

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

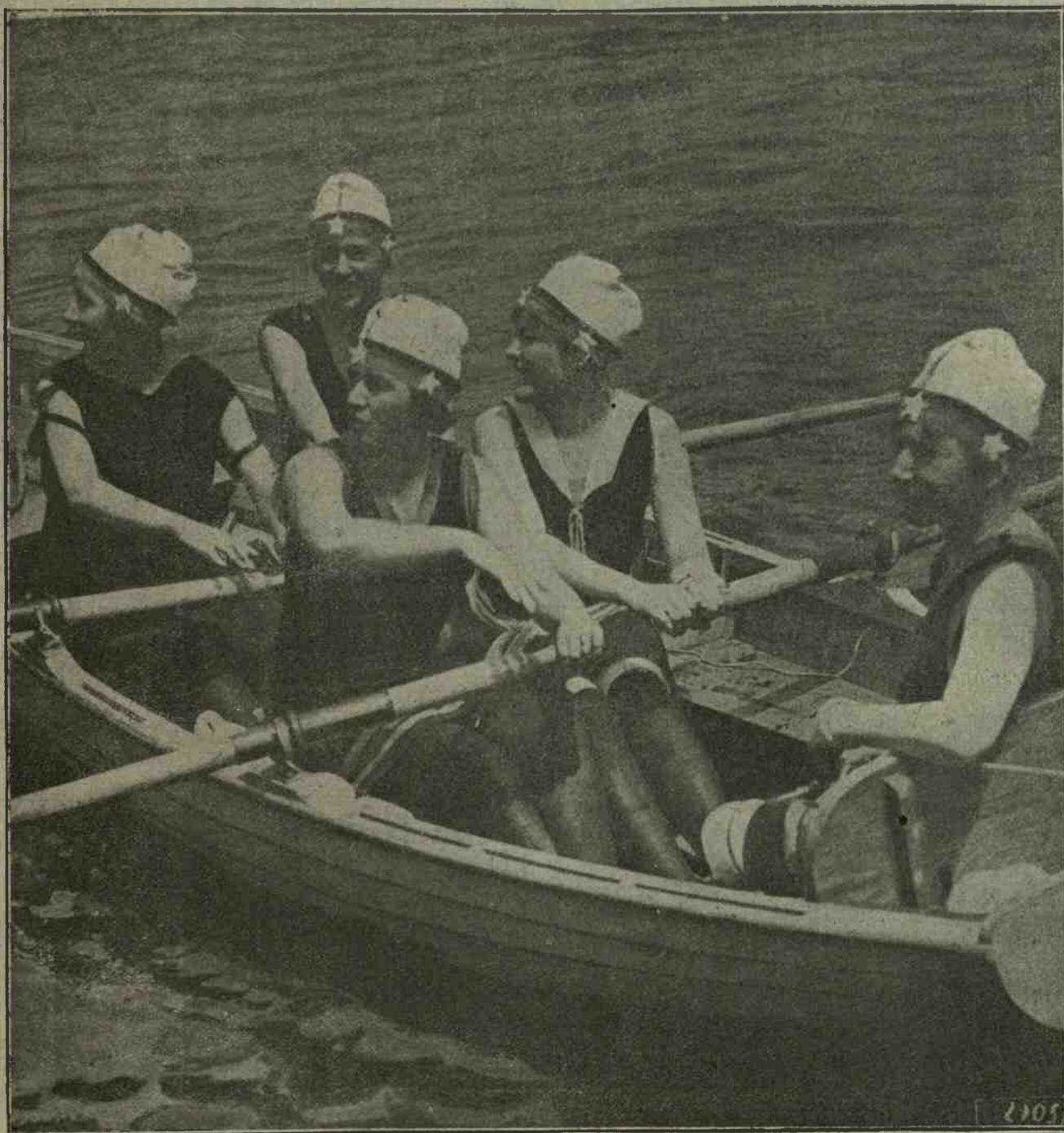
ANNO	L. 3.00	ESTERO	L. 3.50
SEMESTRE	L. 1.50	ESTERO	L. 1.75
TRIMESTRE	L. 0.75	ESTERO	L. 0.87

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

L'AMERICA E LO SPORT



Tutti gli sports sono in America ammessi nel programma dell'educazione fisica della donna.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

TENDE DA CAMPO  **COPERTONI IMPERMEABILI**



ETTORE MORETTI - MILANO
FORO BONAPARTE 12

Le mie *Tende da Sport* si trovano pure in deposito a **Torino** presso:
A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta della Chiesa - Telefono 30-55.

Fornitori del R. Governo

SOCIETÀ ITALO-ORIENTALE "EMAILLITE,"

Stabilimento: BOVISIO - MOMBELLO
PRIMA FABBRICA ITALIANA

di
VERNICE
per
AEROPLANI



Agenzie:
ROMA
TORINO
VENEZIA

- " EMAILLITE ,, intonaco speciale per aeroplani, dirigibili, motoscafi, ecc.
- " EMAILLITE ,, lastre trasparenti, non infiammabili, di qualunque spessore e colore.
- " EMAILLITE ,, Vernici speciali, antiruggini per metalli. - Vernici-smalti. - Vernici colorate, ecc.

Spazzole speciali per applicare l' " Emaillite ,,

Direzione ed Amministrazione:

MILANO - Via Monte di Pietà, 9
Telefono 12-53. Telegrammi: EMAILLITE - Milano.

P.P.P.
PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

FABBRICA TORINESE
PNEUMATICI E RUOTE

PER AEROPLANI

G. DAMIANI

TORINO

Via Belfiore, 50

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.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici
per tutte le applicazioni



Società Anonima
Giov. Hensemberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

I nostri gloriosi artefici della guerra

Il Motore SPA ed il raid su Vienna

Abbiamo data nei numeri scorsi e completiamo questo la cronaca ed i commenti del grande raid su Vienna.

Ciò facendo mentre era nostro dovere ricordare dove si forgiavano le ali della vittoria aerea, riteniamo non meno doveroso ricordare un altro fatto essenziale merco il quale le ali dello SVA hanno potuto dimostrare tutta la loro resistenza.

Tre sono infatti i fattori che concorrono alla vittoria aerea: — l'apparecchio, il motore e l'uomo. — Dello SVA e delle sue risorse di volo abbiamo detto; dell'uomo o meglio degli uomini a cui sono affidati gli apparecchi SVA pure abbiamo rilevato tutta l'abilità; del motore ci rimane a dire.

Il connubio SVA-SPA ha permesso il meraviglioso risultato — che onora l'industria nazionale ed è un vanto solo riservato ai piloti d'Italia. — Congegno meraviglioso e perfetto è il motore SPA che ha permesso ai nostri velivoli di raggiungere velocità inaspettate, di battere records o di compiere notevolissimi raid su terra nemica, quali importantissimi bombardamenti su obiettivi militari con risultati di alto valore.

SPA. Un nome che è una storia, ed una storia intrisa di fatti e di fatti che sono veri e profondi insegnamenti.

Senza voler qui tessere la cronistoria di questa nostra Casa, che si è sviluppata tutta con elemento italiano di dirigenti e di maestranze, crediamo di potere sciogliere un nostro debito di gratitudine verso uomini che così bene sanno tenere alto il nome dell'industria italiana, ricordandoli ed additandoli ai nostri lettori.

La Casa SPA va scritta nella storia dell'industria italiana, assieme alle altre migliori, a lettere d'oro, perchè molto ad essa si deve e molto ancora le dovrà quando ancora la patria nostra reclamerà dai suoi figli tutto il lavoro, tutta la buona volontà che è necessaria a mantenerla in alto nell'estimazione di quel mondo che già apprese a rispettarla ed a considerarla nel suo vero valore.

Rispetto e considerazione — lo affermiamo con la profonda convinzione di uomini che dalle origini hanno seguito questo magnifico movimento di elevazione materiale e morale — che hanno saputo farci meritare da un quarto di secolo in qua pochi ma scelti uomini, i quali hanno lavorato in silenzio, tutto dando per il buon nome di questa industria metallurgica, che pochi credevano avesse tanto a trionfare in Italia.

Il comm. Matteo Ceirano, direttore tecnico della SPA, onore e vanto dell'industria automobilistica d'Italia, oggi ha aggiunto il grande merito di avere studiato, creato e perfezionato quel gioiello di meccanismo che risponde al motore per aviazione lo SPA, il cuore dell'aeroplano SVA.

Modesto, intelligente, instancabile lavoratore, il comm. Ceirano ha saputo così grandemente contribuire alla vittoria aerea che oggi tutto il mondo ammira e decanta.

Egli che ha saputo così degnamente meritare della Patria e i dirigenti della SPA — che già si glorificarono per i trionfi ottenuti in tempo di pace — avranno tra i loro ricordi migliori — perchè tra i migliori meritati elogi del loro lavoro altamente proficuo, patriottico e sociale — quelli tristissimi di questi anni di dolore e strage, perchè tra i dolori e le stragi essi vollero e seppero tenacemente contribuire a che ogni nostro diritto alla libertà ed alla giustizia non venisse conculcato.

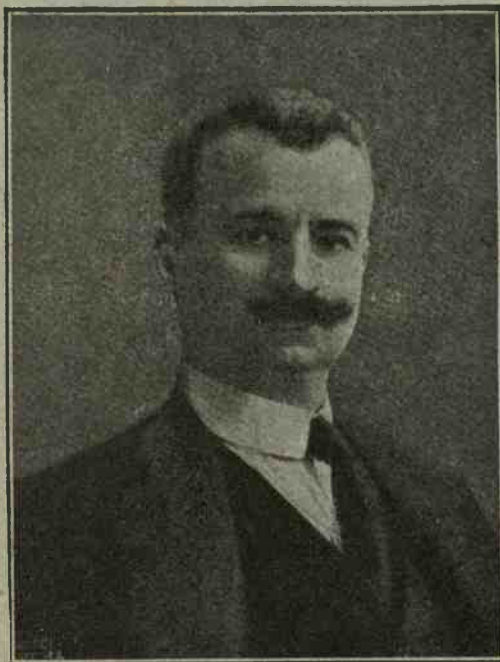
E da questo verrà ad essi quella soddisfazione che è la prima, la vera, la grande: aver compiuto sempre, prima e dopo, nella pace e nella guerra, tutto intero il proprio dovere di uomini!

v. g.

Il riordinamento della navigazione aerea

E' imminente la presentazione di un progetto di legge ministeriale per il riordinamento della navigazione aerea. Il nuovo disegno di legge stabilisce una nuova nomenclatura che si dovrà adottare. Così dev'essere chiamare aereomobili gli apparecchi di navigazione aerea, aeroporti i luoghi di normale partenza e di approdo, i porti di rifugio od occasionali di partenza e di approdo degli aereomobili.

I limiti che il disegno di legge propone per la navigazione aerea si possono dividere in due categorie: per la partenza e per gli approdi. Si è adottato il concetto che essi non possono avvenire normalmente che negli aeroporti, che dovranno costituire un organismo tecnico ed amministrativo molto analogo ai porti di mare. Rimane salvo, in caso di forza maggiore, il diritto dell'aereonauta di approdare ovunque gli riesca, salvo



Il commendatore Matteo Ceirano.

il sollecito adempimento di quanto verrà prescritto nel regolamento apposito.

Per la navigazione poi è stato adottato il criterio delle zone di rispetto, vale a dire che è stato stabilito che gli aereomobili non possono navigare al disotto di una certa altezza. Fu invece abbandonata la proposta di limitare le massime altitudini che qualcuno voleva imporre per poter esercitare la sorveglianza sulle aereomobili da parte delle competenti autorità.

Il disegno di legge dispone che, per ragioni di difesa militare ed eventualmente anche di polizia, potrà essere riconosciuto opportuno che sopra determinate località non sia lecito navigare. Viene poi proibito il trasporto di determinate materie, come armi e materie infiammabili. Le condizioni alle quali è concessa l'aereonavigazione si possono riassumere nei quattro capi seguenti: 1° la iscrizione nel Registro aeronautico nazionale;

2° accertamento delle condizioni di navigabilità; 3° guida di persona riconosciuta all'uopo idonea; 4° trasporto dei documenti richiesti.

LEGGENDO...

Che gli austriaci fossero sicurissimi del successo a cui era destinata la loro offensiva sul Piave s'è detto e ripetuto più volte. Ma, a riprova della loro sicurezza, non è da trascurare quest'altro piccolo documento, che ci proviene da buona fonte. Si tratta d'un « invito » distribuito agli ufficiali del 19° reggimento fanteria ungherese, 64ª divisione: « Il 19° Regg. Fanteria 1st. ungherese invita la S. V. alle gare con gl'italiani, che si terranno il... giugno corrente con la cooperazione delle truppe vicine a favore del fondo per la pace. Programma: 1° Ouverture, eseguita dall'orchestra sinfonica dell'artiglieria (contrabasso: Berta); 2° Canottaggio. Vi partecipano tutti; 3° Gare diverse: gara di nuoto, gara di corsa in acqua, lancio di granate a mano a distanza e al bersaglio, tiro a segno, giuoco a rimpattino con torneo alla baionetta; 4° Lunga passeggiata attraverso fossati e cespugli; 5° Pranzo a Treviso. Le gare si terranno con qualunque tempo ».

Come programma, non c'era male. Peccato, per i suoi promotori, che la gara abbia avuto quell'esito che in Austria tutti conoscono, e in Italia non meno.

