Gazzetta dello Sport*) avevano sollevato entusiasmo e interessamento indicibili. E' a lui che si deve se i « Caproni » farono conosciuti e apprezzati dal Governo americano, che finalmente li scelse per proprio tipo di aeroplano da bombardamento.

Proveniva dai granatieri ed aveva valorosamente combattuto sull'Isonzo. Brevettato pilota fu per vari mesi in un campo scuola della Lombardia, istruendo numerosi allievi. Fu tra i primi aviatori — col compianto Pensuti — che compì il « cerchio della morte » col biplano « Caproni ».

Un suo fratello, sergente Renato, pur esso valente pilota, è prigioniero in Austria; così la famiglia del dott. Luigi Resnati — stimato e conosciuto professionista milanese — resta priva dei suoi figli, valorosi ma sfortunati combattenti.

A Varese, pur esso vittima d'un disgraziato incidente, è caduto Clemente Maggiore, aviatore d'anteguerra, istruttore e collaudatore di apparecchi da caccia. Era nato a Castagnole Monferrato il 3 marzo 1887, aveva conseguito il brevetto di pilota il 27 ottobre 1911 su monoplano Caproni col quale compì parecchi voli importanti, atterrando, primo nel mondo, su lago gelato, quello di Ghirla. Nel dicembre del 1914, su monoplano munito di motore di 80 HP, battè il record italiano d'altezza con due passeggeri e il 2 marzo 1915 quello con un passeggero.

Fu poi assunto come collaudatore dei biplani da caccia « Nieuport Macchi », e in questo compito spiegò lunga, preziosa ed appassionata attività. Fu istruttore di numerosi « cacciatori », molti dei quali divennero « assi ».

La morte di uno degli « Assi » francesi.

Il tenente Gilbert.

Uno dei maggiori « assi », il tenente Gilbert, eroe del bombardamento di Friedrichshafen e di tante altre brillanti imprese, è morto in seguito a caduta dall'altezza di 300 metri sull'aerodromo di Villa Coublay, mentre stava sperimentando un nuovo apparecchio. Era stato con Garros e con Pegoud, prima della guerra, uno dei campioni di

volo acrobatico. Costretto ad atterrare in Svizzera al ritorno da una delle sue spedizioni, era stato internato. Insofferente all'inazione riuscì a fuggire una prima volta ed a venire a Parigi, dopo aver scritto alle autorità militari svizzere, ritirando la parola data; ma siccome una lettera giunse al Ministero della guerra francese, questo lo fece riaccompagnare in Svizzera.

Fu sottoposto a più stretta vigilanza, ma riuscì ancora a fuggire ed a giungere in Francia, ove rimase, recandosi subito a riprendere il suo posto al fronte.

## La superiorità dell'aviazione alleata.

Il *Matin*, riferendosi agli ultimi magnifici successi degli aviatori francesi ed inglesi che distrussero in 49 ore il valore di quattro squadriglie tedesche, osserva come l'aviazione nemica traversi un cattivo quarto d'ora. « Nei mesi di marzo e di aprile — scrive — essa perdette 322 apparecchi, mentre noi ne perdemmo 46, ed alla differenza numerica corrisponde la qualità delle vittime. Mai dal principio della guerra la superiorità dell'aviazione francese fu così notevole.

Un pilota, fatto prigioniero, riferisce che l'inferiorità dell'aviazione tedesca è una delle più gravi preoccupazioni dello Stato Maggiore tedesco perchè ostacola seriamente i piani di offensiva generale.

Un commento della *Frankfurter Zeitung*, il quale dice che dal punto di vista del materiale la piccola Germania non può misurarsi con l'insieme dei più grandi e ricchi paesi dell'universo, dimostra quanto profonda debba essere la disillusione dei tedeschi.

Il *Matin* conclude: « Il dominio dell'aria è sfuggito definitivamente al nemico ed esso non lo riacquisterà più ».

Sambat, esaminando nell'*Humanité* la situazione generale dice: « Abbiamo due grandi motivi da sperare: l'afflusso delle forze americane ed i rapidi progressi della nostra aviazione ». Riferendosi alla relazione di Tardieu che indicava, prima di partire per gli Stati Uniti, quello che sperava di ottenere, Sambat scrive: « Quelle cifre che rappresentavano allora il massimo delle nostre speranze, sono attualmente superate dalla realtà in proporzione formidabile. Il totale mensile degli arrivi dagli Stati Uniti è sei volte più forte di quelli allora superati. Quanto all'aviazione lo sforzo comune degli alleati ci assicura già una notevole superiorità, ma si avvicina l'ora in cui questa diverrà schiacciante e capace di costringere i tedeschi a chiamare la pace. L'ammiraglio Wilson, comandante le forze navali americane nelle acque francesi, ha esaltato la cooperazione fraterna delle marine americana e francese per vincere i sottomarini, dei quali ha stigmatizzato la barbara guerra ».

Leggete il 2° fascicolo di ALI e RUOTE

in vendita a Lire TRE



Clemente Maggiore.

## LE CANTINE DI PARIGI

Le incursioni dei « Gotha » e l'intervento dei « cannonissimi » han fatto sorgere a Parigi — a quanto scrive il corrispondente della *Tribuna* — una nuova industria: quella degli arredamenti delle cantine come locali di rifugio.

Un negoziante di mobili ha anzi diramato dei preventivi sulla base da 900 a 1000 franchi, cioè: tappezzeria alle pareti e sul pavimento, 150 franchi; divano coperto di stoffa grezza a grandi fiori dipinti a mano, 200 franchi; due poltrone di paglia e legno laccato 150 franchi; un tavolo laccato, 70 franchi; quattro sedie dello stesso stile, 120 franchi; quattro bugie di legno artistico, 80 franchi. Utensili (da servire quando gli abitanti della cantina s'accorgano d'essere dei sepolti vivi!) un badile, 15 franchi; un piccone, 35 franchi; un martello, 15 franchi; un secchio di zinco, 30 franchi.

## FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA

DURATA

COMFORT



NOT AFFECTED BY HEAT OIL OR GASOLINE

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.



## L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Uffici: 28bis Via Sacchi - TORINO

Fornitori del

R. GOVERNO ITALIANO

R. GOVERNO INGLESE

R. GOVERNO SPAGNUOLO

R. GOVERNO ELLENICO

R. GOVERNO RUMENO

L'elica INTEGRALE nell'attuale guerra europea è adottata dalle Armate: Italiana - Francese - Inglese - Belga - Russa.



La squadra del 3° Bersaglieri, Livorno, vincitrice del Campionato Militare di Cross-Country dell'8° Corpo d'Armata e della Medaglia d'Oro di S. M. il Re. (Fot. Morandi Pietro - lastre Tensi).

## E ancora un anno...

24 maggio!

Data quanto mai storica per l'Italia nostra che ha voluto — come ha dovuto per l'ineluttabilità delle cose occorse — entrare nella lotta tremenda che da quattro lunghi anni di dolore insanguina il mondo intero. Dobbiamo ancora una volta, come per gli anni che trascorsero, formulare un bilancio? E quale? E con quali formule materiali o morali? Perché entrammo in guerra? Forse per vani sogni di ingrandimenti territoriali? E se questo fosse stato il programma l'avrebbe l'Italia tuita, concordemente, unanime nella fiera resistenza, con animo così grande e nobile sopportato? L'Italia, come la Francia, come l'Inghilterra, come già la Russia — ora in preda a convulsioni che pur potrebbero preludere ad un assettamento, né di ciò abbiamo mai voluto discorrere perché è per noi una incognita che non crediamo né vogliamo nemmeno tentar di risolvere — entrarono in guerra perché presentirono la sopraffazione tedesca, videro, come ora è alla portata anche degli spiriti che finora furono ciechi, il pericolo al quale andava incontro quella parte di Europa che viveva e voleva far vivere anche le altre nazioni in libertà, col rispetto al diritto delle nazionalità, e però fu giuocoforza opporsi alla forza con la forza e combattere con armi uguali quelle armi che per mezzo secolo la preparazione tedesca aveva affilate per scatenare la tempesta sulla Europa impreparata ed imporsi così, battendo ad una ad una le diverse nazioni libere, fino al raggiungimento della realizzazione del sogno imperialistico.

Occorreva unirsi tutti perché la forza da combattere ed abbattere era di molto conto, stante la lunga e perfetta preparazione ed organizzazione; occorreva la santa alleanza di tutti i popoli liberi e che a questa libertà — acquistata dopo lunghi anni di sacrifici ed anche di lotte ugualmente terribili — non volevano rinunciare, ed in questa santa alleanza non potevamo né dovevamo mancare noi che giovani, è vero, come nazione, nondimeno ancora sentivamo lo sforzo e la fatica che ci era costato l'acquisto di quella indipendenza nazionale che ora ci veniva minacciata, assieme a quella delle altre nazioni.

