

FABBRICA RADIATORI BREVETATI
PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER-BIRD D'APPL. TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

P. COTTINO & C.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TORINO (Censura) TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898

Aviazione ed aviatori

Aviatori prigionieri che fuggono.

Barros, il popolare aviatore francese, quegli che primo sorvolò il Mediterraneo e perfezionatore della mitragliatrice pel tiro attraverso l'elica, fatto prigioniero nell'aprile 1915, è fuggito ai tedeschi e lo detenevano prigioniero nella fortezza di Gdeburgo ed è riparato in Olanda. Con lui è fuggito Marchal, l'aviatore che, partito da Francia nel giugno 1916, dopo aver lanciato proclami su Berlino, dovette atterrare, per guasti al motore, prima di raggiungere le linee russe.

Il guardiamarina Teste e il comandante in seconda Amdot, fatti prigionieri durante una ricognizione di idrovolanti nel 1917, sono evasi dalla Germania.

Un milione di premi per i nostri aviatori.

Il commendatore Pio Perrone, presidente della Società Gio. Ansaldo e C., che costruisce i famosi biplani con cui la scorsa settimana fu compiuto il bombardamento di Innsbruck, ha messo a disposizione del Commissariato Generale d'Aeronautica un milione da distribuirsi ai nostri piloti che più distinguono in azioni aeree con apparecchi SVA. La offerta ha avuto da parte dell'on. Chiesa il suo più sincero ed è stata accolta molto favorevolmente in tutto il mondo aviatorio.

Il bombardamento di Innsbruck.

È stata una delle più ardite imprese compiute scorsa settimana da quattro ben noti aviatori. A proposito della guerra aerea e della spedizione dei nostri aviatori su Innsbruck il *Corriere Veneto* pubblica:

Gli aviatori nemici continuano ad avere il pane loro denti, quando si misurano coi nostri di giorno, in pieno sole, nell'aperta lotta del cielo. E dei loro si sono fracassati al suolo, vinti dall'ardimento dei nostri piloti. Sono quegli stessi piloti italiani — e lo dicevamo ieri — che di pieno giorno, senza insidie e senza nascondigli, hanno frontato le linee più poderose del nemico per farlo a colpire in un suo ganglio vitale di alimentazione nella conca di Innsbruck. Abbiamo saputo qualche particolare sulla mirabile impresa, che la rende anche più importante di quello che non appariva nel bollettino. Fu una intera squadriglia che si portò sopra a quel lontano obiettivo e giunse, serrata, e cominciò sorprendere talmente il nemico per la sua audacia, che poté scendere a massima quota per mirar meglio ai bersagli militari con gettito di bombe e

raffiche di mitragliatrici. Non essendo poi rientrata dalla stessa rotta seguita dall'andata, la ardimentosa squadriglia copri 500 chilometri di percorso e non i 450 che ci separano dalla capitale del Tirolo. Essa ha sorvolato i campi d'aviazione nemica, ha sorpassato le linee di combattimento e quelle delle fortezze, eppure il nemico nè dalla terra nè dal cielo fu capace di arrestare il suo volo superbo e lealmente vendicatore del sangue di tante vittime innocenti ».

Le incursioni su Venezia e la nostra attività aerea.

Dopo due notti lunari tranquillissime, le solite squadriglie dei *Gotha* hanno ripreso il 25 sera la loro missione. Furono fatte bersaglio alle solite bombe Venezia, Mestre e Castelfranco. Fra queste località si calcola che gli apparecchi nemici abbiano scaricato in complesso un centinaio di bombe. Una trentina furono destinate a Venezia, dove si ebbero tre morti e nove feriti nella popolazione civile. A Mestre due morti e alcuni feriti.

Il primo allarme fu dato a Venezia alle 19,10. La luna già splendeva un chiarore diurno, ma gli apparecchi incursori di cui si distingueva il caratteristico ronzio non si potevano vedere che a quando a quando per l'istante rapidissimo in cui attraversavano il breve campo del disco argenteo. Subito tornavano ad immergersi nella effusa chiarezza e sfuggivano all'occhio. Intensi fuochi di sbarramento li avvolgevano da ogni parte. Il cielo era tutto uno scintillio di scoppi; la città pareva tutta un tremore; la popolazione era scesa a ripararsi nei rifugi. Verso le 19,20 già erano cadute le prime bombe e l'incursione si protraeva ancora.

Ne seguirono una seconda, circa tre ore dopo, con altre esplosioni, ed una terza dopo le 24, ma fu meno violenta. Da uno scoppio rimase colpita la statua del Goldoni e scheggiata a tergo. Le case intorno e il caffè ebbero danni. Certo Fagazzi, « maschera » del teatro Rossini, fu ucciso

sul colpo da una scheggia, che lo ferì al collo. Su un altro campo una donna che attraversava il luogo di corsa per raggiungere il ricovero ebbe un braccio tagliato da una scheggia.

Un'altra esplosione avvenne nei pressi dell'Ospedale Civile. Un palazzo privato ebbe parecchie decine di migliaia di lire di danni e rotture di vetri. Ma in complesso i danni risultano lievi. Le notizie sulla nostra attività aerea del 25 febbraio sono: una nostra squadriglia bombardò all'alba di oggi il campo di Santa Fiora; tre tonnellate e mezza di esplosivi furono lanciate sugli impianti militari di Primolano e della Comina. Un apparecchio fu abbattuto dall'artiglieria antiaerea vicino a Col Serai, uno fra il Monte Palone e la Conca di Alano dal sergente cacciatore Nicelli, e un terzo nello stesso cielo dal sergente « Asso » Cerruti.

La caduta di un valoroso aviatore belga.

Sabato scorso il luogotenente Thiery, appartenente all'aviazione belga, che contava ufficialmente dieci vittorie, in un combattimento contro quattro velivoli tedeschi, cadde nelle linee dietro Neumest, sulla strada da Dixmude ad Ypres. Si spera che egli sia rimasto soltanto ferito.

L'AEROPLANO BENEFICO

A proposito degli aeroplani sanitari — i quali, come è noto, sono stati ideati ed esperimentati contemporaneamente in Francia e in Italia — il *Temps* dice che questa istituzione ebbe, in Francia, il suo precursore nel dott. Duchaussoy, che nel 1912 preconizzò il velivolo come mezzo di ricerca e di trasporto dei feriti sul campo di battaglia.

Una Commissione speciale diresse, su questo argomento, un rapporto al Ministero della guerra; ma il ministro, pur riconoscendo la parte che l'aeroplano poteva avere nella ricerca dei feriti, non ammise che esso potesse fare di più.

I tragici giorni della ritirata in Serbia dovevano dimostrare che il ministro era in errore: parecchi aviatori francesi riuscirono infatti a salvare dei malati e dei feriti gravi, trasportandoli per le vie dell'aria da Prizrend a Valona e a Scutari, e da Scutari ad Alessio e a San Giovanni di Medua. Il *Temps* annunzia che in Francia l'aeroplano sanitario sarà presto una realtà.

(Censura)

PNEUMATICI
G. TEDESCHI & C.

Gomme Plene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato.

TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO