

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	---	---
SEMESTRE	---	---
TRIMESTRE	---	---
La copia cent. 10, arretrato 0,20		

DIRETTORE
GUSTAVO VERONA

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

L'AVVENIRE DELL'AVIAZIONE



In America già funzionano regolarmente i trasporti aerei della posta fra i grandi centri.

(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.

PNEUMATICI PIRELLI

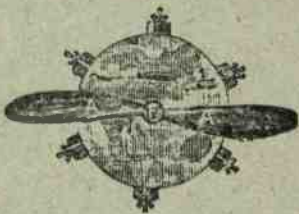
per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio

OFFICINE A. G. F. A.

FABBRICA
NAZIONALE
Aviazione



ACCESSORI
MATERIALI
Aeronautica

ELICHE "AGFA"

usate dalle principali fabbriche di AEROPLANI e IDROVOLANTI

GRANDE DEPOSITO

di tutti gli ACCESSORI, MATERIALI e VESTIARIO
per l'AERONAUTICA e l'AVIAZIONE

AGENZIA GENERALE FORNITURE AERONAUTICHE
(SOCIETÀ ANONIMA)

Direzione ed Amministrazione:

MILANO - Via Principe Amedeo, 11 - MILANO
Telegrammi: AEROS - MILANO. Telefono 81-69.

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.

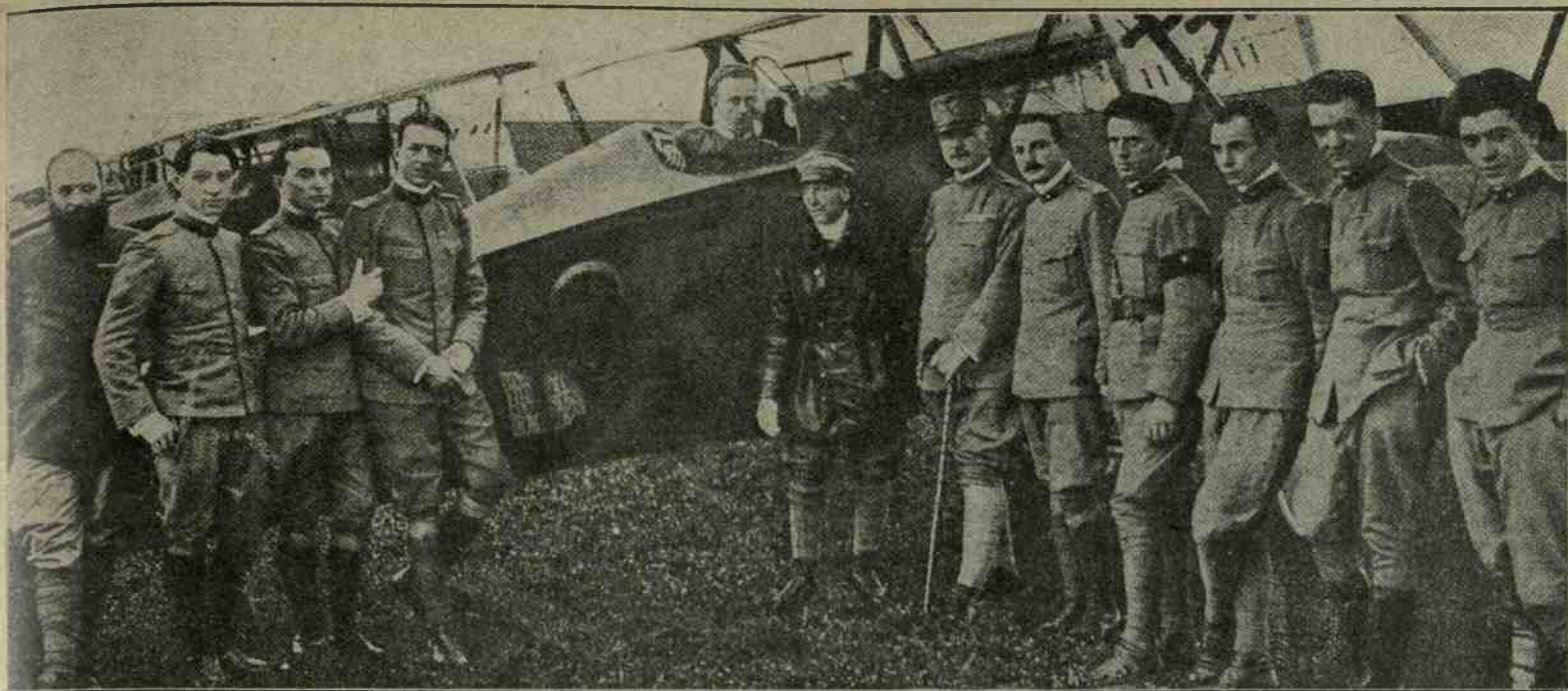
MOTORI D'AVIAZIONE

Reparto vendita: TORINO - Via Madama Cristina, 66.

Bergougnan & Tedeschi

I PNEUMATICI

che vinsero tutte le principali
corse dilettanti.



Il volo della squadriglia "Serenissima", su Vienna. — Il Generale Bongiovanni e il Maggiore D'Annunzio fra i piloti della "Serenissima".

I Piloti della spedizione su Vienna

Gabriele D'Annunzio appena rimesso piede nel campo dal quale avevano preso il volo gli otto arditi aviatori che portarono su Vienna la voce d'Italia latina additò all'ammirazione dei presenti quel che della pattuglia era stato la guida sicura, il piemontese capitano Palli, che il poeta chiama « l'aquila infallibile, dagli occhi chiari ». Il capitano Palli, un'alta e simpatica figura, non servì certo che a distrarre per un attimo l'attenzione del comandante della squadriglia. L'attenzione tornò poi a D'Annunzio, che con parola commossa evocava la visione di Vienna vaporosa nella chiara luce mattutina. Il poeta volle presso di sé tutti i piloti della spedizione, mentre la folla gli si premeva intorno commossa per avere una impressione del magnifico volo, e ad uno ad uno egli li chiamò per nome e volle abbracciarli, ma la folla non vide che lui. Doveva essere così.

Mentre l'eco del glorioso fatto perdura, è doveroso ricordare anche gli artefici della vittoria, i tenaci, impavidi collaboratori che resero possibile la prova, e alla prova parteciparono prodigandosi per la riuscita. Palli ha venticinque anni e, come già vi ho accennato, è nativo di Casale Monferato. Egli è iscritto al Politecnico di Torino.

Gli amici parlano della sua tenacità e della sua costanza e ne dicono meraviglie. Esaltano soprattutto il suo animo mite e gentile. E' entrato in guerra nel 1915 come aviatore e in tre anni di volo ha compiuto 140 ricognizioni. E' un veterano del Carso, poiché sul Carso ha sostenuto le prime sue battaglie aeree, e poco mancò che vi trovasse la morte. L'apparecchio suo venne colpito in pieno, ma riuscì ugualmente a portarlo nelle nostre linee. Dal Carso passò poscia nel Trentino e cominciò ad affermarsi come aviatore di grido. Egli d'allora non fu più un semplice pilota ma un maestro. Con un « Caudron » volò ripetutamente su Bolzano, e da Bolzano, in una ricognizione, ritornò nel campo di Belluno per il passo del Tonale, dopo di aver percorso 140 chilometri in terreno nemico.

