

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

ITALIA

ESTERO

ANNO
SEMESTRE
TRIMESTRE

L. 6 -
L. 3 -

L. 10 -
L. 5 -

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 Romagnoli, 1

SCUOLA MOTORISTI
Fondata nel 1914
AERONAUTI ITALIANI

TORINO
VIA BALBIS N° 1

1918

Gli allievi dell'ultimo corso della Scuola Motoristi Aeronauti d'Italia.

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



NOT AFFECTED BY
HEAT, OIL OR GASOLINE.

**ECONOMIA
DURATA
COMFORT**

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

Società Ceirano Automobili Torino

Vetture da Turismo per il 1917

12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

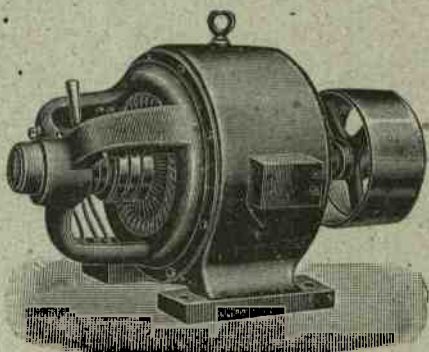
Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Reparto vendita: **TORINO** - Via Madama Cristina, 66.

ERCOLE MARELLI & C.

**MACCHINE
ELETTRICHE**



**MOTORI - DINAMO - ALTERNATORI
TRASFORMATORI - VENTILATORI
AGITATORI D'ARIA - MAGNETI**

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO

"GALLINARI"

Società Industrie Aeromarittime

LIVORNO

Autoscafi

Idrovolanti

Eliche marine

e per **Aviazione**

FABBRICA

RADIATORI

BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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

P. COTTINO & C.



CASA FONDATA
NEL 1898

TORINO

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA

TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

Il IX Giro del Piemonte

Grazie alla Federazione ciclistica, grazie all'Unione Sportiva Torinese, le cronache sportive possono anche in tempo di guerra registrare in Piemonte avvenimenti sportivi che non si discostano certo molto per successo dalle manifestazioni del tempo di pace. Così per la nona volta si è disputato domenica il Giro ciclistico del Piemonte.

La prova era riservata ai soli corridori affiliati alla Federazione ciclistica italiana. Tuttavia il concorso dei giovani campioni, fra i quali alcuni lombardi, è stato notevole e la gara è stata accanitamente contrastata da un gruppo nel quale campeggiavano corridori che in questa stagione si sono affermati in altre prove.

Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Bianchi Ettore, La Piemonte, alle ore 13,31'45", impiegando a compiere i 180 chilometri ore 6,27 ad una media di 27 chilometri all'ora. 2. Sinchetto Lorenzo, La Piemonte, a tre macchine. 3. Ronco Nino, U.S.T., alle 13,42. 4. Pogliani Ilario, La Piemonte, alle 13,44. 5. Giacchino Carlo, U.S.T., alle 13,55. 6. Naretto Ernesto, id., alle 14,2. 7. Abellosio Pierino, id., alle 14,11. 8. Guasco Angelo, id., alle 14,11. 9. Morra Arnaldo, id., alle 14,19. 10. Fiorini Nunzio, S.C.V. (Milano), alle 14,25. 11. Curti Arturo, id., alle 14,25. 12. Cassini Edoardo, Piemonte, alle 14,25. 13. Vanini Egidio, V.C.F., alle 14,36. 14. Mirabello Lorenzo, Piemonte, alle 14,40. 15. Riviera Giuseppe, Piemonte, alle 14,43. 16. Simonini Giuseppe, id., alle 14,52. 17. Fossati Pietro, U.S.T., alle 14,53. 18. Osella Giorgio, Piemonte, alle 14,54.

Il controllo viene chiuso alle 15,31'45". Dei 29 partiti 18 sono arrivati in tempo massimo.

zenaniga Giovanni, di Legnano, in 11'50". 11. Molteni Giulio, libero. 12. Giutè Luigi, della Modortia di Monza. 13. Astori Giuseppe, della Rari Nantes Milano. 14. Porati Edoardo, libero. 15. Gambuti Arnaldo, della Rari Nantes Milano. 16. Innocenti Luigi, id.

Partenti 20, ritirati 4, arrivati 16.

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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



Il IX Giro del Piemonte. — Da sinistra a destra: Sinchetto, 2° arr., Bianchi, 1° arr., Ronco, 3° arr. (Fot. Berra - Torino).

Gli altri avvenimenti sportivi

Le gare di nuoto.

Paria:

1. Della Bianca Alessandro, che copre i 1000 metri in 10' precisi. 2. Antonioli Ernesto, a mezzo metro. 3. Sozzani Pietro. 4. Buresch Luigi. 5. Pacchetti Renato. 6. Cani Luigi. 7. Andreoni Francesco. 8. Tavarne Stefano. 9. Moretti Angelo.

Milano:

1. Silva Pietro, libero, sergente automobilista, in 10'54". 2. Botta Lorenzo, dello Sport Club Genova, in 11'14". 3. Monti Ardito, della Rari Nantes Milano, in 11'15". 4. Bianchi Guido, libero, in 11'25". 5. Tazzoni Morandino, libero, in 11'26". 6. Villani Luigi, dello Sport Club Genova, in 11'30". 7. Pagni Davide, idem, in 11'35". 8. Scardelli Bruno, idem, in 11'40". 9. Borghi Bruno, della Soc. Sparviero di Milano, in 11'45". 10. Maz-

Genova:

1ª batteria: 1. Marchetti. 2. Ferrarese. 3. Bellis (garaventini). 2ª batteria: 1. secondo capo Consigliere. 2. artigliere Torre (militari). 3ª batteria: 1. Rocca. 2. Federzoni. 3. Patrone Nicolò. 4ª batteria: 1. Petrone Francesco. 2. Casalini. 3. Segale.

5ª batteria: 1. Della Casa. 2. Romeo. 3. Giovannoni. 6ª batteria: 1. Pessano. 2. Rossi. 3. Piccaluga. 7ª batteria: 1. Perri. 2. Grillo. 3. Lupi. 8ª batteria: 1. Croveto. 2. Beccherelli. 3. Benevento. 9ª batteria: 1. Garbieri. 2. De Paoli. 3. Rabucco. 10ª batteria: 1. Boccardo. 2. Romairone.

Ventimiglia:

1. Maderni Rodolfo, di Bordighera, che ha percorso i 400 metri in 7'20". 2. Semeria Giuseppe. 3. soldato Miliani Massimo, ecc.

Savona:

1. Gatti Pietro, in 6'40". 2. Roncolini Silvio, in 7'4". 3. Bocca Giuseppe, in 7'5". 4. Benso, in 7'25". 5. Parini. 6. Vannera. 7. Schiappapietra. 8. Ferretti. 9. Pessano. 10. Vacca. 11. Carlevarini. 12. Sergio, ed altri in seguito.

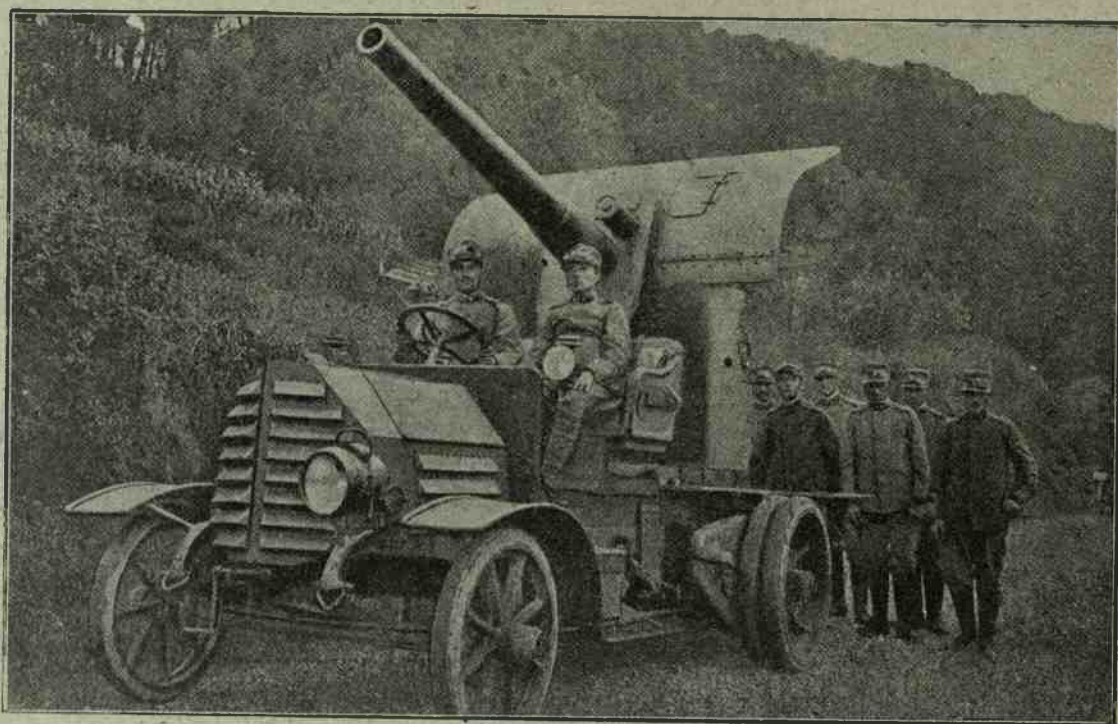
Spezia:

1. Zinago Salvatore, del Veloce Club di Spezia, in 7'26". 2. Malaganba Luigi, dell'Unione Sportiva Pagliari. 3. Godono Virgilio, del Veloce Club. 4. Bello. 5. Mascardini. 6. Fago. 7. De Chiara. 8. Catamano. 9. Berti, 10. Baffigi. Seguono altri 220 piazzati.

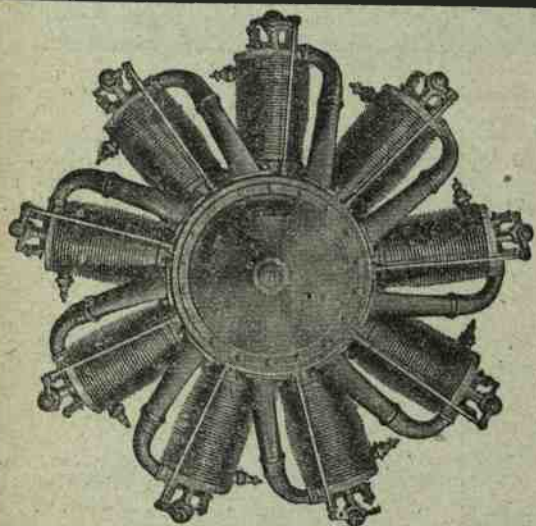


FIGLI di SILVIO SANTINI
FERRARA

LE VITTORIE DELL'INDUSTRIA NAZIONALE



Il contributo della **S. P. A.** alla Guerra.
Società Ligure Piemontese Automobili - Torino.



Società Italiana Motori **GNOME e RHONE**
TORINO

Motore "LE RHONE"

Record mondiale di altezza battuto il 15 Maggio 1916
coll'aviatore VITTORIO LOUVET
e Record mondiale di altezza con due passeggeri (metri 6306)
battuto il 13 Sett. 1916 dall'aviatore italiano NAPOLEONE RAPINI

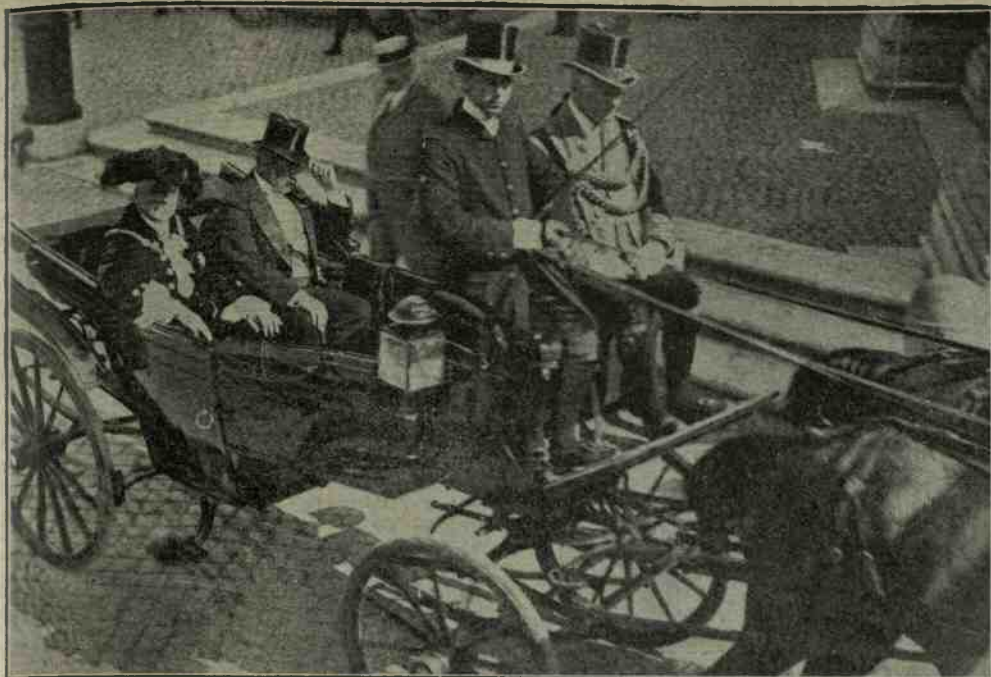
Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri **GIOVANNI AMBROSETTI**

Sede Centrale: - TORINO

Successuali a: 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.



Il Lord Mayor di Londra ed il Sindaco di Roma, Don Prospero Colonna, al Campidoglio.
(Fot. Cav. Morano-Pesculli - Roma).

Il Lord Mayor di Londra in Italia

La sua visita alle Officine FIAT

Il supremo magistrato amministrativo della capitale inglese ha voluto dar termine al suo viaggio in Italia con una breve visita alla città nostra. Arrivato domenica sera, prese stanza all'*Hôtel d'Europa*, quale ospite della nostra municipalità. Ieri mattina, poi, l'assessore anziano, comm. Depanis, in rappresentanza del sindaco, assente, e l'assessore comm. Cauvin accompagnarono l'ospite illustre in un rapido giro automobilistico per la città e nei dintorni, compreso il Monte dei Cappuccini. Terminata la gita, fu accompagnato alla sede principale della Fiat, e con la guida dei dirigenti dello stabilimento visitò le diverse officine. Lo accompagnavano precisamente il cav. ing. Marchesi e l'ing. Maraini.

Lasciando gli stabilimenti della Fiat ha esternato al cav. Marchesi tutta la sua più entusiastica impressione riportata di grandiosità, di ordine, di pulizia che in essi vi regna.

Verso il tocco il Lord Mayor sedeva alla mensa preparata nel salone dell'*Hôtel d'Europa*, per invito della municipalità. V'intervennero il comm. Depanis, in rappresentanza del sindaco sen. Frola, assente come dicemmo, il prefetto comm. Taddei, il generale Sartirana, comandante il nostro Corpo d'armata, l'ex sindaco senatore conte Teofilo Rossi, il generale Rizza, comandante la Divisione, il generale Corfini, comandante il Presidio, il comm. Bocca, presidente della Camera di commercio, il console inglese, il comm. Calandra, in rappresentanza del presidente della Deputazione provinciale, il colonnello inglese, Beith, gli assessori Battistini, Bosio, Cauvin, Chevalley, Invrea e Rubino, il comm. Testera, il comm. Rovetti, ecc. Aito spumante il comm. Depanis a nome della città rivolse un elevato e caloroso brindisi di saluto al primo cittadino di Londra, inneggiando con felice frase all'Italia, all'Inghilterra e alla fratellanza delle due nazioni. Seguì il prefetto comm. Taddei, che a nome del Governo portò il saluto di commiato all'insigne magistrato della capitale londinese.

L'ing. Marchesi, direttore della Fiat, esprimendosi in lingua inglese, dire la gratitudine per il validissimo aiuto dato dalla nazione inglese alla

causa comune e l'ammirazione per la resistenza e il valore dell'esercito e dell'armata inglesi in terra, in mare e nell'aria. E soggiunge: « Quando sarete tornato nel vostro Paese, piacciavi dire agli operai inglesi che il battito dei martelli degli operai italiani è l'eco del rumore delle vostre officine; dite loro che in Italia siamo tutti convinti che il formidabile ma concorde concerto delle macchine lavoratrici e dei cannoni è il preludio del canto della pace ».

Il Lord Mayor prende, fra gli applausi, a questo punto la parola per ringraziare. Esprime la sua riconoscenza e ammirazione per le cortesie usategli in Italia e il signorile ricevimento ovunque fattogli.



Il Lord Mayor di Londra, in visita alla FIAT.

Ha avuto l'onore di parlare al fronte col Re, col generale Diaz, coi generali d'armata, ha parlato con personalità politiche e industriali; è rimasto ammirato dello splendore delle valorose truppe italiane, dell'altissimo spirito dei soldati al fronte, della grandiosità ed efficienza delle industrie, dell'ordine e della concordia che regnano in Italia. L'Inghilterra e l'Italia combattono l'una per l'altra, combattono per libertà e per ottenere una pace, che deve durare dei secoli.

Egli fu applauditissimo.

Scuola Motoristi Aeronauti Italiani

Torino, Via Balbis, 1 — Telef. 63-02.

Questa importante e frequentatissima scuola venne istituita per iniziativa della Scuola per meccanici e conducenti di automobili (riconosciuta dal Governo) ed ha per scopo di istruire e preparare convenientemente gli allievi nella teoria e pratica conoscenza dei Motori di aviazione, avviandoli alla maestranza industriale ed abilitandoli per l'arruolamento nei Corpi speciali Militari.

La scuola si svolge in corsi che si susseguono ininterrottamente; ogni corso ha la durata di circa due mesi e viene svolto in una serie di lezioni teoriche susseguite da esercitazioni pratiche, prove di montaggio di motori fissi e rotativi, misure di potenza al freno, che hanno luogo nel Laboratorio di Aeronautica del Regio Politecnico di Torino.

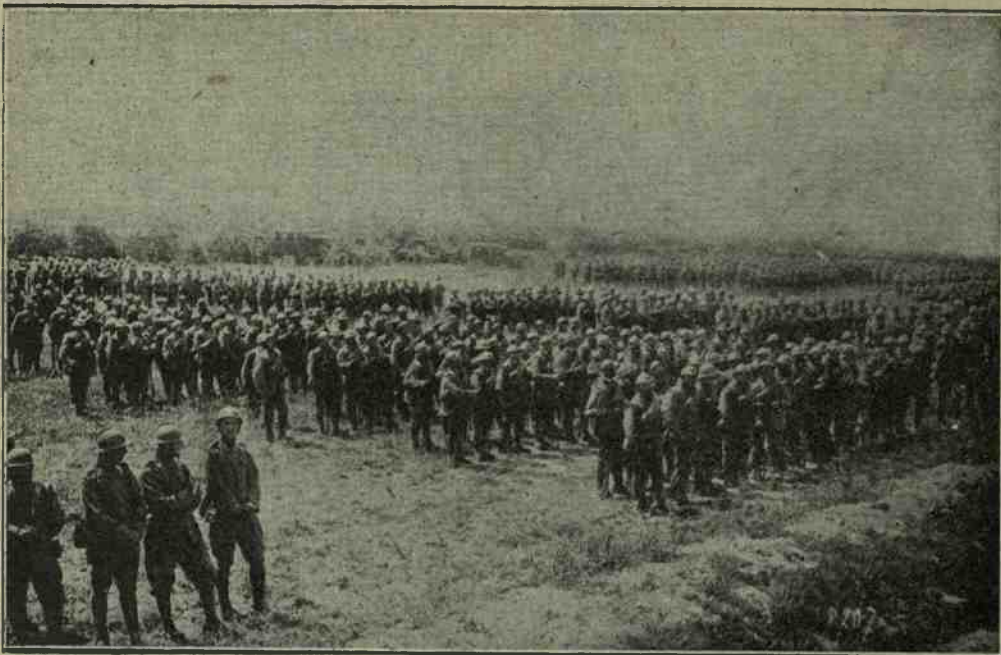
La fotografia che appare oggi nella nostra prima pagina rappresenta un gruppo di allievi e di personalità facenti parte del Consiglio d'Amministrazione e di Direzione della scuola. Fra essi si notano il sen. conte T. Rossi, il conte Mirafiori, il Presidente cav. uff. avv. Gorla Gatti, il Direttore cav. ing. Emilio Marengo, il Delegato del Comando Aviatori colonnello Abbate-Daga, i prof. ing. L. Mussino e I. Robotti.

Un nuovo corso si è iniziato in questi giorni ed un altro corso avrà principio nel mese di ottobre. Gli esami hanno luogo alla fine di ogni corso alla presenza dell'Ufficiale delegato dall'Autorità Militare ed il Diploma conferito dalla Scuola costituisce titolo di preferenza per l'ammissione ai Corpi Aeronautici Militari.

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



Rivista delle truppe italiane in Francia. — La Brigata Alpi prima dello sfilamento.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

La situazione bellica

I bollettini tedeschi — con quella monotonia che fa ormai disperare di quel residuo di amore alla verità che pur dovrebbe esistere dopo tante prove — continuano a dirci che gli attacchi non sono riusciti e che la calma regna nelle diverse parti.

Se ciò possa più o meno giovare ai popoli delle potenze centrali è un affare non nostro, ma d'altra parte ci sia lecito dubitare della buona impressione che da questo continuo arretramento in perfetto ordine può ottenersi specie presso gente che si era tanto bene abituata a piantar chiodi sul legno del maresciallo Hindenburg ad ogni vittoria, ad ogni trionfo dei piani dello stesso.

Noi avanziamo. E se non contasse, come conta, il fatto dell'avanzata materiale, delle città che ritornano alla madre patria, del numero ragguardevolissimo di prigionieri, e di quello importantissimo di cannoni ed altro materiale bellico, se tutto questo che è pur segno di sconfitta non fosse già per noi e per essi la prova tangibile del cambiamento della partita, resterebbe pure indiscutibile il fattore morale della manovra che è ora in mano nostra; siamo noi, eserciti dell'intesa, che guidiamo la guerra, noi che obblighiamo il nemico a spostare le sue forze, a correre ai ripari, a mutare le difese ed a raccogliere le forse possibili dove meglio crediamo.

Ciò costituisce strategicamente il migliore vantaggio, o dato l'affaire delle truppe americane è un vantaggio che andrà sempre migliorando ed aumentando, ma politicamente è disastroso per le potenze centrali in genere, e per la Germania in specie, perchè quando si inizia, come ogni dubbio è ormai svanito in proposito, una simile guerra e poi se ne perde la direzione, non può e non deve mancare lo sconforto prima e la sconfitta sicura dopo.

Quando avverrà questo sconforto che produrrà la sconfitta? Clemenceau, il gran ministro di Francia, ha smentito di aver pronosticata la fine della guerra per quest'anno. La smentita è venuta bene a proposito. Noi sentiamo tutti che la fine si avvicina a grandi passi, ma ognuno di noi non ha il coraggio di stabilire date. Il momento è così immensamente tragico, sono tante e tante le cause che possono far precipitare o ritardare l'ora fatale dal mondo attesa, che ogni fissazione di data appare superflua, e potrebbe dare qualche noiosa disillusione a quei timidi che non hanno ancora impressa la grandiosità del momento storico nella mente.

Occorre che l'animo (o i nervi come ora si dice) sia saldo nell'attesa come lo fu nella preparazione, nella difesa, nella resistenza e lo è ora nell'offesa.

Ci si batte... e si batte bene. Questo è il principio della fine. Perseveriamo, e con ogni sforzo centuplicato avremo accorciato il termine lungo o breve che ancora ci resta.

La Stampa Sportiva.

I grandi lavori

del dopo-guerra

I.

Nel n. 33 di questa nostra Rivista avemmo occasione di intrattenerci di alcune deliberazioni prese dal Consiglio Superiore del Lavoro, specie di quelle attinenti ai futuri lavori che dovranno dar pane ai ritornanti dalla guerra e formare una nuova Italia grande e conscia dei suoi grandi destini. Una Italia, come dicemmo, la quale dia modo a chi voglia restare in patria di offrire per buona mercede il proprio lavoro, e fornisca anche (perchè l'emigrazione è pur essa una causa di onore per il popolo che emigra, quando è retta da leggi e condizioni che lo mettono in grado di portare alto il sacro nome della patria) alla propria terra quei miglioramenti, quegli adattamenti al progresso che sono la base di ogni vera civiltà.

Abbiamo noi in Italia un programma di lavori pubblici talmente esteso e necessario da potere, almeno sul principio, trattenerne in patria la grande massa di lavoratori del braccio e della mente che la pace ci restituirà? Una risposta matematicamente esatta e precisa non ci è permesso di poterla qui formulare, perchè occorrerebbe non solo una vasta e particolareggiata statistica dei lavori urgenti prorogati e non più prorogabili, ed il numero presuntivo di uomini necessari al loro compimento, come anche il numero di quelli che ritorneranno — ansiosamente attesi dopo il grande trionfo della giustizia e della civiltà — nelle loro case. Oltre a questi lavori urgenti, prorogati dal sopraggiungere del conflitto mondiale, altri che sono ugualmente urgenti e necessari si sono accumulati in questi anni di guerra, ed altri ancora se ne vanno preparando perchè anche noi, in Italia, si resti all'altezza delle altre nazioni.