Non sappiamo con quali segrete speranze di ricchezza siano entrati in guerra, nel 1914, i generali e gli uomini di Stato della Germania; ma il ricordo dei piccoli incerti piovuti nelle tasche dei generali e degli uomini di Stato tedeschi durante le guerre del secolo decimonono, congiunto alla sicurezza ch'essi nutrivano di cingersi in tre mesi dei lauri della vittoria, deve averli senza dubbio incoraggiati a sperare in lauti guadagni. I precedenti, ricordati ora dall'« Ovi », erano tali da stuzzicare non poco il loro appetito. Dal tributo di guerra che l'Austria pagò alla Germania nel 1866, Bismarck intasò personalmente 1.800.000 franchi. Dei 5 miliardi che costò alla Francia la sconfitta del 1870, lo stesso Bismarck ebbe 3.750.000 franchi; Moltke ebbe un milione, e un milione spettò al generale von Roon.

I generali comandanti d'esercito si beccarono 562.000 franchi per ciascuno, e somme pressochè eguali furono prelevate sul bottino a favore dei generali di Sassonia, di Baviera e del Wurttemberg. Mirabeau scriveva, più di cent'anni fa, che la guerra era un commercio per la Prussia. La sentenza si potrebbe ripetere ai giorni nostri. Ma il commercio sembra che vada molto male da qualche giorno...

NUOVE PUBBLICAZIONI

È 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.

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



Il Lord Mayor di Londra, accompagnato dal Comm. Pio Perrone, visita gli Stabilimenti Ansaldo.

Dopo il volo su Vienna il bombardamento di Franzensfeste con gli SVA

La mattina del 7 luglio, in un campo d'aviazione al fronte, cadeva, come hanno ampiamente narrato tutti i giornali, per un insignificante ma tragico accidente di volo, uno dei nostri più brillanti e colti aviatori, il torinese Luigi Bourlot. Sulla sua salma lacrimata da tutta l'Arma, si disse un gran bene, si raccontarono episodi, ma si tacque — per ragioni che facilmente oggi si comprendono — un particolare. Che questa forte

tempra di giovane, piemontese come il capitano Natale Palli, questo figlio della nostra vecchia Torino, aveva studiato con mente lucida e cuore nobilissimo il raid sulla capitale austriaca, e sino alla notte del 6 luglio, poche ore prima del suo tragico abbandono della vita, aveva vegliato sulle carte che dovevano preparare l'audacia, che con mano salda guidò poi e condusse a termine il capitano Palli.

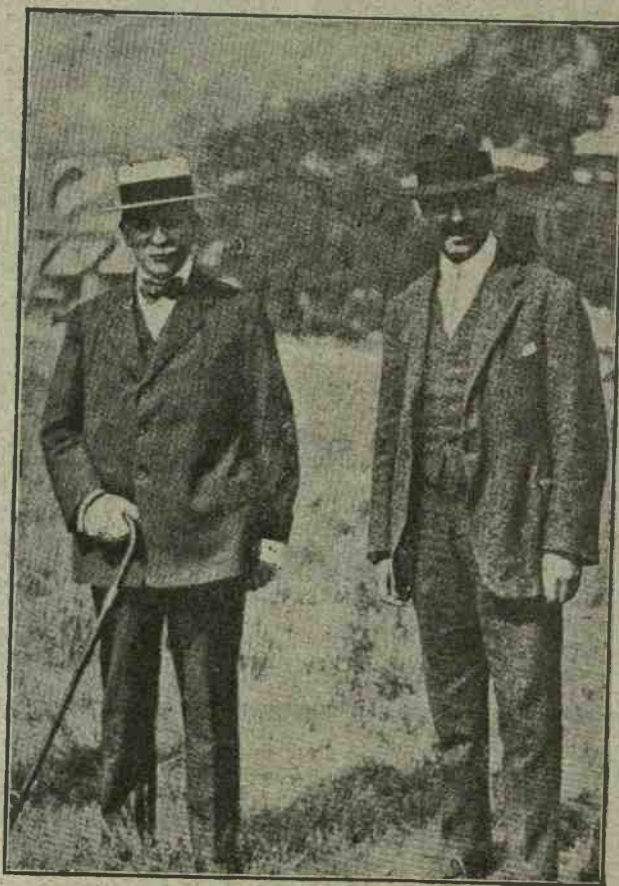
Questo particolare ha oggi una precisa conferma in questa lettera che G. D'Annunzio scrisse a Torino all'ing. Brezzi:

« Mio caro ingegnere — scrive D'Annunzio — non so dirle il mio dolore per la cruda morte del capitano Bourlot. Si ricorda? Il nostro destino pareva già legato quando eravamo tutte e due su i nostri seggiolini ed Ella disegnava intorno ai miei fiacchi la « sedia incendiaria ». Nessuno di noi due dubitava dell'impresa! E più tardi, ohini sopra la carta, divoravamo la rotta pericolosa. Andai a vederlo al... la mattina dopo. Andai a portargli la mia anima e i miei fiori. Per la prima volta scorsi, nella sua maschera straziata, il rilievo della sua energia. Era diventato più maschio. In vita, la sua bontà e la sua modestia dissimulavano la sua potenza. E ora? Che farà? Chi sarà il mio compagno? »

La lettera è in data 14 luglio, e in altra precedente, del 25 giugno, D'Annunzio ricorda all'ing. Brezzi che al raid si pensò sino dal 1915, e che già nel settembre del 1917 compiva, come prova, su un altro apparecchio, nove ore e un quarto di volo consecutive. In giugno l'impresa fu deliberata, ma si frappose un ostacolo, per cui D'Annunzio così si rivolgeva al Brezzi:

« Io non sono pilota da caccia. Per accompagnare la squadriglia dovrei montare sopra un « biposto ». Il capitano Bourlot pensa che l'ingegnere Brezzi — ingegnere

di molti ingegni — possa in pochi giorni compiere il prodigio e, trasformando le ali, dare all'apparecchio una più lunga potenza di volo. Di questo volevo parlarle. Le mie sorti sono nelle sue mani sapienti. Mi sembra impossibile che una squadra italiana vada su Vienna senza di me, che sono il primo proponente e preparatore dell'impresa. La mia prima preparazione e proposta formale rimonta all'ottobre del 1915. »



Il Senatore Bettoni al Cantiere n. 2 col Direttore generale Ing. Brezzi.

Il giovane che doveva guidare questo « biposto » che doveva avere il premio del lungo studio dell'ardente ansia, giace sotto le zolle infiorate dalla pietà dei congiunti e dei compagni. Ma è giusto che oggi su di lui olezzi pure il fiore del ricordo per quel che il destino gli impedì di fare e che era stato il suo sogno radioso sino a poche ore prima di morire.