Inutile e vana ci sembrerebbe, allo inizio della quarta primavera di guerra, il discorrere ancora della necessità della nostra entrata in guerra, quando già la Francia si dibatteva sotto le strette del rapace nemico, quando già la generosa Inghilterra dava il suo proprio sangue in aiuto alla libertà del mondo che era minacciato dal barbaro conquistatore alemanno, quando la Russia con i suoi uomini male armati e peggio nutriti era accorsa in aiuto dell'alleanza; sarebbe inutile e vano, ripetiamo, dibattersi ancora, come purtroppo ancora alcuni hanno il mal vezzo di fare, sulla più o meno buona scelta dell'ora, giacché per noi non era, non fu e non sarà un contratto, un commercio, un negozio, ma fu uno scatto degli animi liberi che volle la guerra, la santa guerra e la vorrà, malgrado tutti i dolori, malgrado tutti i sacrifici, finché non

sia assicurata la libertà, non sia reso valido l'esercizio di ogni nostro diritto, sacrosanto, ed acquisito attraverso tutti i dolori, tutti i sacrifici, con tutto il sangue dei nostri padri che ce lo lasciarono come sacro retaggio perché da uomini e non da schiavi sapessimo a nostra volta trasmetterlo, completato e non diminuito, ai nostri figli.

Ma se vorremo dare uno sguardo a tre anni di guerra, e paragonare i sacrifici fatti da noi a quelli dei nostri avversari, è forse la perdita nostra superiore a quella degli altri? Noi abbiamo sofferto perché ci fu strappato — e fu il momento più brutto nei valorosi tre anni di nostra resistenza e di offesa — del territorio; noi abbiamo sofferto perché una parte migliore del nostro sangue si è immolata al puro sacrificio; noi abbiamo sofferto perché il popolo intero ha dovuto soffrire privazioni; ma che cosa non ha sofferto la Francia, l'Inghilterra, la Russia che strazia ancora, e più di noi le nazioni avversarie, e che cosa non comincia a soffrire la grande repubblica degli Stati Uniti che ultima accorsa alla difesa della libertà deve affrettare, come affretta, ogni suo sforzo per dare uomini e materiale, per obbligare i suoi popoli alle privazioni, alle rinunce, alle sofferenze? Voltiamo la medaglia. L'Italia era misconosciuta e non solo dagli altri popoli ma dal suo stesso popolo. Venne la guerra. Bisognò formare un grande esercito, una grande marina, un più grande popolo. Ed equipaggiare il primo, fornire la seconda, educare il popolo. Fu fatto ed in un giro di mesi, non di anni.

L'esercito — come nato da un colpo di bacchetta magica — sorse e seppe difendersi ed offendere, quando volle, come ora sa difendersi e saprà offendere quando vorrà.... La marina diede prova di un valore che ormai ci ha messo tra le nazioni meglio quotate per ardimento e per bontà di materiale. Il popolo. Ma chi avrebbe supposto tanta disciplina, tanta calma, tanta grandezza, tanta stoica grandezza in un popolo accusato di essere volubile come la donna della cabaletta? E questo popolo, che ora con quella calma che è virtù altamente civile, inizia fra le parole augurali dei suoi uomini migliori la quarta e sanguinosissima primavera di guerra, si è fatto degno del gran nome che il mondo gli ha decretato, e della vittoria finale che lo attende meritatissima.

Noi non facciamo né augurii, né tanto meno

### SPORTSMEN!...

adoperate le

## LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE  
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

# SPORT

profezie sulla durata di questa lotta che ormai non ha limiti né confini, ma attendiamo sicuri, per la fatalità dell'evoluzione storica, che si compia il destino, quel destino che è l'avvenire del mondo, e la sua marcia verso un avvenire di progresso e di civiltà.

Con questo ideale, con questo puro e sacrosanto ideale, noi ci apparecchiamo a nuovi dolori, a nuovi strazii, ma gli uni e gli altri indispensabili, per quello che si vuole e che dobbiamo ottenere.

La Stampa Sportiva.

## Madre... e madri!

Giorni addietro un individuo che fece tutto il possibile per tradire la patria, svelando al nemico i segreti della nostra mobilitazione, e non riuscì allo scopo per merito di altri fatti avvenuti molto, ma molto indipendentemente dalla sua volontà, ebbe dalla nostra giustizia militare una condanna di una ventina d'anni di reclusione.

Molti — in privato ed in pubblico — hanno trovato mite la condanna, perché quantunque non raggiunto lo scopo il tradimento esisteva ugualmente come pensato, preparato, ordinato, ma il pubblico — parlante o scrivente — non giudica



Lo sport al frontè inglese. — Due pol...

# MILITARE

gli articoli del codice e quindi... ha torto. Noi, conto nostro, nel processo abbiamo notato un solo fatto sentimentale, ed è su questo che vorremmo perdere poche linee di questo spazio assestato. Appena letta la condanna la madre del... unato spione gli saltò al collo piangente e se intrinse amorosamente fra le braccia!

In quel momento avremmo voluto essere crudi come un inquisitore del tipo romantico e stare davanti a quella donna tutte le madri nostri morti in guerra, e dirle tutte le parole, qui sarebbe lungo e vano ripetere, per ricordarsi di qual peso, di quale enormità, di quale pena era stato capace quel suo figlio che in quel momento una madre forte e santa avrebbe scosso dal suo bacio, dalle sue braccia perchè la grande sofferenza — quella di essere rinnegato e disprezzato da chi l'ha messo al mondo — si fosse fatta soffrire. Ma quella donnina umile, semplice, troppo umile e troppo semplice, non seppe il gesto di donna e volle restar madre, madre come una lupa, come un'aquila, come una mamma agli figli che a loro volta saranno lupi od uccelli ecci...

..

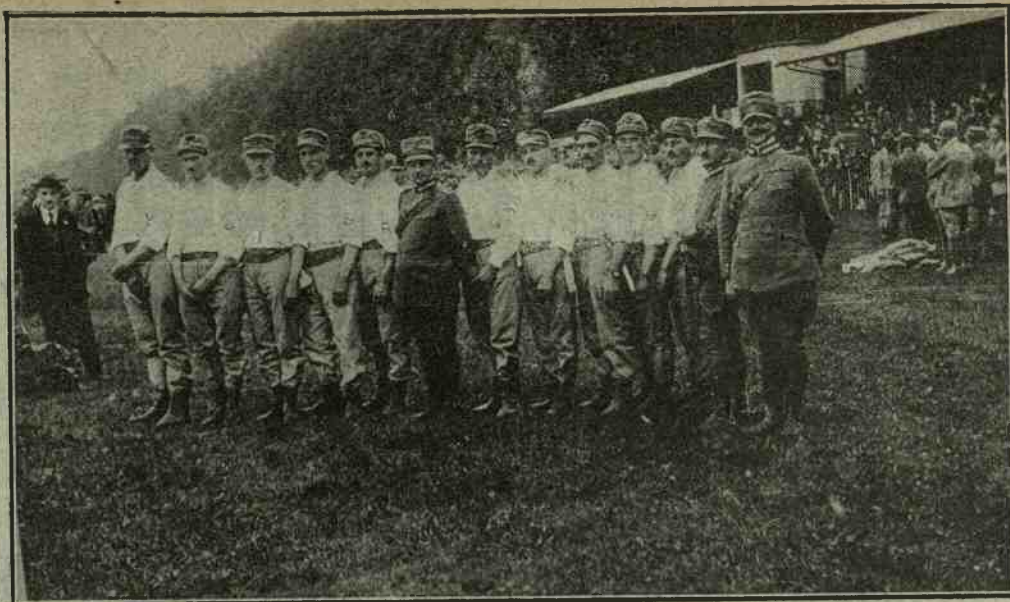
come siamo lontani dalle grandi anime che il mondo prepara attraverso le lagrime di milioni di anime forti.

Erpi.



al lavoro.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).



La squadra dei RR. Carabinieri, 1<sup>a</sup> classificata nel tiro alla fune. (Fot. Morandi Pietro - lastre Tensi).

## Ali e Bandiere

Nel prossimo giugno Vittorio Emanuele Bravetta, il giovane e già notissimo poeta, che tante simpatie gode a Torino, pubblicherà in volume sotto il titolo di « Ali e Bandiere » una sua raccolta di novelle eroiche, in versi, che egli ha composto ispirandosi alle stesse umili e grandi anime dei soldati.

La raccolta, attesa con vivissima aspettativa nei cenacoli letterari, per i notevolissimi saggi già comparsi in diverse pregiate riviste, verrà presentata al pubblico dal chiarissimo prof. Vittorio Cian, insegnante di lettere alla nostra Università e preceduta da questa epigrafe significativa: *dal rogo austriaco dei miei « Canti del Mare » — canti di novizio — bruciati dalla sbirraglia in Roncegno italianissima per ordine di imperiali impotenti impauriti giudici, balsano e fiammeggiano: « Ali e Bandiere! ».*

Per la nobiltà dell'idea ispiratrice auguriamo ad Ali e Bandiere il miglior successo!