Inutile sarebbe stato il sacrificio di tante belle esistenze, come anche ogni nostro sforzo per resistere all'illusione di un servaggio medioeuropeo, se dovessimo, in materia di civiltà e di progresso, ritornare allo *statu quo ante*, mentre ogni nazione amica o nemica sin da ora studia quei mezzi che possano permetterle di riprendere il cammino non solo dove fu interrotto ma anche più in là, sempre più innanzi.

Il problema è quindi arduo a risolvere qualora non ci sorreggesse la sicura fede nel nostro avvenire, e questa fede non ci dovesse dare la sicurezza del nostro successo.

L'Italia — nè qui vogliamo elencare le cause molteplici che per anni ed anni permisero un tale stato di cose — non ebbe amministrazioni statali forti ed avvedute, e quindi nelle cose più interessanti, nelle opere più altamente civili, non diede tutto il suo sforzo possibile, non compì tutto il suo dovere, non raggiunse quel grado di civiltà e di progresso che avrebbe dovuto e potuto raggiungere.

Non nascondiamo questa pura e sacrosanta, per quanto dolorosa, verità sotto gli spessi veli di un patriottismo mal concepito, perchè contrario alla vera grandezza della patria, e di una superbia che peggiora e non migliora mai gli atti di un popolo che deve fare e non soltanto mostrare di fare.

Ripetiamo che non è qui il luogo, ne è questo il momento, per le recriminazioni, condite di dati di fatto, che qui sarebbeci facile rivolgere a quegli uomini ai quali andrebbero rivolte; oggi la vita ha acquistato un vero e proprio istinto di praticità, ed il motto inglese di *times is money* mai come in quest'ora solenne per la storia del mondo intero deve avere la sua salda affermazione di realtà.

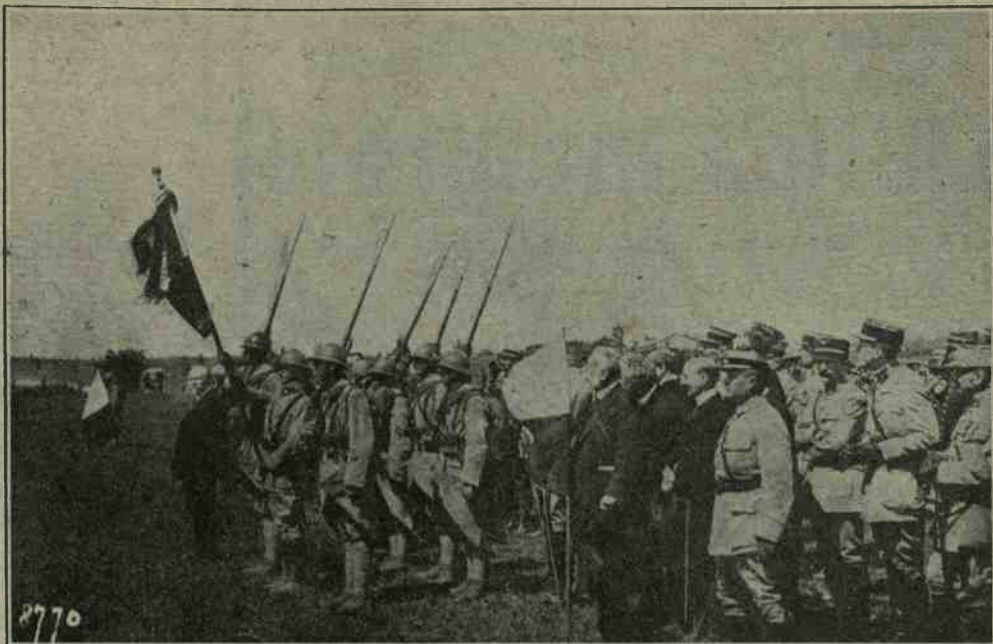
Anche se dovessimo sciorinare in pubblico tutti i nostri difetti, tutte le nostre manchevolezze, tutti i nostri torti — e ne abbiamo un po' tutti se vogliamo con vero atto di fede e di contrizione scendere nella nostra coscienza — non deve apparirci come oggetto di rossore o di vergogna. No; vogliamo redimerci, vogliamo rifarci; vogliamo far dimenticare a tutti quello che non facemmo per incuria e per mala voglia; e quindi tutta questa nostra nuova energia, che come linfa rinnovellatrice sentiamo già nei segni precursori penetrare negli animi nostri, deve essere davanti



La sfilata degli Am...

mondo la materia per ogni perdono di ciò che prima fu commesso a solo danno nostro.

L'Italia grande, come sempre la sognarono i nostri profeti del risorgimento, è quella che oggi noi vogliamo e dobbiamo formare. Ogni suo figlio, nei limiti pur che sia della propria possibilità, deve concorrere a quest'opera, ma se quest'opera avesse proceduto, come dolorosamente in molte occasioni ha proceduto, senza ed al di fuori di ogni ordine prestabilito, senza ed al di fuori di ogni preparazione, noi ci troveremmo, come una volta come per anni ed anni è avvenuto, a dover sempre rifare ogni nostro lavoro da capo, cosa questa che oggi, nella rapidità con la quale si svolge la vita delle società che il mondo compone e trasformano continuamente, vuol significare il suicidio di una razza la quale si allontana alla vera grande via del progresso e della civiltà. Ed ecco il nocciolo della questione. Bisognerà che la nostra vita del dopo guerra sia diretta con mente e con mano l'una più ferma dell'altra, bisognerà che a questo complesso di bisogni, di speranze, di affermazioni della nostra grandezza, di assicurazioni del nostro avvenire, presiedano uomini che abbiano fede forte ed invitta, e che cremino fermamente in questa nostra grandezza, nella possibilità, anzi nella certezza di essa. Abbiamo noi questi uomini? La domanda è



Al fronte francese. — Consegna della bandiera al 21 Reggimento Ceco-Slovaco. Il Presidente della Repubblica Francese vicino alla bandiera durante lo sfilamento. (Fot. Argus - lastre Tensi).

oziosa, lo confessiamo, ma fa parte appunto, per l'ovvia risposta che ad essa possiamo dare, di quella grande fiducia che noi abbiamo nel nostro avvenire e che bisogna risvegliare (è e deve essere ininterrottamente, in ogni atto come in ogni parola della nostra vita questo uno dei precipui nostri obblighi di pubblicisti, che è poi di propagandisti di ogni idea giusta e meritoria) nei timidi, in quelli che con il passato tessono le possibilità dell'avvenire, che hanno scarsa la fede perchè scarsa la forza di concezione nella mente o ristretta o anchilosata da pregiudizi o da poca stima nel proprio valore.

