

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 6 -	L. 9 -
SEMESTRE	L. 3 -	L. 5 -
TRIMESTRE	L. 2 -	L. 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 Romagnoli, 1

SU TRENTO E TRIESTE SVENTOLA IL VESSILLO ITALIANO



DUE BENEMERITI DELLA GRANDE VITTORIA. — Il Generalissimo Diaz ed il Presidente dei Ministri On. Orlando.

Pirelli

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio

Società Geirano 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 **RADIATORI** BREVETTATI
 PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
 TIPO DAMLER - TIPO D'API TUGI QUADRI SENZA SALDATURA
 RIPARAZIONI

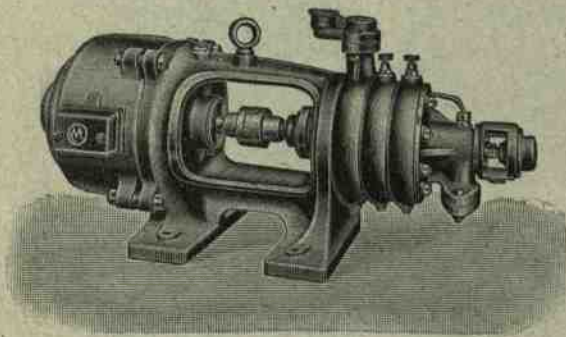
A. COTTINO & C.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
 TEL. 2275 - TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898 TORINO

ERCOLE MARELLI & C.

**MACCHINE
ELETTRICHE**



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

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO

Cantieri BAGLIETTO LIGURIA

COSTRUZIONI DI YACHTS a vela ed a vapore.

COSTRUZIONI DI GALLEGGIANTI E
 PARTI STACCATE PER IDRO-
 VOLANTI E DIRIGIBILI.

MOTOSCAFI ANTISOMMERGIBILI
 ED ALTRI SERVIZI MILITARI.

Grand Prix Milano 1906.

Grand Prix Torino 1911.

Il Veicolo dell'Avvenire

Continuando ad interessarci del grande problema dell'aeronavigazione del domani, pubblichiamo oggi due brani di un'interessante relazione fatta dal dottor Lorenzo Santoni al Comitato nazionale scientifico tecnico, e riguardanti in modo speciale i vantaggi commerciali ed il costo dei trasporti aerei.

N. d. D.

Armi e milioni a decine occorrerebbero per allacciare con rotaie Cairo alla Città del Capo: e chissà se mai nei secoli un così ciclopico lavoro sarà fatto.

Un servizio aereo transafricano richiederebbe soltanto gli impianti di *hangars* nei capilinea, lo spianamento di campi intermedi lungo la rotta, e un sistema di rifornimenti.

Quali tesori non darebbe un tale mezzo di comunicazione che consentirebbe la penetrazione nell'Africa tenebrosa, che favorirebbe la creazione di centri di civiltà presso ogni scalo del velivolo, che permetterebbe il trasporto di materiale prezioso e lo scambio di prodotti essenziali a tutte le produzioni?

E quale vantaggio non costituirebbe per gli esploratori, per i colonizzatori, per gli uomini di affari della nuova generazione, la possibilità di recarsi facilmente in quelle regioni inesplorate per tentare nuovi sbocchi all'attività produttrice europea, per studiare nuove forme di industria, per sviluppare nuove manifestazioni di civiltà?

Abbiamo parlato dell'Africa: ma tre quarti del globo aspettano ancora l'opera civilizzatrice e feconda dell'altro quarto, e sono valorizzabili in misura che sorpassa ogni previsione — sol che si rendano accessibili alle attività dei popoli più civili.

Che se poi guardiamo ad un programma più modesto, e a linee di trasporto limitato in cerchia più ristretta, non mancano rilevanti vantaggi di ordine commerciale, economico, sociale.

Non dovrebbe far sorridere l'idea di impiegare i mezzi aerei per il trasporto di merci il cui uso richiede urgenza di scambio.

Riportandoci alla comoda vita di pace noi troviamo che le classi abbienti hanno necessità per le quali il prezzo di quanto può soddisfarle non è lesinato. Non bisogna sorridere all'idea del trasporto velocissimo di fiori freschi, o di films cinematografiche, o di campioni; ho letto, in un'enumerazione di questo genere, l'ipotesi di una grandama che avrebbe pagato volentieri un nolo alto per avere in tempo un abito da sera, e l'altra del trasporto nell'interno di squisite qualità di pesce appena pescato.