**

Mentre le cronache rievocano appunto tutti i protagonisti del grande raid su Vienna, le squadriglie degli S. V. A. compiono altre importanti azioni belliche.

Recentemente, come è stato annunciato, due apparecchi nemici, insegnando una nostra squadriglia di « Caproni », recatasi nella notte a bombardare campi di aviazione nemici nel Basso Friuli, riuscivano a portarsi su Padova, ove lasciavano cadere alcune bombe, che lievemente danzavano giarono poche fabbriche.

Come immediata risposta a tale bombardamento non a scopo di rappresaglia, ma come semplice ammonimento che la nostra aviazione si trova in grado di rispondere ad ogni provocazione, presciogliendo per operazione qualunque località vicina o lontana, data la potenzialità dei nostri apparecchi e l'audacia dei nostri aviatori, veniva ordinato un raid su un importante centro ferroviario nemico. Il raid, per causa delle condizioni atmosferiche mutabilissime in questi giorni, particolarmente nella zona montana, è stato compiuto con obiettivo ben determinato: il bombardamento della stazione di Franzensfeste, all'incrocio delle Valli Pusteria e Isarco. Un gruppo di « Sva » lasciava la pianura veneta e si dirigeva verso la località indicata, che raggiungeva dopo aver affrontato e superato non lievi difficoltà, derivanti dalle condizioni atmosferiche non molto buone, particolarmente al disopra di Bolzano. Avvistati al passaggio del fronte, avvicinandosi all'obiettivo, venivano accolti da un ben agguistato fuoco di artiglieria antiaerea, che tentò contro i nostri aviatori un'azione di disorientamento e di minaccia.

Con ardito movimento i nostri velivoli riuscivano a sventare la minaccia e a piombare su Franzensfeste: simulavano cioè, di essere diretti verso altra e più lontana località, poi, con rapida manovra, si cacciavano nella Valle della Pusteria e si portavano sulla stazione a 400 metri d'altezza. Sedici bombe ad alto esplosivo venivano lasciate cadere sulla stazione, in pieno movimento, mentre gli aviatori facevano scattare le macchine fotografiche onde documentare non solo l'effetto del bombardamento, ma le località bombardate. Un treno che stava fermo venne colpito in pieno.

GLI UOMINI CHE SU APPARECCHI "ANSALDO"
HANNO COMPIUTO L'IMPRESA DI VIENNA



Ten. Antonio Locatelli



Magg. Gabriele D'Annunzio



Ten. Gino Allegri



Ten. Aldo Finzi



Capit. Natal Palli



Ten. Giordano Granzarolo



ITERVM RVDIT LEO



Ten. Lodovico Censi

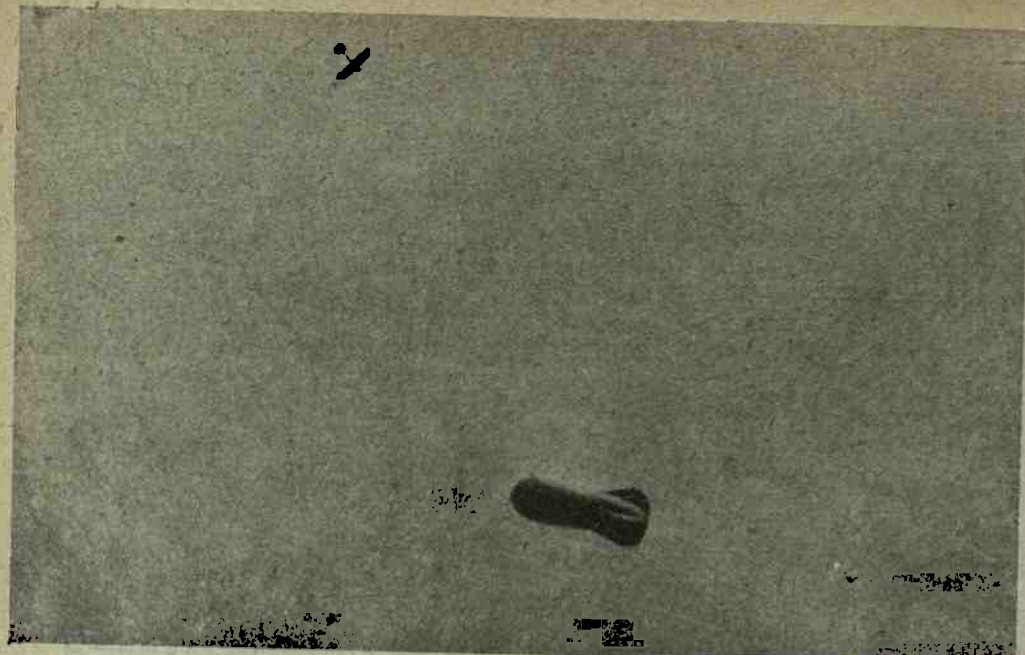


Ten. Giuseppe Sarli



Ten. Piero Massoni

NEL REGNO



Sul fronte francese. — Un pallone osservatore tedesco attaccato da un aeroplano francese. (Fot. Argus - lastre Tensi)

Un valoroso

Il Duca d'Aosta, in una delle recenti solenni distribuzioni di medaglie ai valorosi della sua armata, ha, tra gli altri, consegnata una medaglia al valore ad un eroico aviatore torinese, il tenente Giulio Marsaglia fratello dell'ing. Marsaglia, una delle gloriose vittime dell'aviazione italiana. L'episodio che ha determinata la concessione ricorda la tragica avventura aerea che richiamò sul nome del capitano Salomone un così largo e commosso consenso di ammirazione. Comandato ad eseguire una ricognizione su di una posizione nemica di particolare interesse, ma potentemente difesa dall'artiglieria antiaerea, accompagnato da un ufficiale osservatore, il tenente Marsaglia abbandonava col suo velivolo il campo, deciso a tutto tentare pur di assolvere il suo compito. Avvistato, prima ancora che riuscisse a volare sulla posizione che doveva essere oggetto della ricognizione, veniva fatto segno ad un violento ed incrociato fuoco d'artiglieria con il quale il nemico tentava di impedirgli di raggiungere l'obbiettivo. Il Marsaglia, imperterrito, continuava nella sua rotta, sprezzando gli «shrapnels» che incoronavano il suo apparecchio. Riuscito vano il tentativo di sbarare il passo o di disorientare il nostro audace aviatore, quattro velivoli da caccia venivano lanciati all'inseguimento del nostro apparecchio da ricognizione e avvicinato accanitamente lo bersagliavano colle mitragliatrici. Nelle prime micidiali raffiche l'osservatore che accompagnava il tenente Marsaglia rimaneva ferito e piegava svenuto sull'apparecchio, tanto che il pilota giudicava che il suo compagno fosse stato colpito a morte. Nelle seguenti raffiche anche il Marsaglia rimaneva colpito alla testa e ad un braccio. Dai proiettili nemici veniva pure forato il serbatoio della benzina e spezzato il comando della mitragliatrice. Con la forza di volontà che solo sanno trovare le anime veramente eroiche, il tenente Marsaglia, benché grondante sangue e dolorante per la ferita al braccio che gli paralizzava i movimenti, riusciva a mantenere la padronanza su se stesso e sull'apparecchio e dopo non poche peripezie, per sfuggire agli aeroplani nemici che continuavano a bersagliarlo, riportava l'apparecchio nelle nostre linee.