Questi uomini, noi lo affermiamo non per vanagloria, ma perchè i fatti ce lo hanno lampantemente dimostrato nei momenti i più tristi, i più dolorosi, quelli nei quali sforzi sovrumani sono stati richiesti a tutti, li abbiamo; questi uomini sono apparsi a noi in tutta la loro grandezza, in ogni loro sforzo, in ogni loro opera.

Siamo sicuri di avere la base per il nostro avvenire. Granitica base sulla quale ogni edificio può e deve sorgere a prova della nostra grande volontà nazionale. Da questi uomini noi abbiamo avuto durante la triste guerra, che ancora dura e dovrà durare perchè il mondo non muta dalla base, come dovrà mutare, nel breve giro di pochi mesi, le prove migliori di ciò che si può, si deve e si sa fare quando una vera fede, una grande sicurezza nei destini della propria terra illumina ogni atto, ogni moto della volontà, noi abbiamo avuti questi nostri uomini — e ce n'è dei vecchi ma soprattutto dei nuovi e saran questi che dovranno svolgere l'azione grande dell'avvenire — alla grande prova del fuoco, e da essa sono usciti come ferro che diventa arma o strumento di difesa e di civiltà.

Da questi uomini, che ora non ci mancano in numero ed in qualità, ci è lecito, ci è anzi doveroso, attendere quanto di diritto ci deve essere concesso come a popolo che ha una storia e che ha un destino. E ad essi oggi, mentre ancora il sangue generoso dei nostri figli fa argine alla prepotenza militaristica di popoli ancora illusi nel predominio della violenza, noi chiediamo che ci formulino dei programmi onde noi in essi possiamo già intravedere quel futuro che ne dia sicurezza per la nostra vita, per la nostra grandezza.

E di questi programmi c'intratteremo in altre note che faremo a queste seguire. Noi.

LEGGENDO...

La valutazione nemica dell'America.

In Austria l'aiuto americano comincia ad esser valutato chiaramente: le illusioni cadono e la

realtà terribile si fa strada. Un esempio ce ne dà, per ora, l'*Arbeiter Zeitung*, il quale fa queste constatazioni non poco significative:

« Gli americani trasformano la situazione in cui si trova l'Intesa in modo sempre più visibile, e non solo dal punto di vista politico, ma anche dal punto di vista militare. Le ultime notizie concordano tutte fra loro, nè v'è dubbio possibile sul fatto che un milione di americani si trova oggi in Francia. Il genio dell'organizzazione ha ottenuto un risultato stupefacente, che ricorda la creazione dell'esercito britannico: tutte le forze che sbarcano ora in Francia sono state reclutate, istruite ed equipaggiate in un anno e mezzo ».

E più oltre:

« La partecipazione degli americani alla lotta aumenta in modo gigantesco l'intensità dello sforzo che deve fare la Germania. Per un fatto senza precedenti nella storia, la Germania si trova oggi di fronte tre Stati: la cui popolazione è più di tre volte superiore alla sua e il cui talento d'organizzazione e la cui forza economica eguagliano l'organizzazione e la potenza economica tedesche. I tedeschi mantengono le loro posizioni e le migliorano anche; ma ogni forza ha i suoi limiti, e si comprende che il Comando supremo germanico cerchi di ottenere entro quest'anno una grande decisione. Si tratta di ottenerla prima che gli Stati Uniti possano gettare sulla bilancia tutto il peso delle loro forze ».

Così scriveva l'*Arbeiter* prima della vittoriosa controffensiva alleata. Che cosa scriverà oggi?

NUOVE PUBBLICAZIONI

E in vendita ovunque e si può richiedere anche per cartolina-vaglia il 3° volume di "ALI E RUOTE", la Storia dell'Aviazione Militare Italiana e delle Industrie Nazionali. — L'interessante volume costa Lire 3 dal rivenditori e Lire 3,50 se richiesto alla nostra Amministrazione a mezzo cartolina-vaglia.

LA STORIA DELL'AVIAZIONE

I FASTI DEI NOSTRI AVIATORI

GLI EROI, I GLORIOSI CADUTI

saranno ricordati ampiamente nell'

Almanacco dell'Aviazione

alla cui compilazione lavorano scrittori tecnici e ufficiali aviatori.

Il volume elegante sarà un prontuario accurato ed esauriente della nostra aviazione, riccamente corredato di illustrazioni.

BERGOUGNAN & TEDESCHI

I PNEUMATICI
che vinsero tutte le principali corse di elianti



L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Uffici: 28^{bis} 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.

PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.



FIAT

SOCIETA' ANONIMA - Sede in Torino.

Capitale versato L. 50.000.000.

Fabbrica di Automobili.

Stabilimenti del Lingotto.

Ferriere Piemontesi.

Officine per Materiale Ferroviario (già Officine Fratelli Diatto).

Stabilimento Industrie Metallurgiche.

Officine Meccaniche.

Acciaierie.

Fabbrica di Carrozzerie.

Segherie.

Fonderia di ghisa malleabile e comune.

Fucine.

Direzione Generale Garages Riuniti.

I trionfi dell'aviazione degli Alleati

Ancora il volo su Vienna.

La *Taeologische Rundschau*, commentando il volo su Vienna, dice trattarsi di ben altro che di una avaganza sportiva: la cosa è molto più seria: l'audace volo e la manifestazione della potenza di un'aviazione nemica in grande stile, giacché gli italiani non titubano a venire in squadriglia: una offensiva politica e minaccia militare. I proclami fatti possono trasformarsi in bombe distruttrici. Gli italiani non mancarono mai di valore nell'aria e nelle montagne. Il pericolo esiste ed è fuori di posto la leggerezza con cui fu preso il volo.

Al getto dei manifestini gli aviatori austriaci non creduto rispondere con getto di bombe su Treviso, Padova e sulla Laguna. Furono tutti

dunque, in media 1800 apparecchi che debbono sostituire ogni mese, cioè 60 al giorno.

E' facile concepire le inquietudini e la cura che i tedeschi apportano nel ricercare, secondo quanto è raccomandato nelle loro istruzioni, la più stretta economia, rinunciando a missioni che non hanno importanza capitale per il combattimento.