Chiamato a pilotare su un monoposto si rivelò dotato di qualità eccezionali di audacia e di doti di organizzatore non comune. Nel febbraio del 1918 volò su Innsbruck, abbassandosi a 400 metri, per lanciare bombe sulla stazione. Affrontò con un apparecchio terrestre le incognite di un lungo volo sul mare, spingendosi lungo la costa dalmata, sino a Zara, restando in aria più di otto

ore. Stabilito di recente il « raid » su Pola, si recò solo sulla città nemica, abbassandosi sino a 1000 metri per fotografare le opere e le navi che si trovavano ancorate nel porto. Colpito al motore da una scheggia ebbe per un momento la visione della morte, ma anziché planare e cercare terra, preferì giocare di audacia e si gettò sul mare. Raggiunse così Venezia col motore bruciato. Una stella benigna lo protegge. Ha sostenuto inoltre numerosi combattimenti aerei, e da tutti è uscito incolume. L'apparecchio pilotato da lui reca la traccia del piombo austriaco, ma il pilota è sempre uscito incolume da tutte le prove. Egli è un vero dominatore dell'aria, e l'aria è il suo elemento. Come ha detto D'Annunzio, egli è meraviglioso per il senso di orientamento ed è di un mirabile finto per sfuggire alle insidie. Guidò tra le nubi la pattuglia da Vienna al campo e non ebbe un momento di esitazione, come se la meta da raggiungere gli fosse sempre dinanzi agli occhi.

Il tenente Antonio Locatelli, che scortò nella spedizione l'apparecchio del capo della pattuglia, è nativo di Bergamo ed ha 23 anni. E' modestissimo; compie le gesta più ardue e poi usa scomparire come se la gloria gli desse fastidio, come se lo urtasse il sentire troppo clamore intorno al suo nome. Ha tre medaglie d'argento e la croce di guerra belga. E' inoltre proposto per altre ricompense al valore. E' al fronte dal 1915. Con un « Farman » ha abbattuto nel 1916 due apparecchi nemici, uno a Gorizia e l'altro su Trento. Tra i voli clamorosi che si ricordano di lui, gli amici parlano con entusiasmo della sua azione durante il ripiegamento nell'ottobre scorso. Mentre avveniva lo sfondamento sopra Caporetto il tenente Locatelli veniva attaccato da dieci aviatori germanici. Egli non tremò, e continuò la sua ricognizione, restando in aria sotto il tempestare dei colpi per un'ora e un quarto. L'apparecchio venne colpito da 72 colpi, ma l'aviatore rimase incolume. Ha come il Palli, un superiore senso di orientamento e una prontezza e una audacia impareggiabili. Le avversità non lo scuotono e le situazioni critiche non lo fanno tremare. Ha una tempra d'acciaio, irrobustita in 7 anni di alpinismo. Le aspre vette sono ricordate negli annali del Club Alpino, con il suo nome, e col nome del fratello suo Carlo, caduto in guerra. Di fronte al pericolo il suo sangue freddo aumenta. Appassionato fotografo, un giorno, attaccato in un volo da un ap-



Il Maggiore D'Annunzio e il Capitano Palli in partenza.

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

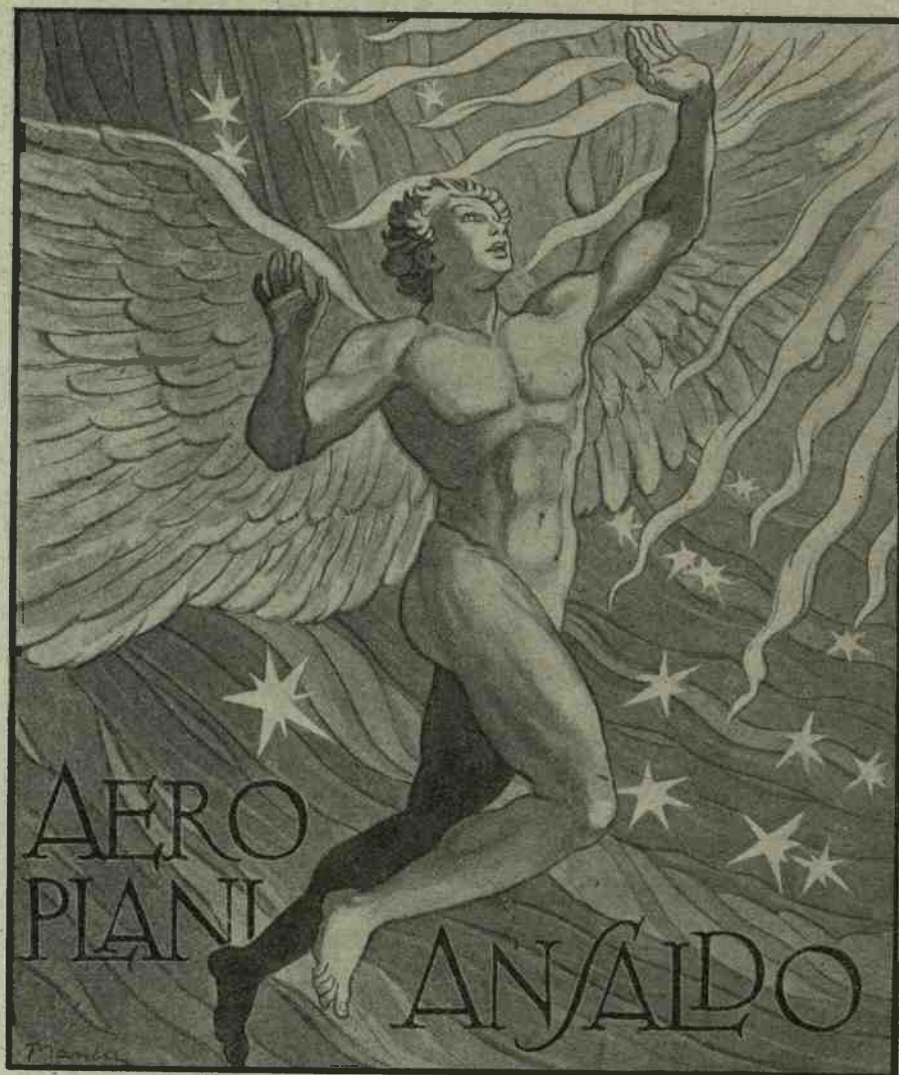
Chiedete Catalogo alla Ditta M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.



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



vecchio nemico, prima di difendersi lo volle fotografare. Il soffietto della sua « Kodak » è stato colpito da un colpo di mitraglia.

Finzi consegna oggi al tenente Locatelli un nuovo battezzato col nome di *Balilla*. Nessun velivolo è più degno di lui di pilotarlo.

Ando Finzi ha ventotto anni ed è nato a Legnano. Con il capitano Masproni ha formato la più pregiabile forte squadriglia « Serenissima », che ha compiuto la grande prova. Prima di essere aviatore è stato motociclista, e in motocicletta ha compiuto nel 1914 il giro d'Italia. Fu anche aeroplano, ed ha battuto il record della resistenza in volo libero nella « Gordon Bennet » del 1913.

Partì da Stoccarda a bordo dell'« Andromeda » e volò in aria per 38 ore, coprendo 1500 Km. di percorso. E' al fronte dal 1916, come volontario di guerra, ed ha compiuto un numero grandissimo di ricognizioni per le quali ha una vera passione.

Nella preparazione del volo a Vienna fu uno dei più attivi. Onde allenarsi viaggiò e compì questi ultimi giorni dei lunghi voli e alla prova si presentò preparatissimo. Egli conta una bella vittoria aerea. Attaccato da tre aviatori nemici ne costrinse alla fuga e atterrò il terzo in modo brillante.

Lodovico Censi è nato a Fermo. Dei sette piloti componenti la pattuglia è tornato sul campo per primo, e giunto sul campo anziché affrettarsi a discendere per porre termine alla fatica, restò per un momento nel cielo, dilettrandosi di virtuosità per dare alla folla in attesa il primo annunzio della vittoria. E' un pilota audacissimo, un temperamento bizzarro. Nessuno forse prova come lui la febbre del volo. La terra pare che gli dia fastidio, e ogni qualvolta torna da un volo non ha desiderio di riposo ma brilla nei suoi occhi il desiderio di non poter tornare subito nel cielo. Ha un amore per la libertà totale, assoluta, e sente che tale libertà è solo consentita tra le nubi. Il suo volo raggiunse una volta Klagenfurt. E' tornato da Vienna con tale una freschezza come se appena avesse raggiunto la linea del Piave. Nella guerra ha partecipato prima come artigliere, poi come aviatore. Alla « Serenissima » appartiene da due mesi. Egli ha abbattuto due apparecchi, uno a Conegliano e un altro a Spilimbergo.

Il tenente Pietro Massoni è nativo di Massa, ha ventun anni. A 18 anni già era pilota e in due anni di guerra ha compiuto 120 ricognizioni, prima al Trentino, poi oltre Isonzo, più tardi oltre il Tagliamento. Durante il ripiegamento è stato prodigioso. Finzi e Massoni formano due corpi e un'anima sola. Sono indivisibili e lo furono anche nel volo su Vienna durante il quale furono uccisi da serrafile.

Mite e gentile di animo, Finzi è circondato da una speciale aureola di simpatia. Egli si trova al fronte dal 1915, ed ha rifiutato l'avvicendamento. Il tenente Bruno Granzarolo ha 24 anni ed è nato a Legnano. E' un pilota alle prime prove di guerra, la sicurezza con cui compì il volo su Vienna gli assicura un brillante avvenire. Egli era già stato proposto per una medaglia d'argento per una brillante ricognizione eseguita su Lubiana e dintorni.

E passiamo all'ultimo a « fra Ginepro degli Allegrini » e cioè al sottotenente Gino Allegrini. Per la barba arruffata che orna il suo mento, e per la bonaria giocondità, Gabriele D'Annunzio ha soprannominato in lui l'olimpico, ingenuo discepolo di Francesco d'Assisi. Il nome è quanto mai appropriato. L'Allegrini è veneziano ed è pittore. Nella vita, è artista anche nel volo, e si lascia andare in capricci e in virtuosità. Di lui si ricorda in modo particolare la tragica avventura di Feltre. Tentò di compiere una ricognizione sul campo di battaglia esistente in detta città, per meglio fotografare gli apparecchi nemici discendeva a bassissima quota. Nella discesa però gli mancava il motore, e l'apparecchio scendeva fino a pochissimi metri dal suolo. L'Allegrini già si considerava perduto, ma imperturbabile continuava a far scattare la macchina fotografica. Quattro o cinque metri appena lo separava dalla terra, allorché il motore riprese a funzionare. Allora egli, pronto, riscese il velivolo nel cielo e fu salvo. Come il

nome di « fra Ginepro » lo caratterizza magistralmente nella figura fisica, l'avventura di Feltre ce ne dà la personalità come pilota.

« Orlando furioso » dell'aria, non ha requie mai. Egli ha sostenuto combattimenti contro cinque ed anche sette avversari. E' uno specialista nell'attacco dei « Draken ». Conosce Vienna palmo a palmo, perchè vi restò quattro anni consecutivi, ma certo non avrebbe pensato mai di ritornarvi per le vie del cielo.

PROPAGANDA AMERICANA

Negli Stati Uniti è in voga una nuova e originale forma di propaganda per la guerra: la propaganda dei « quattro minuti ». In un giorno prestabilito, in un certo numero di luoghi pubblici, alla stessa ora, un oratore esce dalla folla, nella via, a teatro, al ristorante, in un negozio, e durante quattro minuti improvvisa una specie di piccola arringa ai suoi concittadini, per incitarli a fare la tal cosa o ad astenersi dalla tal'altra. Oggi è un discorsetto rivolto agli uomini che hanno passata l'età del servizio militare perchè s'arruolino nella Croce Rossa; domani sarà un richiamo alla necessità d'economizzare il pane; dopodomani un invito a

usare moderatamente della carne, e così di seguito, sempre nello spazio di quattro minuti. Questa ripetizione in migliaia di luoghi di poche parole espressive, pronunziate nello stesso tempo da oratori diversi, costituisce, agli occhi di coloro che hanno inventato questa curiosa forma di propaganda, l'arma più efficace per vincere l'indifferenza e la passività.

E non a torto il *Temps* vede nell'ingegnosa trovata un saggio, applicato alla guerra, di quella strategia commerciale in cui gli americani, ammirabili lanciatori d'affari e prodigiosi specialisti in materia di pubblicità, sono maestri. Nessuna delle offensive possibili al venditore contro il compratore è da essi ignorata, e una delle teorie che gli affaristi americani formulano più volentieri è appunto quella dei brevi assalti moltiplicati. Economizzatori del tempo dei clienti come del proprio, essi si sono spesso sforzati di fare una pubblicità rapida, raccolta in poche frasi significative e diffusa nel maggior numero possibile d'esemplari. Non tanto cercano di « pestare » la opposta linea di difesa, quanto d'infiltrarsi nell'altrui volontà con una serie di brevi e decisive incursioni, di suggestionarla con l'apparizione perpetua delle stesse parole e delle stesse immagini! E da questo metodo è nata la propaganda dei « quattro minuti ».



Il Presidente Wilson ribadisce il primo bullone per inaugurare un nuovo cantiere navale.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Gomme Piene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

Società Anonima - Capitale sociale L. 6.000.000.

TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

Anonima - Sede e Direzione VOLTRI

Di

Radiatori **VALCERUSA**

erano provvisti gli Aeroplani S. V. A.

che

VOLARONO SU VIENNA

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

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

Le vittorie dell'industria automobilistica FIAT



Lunedì scorso, col direttissimo di Roma, sono giunti a Torino S. E. l'on. Valenzani, sottosegretario al Ministero d'agricoltura e commercio, col suo segretario particolare cav. Bruno, il comm. Marescni, direttore generale dell'agricoltura, il comm. De Fabritiis, direttore generale dei servizi di motoratura ed i tenenti Rasio e Lazzaroni, addetti alla mobilitazione agraria, nonché un gruppo di giornalisti romani, l'on. Tasca di Cutò, cav. Faldella, ecc.

Questo gruppo di personalità è giunto a Torino per assistere ai primi esperimenti di aratura mediante una trattrice azionata a motore di fabbricazione esclusivamente italiana, e più precisamente di fabbricazione torinese della Fiat.

Gli esperimenti ebbero luogo in un campo della cascina Marchesa, nel pomeriggio, alla presenza di molte autorità e specialmente di agricoltori e di competenti. Assistevano i comm. Depanis e Bono pel Municipio, il cav. Berti per il Prefetto, il generale Sartirana, comandante il Corpo d'Armata, il generale Rizza, comandante la Divisione, il generale Caorsi, comandante la Scuola di guerra, il colonnello Vialardi, oltre a molti ufficiali superiori. L'ufficio agricolo della Divisione di Torino era rappresentato dal tenente Grugnotti, il quale prese occasione per distribuire alle autorità intervenute un interessante prospetto del contributo dato dalla Divisione alla produzione agricola. Assistevano: il cav. Agnelli, gli ing. Marchesi, Fornaca e Soria, il cav. Luciani, gli on. Giordano e Di Miraffiori, il senatore Rebaudengo, presidente del Comitato Agrario, il comm. Rovetti, capo gabinetto del Sindaco, il cav. uff. G. Verona, il sindaco e la Giunta di Nichelino, nel cui territorio gli esperimenti si compivano, il senatore Monte Biscaretti, in rappresentanza del generale Caputo, le missioni militari francese ed inglese, il prof. Ghiesi-Gamacchio, direttore della nostra Cattedra ambulante d'agricoltura, il direttore delle Dogane cav. La Fera, il comm. Francesco Turbiglio, il sig. Nanni, i rappresentanti dei Comizi Agrari e delle Cattedre ambulanti di Asti, Piacenza, Aleramo, Vercelli, ecc. Avevano aderito a questa interessante prova i Consorzi agrari di Modena, Mantova, Mondovì, Ancona, Savona, Voghera, ecc. Gli esperimenti presenziavano anche molti contadini dei dintorni, dopo di che la Società costruttrice offrì un ricco ricevimento nella magnifica palazzina della tenuta messa a disposizione del proprietario sig. Segre.

Il sottosegretario on. Valenzani pronunciò un ispirato discorso auspicando all'avvenire del-

l'agricoltura e dell'industria, integratrice questa di quella, e levando un inno al lavoro italiano che in queste ore di guerra prepara, oltre gli strumenti bellici, quelli della pace. Chiuse augurando la vittoria completa delle nostre armi, perchè, dopo essa, sorrideranno le gioie del lavoro.

L'assessore anziano Depanis ringraziò il sottosegretario on. Valenzani della sua venuta a Torino e gli recò il saluto della civica amministrazione.



La trattrice agricola FIAT — Il taglio del grano.

Gli esperimenti agricoli compiuti al Nichelino segnano un nuovo successo dell'industria torinese, poichè la *Trattrice agricola* è stata costruita negli stabilimenti della Fiat. L'iniziativa è dunque doppiamente lodevole, poichè tende ad emancipare l'industria italiana completamente.

La *Trattrice agricola Fiat* è il frutto di una

lunga e paziente serie di studi, di osservazioni e di prove, riunisce in sè tutte le qualità che si debbono esigere relativamente ai vari bisogni della coltura meccanica così importante.

Essa è anzitutto una macchina atta a trainare tanto l'aratro (ed in questo caso riunisce i requisiti di una vera e propria aratrice automobile) quanto carri per trasporti su strade di qualsiasi pendenza, o macchine agricole di qualunque tipo e peso, su terreni di qualsiasi natura.

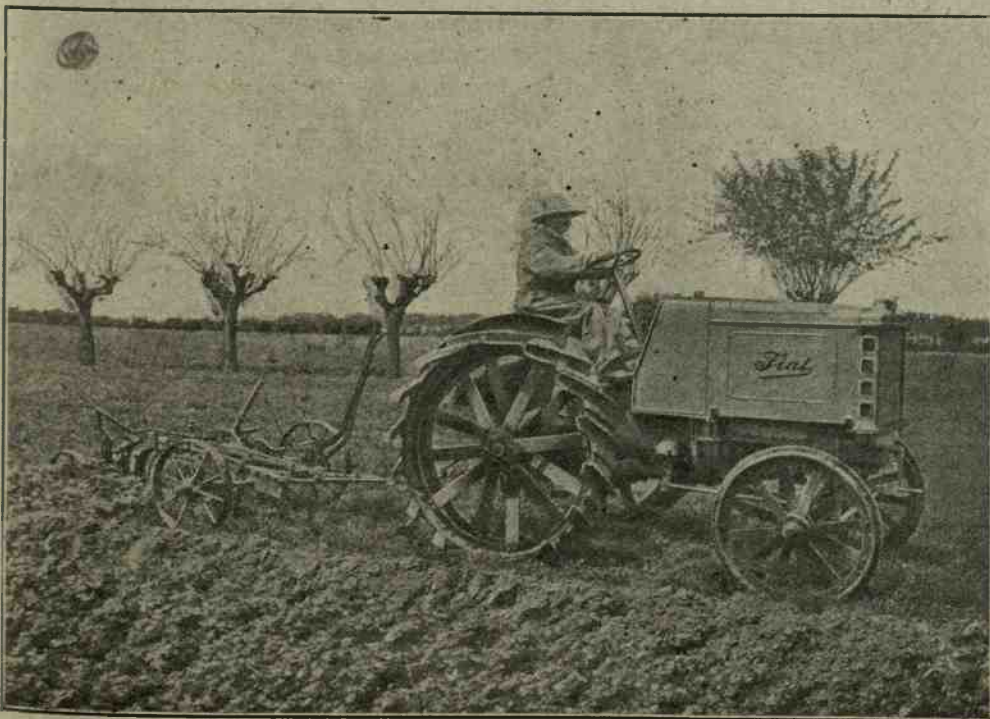
Oltre che servire a questi usi, essa è una vera e propria locomobile, col pregio che può portarsi da sè sul luogo del lavoro, e soprattutto, grazie ad una felice disposizione del suo meccanismo, può azionare le macchine più diverse e che abbiano bisogno di differenti velocità, senza dover per questo cambiare la puleggia, qualità certo notevolissima.

Vale a dire che questa macchina possiede una elasticità grandissima e, paragonata a quella della locomobile-vapore, offre maggiori vantaggi. In una sola macchina di semplicissimo aspetto sono dunque compendiate tre macchine distinte: *L'aratrice*, il *rimorchiatore* e la *locomobile*. Ognuna di esse è perfetta, perchè non vi è sacrificata affatto, in alcuna sua parte, l'esistenza di organi che servono per altri usi.

L'insieme di questa macchina è robustissimo — pur rimanendo d'aspetto armonico e proporzionato, oltrechè di limitato peso — ed ogni organo vitale è perfettamente protetto come meglio e più efficacemente non si saprebbe desiderare.

E' questa dunque la più pratica, maneggevole ed utile delle trattrici agricole che oggi si conoscano. Gli esperimenti eseguiti colla *Trattrice Fiat*, confrontati con altri eseguiti con trattrici di marca estera, hanno provato la superiorità assoluta della macchina di costruzione nazionale.

I numerosi intervenuti, tra cui erano note competenze del campo agrario ed i rappresentanti di una decina di Cattedre ambulanti e di Consorzi agrari, assistettero con vero interessamento a queste esperienze, compiacendosi nei pratici risultati coi dirigenti la Fiat.



La trattrice agricola FIAT. — L'aratura dei campi.