La motivazione riassume l'episodio glorioso: «In una ricognizione azzardata, vistato il suo apparecchio, fu terribilmente bersagliato da quattro

aeroplani nemici. L'osservatore ferito e svenuto fu dal Marsaglia creduto morto. Egli stesso ferito alla testa e ad un braccio con il deposito della benzina crivellato e il comando della mitragliatrice spezzato, riuscì ad atterrare nelle nostre linee».

Un altro valoroso piemontese ha ricevuto in questi giorni la ricompensa al valore. Il sottotenente medico Giaccone Vittorio da Giaveno. La medaglia è stata consegnata con la seguente motivazione: «Durante aspro combattimento diede prova di grande attività, serenità d'animo e sprezzo del pericolo recandosi nei posti più avanzati per curare numerosi feriti, finché colpito gravemente egli stesso dovette desistere dal generoso ed umanitario compito». Il sottotenente Giaccone trovavasi presso un reggimento di alpini sul Monte Rosso.

I grandi lavori pubblici pel dopo-guerra

II.

Gli uomini atti a formulare dei veri programmi per la fortuna avvenire d'Italia noi li abbiamo in numero e qualità. Così affermavamo nel nostro precedente articolo e così affermiamo ancora oggi.

Sono essi stati chiamati a far parte della grande commissione per la preparazione del vasto programma economico, industriale, amministrativo, sociale del dopo guerra? Forse che sì e... forse che no. Non abbiamo qui, sotto i nostri occhi, la lista dei cinquecento e più componenti le diverse

SPORTSMEN !...
adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

Chiedere Catalogo alle Ditte M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.



Sottotenente Renato Donati con 7 apparecchi abbattuti. Ha compiuto 27...

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

L'AVIAZIONE

controllo. E se queste commissioni e sotto-commissioni create per il dopo guerra avranno sempre l'ausilio di tutti quelli che si sentono d'intervenire nel comune lavoro di riedificazione, non c'è da non veder come l'opera potrà divenire sempre più grande, sempre più degna e nello stesso tempo sempre più pratica.

Nella nuova evoluzione della società i governi di tutti i popoli saranno i primi — *et pour cause* — a dare la più radicale delle trasformazioni. Se in tutti i popoli, che ad essi governi non sempre direttamente danno la scalata per interessi non sempre del tutto confessabili — vorrà ancora persistere l'idea che si vada al governo per ordinare, per proporre, per stabilire a proprio benepiacito quali siano le strade da far percorrere ad un popolo colto e cosciente, bisognerà bene che questi governi sieno scartati onde non permettere che il loro errore di concezione diventi un errore di via. I governi dovranno eseguire ciò che è volontà degli amministrati, perchè la volontà è il motore ed il bisogno è necessità. *Quod necesse...* ammonivano i latini. I popoli non devono attendere ma chiedere ed ottenere. Così e non altrimenti bisognerà che i governi dell'avvenire apprendano a governare. Non tutori all'antico, ma dirigenti alla moderna. Esemplifichiamo. La nazione ha le sue alte idealità, ma esse non vivono, non permangono, non resistono e non fruttificano se non poggiano sulle realtà della vita. Questa è la realtà delle nazioni non è se non la vita di ogni individuo che la nazione compone.

La grande collettività, i bisogni della collettività, l'adattamento di questi bisogni, non hanno alcun significato se non sono composte dalla vita dei singoli, dal soddisfacimento dei bisogni dei singoli, perchè la pratica è questa, e tutto il resto è puro esercizio di parola parlata o scritta, non altro.



con 3 medaglie d'Argento e Croce di Guerra.
di fronte.



Sul fronte francese. — Un aeroplano ha colpito un pallone osservatore provocandone la caduta e l'incendio. I soldati traggono in salvo la navicella tedesca per impossessarsi dei documenti in essa contenuti.
(Fot. Argus - lastre Tensi).

Dopo questo intermezzo, che è pur necessario ripetere ogni tanto perchè non si perda nelle nuvole dei ragionamenti ultra-trascendentali la visione della realtà, ritorniamo al nostro ragionamento.

Il dopo guerra è oggetto di programmi. Questi programmi devono rappresentare i bisogni, le necessità di un popolo come il nostro che vuole mettersi alla pari con gli altri nel progresso, in ogni progresso, sia piccolo, sia grande, formino essi il grande bisogno collettivo della nazione o quello pur che sia piccolo, ma indispensabile per la vita, dei singoli componenti la nazione.

Questi programmi vanno esaminati e vagliati, ma una volta riconosciute l'indispensabilità dell'attuazione vanno attuati e non messi in archivio in attesa di quelle migliori occasioni, le quali non si presentano mai, nè lasciati per incuria o per mala voglia di superare alcune inmancabili difficoltà che non mancano mai, in eredità ai governi successivi.

Il torto massimo dei nostri governi passati è stato questo: rimandare. Le famose calende greche sembrano un motto da incidere sulle nostre mancate opere. Quando una difficoltà, dovuta dalla mancanza di fede o di energia o anche di semplice buona volontà, si è parata davanti, ecco pronto il rinvio a nuovi studii, a nuove sessioni parlamentari, a nuovi bilanci, e quindi a nuovi sonni nei polverosi scaffali da dove non sarà più tratto perchè spesso superato da altri bisogni sopravvenienti. Così giungemmo al momento critico di questa conflagrazione mondiale. Ci mancavano molte cose. Ma a chi darne colpa se la colpa era ed è nel sistema dei rinvii? I programmi del dopo guerra devono avere questo di diverso

su tutti, gli altri programmi che ebbero finora non sempre la sorte favorevole. Devono essere chiari e precisi e contemplare le vere necessità, le vere indispensabilità. Il motto popolare di non mettere troppa carne al fuoco va oggi attuato nella sua semplice verità. Pensiamo alle necessità della nazione, e, per esse, con esse, in esse, a quelle dei singoli individui che la compongono. Questo deve essere lo studio, che a noi non pare nè troppo complesso nè troppo difficile, al quale si devono dedicare le commissioni e sotto-commissioni formatesi per il dopo guerra, ed esse devono essere aiutate dal consiglio di tutti.