Questo spiega anche perchè i tedeschi abbiano avuto nel luglio scorso 293 velivoli abbattuti sulle loro linee sui 338 che hanno perduti sul fronte, perchè raddoppiando la sua attività, l'aviazione da caccia alleata va a cercare il combattimento al disopra delle linee occupate dal nemico.

Dal principio dell'anno corrente i tedeschi hanno perduti per opera degli aviatori alleati 1504 apparecchi contro 352 velivoli alleati da essi abbattuti. Insomma, l'aviazione tedesca, che alla fine dello scorso mese aveva tentato di reagire, si lascia, a poco per volta, dominare. Incapace sia a continuare una controffensiva, sia ad arginare un'offensiva aerea degli alleati, ha perduto dal marzo scorso il dominio dell'aria, mentre gli alleati, continuando i loro sforzi senza interruzione, sono riusciti ad attribuirselo definitivamente.

Gli Assi di Francia.

Colle sue ultime vittorie, Madon ha sorpassato Nungesser nella classifica degli Assi. La lista dei « leaders » è ora così stabilita: Fonck, Madon, Nungesser, Boyau, Coffard, ecc.

Madon è nato a Biserta nel 1892, appartiene all'aviazione militare dal 1912. E' quindi, tra i precursori. In guerra ebbe la prima citazione il 10 agosto 1914. Oggi ne ha 19 e 40 apparecchi ufficialmente abbattuti. Ma in realtà ne ha abbattuti più del doppio. Tra gli altri, quello del noto asso tedesco Wolff, che allora aveva 33 vittorie.

La cerimonia del « Balilla ».

Domenica, alle ore 8, in automobile, l'alto commissario per l'aeronautica Eugenio Chiesa, il lord Mayor di Londra e il gen. Lequio, nuovo comandante del Corpo d'armata, accompagnati dalle autorità civili e militari, si recarono al campo di aviazione Ansaldo a Bolzaneto.

Il vasto campo era gremito di una folla di invitati fra cui numerosissime signore, ufficiali di ogni arma e maestranze operaie. Sono pure intervenuti senatori e deputati e rappresentanti degli eserciti alleati. L'on. Chiesa ed il lord Mayor vennero ricevuti dal comm. Pio Perrone e dai dirigenti della Società.

Prese il volo l'aereo *Balilla* della Camera di commercio, pilotato dal sergente Stoppati, che compì arditissime evoluzioni; seguì il pilota tenente Piaggio con un altro apparecchio e successivamente l'on. Chiesa fece un volo col pilota Stoppati fra vivissimi applausi.

Ridiscese a terra, seguì il battesimo dei due apparecchi: madrina del *Balilla* fu la signorina Spigno, figlia del vice-presidente della Camera di commercio, del secondo Mary Chiesa, figlia del commissario, che ruppero sull'elica degli apparecchi la tradizionale bottiglia di spumante fra vive acclamazioni. Il comm. ing. Soliani, direttore generale della Società, ringraziò il ministro ed il lord Mayor del loro intervento. Parlarono poi l'ing. Brezzi, direttore dei cantieri aeronautici, e il comm. Oberti, presidente della Camera di commercio, il quale esaltò, a nome del commercio genovese, gli ideatori e costruttori dei velivoli tipo *Balilla* ed inneggiò al trionfo degli aviatori italiani rappresentati all'odierna festa da Baracchini, Locatelli, Palli. A nome di Genova parlò il sindaco generale Massone. L'on. Chiesa pronunciò quindi un vibrante discorso e concluse

auspicando con sicura fede alla vittoria nostra e degli alleati ormai prossima, specie per l'intensa opera efficace dell'aviazione la quale, a pace conclusa, si svilupperà grandiosamente, poichè sarà adottata per i servizi di traffico, navigazione e trasporto passeggeri. Mentre ora la guerra è al suo culmine, il Governo ha già progetti pronti e studi decisi per tale trasformazione. Terminò con l'incitamento al lavoro e alla disciplina di tutte le classi.

L'on. Chiesa chiuse la cerimonia leggendo un augurale telegramma di adesione dell'on. Paolo Boselli.

L'inaugurazione ebbe termine alle 11 ed allora tutti ritornarono in città recandosi alla colazione offerta dal Municipio e dalla Camera di commercio all'*Eden Hotel*.

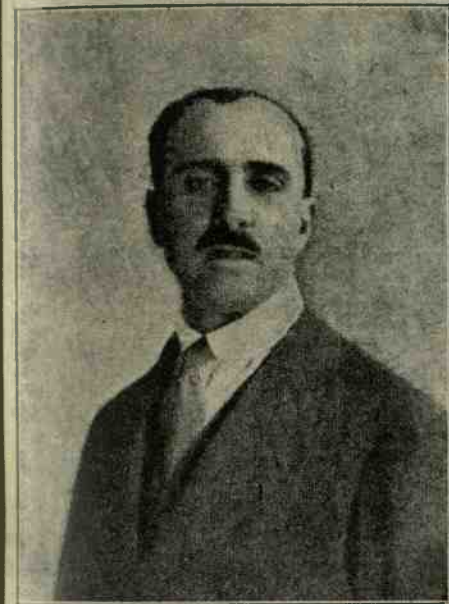
La cerimonia di domenica nei cantieri aeronautici Ansaldo di Genova ha il suo altissimo significato in questo momento.

La massima autorità aeronautica italiana, l'onorevole Chiesa, ha voluto col suo vibrante discorso salutare gli arditi della vittoria aerea e nello stesso tempo i benemeriti della nuova industria nazionale che ha saputo fornire le ali per i più importanti raids aviatori che si annoverano nella storia di questa guerra mondiale.

La « Serenissima » ed i suoi S. V. A. fanno oggi additare al plauso generale chi ha saputo nel silenzio preparare la macchina aerea per la più grande vittoria. Ricordiamo con vero piacere l'opera intelligente e sagace dell'ing. Brezzi, direttore generale dei Cantieri Aeronautici « Ansaldo ». — Modesto, instancabile, deciso ha saputo ideare e creare.

Il Brezzi, che è un vero benemerito dei recenti trionfi aviatori italiani, dev'essere pubblicamente additato quale uomo che ha veramente meritato della Patria.

V. G.



Ing. Brezzi, direttore dei Cantieri aeronautici Ansaldo.

annunziati raids. Le segnalazioni immediate e il pronto intervento dell'artiglieria antiaerea, che minse gli apparecchi a restare a grande altezza, impedirono ai velivoli di recare gravi danni. Poi, d'altra parte, non ritornammo a Vienna, ma aperta indifesa, con bombe, ma mirammo al primo più volte le opere militari di Pola, Razzo e Parenzo.