Per la vittoria dell'oggi e del domani

La Società per l'incremento dell'aviazione

Aeroplani GABARDINI



Avv. Edgardo Garelli
Consigliere delegato della Società
per l'incremento dell'aviazione

Giuseppe Gabardini è un precursore dell'aviazione. Storia breve, ma di cui le origini, precedenti alla guerra, sono ormai dimenticate, tanto fu rapido il progresso, fantastica la marcia, superiori a qualsiasi più lucida previsione i risultati. È storia di pochi anni, ma i primi tentativi pare si sperdano nei secoli. Eppure sono di ieri i primi voli fuori dal nido, i primi abbandoni dei campi sui quali durante i primi tentativi correvano sbalzando, sollevandosi stentatamente, penosamente dirigendosi.... precipitando sovente. Giuseppe Gabardini fu uno studioso; pochissimi i credenti: l'uno ideò, gli altri dettero forza all'ala giovanissima. Il nome di Giuseppe Gabardini va associato a quello di un nostro grande indimenticabile pilota: Cevasco. Chi ricorda le nevole viglie, durante le quali pochi ferventi si riunivano, attendendo e preparando la prova « fuori del comune », fra l'indifferenza delle folle, che solo mostravano d'interessarsi al tentativo o alla prova, se questa riusciva o se quello tragicamente veniva stroncato da qualche brusco sanguinoso arresto?

Oggi l'aviazione ha avuto nell'immensa guerra il suo più colossale collaudo: la guerra pur fra tanto sangue, tanti dolori, tanti strazi avrà avuto però indiscutibile un merito, che le generazioni venturose potranno misurare in tutta la sua immensa utilità: quello di far superare in pochi mesi almeno un secolo di studi e di tentativi. Perché non sarebbe stato possibile che l'opera di pochi credenti avesse in breve potuto raccogliere tale fiducia, da ricredere sopportabile l'impiego per essa di miliardi,

nè si sarebbe avuto la forza di sopportare indifferentemente il sacrificio di migliaia di giovani vite. La guerra è venuta e ha trovato in Italia il terreno preparato, cosicché l'aviazione italiana occupa giustamente oggi uno dei primi e più invidiabili posti.

Dovremmo noi tessere con tutto l'animo nostro confortato dalla grandezza dell'opera quell'elogio che va dato per giustizia e per gratitudine a questi uomini che seppero e vollero, a questi uomini cioè, come l'av. Girolamo Orefici, Presidente della Società per l'incremento dell'aviazione, l'avv. Edgardo Garelli di Novara, attivo e benemerito consigliere delegato, il Direttore generale Giuseppe Gabardini, attivissimo ed intelligente, ed Achille Landini, il direttore emerito della scuola d'aviazione di... (Aeroplani Gabardini)



Giuseppe Gabardini
Direttore generale tecnico.

e che nel contempo copre l'importante carica di vice-direttore tecnico della sunnominata Società; a questi uomini, ripetiamo, i quali hanno saputo dare all'Italia uno dei più moderni campi di scuola, ed una delle migliori officine. Ma oggi occorre invece raccoglimento e lavoro.

Quando si vorrà — e si dovrà per gratitudine e per ricordare ai nostri nepoti il valore di questo scorcio di un secolo e principio di un altro — scrivere la storia di questo che è il vero grande risorgimento d'Italia, bisognerà che la penna dello storico non tralasci uno solo di questi nomi, ma che tutti li esalti per le opere compiute, e tra essi questi uomini che all'industrie parvero nuovi ed invece furono creatori geniali e tenacissimi organizzatori, sorretti da una grande fede e da entusiasmo. Nell'automobilismo, come nell'a-

viazione, l'Italia ebbe le sue migliori vittorie industriali, vittorie che fecero risuonare il nome suo in ogni parte del mondo. Non sarà solo la guerra, e la preparazione ad essa, che avrà data all'Italia un'aviazione che risponde ormai a quanto di meglio si può richiedere: ma anche per le opere di pace, dalla scuola e dalle officine di....., della Società per l'incremento dell'aviazione (Aeroplani Gabardini), che ha creata la scuola stessa, come dalle tante altre sparse per questa nostra terra di lavoratori, voleranno per il cielo nostro a miriadi le ali vittoriose e civilizzatrici, annunzianti ai popoli del mondo come il genio latino sappia sempre trionfare quando la volontà sia tenace.

Dalla scuola Gabardini, come pel passato, anche nel periodo di intensa preparazione di questa nostra gloriosa guerra, a schiere numerose sono uscite le nostre aquile che maestosamente hanno spaziato tra le insidie dell'azzurro nemico. Da questa scuola sono usciti *assi* valorosi, bombardieri provetti ed esploratori audaci che nei cimenti dell'aria hanno riportato vittorie e glorie in arduose e difficili azioni. E se le cifre esatte noi potessimo qui far note ai lettori, li meravigliremmo, perchè poco i profani ed i lontani conoscono di questo lavoro che si compie in Italia tanto nell'apparecchiare macchine, e di quale alto valore, come nell'apparecchiare uomini che con lo stesso valore completano la macchina, creando quell'insieme, quel tutto che ci porterà oggi alla vittoria bellica, come, domani, ci darà il meritato posto nell'aviazione civile, utilitaria, commerciale ed industriale, e che ancora dovrà imporci all'ammirazione del mondo.



Achille Landini
Vice-Direttore tecnico e Capo pilota.

LA VITA SPORTIVA ITALIANA

Le corse al Velodromo Sempione.

Ecco i risultati delle corse di domenica: *Velo-*
corse dilettanti, metri 1095: Finale: 1. Minoretto.
 2. Vay. 3. Astori. *Match* pel bracciale: 1. Girar-
 denigo che raggiunge Bordin dopo 10 giri e metri
 218 in 5'17". *Handicap professionisti*, metri 1490:
 1. Torricelli (m. 110). 2. Cavedini (m. 100). 3. Pa-
 rini (m. 130). 4. Lucotti (m. 80).

Handicap tandem dilettanti, metri 1125: 1. Pa-
 narari-Bosellini (m. 100). 2. Vay-Azzini (m. 30).
 3. Astori-Monti (m. 15). *Consolazione dilettanti*,
 metri 1095: 1. Pozzi. 2. Cattaneo. 3. Balzarini.
Americana a coppie. Km. 51. 100: 1. Belloni Gi-
 radengo in un'ora 6'25". 2. Sivocci-Ferrario.
 3. Azzini-Vay. 4. Bordin-Lucotti.

Le gare atletiche di Genova.

Corsa metri 400: 1. Ten. Candelori, aviatore,
 in 59". 2. Sergente Richardson (inglese) a 10 m.
 3. Marchetti di Spezia. 4. Tobia di Genova. Can-
 delori si mantiene in seconda posizione fino a 150
 metri, indi attacca vincendo facilmente. Il per-
 corso era leggermente superiore a 400 metri.

Miglio inglese (per giovanetti): 1. Ferrero Luigi
 della Stella Sportiva Rivarolo. 2. Rizzocolo Luigi
 della Trionfo Ligure Genova. 3. Mazzari Umberto.
 4. Ernoldi. 5. Rebuffi. 6. Gala Angelo. 7. Ran-
 zani Emilio. Seguono altri in tempo massimo;
 14 partenti.

Corsa metri 3000: 1. Frascini Angelo, arti-
 gliere, in 10'16". 2. Pagliani Pericle, soldato M. T.,
 in 200 metri. 3. Serafini di Spezia. 4. Rizzocolo.
 5. Mazzaro. 6. Piccian. 7. Hay Cox (inglese).
 8. Danti Egidio. 9. Ferrari. 10. Giò e altri in
 tempo massimo. Facile vittoria dell'artigliere.

