

L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 5	L. 10
SEMESTRE	L. 2.75	L. 5
MENSILE	L. 0.50	L. 1
copia cent. 10, arretrato 0.20		

DIRETTORE
GUSTAVO VIERONA

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



Thys Filippo, soldato belga, ha vinto il " Giro di Lombardia ,, 1917 - (Macchina PEUGEOT).

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.

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



A. COTTINO & C.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TORINO - VIA MONTI 24 - TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: Via Nizza, 30 bis - 32 - TORINO

Succursali in: HODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

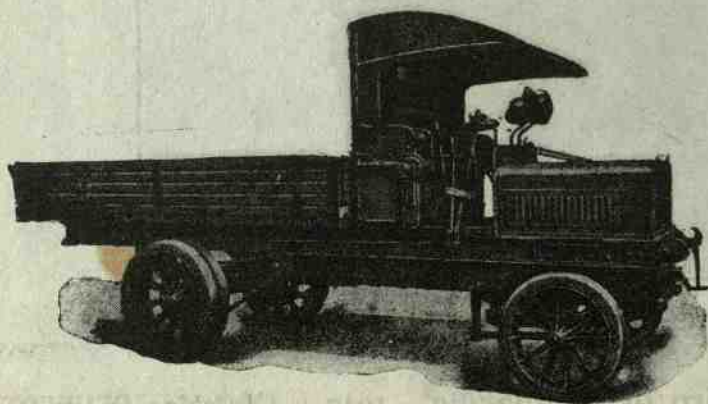
Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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 SOLLER
GIORGIO MANGIAPAN e C.

—♦— MILANO —♦—

Telefono 60-345 - 60-372

Autocarri per portata utile
da 40 a 150 quintali.

Trattrici per traino utile
fino a 300 quintali.

Tra buoni amici

Un uomo del nostro popolo, semplice ancora ed ancora buono, mi mostrava giorni or sono un pezzo di giornale nel quale si parlava di Guynemer, l'aviatore francese, dei suoi funerali, avvenuti sul campo tedesco, e dell'intervento di una squadriglia di aviatori francesi invitati dai colleghi tedeschi. E nel giornale si parlava anche di *strette di mano*, di reciproci complimenti, di affettuosità scambiate tra gli uni — francesi — e gli altri — tedeschi — come se in quel momento un nugolo di petali cadesse fosse disceso ad oscurare i sommergibili, i bombardamenti delle città indifese, i gas asfissianti, i liquidi infiammanti, i confetti col bacillo del tifo. Tutte le altre belle cose *made in Germany* fossero dimenticati dei ricordi storici dei tempi di Attila o di Federico il Barbarossa...