Una volta formulato, discusso in seno e fuori seno il programma di una materia, e riconosciute la vera necessità se ne studii sollecitamente il tempo nel quale è necessario che esso venga eseguito, ed ecco la grande divisione netta e precisa dei lavori da compiersi, cioè: lavori urgentissimi, i primi ad eseguirsi, lavori meno urgenti, lavori prorogabili ma ugualmente necessari. Stabilita l'urgente necessità dello svolgimento di lavori dei quali la nazione non può fare a meno, senza subirne danno nel presente, e maggior danno ancora nell'avvenire, bisogna procedere nello svolgimento pratico, imporlo al potere esecutivo, aiutarlo, se mai, nella scelta e nella ricerca dei mezzi, ma insistere sulla esecuzione.

E' inutile parlare e studiare sulla necessità improrogabile dello svolgimento di un programma se poi alle prime difficoltà ci si ferma e ci si spaventa. Per l'umanità che cammina, ed a passi ben frettolosi, verso il progresso, nulla può o deve essere d'impedimento. Quel che è necessario deve essere ottenuto. Se nulla servi a piegare la volontà del mondo civile nello svolgimento di una sì terribile conflagrazione bellica, quale impedimento potranno avere le grandi opere di pace?

Avanti con fede e con ferma volontà, avanti con sicurezza e chiarezza d'intenti, ed il mondo nuovo, dopo ottima preparazione, avrà libera e pronta la nuova strada per la quale incamminarsi.

La Stampa Sportiva.



L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

costa cent. 10.

Gomme Plene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

Società Anonima - Capitale sociale L. 6.000.000.

TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

AMACOL

Metallo Antifrizione



I motori degli areoplani che volarono su

VIENNA

erano muniti di detto Metallo.



The Atlas Metal & Alloys Co. Ltd.

Piazza Solferino, 3 - TORINO

LA VITA SPORTIVA ITALIANA

Le corse al Velodromo Milanese.

Ecco i risultati delle ultime corse svoltesi al velodromo Sempione: *Gran Premio U. V.* (dilettanti, metri 1095). Finale: 1. Aliprandi. 2. Monti. Minoretto. *Gran Premio dell'U. V.* (professionisti). Prima semifinale: 1. Dupuy. 2. Ferrario cinque lunghezze. 3. Bordin. Seconda semifinale: Godivier. 2. Belloni. 3. Mori. Terza semifinale: Trouvet. 2. Girardengo. 3. Sivocci. Finale: 1. Dupuy. 2. Trouvet a tre lunghezze. 3. Godivier a mezza macchina. 4. Girardengo rialzato. Godivier batte a fondo a 200 metri per vincere rialzato a tre macchine. Ultimi duecento metri 12" 1/2. *Eliminatoria* (professionisti): 1. Bordin. 2. Lucetti. 3. Cocchi. *Handicap* (dilettanti): 1. Astori. 2. Rognoni (130). 3. Minoretto (0). *Tandem* (professionisti, metri 1825): 1. Dupuy-Trouvet. 2. Sivocci-Ferrario a tre lunghezze. 3. Girardengo-Lucetti a mezza ruota. Ultimi 200 metri in 11" 1/2. *Corsa podistica* (metri 1000): 1. Pagella. 2. Vanni. 3. Lattaroli. *Match Belloni-Godivier*, dietro indiem. Prima prova, km. 10: 1. Godivier, in 2'17" 1/2. 2. Belloni a cinque lunghezze. Seconda prova: 1. Godivier. 2. Belloni a 40 metri. *Consonazione* (dilettanti): 1. Pavoni. 2. Azzini. 3. Pozzi.

I campi sportivi Pirelli.

A vaste linee si tratta di questo. Così leggiamo nella *Gazzetta dello Sport*. La ditta Pirelli sta facendo modernamente attrezzare a campo sportivo un vasto terreno alla Bicocca: in esso si pianteranno spazi e attrezzi adatti a varie forme degli sports più facili ed utili. Su questo campo, intorno obbligatorio per tutti gli operai addetti ai vari Stabilimenti della Ditta, converranno gli operai stessi ad esercitarsi negli sports preferiti, a seconda dell'età, dei gusti e delle possibilità fisiche, provarsi e divagarsi nella corsa, nell'atletica, nel football, nella ginnastica, nella scherma, ecc.

All'estero — specialmente in America e in Inghilterra — sono comunissimi questi centri sportivi operai; in Italia, se non erriamo, questo sarebbe il primo, ed assume perciò un significato che potrebbe esulare anche dal nostro ambiente particolarmente sportivo, ed interessare quanti si interessano dell'educazione e del benessere morale e fisico dei lavoratori, e per i quali potrebbe servire di esempio e di incitamento.

Il giro podistico di Torino.

Ecco l'ordine di arrivo:

1. Speroni Carlo, del 73 fanteria, in 29'. 2. Arri Galerio, della U.S.B.N., in 30'. 3. Griotto Medardo, della C. Vittoria, in 30'00". 4. Faletto Adriano, della S. C. Palat no, in 30'45". 5. Luppi Oreste, del 50 genio, in 31'. 6. Ferrari E., dell'U. S. La Piemonte. 7. Cobianchi, del 5° genio. 8. Dorni Lem. 9. Boisello. 10. Siletto, dello S. C. Palatino. 11. Sertori. 12. Lugnoloni. 13. Guglielminotti. 14. Aletti. 15. Maffi. 16. Solano. 17. Lingua. 18. Leona. 19. Orlandi. 20. Lotto. 21. Torchio. 22. Biaggi. 23. Monachello. 24. Ceseni. 25. Benagna. 26. Lorino. 27. Prete. 28. Bona. 29. Villa. 30. Caudano.

Le gare di nuoto.

A Firenze domenica scorsa nella gara di nuoto per la Targa Cigheri (m. 1000) ha vinto Bajardo. Ecco il risultato:

1. Bajardo Davide, della Pro Liguria, 16'57". 2. Nannelli Bruno, della Rari Nantes Florentia, 17'5". 3. Musarella Umberto, del 3° genio, 17'50". 4. Scini Francesco, della Rari Nantes Florentia, 18'1. 5. Manetti Riccardo, della Rari Nantes Florentia, 22'30". Gli altri ritirati.

A Milano si è disputata la Targa del Secolo con questo esito:

1. Monti Ardito, della Rari Nantes Milano, che ha percorso i 500 metri in 5'7". 2. Claro Angelo, della Rari Nantes, in 5'25". 3. Crippa Luigi, della Madoetia, in 5'26". 4. Innocenti Lutigi, della Rari Nantes, in 5'28". 5. Borghi Bruno, libero, in 5'32".

6. Tassoni Morandino, della S. Tiber. 7. Villani Luigi, dello S.C. Genova. Seguono in tempo massimo: Belloni Giordano, Astori Giuseppe, ecc.

La Targa del Secolo è aggiudicata alla Rari Nantes di Milano, per merito di Monti Ardito.