Le perdite dell'aviazione tedesca.

Alle difficoltà crescenti del reclutamento del personale si devono infatti aggiungere le perdite veramente gravi, le risorse insufficienti, un sostanziale deficit nella sostituzione degli apparecchi nei rifornimenti, e l'economia delle forze aeree; tutti elementi che risultano negli ordini, nelle istruzioni, nelle notizie, negli avvisi dello Stato Maggiore tedesco venuti in mano degli alleati. Il nemico, assicura il *Matin*, è giunto al limite dello sforzo che può fornire per l'aviazione. Questo si traduce con 2500 a 2600 velivoli sul fronte occidentale ripartiti in: 200 apparecchi da combattimento, 250 per il collegamento colla artiglieria; 1100 apparecchi da combattimento e 1100 per ricognizioni ed indicazioni per il tiro d'artiglieria. I tedeschi debbono rinnovarne circa tre quarti al mese. Inoltre, sempre per loro confessione, perdono un egual numero di apparecchi per accidenti o cause indipendenti di combattimenti. Sono,



Fonck, l'asso francese delle 60 vittorie.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

Ogni corsa una vittoria!

Domenica 18 Agosto

COPPA RIZZI

(per dilettanti della F. C. I.)

MILANO-ERBA-LECCO-MILANO (Km. 100)

1° André Carlo

Campionato Piemontese Giovanetti

(per corridori della U. V. I.)

Torino-Chieri-Villanova d'Asti-Poirino-Torino

1° Guidetti Gius.

CORSA INCORAGGIAMENTO

(per corridori della F. C. I.)

TORINO-PINEROLO e ritorno

1° Tealdi Frane.

DEI PNEUMATICI

Bergougnan e Tedeschi

Stabilimento Ausiliario - **TORINO** - Strada Lanzo, N. 316.

FILIALE DI MILANO - Via Melzo, 15.

AGENZIA DI BOLOGNA - Via Galliera, 60.

BANCA ITALIANA DI SCONTO

SOCIETA' ANONIMA

Capitale Sociale L. 180.000.000 — Versato L. 161.801.700 — Riserva L. 20.000.000

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

SOCIETA' ANONIMA COSTRUZIONI AERONAUTICHE

“SAVOIA.”Direzione
e AmministrazioneMILANO - Via Manzoni
N. 5Stabilimento
e Aerodromo

OFFICINE MECCANICHE

Costruzione prettamente italiana

degli

Aeroplani**“SAVOIA.”****da caccia
da ricognizione
da bombardamento***Per informazioni rivolgersi alla*

Società Aeroplani “SAVOIA.”

Via Manzoni, 5 - **MILANO**

Telefono 37-98.

Telegrammi: AEROPLANI “SAVOIA.” - Milano.

Cantieri BAGLIETTO
LIGURIACOSTRUZIONI DI YACHTS a vela
ed a vapore.COSTRUZIONI DI GALLEGGIANTI E
PARTI STACCATE PER IDRO-
VOLANTI E DIRIGIBILI.MOTOSCAFI ANTISOMMERSIBILI
ED ALTRI SERVIZI MILITARI.

Grand Prix Milano 1906.

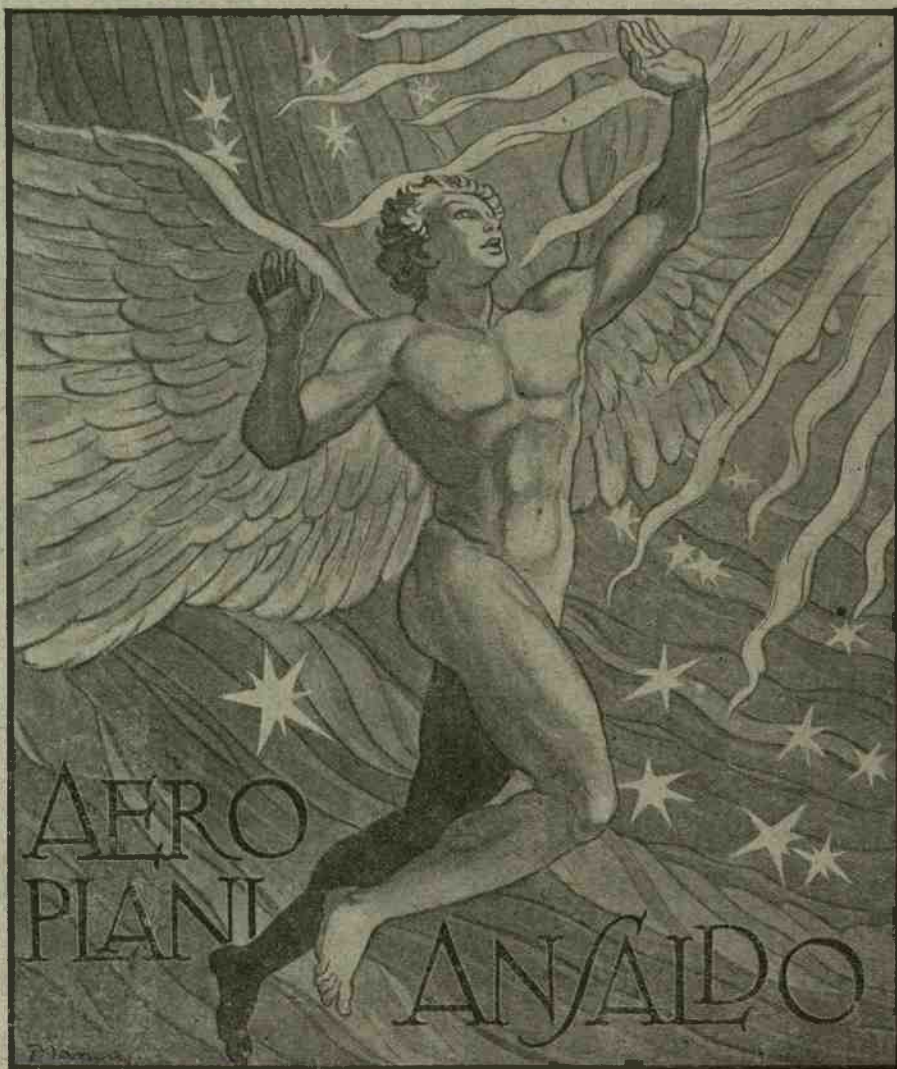
Grand Prix Torino 1911.



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° BORZOLI (Mare)
 3° TORINO

2° BOLZANETO
 4° CADIMARE