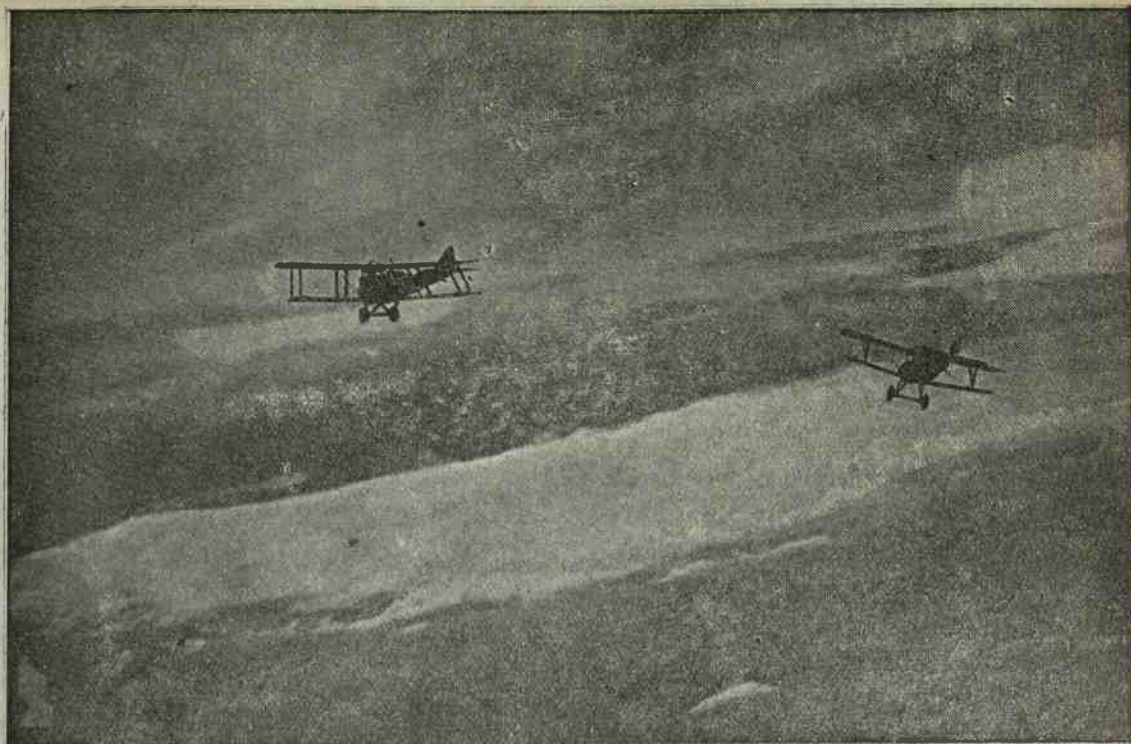
Il mio buon amico — ingenuo e buono come il popolo dal quale è uscito — mi domandava spiezioni al riguardo: — Io, confessare non è mancar di riguardo a sè stessi — non seppi rispondergli che con degli arzigogoli, e gli dissi: questi mettono un po' in esperimento ciò che dovrà essere la norma del mondo futuro... la vera fratellanza è la solidarietà umana...

Egli finse di accontentarsi, ma nel suo sorriso traspariva uno scetticismo senza fine, e gli sentii nella mano che stringeva la mia un certo freddo quasi ostile, come se temesse di essere da me raggirato. Mi — mi disse congedandosi — noi non arriviamo, noi del popolo, a certe raffinatezze che voi chiamate psicologiche, noi odiamo ed amiamo quando diamo ed amiamo, e quando ci si fa del male, con piena volontà di farcene, non stringiamo più quella mano... Siamo primitivi, siamo rozzi, siamo semlici... ma non siamo commedianti...

Non volli più oltre rispondere. Nel mio cuore prese l'antico dubbio: dove e come incomincerà il vero progresso morale?...
Erpi.

Apertura della scuola Motoristi Aeronauti Italiani

Nella sera di Lunedì 29 Ottobre, si è inaugurato il Corso della Scuola Motoristi Aeronauti Italiani, nella sua Sede di Via Balbis, 1, dove convennero oltre ai numerosi allievi, il Conte Pinelli, il Prof. Comm. Guido Grassi, il Maggiore Aglietti, il Cav. Dott. Neri in rappresentanza rispettivamente del Prefetto, del Sindaco Conte



La nostra guerra. — La caccia nel cielo del nostro fronte.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Frola, del Comando d'Armata, del Touring Club Italiano; il Cav. Porazzi, il Cav. Girardi, il Comm. Ing. G. Giovara, il Prof. Ing. Miro Gamba, gli Ingg. Feroldi, Mussino, Robotti, ecc. ed una eletta di industriali e personalità cittadine.

Il Direttore Ing. E. Marengo, scusata l'assenza del Presidente della Scuola, Cav. Uff. Avv. Cesare Goria Gatti, chiamato altrove da impegni di ordine pubblico, comunicate le adesioni del Comando Battaglione Scuola Aviatori, del Comm. Adolfo Bona, del Presidente della Camera di Commercio, dell'On. Di Mirafiori, Vice-Presidente della Scuola, del Conte Passerin d'Entrèves, Presidente Automobile Club di Torino, del Comm. Vigliardi-Paravia, del Prof. Gino Fano, ecc., ringrazia gli intervenuti e presenta il Prof. Comm. Ingegnere