L'on. Orlando fra i giovani esploratori

L'on. Orlando ha passato in rivista, accompagnato dai generali Marino, Pontremoli e Vercellana, gli esploratori, reduci dalle esercitazioni al campo compiute nei dintorni della capitale. Accolto dal suono delle fanfare, il presidente del Consiglio ha passato in rassegna i giovani esploratori, fermandosi a rivolgere alcune domande a qualcuno di essi. Si è specialmente intrattenuto con un portabandiera, e saputo che si trattava di un giovane



In combattimento aereo è caduto il nostro «asso» Arrigoni, da Bergamo, che dopo essere stato valentissimo cacciatore, passato agli SVA aveva compiuto varie e brillanti azioni di ricognizione e di bombardamento, fra le quali quella di Innsbruck, nella primavera scorsa.

belga, ha augurato che il suo paese possa risorgere più forte e prospero dall'attuale guerra. Dinanzi ad un ragazzino incaricato degli approvvigionamenti, gli ha chiesto che classe faceva. Saputo che frequentava il ginnasio, gli ha domandato se si interessava più del greco che dei viveri. Il ragazzo, imperturbabile e tra l'ilarità dei presenti, rispose che in quei momenti si occupava più dei viveri. L'on. Orlando si congratulò vivamente coi capi degli esploratori per il bell'ordine e la tenuta marziale degli esploratori.

L'on. Orlando ha passato quindi in rassegna alcuni Corpi militari e si è soffermato dinanzi a quelli che portavano i gloriosi distintivi delle ferite o i nastri delle medaglie, chiedendo informazioni sui fatti d'armi ai quali avevano preso parte. Ad una guardia di finanza fregiata della medaglia d'argento, chiese se era rimasta ferita, e la guardia rispose negativamente. «C'è miglior gusto!», osservò l'on. Orlando sorridendo. Finita la rivista, l'on. Battaglieri rivolse un breve saluto al presidente del Consiglio, che rispose ringraziando, rilevando la grande influenza degli esercizi sportivi sul miglioramento della stirpe. Con un breve accenno alla guerra attuale, dimostrando il grande esempio che ad essa diedero i giovani e rilevando come l'Italia abbia avuto il grande pregio di mandare al fronte i soldati più giovani, l'on. Orlando ha ricordato come a Palermo i giovani della classe del 1900, interrogati se volessero andare volontari tra gli arditi, risposero tutti affermativamente. Ha chiuso bene auspicando alle fortune della Patria. L'on. Orlando è stato vivamente applaudito.

Ha quindi luogo la consegna delle medaglie conseguite per disciplina e merito durante le

esercitazioni al campo. Tra le Sezioni premiate vi furono quella di Novi Ligure con la medaglia d'argento di 1° grado: quella di Milano, con la medaglia d'argento di 2° grado: quella di Bergamo, con la medaglia d'argento di 3° grado, e quella di Asti con la medaglia d'argento di 4° grado. Furono quindi distribuiti altri attestati di merito ed infine l'on. Orlando, applauditissimo, lasciò il campo.

ALI E BANDIERE

è il titolo di un libro di poesie eroiche, dedicate al nostro esercito ed ai suoi eroi, dovute al giovane poeta Vittorio Emanuele Bravetta, nostro concittadino, attualmente tenente in zona di guerra.

Ali e Bandiera, che recano una prefazione di Vittorio Cian, sono in vendita presso le principali librerie ed edicole ed è un libro che noi raccomandiamo vivamente ai nostri amici e lettori.

Come si può vivere...

Il *Times* parla d'un curioso computo sottoposto all'esame degli scienziati che si riunirono nelle due Conferenze alimentari di Parigi e di Roma per trovar delle formule le quali, se poste in pratica, renderebbero capaci la Francia o la Gran Bretagna o l'Italia di nutrirsi soltanto di ciò ch'esse producono. Il computo fatto dal fisiologo Luigi Lapicque è reso noto col nome di «Giorno francese» essendo appunto un calcolo di quel che la Francia mangia in un giorno. Il Lapicque comincia col dimostrare che i francesi derivano il loro nutrimento molto più dai prodotti vegetali che da quelli animali, e massimamente dal frumento o stabilisce che il grano consumato dalla Francia in un anno nutrirebbe il paese per un numero di giorni maggiore che non farebbe qualunque altro prodotto. Il 1915 fu un'annata scarsa in Francia. Nondimeno si raccolsero circa 6.000.000 di tonnellate di frumento, che sarebbero bastate, secondo il Lapicque, a nutrire i francesi per 158 giorni.

Su questa base il fisiologo prosegue i suoi calcoli: i cereali minori (orzo, segala, granoturco, ecc.) bastano per altri 54 giorni francesi; i legumi secchi (fagioli, piselli, ecc.) per 8 giorni; le patate per 60; i carciofi per 8; le barbabietole, in tempi normali, per un mese; le castagne per 3 giorni; le noci per 2; e così via. Tutta la carne che la Francia consuma in un anno, se di altro il paese non si cibasse, sarebbe appena sufficiente a 45 giorni francesi. Il pollame e le uova danno appena due giorni e mezzo; il latte ne dà 45. Tirando le somme, i vegetali forniscono 314 «giorni francesi», e i cibi animali soltanto 80. Ne consegue che anche in un'annata magra come quella del 1915 la Francia ha prodotto materie alimentari sufficienti per 402 giorni. Dove va dunque il di più? Al bestiame, rispondono i calcoli del prof. Lapicque. La cui morale, in sostanza, è questa: se un paese vuol bastare a se stesso e non mangiare se non ciò che produce deve contenere... l'appetito del bestiame e far che esso non rubi sulla porzione dei cittadini, il cui nutrimento è fatto per tre quarti di cereali.

CACAO TALMONE

X in dei Com. X in dei Com.

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

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.

IL LEONE SI RISVEGLIA E RUGGISCE

Quando corre

PEUGEOT

VINCE

Fabbrica Cielo PEUGEOT

G. e C. Fratelli Picena di CESARE PICENA - Torino

Concessionario per Torino Sig. EUGENIO PASCHETTA, Via S. Teresa, angolo Via Genova.

FASCIE e GUARNIZIONI

per **FRENI e FRIZIONI**



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

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

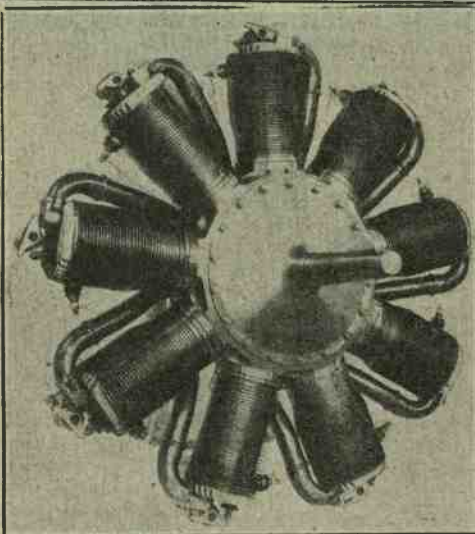
R. GOVERNO INGLESE

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.