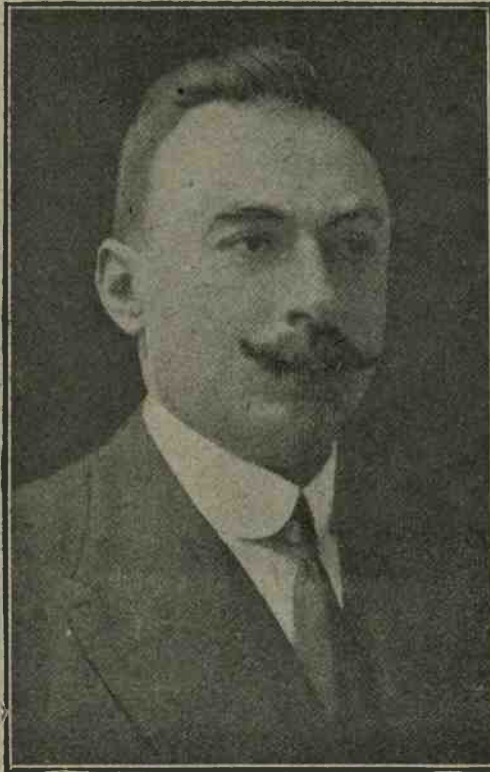
Sono forme di lusso, ma la vita moderna ci ha insegnato a spiegarcele e ad accontentarle: e come sono sorti i vagoni letto e i vagoni ristorante per comodità dei viaggiatori, così avremo trasporti celerissimi utilizzati per forme di conforto materiale che molti vorranno sempre concedersi.

Non parliamo della posta aerea, la cui opportunità è ormai nella convinzione anche dei più accaniti misoneisti, e la cui attuazione è vivamente attesa come un fatto necessario.

Il costo dei trasporti aerei civili sarà di gran lunga inferiore a quello che la novità e l'audacia della cosa farebbero pensare ad un osservatore superficiale o poco pratico della materia.

Come già l'automobile cominciò ad essere macchina di lusso e riserbata ai ricchissimi, e poi venne poco a poco volgarizzandosi fino a divenire un comune e spesso economico *camion*, così il trasporto aereo è destinato a rendersi sempre più accessibile.

E' un preconcetto quello del costo enorme dei trasporti aerei: ed è nato per l'alto costo di produzione del materiale durante la guerra, e per la impossibilità di paragonarlo con i valori dell'avanti-



D. Lorenzo Santoni. Presidente della Sezione Aeronautica del Comitato Nazionale Scientifico-Tecnico.

guerra, essendo allora l'aviazione alle sue prime manifestazioni.

Ma quando la guerra avrà tolto alle industrie aeronautiche l'attuale enorme produzione destinata all'esercito; quando i noli e gli scambi riorganizzati ci porteranno dai luoghi di produzione le materie prime occorrenti a prezzi normali; quando i trasporti aerei renderanno alle industrie non solamente il prezzo di vendita — come ora avviene con le forniture allo Stato — ma il guadagno dell'esercizio, quel materiale avrà un valore assai minore di quello che ha ora.

E quando la mano d'opera, e il combustibile non si pagheranno più quello che ora si pagano, e il tenore di vita andrà poco a poco acquistando la sua funzione normale, i viaggi ed i trasporti

aerei non rappresenteranno affatto uno svago da milionari.

Come Consigliere Delegato della Società Trasporti Aerei Internazionali, io ho dovuto recentemente sottoporre al Consiglio di Amministrazione tutto un vasto programma di trasporti. Il preventivo compilato è davvero incoraggiante.

Noi abbiamo diviso il costo dell'esercizio in spese di impianto e in spese di combustibile e manutenzione, sul sistema seguito nell'esercizio delle ferrovie sovvenzionate: ed abbiamo determinato una media dei rimborsi che dovremmo avere dallo Stato o ricavare direttamente dall'esercizio delle linee, a seconda che questo fosse fatto da noi per conto dello Stato o da noi direttamente come concessione.

Certo — pur tenendo conto delle riduzioni nel costo che apporterà il dopo-guerra — il costo dei trasporti aerei sarà superiore al costo del trasporto ferroviario: ma la differenza non è tale che esso non possa venire affrontato, in vista dei vantaggi enormi che i trasporti aerei, sotto certi riflessi e per certi servizi, avrebbero sui trasporti ferroviari.

D. Lorenzo Santoni.

Il "raid", di due ufficiali aviatori francesi da Belford a Milano.

Il 29 ottobre al mattino, verso le 9, due ufficiali aviatori francesi, hanno preso terra nelle vicinanze della nostra città, dopo aver compiuto un volo audace e magnifico. I due coraggiosi ufficiali, che sono i sottotenenti Fontan e Bolzinger, avevano lasciato quella mattina stessa, verso le 5, si può quindi dire di piena notte, gli *hangars* delle loro squadriglie, situati presso Belford. Volando verso est, erano passati sopra Mulhouse, sopra la foresta Nera, sul Lago di Costanza. Seguendo il confine svizzero, gli arditi aviatori si erano lanciati tosto verso sud, sopra la catena delle Alpi, giungendo sulla pianura Lombarda.