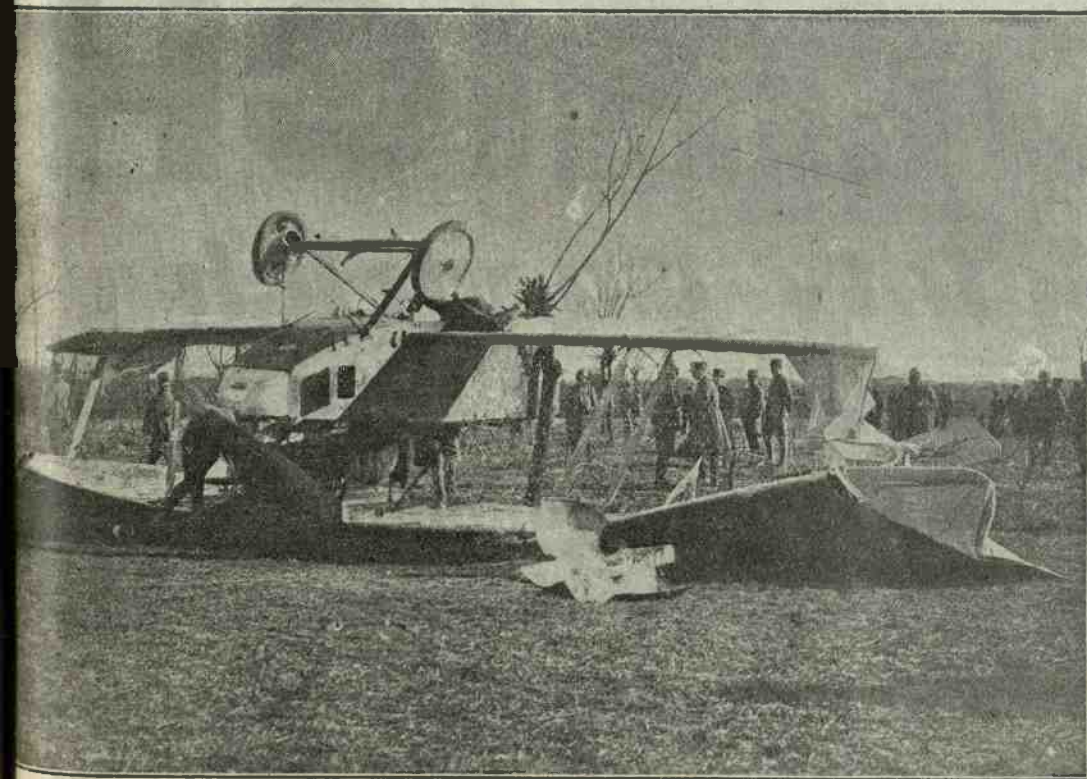
M. Panetti, del R. Politecnico, che con quella genialità e competenza profonda che gli riconoscono i cultori delle discipline meccaniche, trattò del tema: « L'Elica propellente del volo meccanico nei suoi rapporti col motore », illustrandolo con proiezioni e riscuotendo infine unanimi approvazioni e lunghi applausi.

Chi ha vendicato il grande pilota Guynemer

Il *Petit Parisien* scrive:

Fonck stava eseguendo una crociera a 6300 metri di altezza, mentre una pattuglia di diciotto cacciatori francesi si trovava a 600 metri al di sotto di lui. Vide un « Rumpler » nuovo modello a due posti, e si precipitò verso di lui. Il « boche » che non aveva veduto la pattuglia, aspettava coraggiosamente l'urto, senza turbarsi e permettendosi anzi il lusso di aprire egli stesso il fuoco. Senza successo, però, in quanto che Fonck, agendo con rovesciamenti, giri e sdruciolate sull'ala, gli si avvicinava impedendo al mitragliere avversario di avere una linea di mira. Fonck non voleva tirare, aspettava il momento propizio. Quando ebbe la posizione favorevole, al disotto, indietro, sferrò una raffica di dieci proiettili. Nello stesso istante il « boche » si è sprofondato nell'aria: l'osservatore è proiettato fuori della carlinga e cade dall'altezza di 6000 metri passando come un masso a meno di trenta metri da Fonck. Poscia il « Rumpler » si è rovesciato precipitando in verticale sul dorso: le ali si sono piegate su se stesse. La caduta è stata atroce, spaventosa: ma è la vendetta.