Staffetta del miglio inglese: 1. Squadra avia-
 tori in 4'3" 1/5 (Riccoboni, Menichini, Malerba,
 Candelori). 2. America. 3. Virtus Genova. 4. Trionfo
 Ligure. Magnifica gara di Candelori che domina
 come vuole e vince per oltre 30 metri sebbene
 partito con svantaggio.

Corsa piana metri 80: 1. Batteria: 1. Ricco-
 boni. 2. Irwing. 2. Batteria: 1. Armstrong. 2. Pe-
 scetto. 3. Batteria: 1. L. A. Twomey. 2. Rava-
 nello. 4. Batteria: 1. Scakins. 2. Massetti. 5. Bat-
 teria: 1. Tobia. 2. Smith. - Finale: 1. Scakins
 (americano). 2. Riccoboni (aviatore) a mezzo metro.
 3. Armstrong (americano). 4. Tobia Virtus.

Tiro alla fune (squadre di 10 concorrenti):
 3. Artiglieria da montagna batte Società Ginnas-
 tica Sampierdarena; 1. Artiglieria da fortezza eli-
 mina la squadra americana. *Finale*: Artiglieria
 da montagna batte fortezza per pochi centimetri.

Il campionato ciclistico Giovanetti.

1. Guidetti Giuseppe dell'U.S.B.N. (classe 1901)
 in ore 1.57'. 2. Fumagalli Eugenio, libero, in ore 2.
 3. Bertolini Giuseppe dell'U.S. Petrarca, in ore
 2.2'. 4. Vaira Teodoro dell'U.S. Ansonia a ruota.
 5. Oggero Carlo, S.C. Palatino a ruota. 6. Pefitti
 Giuseppe, U.S.B.N. a ruota. 7. Quaranta Giovanni,
 S.C. Venaria in 2.4'. 8. Fabbrizi Gino, libero, a
 ruota. 9. Bertolino Giovanni, libero, a ruota.
 10. Micoluppi Giuseppe, S.C. Palatino, in 2.7'.
 11. Bordoni Vincenzo, S.C. Palatino, in 2.7'.
 12. Ressa. 13. Piovano. 14. Torre. 15. Azzarino.
 16. Goustetti. 17. Aurò. 18. Arcari.
 Seguono altri 21 in tempo massimo.

Le corse a San Siro.

Premio del Ministero d'agricoltura. — L. 4000,
 M. 2200: 1. Beccacino, m. b., 3 a., da Signorino
 Belle Fille, kg 49. Razza di Besnate (Caprioli).
 2. Filippino Lippi, m. b., 4 a. kg. 60. A. Bolge
 e Regoli). Due lunghezze.

Beccacino vinceva facilmente, per quanto Fi-
 lippino Lippi avesse preso dopo pochi metri la
 testa per condurre con suo comodo. Nella dirit-
 tura, prima delle tribune, Beccacino sorpassava
 il rivale, gli toglieva la corda anche con troppa
 disinvoltura, nè si lasciava più avvicinare ad onta
 delle frustate che Regoli non risparmiava a Fi-
 lippino Lippi.

Le efficaci azioni dei nostri aerei sulle basi nemiche in Adriatico.

La *Tribuna* ha una corrispondenza dall'Adria-
 tico circa i recenti successi in quel mare del-
 l'aviazione di marina. « Il 12 luglio una flotta
 aerea, composta di una ottantina di apparecchi,
 mosse in tre fitti gruppi verso Pola. I nostri riu-
 scirono completamente nel loro intento che era



Il Re Nicola del Montenegro
scrivente automobilista.

quello di im-
 pedire agli
 aviatori ne-
 micidialzarsi
 e rovesciare
 quindi nume-
 rose tonnellate di esplo-
 sivi sulla base
 avversaria.

Due pode-
 rose squadriglie di Capro-
 ni e di Swab
 si diressero
 su Scoglio de-
 gli Ulivi, il
 punto più vi-
 tale della ba-
 se. In pochi
 minuti gli im-
 pianti mili-
 tari e le stazioni navali di Scoglio degli Ulivi
 furono tempestati da più di 5 tonnellate di bombe
 e le alte fiammate di incendi mostravano la pre-
 cisione dei nostri tiri. I nostri colprono quindi
 Ponticelle, le isole Caterini. Sugli impianti e gli
 ancoraggi delle isole Brioni la squadriglia di
 D'Annunzio lanciò 125 chili di bombe.

Nello stesso giorno altre squadriglie di nostri
 idrovolanti bombardavano efficacemente gli ban-
 gars e le sistemazioni antieree dell'isola di La-
 gosta, rientrando al completo, mentre una squa-
 driglia britannica lanciava parecchie tonnellate
 di bombe sulle opere militari di Cattaro.

Il giorno dopo il nemico ha tentato di rispon-
 dere con una incursione su Ancona; ma dei quat-
 tro apparecchi nemici che compone-
 vano la spedizione, due soli poterono
 rientrare al loro rifugio, ed i nostri
 aviatori impedirono agli altri due di
 portarsi sull'abitato.

Il 26 luglio il nemico tentò anche
 una efficace incursione su Rimini e
 Porto Corsini, senza arrecarci alcun
 danno. I nostri prepararono una nuova
 spedizione aerea in forze contro le
 opere militari di Pola ed essa fu com-
 piuta da una numerosissima flottiglia
 di apparecchi della Marina la notte
 del 30 luglio. Due tonnellate di esplo-
 sivi furono lanciate in quella notte
 sull'arsenale, sulla stazione di idro-
 volanti a Ponticelle e su Scoglio Ulivi,
 il cuore della base navale nemica, sus-
 citando alte fiammate e colonne di
 fumo.

Nello stesso mese le squadriglie di
 idrovolanti del basso Adriatico, in



fraterna gara con gli aviatori della Marina bri-
 tannica, svolsero con particolare efficacia le loro
 assidue e ininterrotte crociere di esplorazioni, di
 bombardamenti e di caccia.

La base di Cattaro è divenuto il bersaglio quasi
 quotidiano delle nostre squadriglie e così pure gli
 ancoraggi di Durazzo e di Antivari. Queste squa-
 driglie inoltre sono impiegate al servizio del no-
 stro esercito di Albania, al quale recano segnalati
 servizi danneggiando l'avversario ».

Un drammatico episodio del bombardamento.

Raimonda Billau, una biondina di dieci anni,
 usciva da una bottega quando, con un fracasso
 spaventevole, un obice le scoppì vicino. Prima
 che la poveretta avesse avuto il tempo di gridare
 era stata trascinata nell'enorme imbuto formatosi
 dal proiettile il quale aveva sfondato la volta
 della cloaca.

Morante di paura, ferita alla testa, la fanciulla
 si dibatteva nel fango fetido, facendo degli sforzi
 disperati per liberarsene. Intanto la madre chia-
 mava disperatamente la sua piccina. Raimonda,
 con una meravigliosa presenza di spirito, era
 riuscita a risalire la corrente d'acqua nera; guaz-
 zando nel fango, tastando con la sua manina le
 muraglie umide, avanzava con fatica, guidata
 da una piccola macchia di luce, lontana stella
 nella terribile notte.

Circa un'ora dopo la scomparsa della bambina,
 un passante fu sorpreso di udire dei richiami di-
 sperati che pareva venissero dalla lastra di ghisa
 che copriva la fogna: Soccorso! Mamma! Mamma!
 Con uno slancio istintivo egli rialzò la placca,
 aiutato da un compagno, e la piccina fu tratta
 fuori, bagnata fino alle ossa, mentre stava per
 svenire.