La nebbia intensa mise a dura prova l'abilità dei piloti, e fu per questa abilità che i due francesi poterono atterrare in un campo a qualche chilometro da Milano, impiegando quattro ore e 15 minuti per percorrere oltre 600 chilometri, in circostanze particolarmente difficili.

Gli aviatori, presentatisi al Comando della base francese, trovarono presso i loro compagni dell'aviazione italiana quelle accoglienze particolarmente cordiali che ben meritavano.

Durante il viaggio i due audaci aviatori lasciarono cadere sulle città tedesche numerosissimi cartellini.

Painlevé ritorna da Londra in aeroplano.

Da qualche tempo la maggior parte dei ministri britannici effettuano i loro frequenti viaggi in Francia per via aerea, sia all'andata che al ritorno, non tanto per sventare le insidie sempre meno probabili dei sottomarini, quanto per guadagnare un tempo prezioso. L'esempio è stato seguito dall'ex presidente del Consiglio Painlevé, il quale recandosi a Londra per assistere alla riunione del Comitato parlamentare interalleato ha lasciato questa capitale al mattino alle 11 a bordo d'un aeroplano e dopo un viaggio felicissimo, interrotto soltanto da uno scalo causato dalla nebbia, è sceso a Bourges senza intoppi. Il viaggio è durato meno di tre ore.

La Società A. C. SMITH COMPANY, a Milwaukee (S. U. A.) titolare della privativa industriale italiana Vol. 462, N. 25, dell' 11 ottobre 1916, per:

“ Meccanismo di propulsione a ruota motrice per biciclette ,,

desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della Privativa stessa.

Rivolgersi alla Ditta SECONDO TORTA & C., Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via Venti Settembre - TORINO.

La vittoria dall'alto!

Parecchie centinaia di aeroplani

SVA

hanno contribuito alla grande offensiva dell'Esercito italiano sugli Altipiani e sul Piave.

Squadriglie di aeroplani SVA, operanti a scaglioni successivi, bombardarono violentemente, con ottimi risultati, baraccamenti, parchi e depositi nemici; batterono e dispersero colonne di truppe e carreggi, lanciando migliaia di chilogrammi di bombe su impianti ferroviari delle retrovie avversarie.

Gli apparecchi SVA, che hanno non poco contribuito al successo finale dell'Aviazione Militare Italiana, sono stati costruiti nei grandiosi

Cantieri Aeronautici ANSALDO

I VINTI

dine più perfetto. La città ha assunto un'anima di festa e si è abbandonata, dimentica delle sofferenze patite, al più rumoroso entusiasmo per salutare i libe-



Lo Czar Ferdinando di Bulgaria.

ratori e per inneggiare alla fine della tirannide austriaca.

All'inizio della nuova vita della città italianissima, una dimostrazione percorse subito le vie principali al grido di: Viva l'Italia! Viva Vittorio Emanuele! Morte all'Austria! I bersaglieri ed i marinai furono abbracciati, baciati, festeggiati da signore e popolane, da vecchi e da bambini. A mezzogiorno la nostra bandiera sventolava sulla torre di San Giusto fra i tiri di artiglieria delle navi e le deliranti acclamazioni delle nostre truppe e della popolazione.

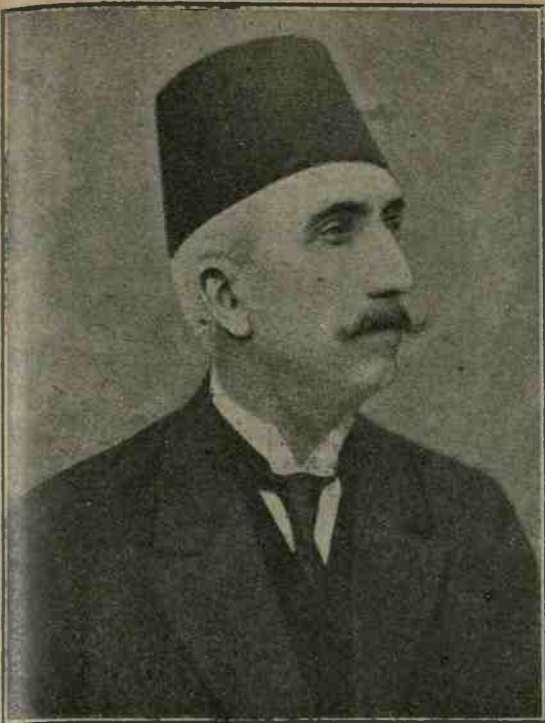
Trento non è più un sogno angoscioso per l'anima italiana. E' una realtà luminosa. Le nostre truppe l'hanno occupata stamane, dopo una corsa infaticabile che ha travolto ogni ostacolo, ogni resistenza del nemico secolare. A passi da gigante, la viva muraglia dei nostri soldati ha travolto le fortificazioni formidabili che furono il tormento del vecchio Conrad. Nulla ha potuto resistere al fervore di un'idea di rivendicazione e di giustizia.

La popolazione ha fatto dimostrazioni entusiastiche alle nostre truppe, agli alpini che primi sono entrati nella città italiana. Donne e bambini, specialmente, ai quali era giunta, portata non si sa da chi, la novella della imminente liberazione, si rovesciarono nelle strade già pavesate di innumerevoli bandiere tricolori. E quando i primi alpini sono giunti l'entusiasmo non ha avuto più limite. I soldati hanno fraternamente diviso le loro gallette e la loro carne in scatola con il popolo. Trento è rinata in un attimo a nuova vita.

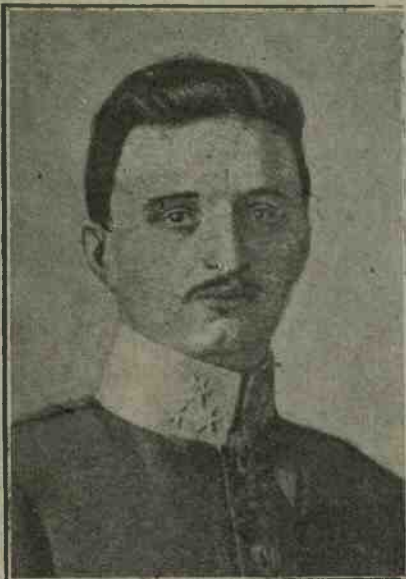
L'ULTIMO MARTIRE

E' stata conferita la medaglia d'argento al valor militare a Sobotka Giuseppe da Gachotin (Boemia), soldato ceco-slovacco. La motivazione dice: «Fatto prigioniero dopo disperata lotta, affrontava stoicamente il supplizio della forza preferendo il martirio alla sconfessione delle sue pure idealità».

Val Concai, 25 luglio 1918.



Maometto VI, Sultano di Turchia.



Carlo I, Imperatore d'Austria.



Il Kaiser e il Kronprinz Ruprecht di Baviera, comandante le truppe tedesche.

Lo sbarco dei marinai e bersaglieri a Trieste. Gli alpini occupano Trento.

Lo sbarco degli italiani a Trieste cominciò alle ore 11. Trieste, completamente abbandonata dal Governo austriaco, versava in condizioni tristissime. La carestia e la fame decimavano la popolazione italiana che sopportava serenamente il nuovo martirio nell'imminenza della liberazione.

Ai fratelli aspettanti le nostre navi ed i nostri soldati hanno portato non soltanto i richiesti approvvigionamenti, ma la redenzione civile e politica.

Il nostro Comando navale aveva preso tutte le precauzioni e le disposizioni per eludere e superare i rischi e le difficoltà della navigazione all'entrata in porto. La traversata si è compiuta con perfetta regolarità. Primo a sbarcare è stato un battaglione di marinai, che la popolazione triestina, radunata sulle banchine, ha acclamato con manifestazioni di giubilo delirante.

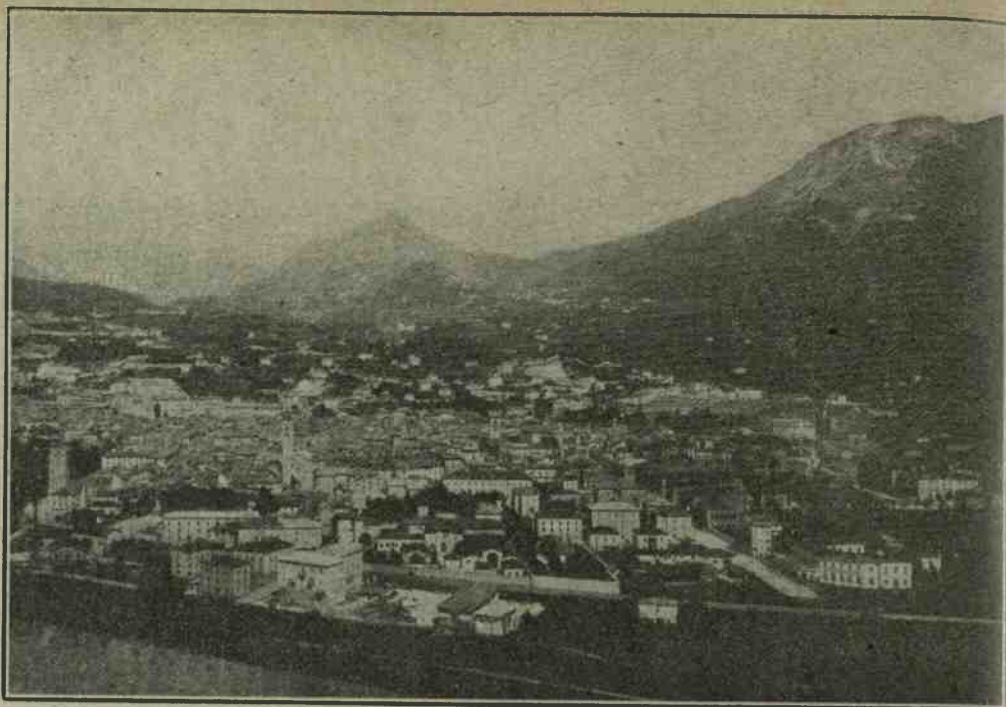
La città, che attendeva i liberatori era tutta imbandierata col tricolore. I marinai hanno rapidamente organizzato i servizi di sbarco e dopo poco i bersaglieri hanno posto piede nella città.

E' impossibile descrivere la commozione dei triestini e la frenetica esultanza colla quale i nostri valdi bersaglieri ed i valorosi marinai sono stati salutati. In questo saluto Trieste effondeva tutta la sua anima giubilante che, con l'agognata liberazione, riceveva finalmente il compenso alle sue sublimi sofferenze. I cittadini, i superstiti, i bambini compresi, recavano al petto coccarde tricolori. Su tutti gli edifici in tutte le vie sventolavano bandiere italiane grandi e piccine. Nei giorni scorsi v'erano stati disordini per le ultime ribellioni popolari alla polizia taglia austriaca e per la carestia sempre maggiore. Appena le navi italiane sono apparse nella baia del porto è tornato a Trieste l'or-

La più grande Battaglia è vinta.

I nostri lettori, che da, oltre tre anni di lotta del nostro Esercito hanno seguito il nostro pensiero attraverso gli articoli di questa rivista, possono garantirci della fede incrollabile sempre da noi avuta nelle armi nostre e nella loro vittoria. E quest'ora vittoriosa per il vessillo italiano tanto sospirata da tutti è giunta.

Viva l'Italia!



Veduta di Trento.



L'on. Bissolati, Commissario generale per l'ossistenza, che sta ora scorrendo le terre liberate per constatare le barbarie senza limiti del nemico.

La vita così incomincia dove le barbarie più inaudite del nemico hanno lasciato profonde tracce.

Parte del nostro Esercito passato il Piave ha proseguito nella sua strepitosa offensiva verso Belluno, Feltre, Pordenone, Udine e Palmanova, mentre un'altra parte ha marciato vittoriosamente nel Trentino. Ed eccoci dopo una sola settimana alla liberazione di Trento e Trieste; sul castello del Buon Consiglio e sulla torre di San Giusto sventola la bandiera Italiana. — La più grande battaglia è stata vinta. — Oberdan, Battisti, Sauro, ecc. sono stati vendicati dai giovani della Nuova Italia.

Attraverso i gloriosi Comuni del Veneto è ripassata fuggente e fiaccata la bandiera austriaca per merito appunto di un esercito come il nostro che come ha saputo soffrire ha così combattuto la più grande battaglia del mondo. — La vittoria d'Italia dice ancor di più: — Un popolo come il nostro — che afferma da secoli il suo diritto e lo consacra col sangue suo più generoso, che vince il nemico più spietato, fa crollare l'impero più antico di Europa, e dando libertà a sé stesso la ridona ad altri popoli gementi da secoli al pari di lui, un tale popolo non onora soltanto sé stesso, ma in sé stesso celebra l'umanità.

La guerra è vinta: l'esercito austro-ungarico è annientato. Evviva l'Italia! Onore e grazie ai suoi soldati!

Ed ora seguiamo attraverso gli ultimi bollettini del Comando Supremo, che passeranno alla storia, le diverse fasi della vittoria:

Comando Supremo, 3 nov. 1918, ore 19.

« Le nostre truppe hanno occupato Trento e sono sbarcate a Trieste. Il tricolore italiano sventola sul Castello del Buon Consiglio e sulla Torre di San Giusto. Punte di cavalleria sono entrate ad Udine ».

DIAZ.