## Attorno alla guerra

L'Italia di ieri...

Fu accennato già che, durante i lavori di scavo nelle retrovie della Terza Armata, erano affiorate lungo la zona di Altino, nei territori di San Donà di Piave, parecchi avanzi archeologici, i quali indussero i Comandi a procedere ad un lavoro sistematico di ricerche per identificare il sito dove sorgeva Altino romana.

La direzione e l'indirizzo dei lavori furono affidati al tenente prof. Emilio Ferrando addetto al Comando in Capo del Dipartimento Marittimo. In brevissimo tempo vennero, così, alla luce numerosi mosaici, grandi quantità di monete, avanzi di statue, ornamenti di metalli vari, pietre preziose. Ma ciò che maggiormente importa è l'aver determinato i confini e i limiti della città antica che in quella regione, insieme ad Aquileia ed a Ravenna, affermò il nome e la grandezza di Roma. Fiorente sotto la repubblica, celebre durante l'impero, Altino fu poi travolta dalle invasioni barbariche e abbandonata dai suoi abitanti. Insidiata dalle acque dei fiumi non più regolati, tormentata

dalla malaria, coperta dalle acque della laguna si perdette di essa anche la memoria. Ne rimase il nome alla regione.

Ora, mercè il lavoro dei nostri territoriali, la città antica ritorna alla luce, e ammonisce i nuovi figli d'Italia a fermare i barbari negli stessi luoghi dove in altri tempi furono abbattuti. Corrado Ricci, direttore generale delle antichità e belle arti, recatosi in zona di guerra per visitare i monumenti difesi e quelli colpiti, volle dedicare un giorno per la visita agli scavi di Altino, ed ebbe parole di vivo compiacimento per l'opera di cultura che la Regia Marina compì riesumando le insigni memorie della civiltà romana di Altino.

Il cannonissimo.

Si è detto che il cannone « kolossal » non è un'invenzione tedesca, ma francese; e poichè anche gli spagnuoli si sono attribuiti il vanto di averlo ideato per i primi, codeste voci possono aver lasciato più d'uno incredulo sulla loro attendibilità.

Ma il *Matin* interviene a citar fatti incontestabili e dati precisi, ricavandoli da una relazione di Cabart Dauneville, che è stata distribuita al Senato. Secondo questa relazione, molto prima dei tedeschi gli ingegneri dell'artiglieria navale francese hanno sperimentato a Ruelle un cannone da 164 millimetri di 90 calibri, che è servito a studiare la polvere B. Ordinato nell'agosto 1890, e messo in prova a Ruelle nel 1892 e nel 1893, il cannone tirò 240 colpi. Col proiettile regolamentare, la velocità iniziale è stata di 1214 metri, limite che non si era mai raggiunto. Tirando con una inclinazione di 55 gradi, questo cannone potrebbe mandare una granata a più di 100 km. Dopo gli esperimenti di Ruelle, il cannone fu mandato a Gavre, dove si eseguirono altri tiri per uno studio di balistica esterna a grandi velocità iniziali. Esso sarà trasformato in calibro 194 e impiegato in nuovi esperimenti.

Le mene tedesche.

Si può dire dei tedeschi, quanto a trovate fraudolente per disseminare apprensioni, discordie e disfattismo nelle compagini nemiche, che una ne fanno e dieci ne inventano.

Si annuncia infatti che agenti tedeschi hanno impiantato nelle principali città d'Italia dei circoli spiritici ove si raccolgono i fanatici dell'occultismo per le loro esperienze con i tavoli giranti. Ora, attraverso lo spiritismo, gli agenti comunicano e diffondono notizie allarmistiche, fanno le previsioni più nere sull'avvenire dell'Intesa e le più rosee sull'immane vittoria tedesca. Inoltre si fanno dire agli spiriti le notizie che ricevono dalle loro fonti su qualche intenzione del Comando tedesco, sicchè, quando il fatto, preannunciato si verifica, i fanatici della scienza occulta sono vinti più che mai dalla suggestione rendendosi strumenti inconsci ma preziosi delle mire tedesche.

Il *Popolo d'Italia* cita come esempio il fatto che il bombardamento di Napoli era stato preannunciato dai tavoli parlanti di qualche circolo spiritistico napoletano. E' con questi mezzi che spesso si diffondono voci fantastiche, delle quali è impossibile appurare l'origine e che riescono tuttavia di grave danno alla resistenza del paese.