Raimonda aveva avuto il coraggio di arrampi-
 carsi alla scala di ferro e d'invocare aiuto appog-
 giando le labbra alla stretta apertura. Pochi mi-
 nuti dopo era nelle braccia della madre. Ma lo
 sforzo fatto era stato superiore alle sue forze e
 dovette essere trasportata all'ospedale, donde però
 è uscita due giorni dopo ristabilita.

Raimonda Billau, dice il « *Petit Parisien* », è
 una di quelle creature che non dimenticheranno
 mai la « grande guerra ».



Su di una Vettura FIAT.

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

Per gli italiani che crescono

L'igiene e lo sport sono due cose che non possono scompagnarsi quando si vuole ottenere la perfetta manutenzione dell'organismo umano. L'igiene è la pulizia della macchina, senza di che essa non cammina bene e si deteriora in brevissimo tempo, mentre lo sport è il moto di essa che la mantiene con l'uso la vitalità, la sveltesza, l'abitudine al lavoro.

Il nostro organismo è una delle macchine più perfette e, come tale, delle più delicate, ma purtroppo — ah! quali dolenti note si dovrebbero cominciare a sentire se ci lasciassimo trasportare dai rimpianti e dalle giustificate lamentazioni — l'umanità, che è poi fatta di noi stessi, fa tanta attenzione a che non gli si guasti l'orologio nella sacoccia, mentre d'altra parte abbandona con una imprudenza fatalisticamente indiana la macchina-uomo alla vegetazione naturale, senza cure, senza assistenze e senza riguardi.

Cure, assistenze e riguardi che si pente di non aver concesso quando nel momento buono — o cattivo che voglia dirsi — sente indispensabile l'intervento di tutti questi organismi, di tutte queste macchine, di tutte queste mitragliatrici fatte di carne, ossa e muscoli per cacciar via di casa un prepotente, un malfattore, fosse anche un petulante che voglia intromettersi in affari che non lo riguardano.

Dunque? Ahimè! il dunque è come la campana delle chiese, chiama ogni giorno perchè l'uomo abbia una fede, una grande fede, e l'uomo non la sente, perchè se la sentisse potrebbe risparmiarsi il suono e le campane stesse.

Noi siamo sempre vissuti in questo errore fondamentale per quello che riguarda la costituzione della società degli uomini, bei principi, bellissime affermazioni, arcibellissime promesse, ma tutta roba che delizia la bocca di chi parla, la mano di chi scrive, l'orecchio e l'occhio di chi ascolta e legge, senza concretare alcunchè di veramente solido, di veramente utile, come è necessario, indispensabile per la felicità, la gioia e la buona esistenza degli esseri umani. E' sì che la materia non è poi così dura a

trattarsi, né mancano buoni esempi in proposito. Questi esempi sono non tanto comuni, è vero, ma dovrebbero bastare, data anche la pubblicità che ad essi vien data da noi, poveri giornalisti sportivi che mai ci stanchiamo di far propaganda per la rigenerazione fisica di questo povero nostro organismo attaccato da tante malattie vecchie e più ancora da quelle nuove che la civiltà ha create; dovrebbero bastare, aggiungiamo ancora, a farli se non altro moltiplicare fino a diventare norma di vita e non a servire, come malignamente si potrebbe avere il diritto di supporre, come basi di elevazione per uomini piccoli e partiti piccolissimi che vogliono in un modo o in un altro farsi luce

in questo mondo nel quale ancora abbonda la buona fede credenzona dei popoli.

Uno di questi esempi ci è saltato agli occhi in questi giorni e non vogliamo mancare, come è il nostro solito, di ricordarlo ad onore di chi lo ha compiuto, ad incitamento di quelli che potrebbero imitarlo.

A Milano, la società del Trotter, luogo di sport, ha concesso i suoi vasti prati per l'igiene dei bambini. I giornali locali così accennano alla bella iniziativa di quella benemerita società sportiva che in un momento buono della sua esistenza mette da parte — magari per forza di cose — l'allevamento e l'allenamento di quella nobile bestia che è il cavallo, e rivolge le sue cure a quella bestiolina non del tutto ignobile che è il bambino, il futuro uomo!



Il Generale Pittcain Campbell ispeziona alcune trattrici del deposito di Mossley Hill presso Liverpool. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Con la collaborazione degli uffici comunali — ecco un Comune che ha diritto a tutto il nostro rispetto — si è formata a Turro, nel campo delle corse, una colonia di ragazzi che in poche settimane, negli ombrosi viali, nei verdi prati e nelle tribune dell'ippodromo, è diventata numerosissima, comprendendo oltre mille fanciulli gracili, raggruppati nelle varie scuole alle 8 del mattino, dove sono guidati da apposito personale insegnante ed inserienti coi trams della circonvallazione e speciali treni tramviari.

Il piccolo esercizio infantile si divide, all'arrivo al Trotter, secondo l'età e lo sviluppo, in tante squadre di 50 affidate per tutta la giornata ad un

insegnante che presiede agli esercizi di ginnastica, canto, giochi ordinati, letture amene, razzie morali dietro programma che un maestro per la sezione maschile, uno per la femminile, si incaricano di svolgere. Il personale insegnante è coordinato da vigilatrici sanitarie, istituite dal dott. Veratti e che fecero così buona prova nel campo dell'igiene scolastica, per la parte che si riferisce appunto alle abitudini di pulizia dei ragazzi. L'abbigliamento dei quali è il più semplice e leggero, cappello di tela, braccia, gambe e piedi nudi. Gradualmente essi sono sottoposti a un bagno d'aria e di sole a torace scoperto per circa un'ora di mezzogiorno, contemporaneamente ad esercizi di ginnastica ordinativa, marcia, corsa, salto, ecc. I bambini si lavano le mani prima dei pasti; dopo la refezione del mezzodì riposano sull'erba all'ombra dei tigli circa un'ora.

La sera, prima di partire, compiono un pediluvio nell'apposite vasche. L'alimentazione è curata secondo i razionali concetti del vegetarianismo scientifico e le moderne vedute di fisiologia alimentare circa la cottura dei cibi, la masticazione, ecc. Per ciascun ragazzo sottoposto a visita medica viene compilata dal medico direttore la scheda sanitaria con le annotazioni del peso, statura, forza muscolare all'ingresso in Colonia, operazioni che saranno ripetute al termine del soggiorno in modo da constatare gli effetti sullo sviluppo fisico dei ragazzi.

La Colonia — si può dire una vera e propria colonia ideale dell'arsenire perchè essa è reludica ad una generalizzazione obbligatoria di così belle istituzioni — è diretta dal dott. Albertini, un cultore d'igiene pedagogica che non tralascierà alcuna minima cura perchè l'iniziativa abbia ad avere giustamente il consenso di tutti gli igienisti e di quanti ripongono nella vita all'aperto le maggiori speranze nel miglioramento fisico e morale delle nuove generazioni.