S. M. il Re d'Italia

SPORTSMEN !...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

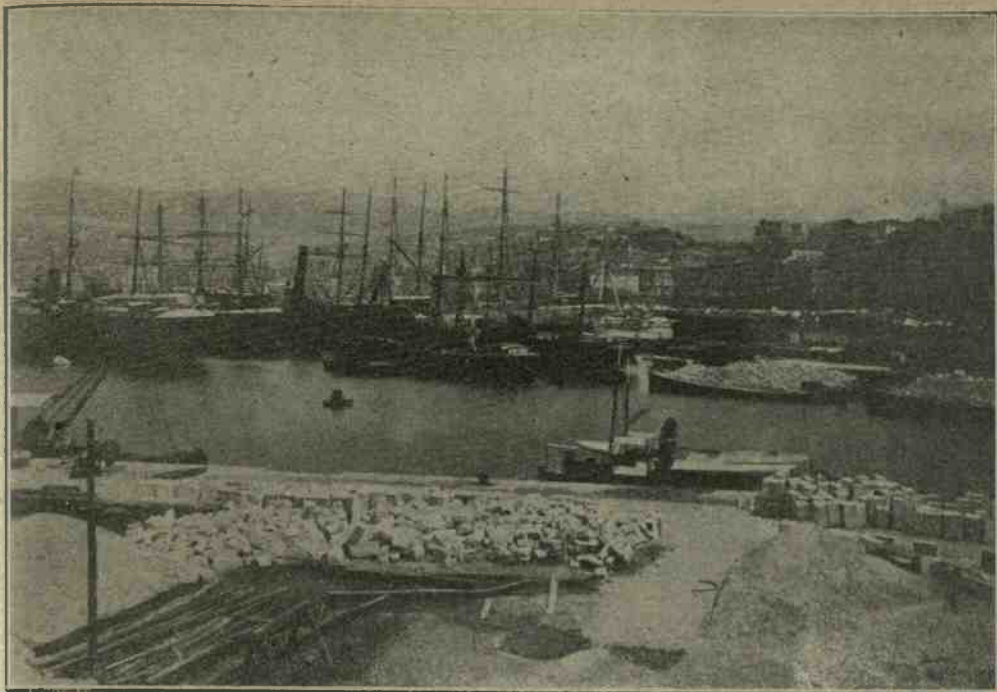
ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



Veduta di Trieste.

TRENTO e TRIESTE liberate.

speranza le valli che avevano disceso con orgogliosa sicurezza ».
DIAZ.

Comando Supremo, 4 nov. 1918, ore 12.

« La guerra contro l'Austria-Ungheria che, sotto la guida di S. M. il Re — Duce Supremo — l'esercito italiano, inferiore per numero e per mezzi, iniziò il 24 maggio 1915, e con fede incrollabile e tenace valore condusse, ininterrotta e asprissima per 41 mesi, è vinta.

« La gigantesca battaglia, ingaggiata il 24 dello scorso ottobre e alla quale prendevano parte 51 Divisioni italiane, 3 britanniche, 2 francesi, una ceco-slovacca ed un reggimento americano contro 73 Divisioni austro-ungariche, è finita.

« La fulminea arditissima avanzata del 29° Corpo d'Armata su Trento, sbarrando le vie della ritirata alle armate nemiche del Trentino, travolte ad occidente dalle truppe della VII Armata e ad oriente da quelle della I, VI e IV, ha determinato ieri lo sfacelo totale del fronte avversario.

« Dal Brenta al Torre l'irresistibile slancio della XII, dell'VIII e della X Armata e delle Divisioni di cavalleria, ricaccia sempre più indietro il nemico fuggente.

« Nella pianura S. A. Reale il Duca d'Aosta avanza rapidamente alla testa della sua invitta III Armata, anelante di ritornare sulle posizioni che essa aveva già vittoriosamente conquistate.

« L'esercito austro-ungarico è annientato: esso ha subito perdite gravissime nell'accanita resistenza dei primi giorni di lotta e nell'inseguimento; ha perduto quantità ingentissime di materiale di ogni sorta e pressochè per intero i suoi magazzini e i depositi; ha lasciato finora nelle nostre mani circa 300.000 prigionieri con interi Stati Maggiori e non meno di 5000 cannoni.

« I resti di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo risalgono in disordine e senza



Il Generale Pecori-Giraldi che ha guidato le armate del Trentino.



I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

Il grandioso contributo della **FIAT** alla Vittoria italiana

Migliaia di autocarri **FIAT** sono stati impiegati nell'offensiva della più grande battaglia vinta contro il nemico austriaco.

La **FIAT** ha una volta ancora dato tutto il suo concorso fornendo all'esercito italiano e agli eserciti alleati, robusti eccellenti infaticabili veicoli da trasporto e da traino di ogni tipo, portata e dimensione, dagli autocarri piccoli e medi per trasporto di materiali e di soldati agli imponenti autocarri trattori per il trasporto di carichi gravi e per il rimorchio delle artiglierie.

Ecco la forza viva di cui la **FIAT** ha accresciuto i nostri eserciti, ecco la meravigliosa e poderosa corrente di movimento e di energia inesauribile che dalla **FIAT** perennemente è scaturita ad alimentare l'impulso verso la vittoria!

SOCIETA' ANONIMA

SEDE IN TORINO

FIAT

Capitale Versato

Lire 100.000.000

VARIETÀ

Quale può essere il rendimento delle macchine volanti, di cui potremmo fare uso per il trasporto delle merci e dei viaggiatori? — si domanda il francese Jean Dargon, sulla *Rivista dei Trasporti aerei*. La risposta è incoraggiante: al principio della guerra noi non disponevamo che di alcune centinaia di aeroplani, che potevano portare da 200 a 300 chili, con una velocità massima di 100 chilometri all'ora; noi possediamo attualmente una flotta di non poche migliaia di apparecchi, di cui i più rapidi arrivano già a 220 chilometri all'ora (ossia 300 chilometri con il vento di 80 chilometri in favore: Parigi-Nizza in due ore e mezza, la traversata della Francia nella sua più grande larghezza in meno di tre ore!).