FIGLI DI SILVIO SANTINI  
FERRARA

# TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

Anonima - Sede e Direzione VOLTRI

Tubi ottone, rame e acciaio trafilati a freddo.

Tubi ferro ricoperti di ottone, tondi e quadri.

Tubi ferro avvicinati. - Getti in bronzo e ottone.

Impianti completi di tubazioni di bordo per piroscafi.

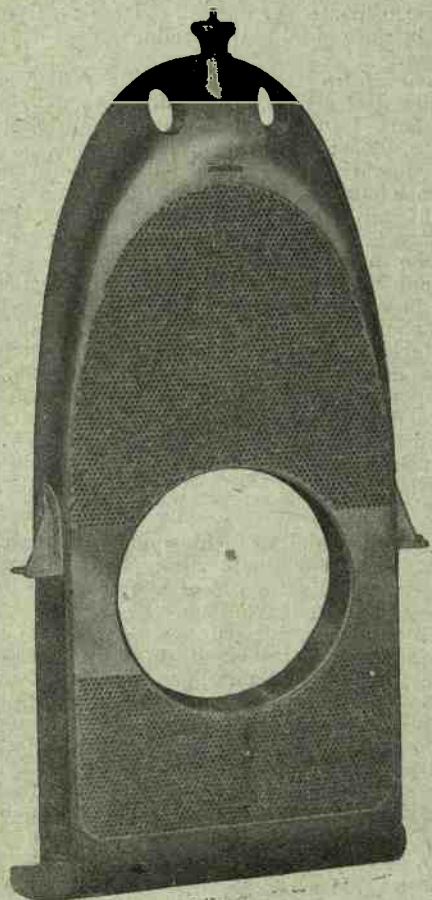
Specialità:

Tubi ottone e rame EXTRASOTTILI, Spessore da 1/10 di mm. e più.

Tubi acciaio EXTRASOTTILI PER BICICLETTE E AUTOVEICOLI.

Tubi ottone e rame CAPILLARI, Foro diametro da 1 mm. e più.

## RADIATORI A NIDO D' APE

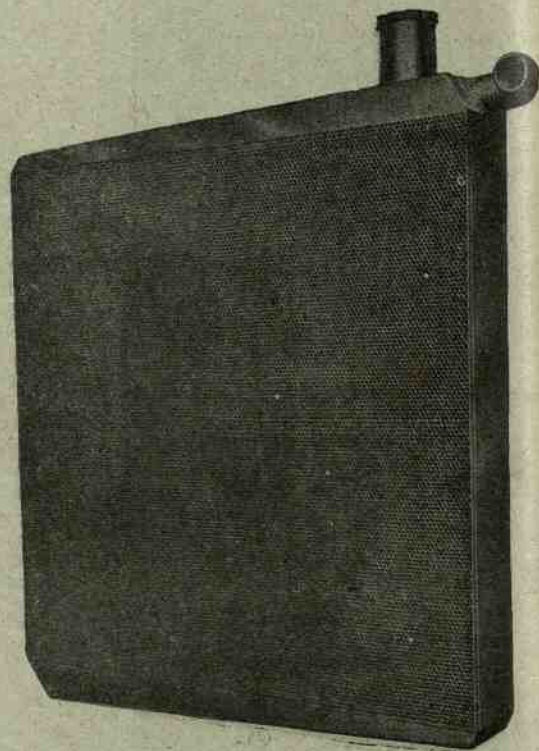


**MASSIMO POTERE RADIANTE**

Grande leggerezza.

**PERFETTA TENUTA D'ACQUA**

Preventivi - Campioni a richiesta.



Agenti Generali di vendita: **Fratelli PROVENZALE e C.**

**GENOVA** - Via Maragliano, 2 — **TORINO** - Piazza Cavour 2.





Il pilota Stefano Baglietto.

## Un glorioso dell'idroaviazione italiana

Stefano Baglietto di Varazze.

Stefano Baglietto, assistente del Genio Navale, pilota di idrovolanti, in un incidente aviatorio del gennaio scorso riportò la frattura della colonna vertebrale mentre provava un apparecchio

le speranze di guarigione anche in tempo lungo sono lanto lusinghiere, e ciò è ben doloroso per aver superato vittoriosamente più di 25 combattimenti aerei contro il nemico, guadagnando una cinquantina di medaglie, e a cinque encomi solenni dal Ministero della Marina, anche una medaglia di bronzo ed un'altra d'argento al valore.

date le sue speciali condizioni tecniche quale ingegnere in ingegneria, egli era un tecnico del mare come lo fu sempre in tutte le competizioni di idrovolanti, e nella creazione di progetti di architettura navale, perciò nella navigazione aerea aveva trovato la naturale continuazione delle sue ottime qualità, sì da distinguersi in breve tempo fra i migliori e provetti piloti.

Imitiamo all'esempio dei nostri giovani arditi, ricordando le gesta di Stefano Baglietto che seppe affrontare la morte per la buona causa della patria guerra e che è sottratto forzatamente alle nostre nobili imprese.

Ecco la motivazione delle due medaglie:

**Medaglia di bronzo.** — Baglietto Stefano di Varazze, assistente del Genio Navale (mat. 4474). Pi-

lota di idrovolante, bombardava per cinque volte le retrovie e le opere avversarie, sfidando le artiglierie nemiche e dimostrando in tali azioni di guerra, ed in altre numerosissime compiute, alto spirito combattivo e slancio ammirevole. (Alto Adriatico, 30 aprile, 12, 23, 26 maggio e 6 giugno 1917.

**Medaglia d'argento.** — Baglietto Stefano, pilota di idrovolante, compiva numerosissime missioni su territorio nemico efficacemente difeso, sempre instancabile e con entusiasmo senza pari non ostante che varie volte venisse ripetutamente colpito.

Il 19 agosto, con apparecchio da ricognizione, attaccava un apparecchio caccia austriaco scaricandogli ben cinque caricatori a pochi metri di distanza e fuggendolo senza poterlo inseguire per la inferiore velocità.

(Trieste-Golfo di Trieste — Costa Istriana).

## La posta aerea agli Stati Uniti.

Un aeroplano postale ha lasciato Belmont alle 11,30 ant. diretto a Washington con quattromila lettere. Un altro aeroplano ha lasciato Potomac Park alle 11,45 diretto a Filadelfia. Il Presidente della Confederazione e la signora Wilson hanno assistito alla loro partenza. Si ha da Filadelfia che

il primo aeroplano postale è giunto alle ore una pomeridiana. L'aeroplano partito da Washington ha dovuto atterrare a Waldorff nel Maryland.

## I "Caproni", adottati dal Governo americano.

In seguito a soddisfacenti esperimenti, il Governo ha deciso di adottare aeroplani tipo Caproni per i bombardamenti.

## Le nostre guerriere.

C'è a Mantova una signorina bella e robusta, assai spigliata, con la guancia attraversata fino alla bocca da una lunga cicatrice. Ella è di Cividale del Friuli e la stranezza del suo caso è d'essere appartenuta ad un reggimento di bersaglieri.

Un redattore della *Provincia*, pur non facendone il nome per espresso di lei desiderio, l'ha intervistata, e ne ha ottenuto questa secca dichiarazione: «Presi parte in abiti maschili a sette combattimenti, meritando anche una medaglia d'argento che porto sempre sul cuore. Quando partirono i miei due fratelli, che caddero eroicamente sul San Michele, partii con loro e con altre due amiche e riuscimmo a farci passare per uomini nel... bersaglieri. Io ora non ho più paura di niente e posso dire d'aver visto tutto, d'aver tutto provato: il gusto dei proiettili attraverso la bocca e delle schegge che lacerano... Ho persino sepolto i valorosi nostri caduti, nelle fosse ove riposano».



Stefano Baglietto, assistente al Genio navale.