Il mondo, o futuri uomini di governo (a quelli passati non ci rivolgeremo mai: perchè inutilmente ad essi non ci rivolgemmo) non fa migliore a forza di chiacchiere scritte o parlate, con la realtà, con i fatti tangibili, e non abbiamo bisogno di eterni studi e di ancora più eterne ed inutili commissioni per agire, per fare, per dare forma di realtà a tutte queste belle teorie delle quali fummo assertori, in sole chiacchiere. Anche in questo noi vediamo un ritorno di quel dopo guerra che va di giorno in giorno preoccupando gli animi dei legislatori presenti e futuri, anche in questo noi osserviamo quel fatale movimento sociale verso la maggiore felicità umana, il premio che ci vien promesso dopo tanti sforzi, dopo tanti strazi. E noi saremo tutto meritato perchè nessuno mancherà all'appello nell'ora tragica che ancora incombe piena di incognite — sull'universo.

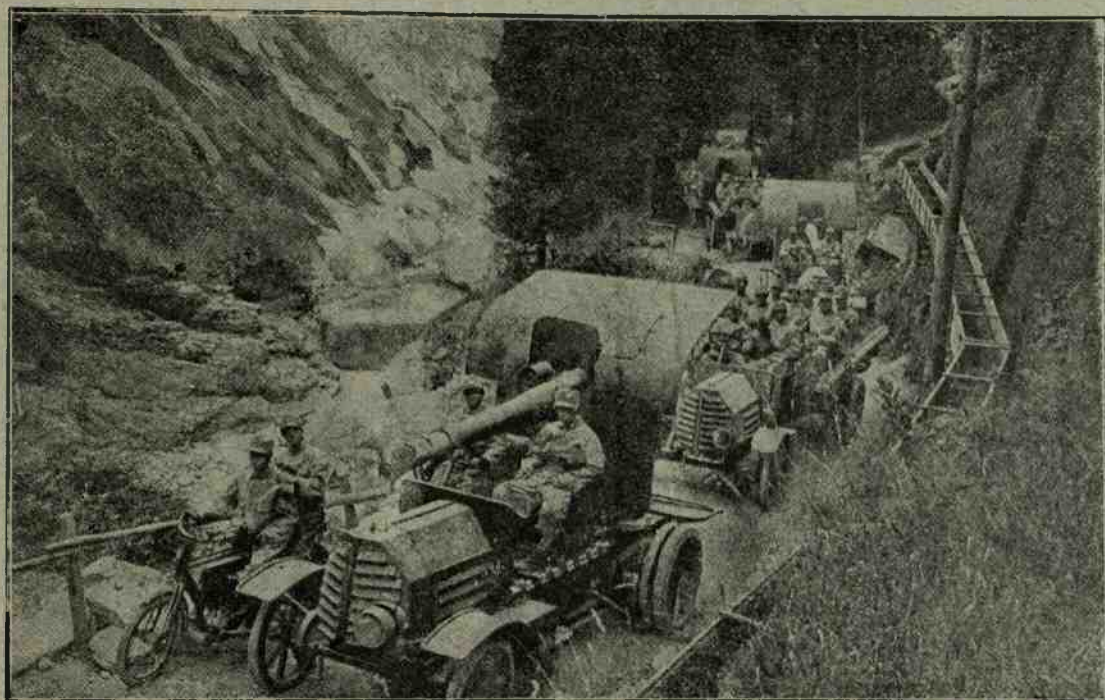
La Stampa Sportiva.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

LE VITTORIE DELL'INDUSTRIA NAZIONALE



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

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI
PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER-TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI

A. COTTINO & C.

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA
TEL.° 22-75 · TEL.° COTTINRADIO

TORINO

CASA FONDATA NEL 1898

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

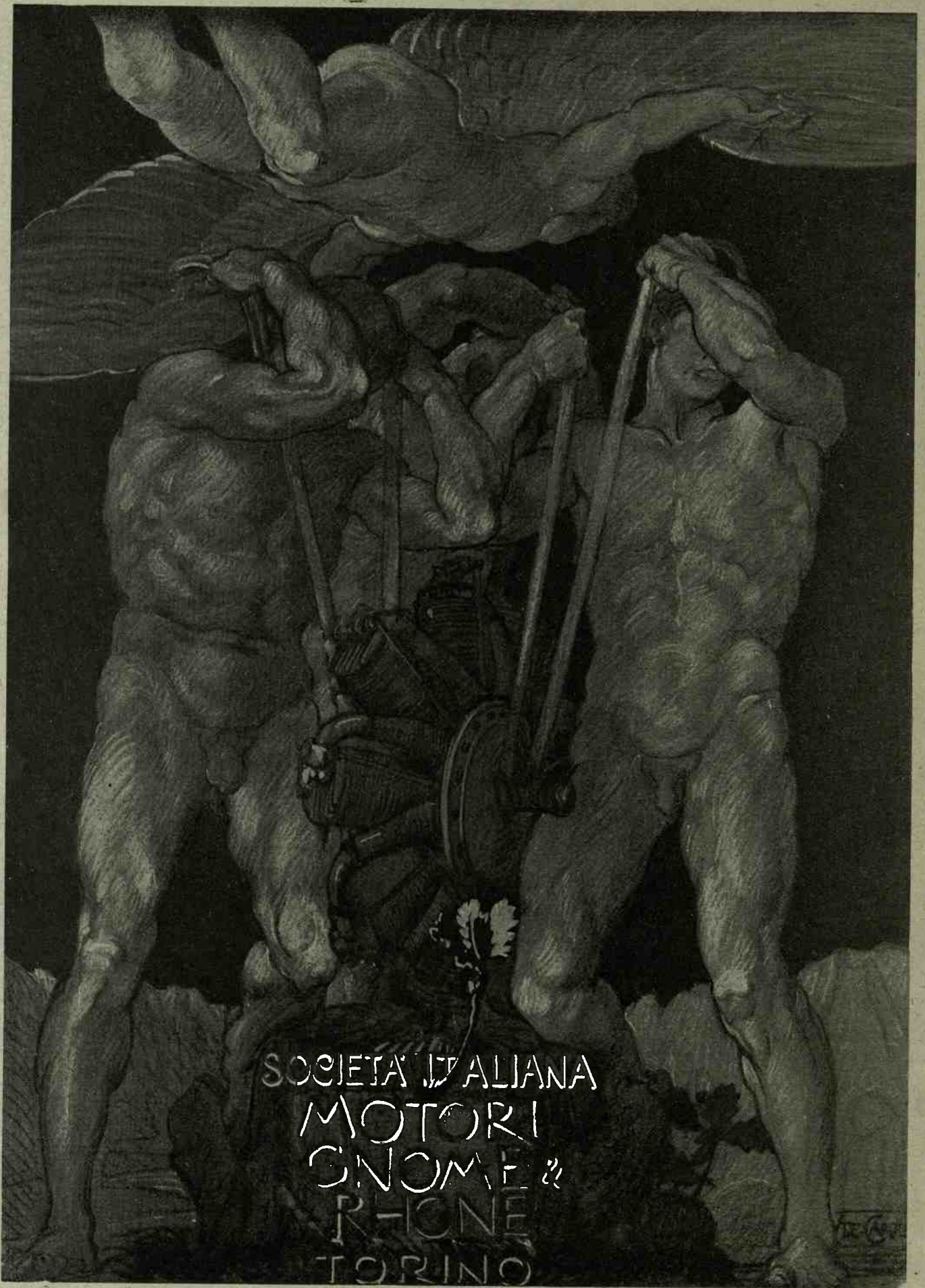
Sede Centrale: - TORINO

Rappresentanti a: MODANE · 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.



SOCIETA' ITALIANA
MOTORI
GNOME &
RHONE
TORINO