Fonck prese terra vicino alle sue vittime. Un altro aviatore francese si posa anch'esso presso a poco nello stesso momento e per poco non lo uccide nell'istante dell'atterramento. Il vincitore si appressa ai resti informi sotto i quali è scomparso il pilota, che aveva ricevuta una palla nella testa. Nessuna carta si trovava sul cadavere, ma gli abiti nuovi dimostravano che da poco l'aviatore era stato promosso capitano. In quanto al passeggero giaceva a 600 m. oltre: anche esso era un capitano: con tre proiettili nel petto. Il francese aveva fatto un bel bersaglio! Qualche tempo dopo si apprese dai « boches » che Wissemann era scomparso il 30 settembre. Non v'era d'ubbio, quindi: era ben lui, il vincitore di Guynemer, promosso capitano in premio, che era caduto, sotto i colpi del sottotenente Fonck.



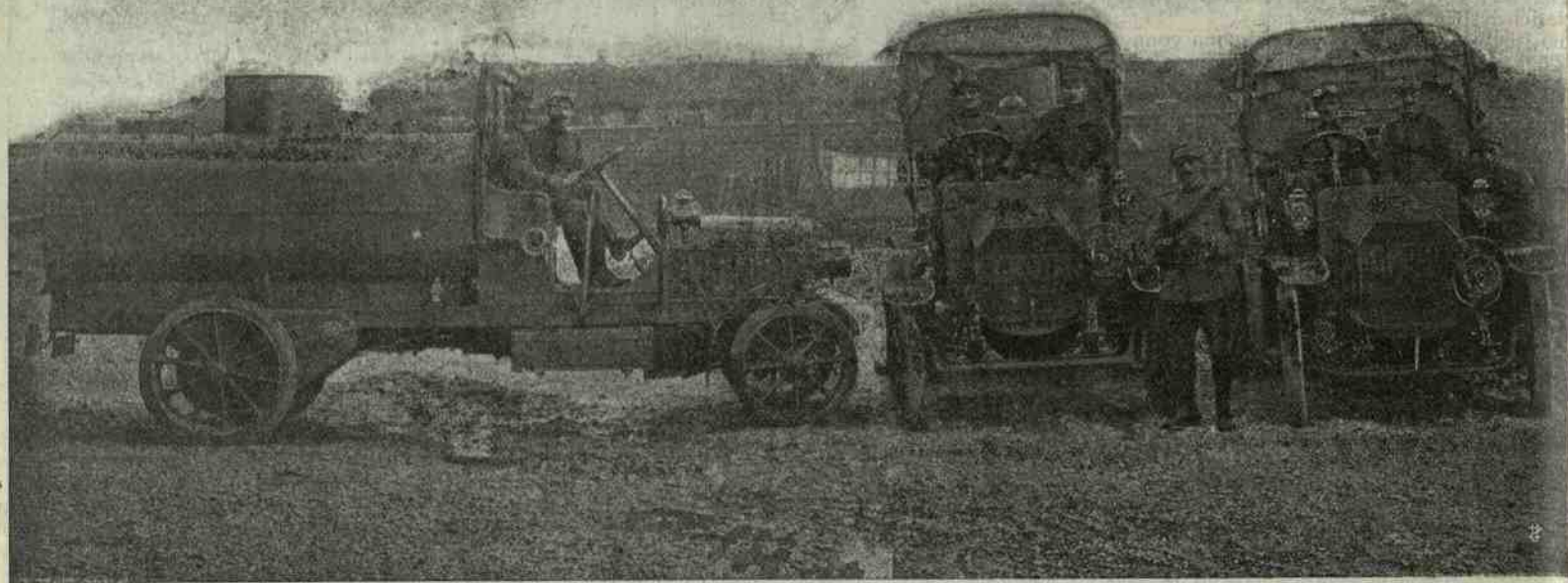
La nostra guerra. — Un apparecchio nemico distrutto dai nostri bravi aviatori. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Carburatore
Italiano