Gli altri — più lenti e più pesanti — possono portare un carico utile di più di due tonnellate (25 persone) con la velocità di 150 chilometri all'ora. Potremo dunque già domandare ai nostri costruttori di costruire dei veri apparecchi aeromotori che trasportino una trentina di viaggiatori (od un peso equivalente di merci), e ciò con tutta sicurezza. E quest'ultima condizione, di capitale importanza per lo sviluppo dell'aeronautica, può essere attualmente conseguita.

In effetto, per un aeroplano bene studiato e ben costruito, la rottura non può dipendere — salvo imprudenza — che

da una panne del motore, che costringa ad un atterramento su un terreno poco favorevole. Per riparare a questo inconveniente basterà allora di



Il Generale Petiti di Roveto, già Comandante delle truppe a Salonico, è sbarcato per il primo a Trieste al comando dei baldi e giovani bersaglieri.

stabilire un modello di aeroplano munito di un treno di atterramento robusto, ma soprattutto — fino a tanto che noi non abbiamo dei motori di aviazione così sicuri come i loro confratelli dell'automobile — di costruire degli apparecchi a più motori, tali che, se non si guasta, l'aeroplano possa continuare a volare orizzontalmente a carico pieno: così il pilota avrà il tempo di cercare un terreno di atterramento conveniente e le probabilità di accidenti saranno ridotte al minimo.

Occupandosi dei contraccolpi psicologici della guerra il *Mercure de France* ricorda fra i casi più tipici d'allucinazione quello della cosiddetta Jeanne d'Arc de Cholet, che nella prima metà del 1917 interessò al racconto delle sue rivelazioni la cronaca dei giornali. Inspirandosi al ricordo della grande eroina, si credè destinata a salvare la Francia e diffuse la voce della sua missione celeste con tanta forza di suggestione che ottenne una deroga alle regole ecclesiastiche per essere lasciata una notte intera nella chiesa del Sacro Cuore di Montmartre. Poi si fece il silenzio intorno a lei: la missione era mancata.

Più comuni sono i casi di grandi credulità collettive. Il fatto che qualche prigioniero, per cause del tutto eccezionali, era rimasto per lungo tempo nella impossibilità di corrispondere con la famiglia, fece sorgere la leggenda dei campi segreti di prigionieri, i cui nomi non erano stati mai pubblicati nelle liste e ai quali veniva interdetta ogni comunicazione con le famiglie; correva anche la cifra approssimativa di 40.000 persone sottoposte a così dura prigionia. Le smentite della Croce Rossa, accompagnate da inchieste e da prove irrefutabili, sradicarono a fatica questa leggenda tanto accreditata.

Il primo giorno del bombardamento di Parigi col cannone a lunga portata, quando il pubblico ancora ignorava l'origine dei colpi, gli agenti di Montreuil raccontavano trattarsi di una battaglia aerea che sarebbe durata 48 ore. E' provato che queste false dicerie non sono una creazione individuale, che a poco a poco si diffonda e trovi credito, ma vere formazioni collettive, simultanee nei diversi cervelli, dovute alle medesime cause.

Leggete il 3° fascicolo di ALI e RUOTE
in vendita a Lire TRE



Dove pietà di donna occorre, S. A. R. la Duchessa Elena d'Aosta è la prima ad accorrere. Così l'Augusta Signora trascorre oggi tra le popolazioni liberate a portare aiuto e conforto.

Comando Supremo, 4 nov. 1918, ore 16.

« In base alle condizioni dell'armistizio stipulato tra i plenipotenziari del Comando Supremo del R. Esercito Italiano in nome di tutte le Potenze alleate e degli Stati Uniti d'America, e i plenipotenziari dell'Imperiale e Reale Comando Supremo austro-ungarico, le ostilità per terra, per mare e per aria, su tutti i fronti dell'Austria-Ungheria, sono state sospese alle ore 15 di oggi, 4 novembre ».

DIAZ.

Il Giro d'Italia con Trento e Trieste

I bersaglieri ciclisti per i primi sono giunti a Trento e Trieste. Le due nuove provincie d'Italia saranno mèta di grandi futuri cimenti sportivi. Così la *Gazzetta dello Sport*, dando l'annuncio del « 6° Giro d'Italia », vi include Trento e Trieste con queste parole:

« Oggi, questo: il « Giro d'Italia » per Trento e Trieste italiane, preparatore e propiziatore della ripresa di tutte le altre manifestazioni ed organizzazioni d'anteguerra e di post-guerra che la *Gazzetta* manterrà in vita, a vanto e per dimostrazione di forza e di passione della gioventù italiana dinanzi a cui si schiude radioso l'avvenire di pace e di prosperità ».