Motore LE RHONE, 120 HP.

La DITTA

CHIRIBIRI & C.

VELIVOLI-AUTOMOBILI

ha impegnato la sua produzione nella costruzione di

MOTORI PER AVIAZIONE

farà conoscere quando potrà accettare nuove ordinazioni di **VETTURETTE**.

Società per Costruzioni Meccaniche

GIORGIO MANGIAPAN E C.

MILANO

AUTOCARRI **SOLLER** per portata utile da 40 a 150 Quintali

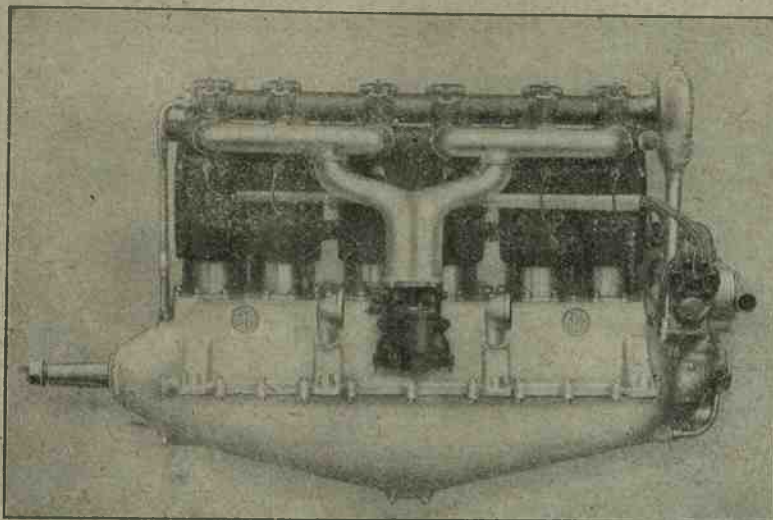
TRATTRICI per traino utile fino a 300 Quintali

CARRI RIMORCHIO per TRENI STRADALI, portata da 50 a 180 Q.li

CARRI RIMORCHIO speciali per AUTOCARRI portata da 30 a 50 Q.li

I Motori "SPA", su Vienna

Con 8 Motori
"SPA",
si è effettuata la
maggiore azione
aerea mondiale:
il volo su Vienna.



I Motori
"SPA",
primi fra i Motori
dell'Intesa hanno
volato su una
grande capitale
nemica.

Società Ligure Piemontese Automobili

TORINO - GENOVA



CASA FONDATA
NEL 1898

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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

P. COTTINO & C.



TORINO

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - TORINO

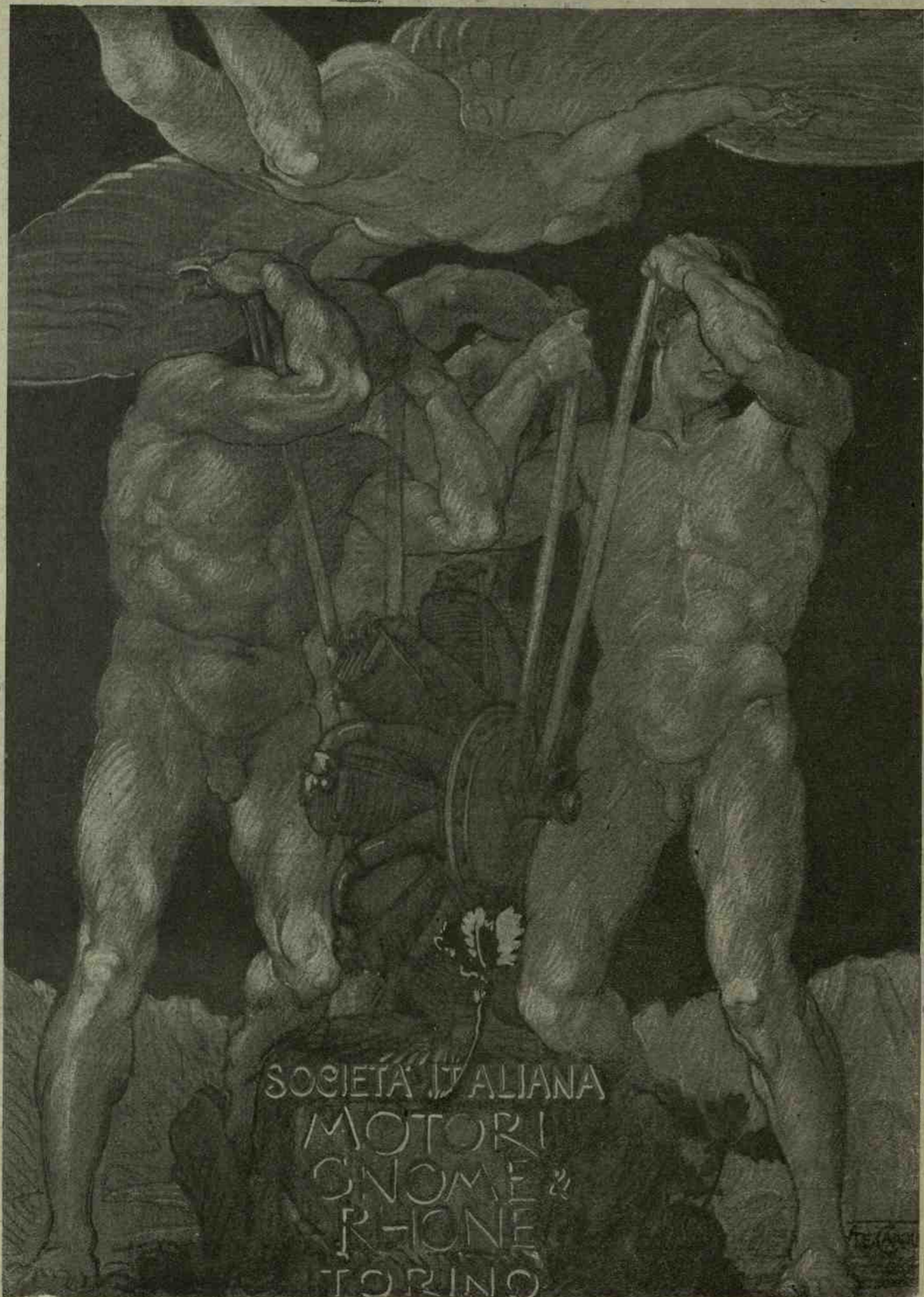
Successi a: NODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

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.



SOCIETÀ ITALIANA
MOTORI
GNOME &
RIONE
TORINO