FEROLDI

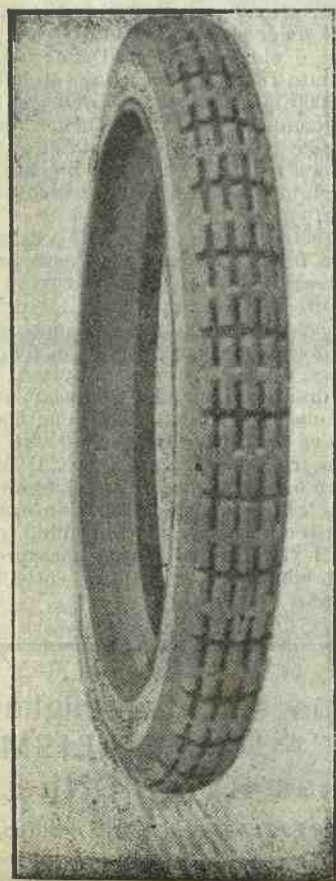
Riconosciuto il migliore
per AUTOMOBILISMO
ed AVIAZIONI.

TORINO - Via Silvio Pellico, 6.



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

GOODRICH



Il *Safety Goodrich* è
La sicurezza dell'automobilista.
La maggiore economia.
L'eleganza dell'automobile.
Un perfetto antidérapant.

Cataloghi a richiesta rivolgendosi alla *Società Italiana*

PNEUMATICI GOODRICH

Telefono intercomunale 42-08

TORINO - Corso Dante, 44 - TORINO

Il Commissariato dell'aviazione

Non un Ministero nè un sottosegretario, ma un commissariato dell'aviazione abbiamo da oggi in Italia. Esso forma una novità del nuovo Ministero Orlando.

L'on. Eugenio Chiesa di Massa Carrara, repubblicano, è appunto il nuovo Commissario. Infatti sono stati nominati i seguenti Sottosegretari di Stato:

Affari Esteri: on. Borsarelli; **Colonie:** on. Focarelli; **Interno:** on. Bonicelli; **Grazia e Giustizia:** on. Pasqualino-Vassallo; **Finanze:** on. Indri; **Tesoro:** on. Visocchi; **Istruzione pubblica:** on. Roth; **Guerra:** gen. Montanari; **Armi e munizioni:** on. Bignami; **Marina:** on. Teso; **Lavori Pubblici:** on. De Vito; **Agricoltura:** on. Valenzani; **Industria e Commercio:** on. Morgano; **Poste e Telegrafi:** on. Cesare Rossi; **Trasporti:** on. Reggio.