Il *Giornale d'Italia* annuncia che il Comitato di Propaganda Sportiva ha intenzione di indire un convegno ciclistico in una città cara, finalmente redenta alla madre Patria, ed una staffetta che porti ad essa, la tenacemente fedele, il saluto di Roma, la gran Madre.

La *Stampa Sportiva* ed i suoi redattori, plaudento alle iniziative dei colleghi, si mettono a loro disposizione.

N. d. D.



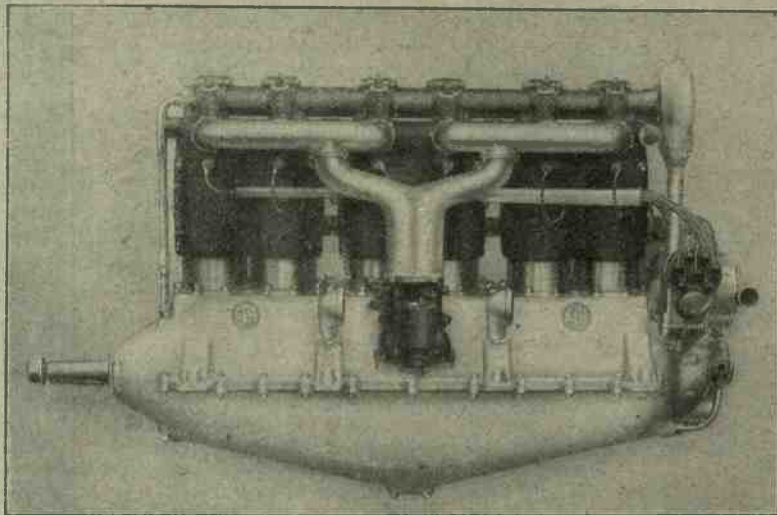
S. A. R. il Duca d'Aosta, glorioso condottiero della III Armata.

TORINO SPA GENOVA

Capitale L. 10.000.000.

Produzione di guerra

Camions militari.
Affusti automobili.
Autoambulanze.
Autocarri speciali.
Motori p. aeroplani.



Produzione normale

Automobili da turismo.
Camions industriali.
Omnibus per servizi pubblici.
Autocarri speciali.
Motori per imbarcazioni.

Il Motore d'Aviazione " **SPA** „ ha al suo attivo, oltre ai massimi Records di velocità-distanza, i Raids di guerra: **Friedrichshafen, Innsbruck, Zagabria, Pola, Vienna, Franzensfeste.**

SOCIETÀ LIGURE-PIEMONTESE AUTOMOBILI.

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

BANCA ITALIANA DI SCONTO

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale L. 180.000.000 — Versato L. 166.116.800 — 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.

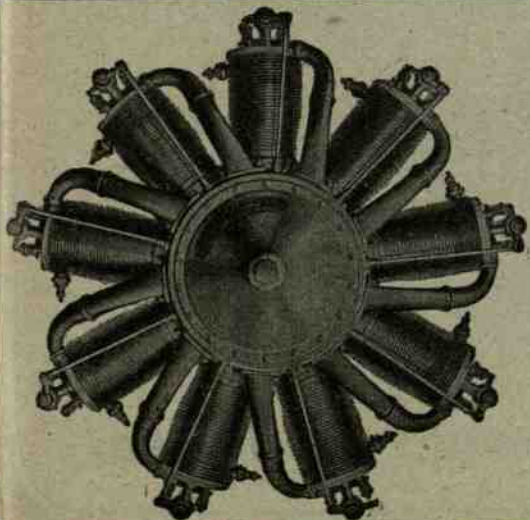
*Rappresentante esclusiva per l'Italia della***BARCLAY'S BANK Ltd di Londra.****“ GALLINARI ”**

Società Industrie Aeromarittime

LIVORNO**Autoscafi****Idrovolanti****Eliche marine***e per* **Aviazione****Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri****GIOVANNI AMBROSETTI**Sede Centrale: - **TORINO**Succursali a: **BODANE - 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.

**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**

GLORIA D'ITALIA

Una giornata memorabile

per una Casa industriale italiana.

Le vie aspre di Rovereto e di Trento, le strade aspettanti di Udine e del Friuli, sono state percorse dai più puri campioni d'Italia, dai

Bersaglieri Ciclisti

simbolo della nostra forza gentile

sulle Biciclette montate dalle Gomme

BERGOUGNAN & TEDESCHI

Soc. Anonima Bergougnan e Tedeschi

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

FILIALE DI MILANO - Via Melzo, 15.

AGENZIA DI BOLOGNA - Via Galliera, 60.

Si cercano Agenti di vendita

nelle terre redente.