# “GALLINARI”

Società Industrie Aeromarittime - **LIVORNO**

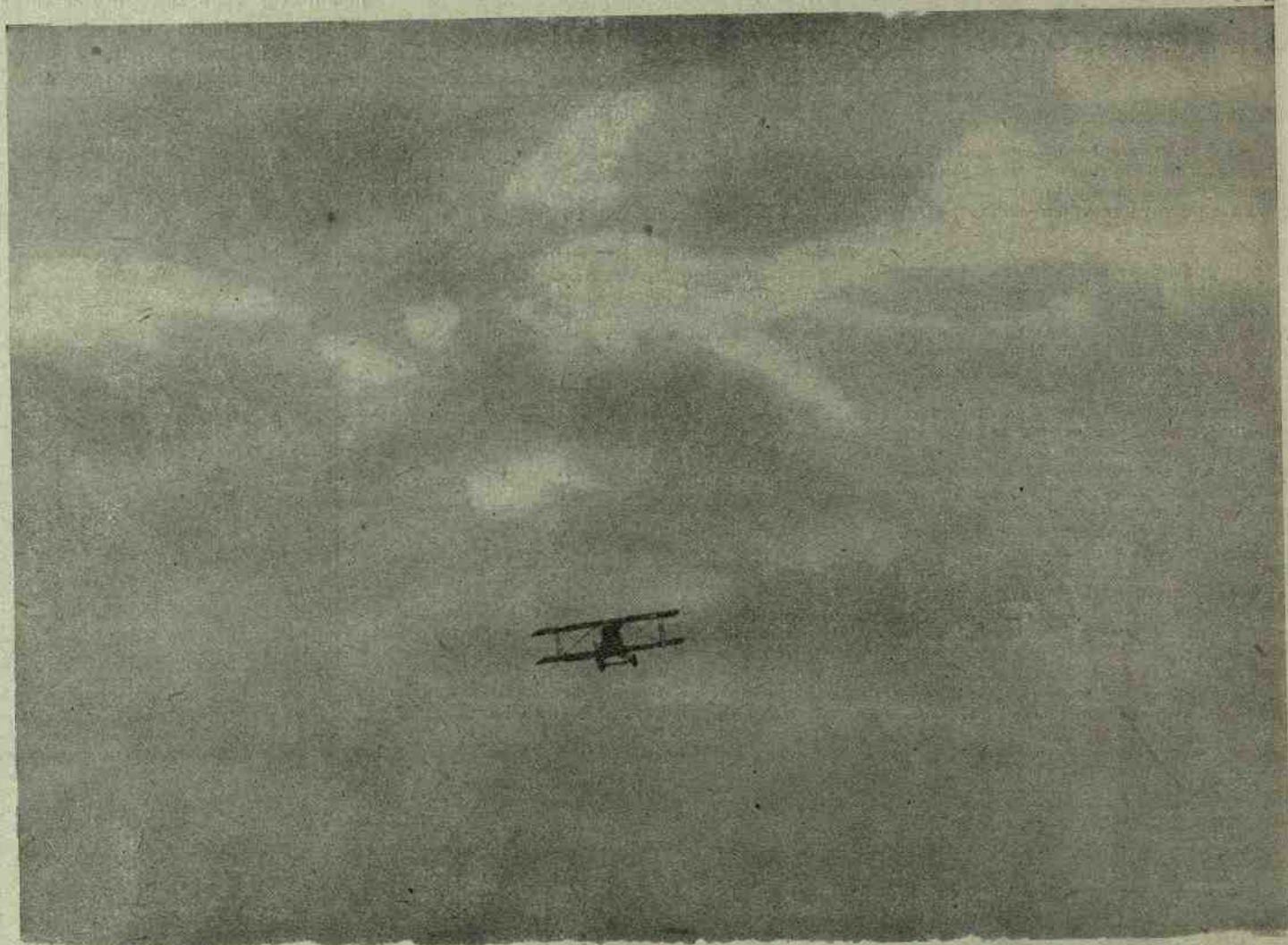


SOCIETA' ANONIMA ITALIANA  
**GIO. ANSALDO & C.**

Sede legale ROMA - Sede amministrativa e industriale GENOVA

Capitale sociale L. 100.000.000 interamente versato.

**CANTIERI AERONAUTICI**



1°

Censura

2°

Censura

3°

Censura

4°

Censura



SOCIETÀ ANONIMA

**FIAT**Sede: **TOBINO - Corso Dante, 30** - Telefoni: 45-00 - 45-01 - 45-02 - 45-03

Capitale versato L. 50.000.000

Fornitrice del Regio Governo e Governi Esteri.**LA PIU' GRANDE FABBRICA D'AUTOMOBILI D'EUROPA****Vetture - Veicoli industriali e militari****Motori di ogni tipo e forza e per ogni applicazione.****LE VITTORIE DELL'INDUSTRIA NAZIONALE**Il contributo della **S. P. A.** alla Guerra.

Società Ligure Piemontese Automobili - Torino.

# Ogni corsa una vittoria!

Dopo aver trionfato delle due eliminatorie, anche nella finale del

## GRAN PREMIO TEDESCHI

disputatosi sul percorso

**Torino-Chivasso-Asti-Poirino-Torino**

I PNEUMATICI

# TEDESCHI

hanno portato al traguardo

**1° GIACCHINO**

**2° NARETTO**

**3° GUASCO**

malgrado insidie di chiodi e dislivelli accentuati che caratterizzano il classico percorso.

*Società Italiana per l'Industria della Gomma*

**G. TEDESCHI & C.** - **TORINO**  
Madonna di Campagna