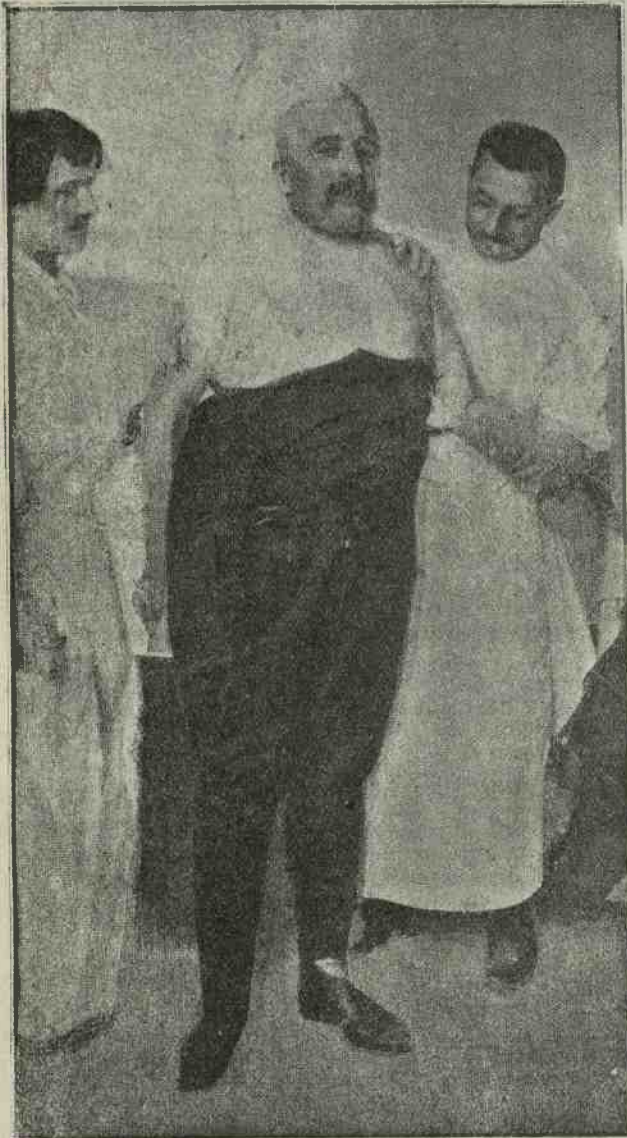
Al Ministero di nuova istituzione per l'assistenza militare e le pensioni di guerra è destinato come sottosegretario di Stato l'on. Cermenati. Si è, poi, istituito un nuovo sottosegretariato di Stato all'Interno per gli uffici di propaganda cui è stato nominato l'on. Gallenga. Si è, inoltre, deliberata la istituzione di un Commissariato per l'aviazione presso il Ministero delle Armi e Munizioni, destinandovi l'on. Eugenio Chiesa.

La fotografia che pubblichiamo, riproducendola dal *Secolo Illustrato*, rappresenta il deputato di Massa Carrara, on. Eugenio Chiesa, mentre all'ospedale francese di Milano, è curato dal dottor Binda della frattura al braccio sinistro da lui riportata cadendo da cavallo.

È noto infatti che il feroce deputato e propagandista repubblicano, arruolatosi volontario nell'esercito e ammessovi col grado di tenente, fu vittima d'una caduta da cavallo mentre accompagnava il maggior generale Chinotto — uno dei più valorosi comandanti — in una ispezione alla... Divisione posta appunto agli ordini del generale. Ecco un altro «soversivo» che, per la Grande Madre che ha nome Italia, non ha esitato a servire sotto la bandiera della Monarchia, siccome è avvenuto per uomini di tutti i partiti, di tutte le condizioni che combattono, riuniti in una sola fede.

Noi, che abbiamo sempre perorato per una più grande aviazione, siamo lieti della chiamata al potere dell'on. Chiesa. Lui è l'uomo che può e sa dare; conosce la materia per essersene occupato con vera passione, e non dubitiamo un momento dell'opera ch'egli vorrà svolgere per l'aviazione.

posto e tutti biplani, ad eccezione del Fokker, monoplano non più usato che sulla fronte russa. Le preferenze dei piloti del Kaiser sembrano rivolgersi verso gli *Albatros D. III* e *D. V.* che sono di costruzione recente e che paiono destinati a sostituire tutti gli altri tipi. L'*Albatros D. V.* è un biplano mosso da un motore fisso di 160 cavalli, con due serbatoi di benzina, l'uno normale da 80 litri, e l'altro di soccorso, da 20 litri. L'ap-



L'on. Eugenio Chiesa nuovo Sotto-Commissario per l'Aviazione. (Dal *Secolo Illustrato*).

Parlando di guerra

La guerra aerea.

Poichè la guerra aerea prende ogni giorno una estensione e un'importanza maggiori, i tedeschi fanno sforzi disperati per evitare di trovarsi, sulla fronte occidentale, in istato d'inferiorità. Le loro officine costruiscono alacremente velivoli per rimediare alle perdite enormi che subisce l'aviazione tedesca e mettono di continuo in prova nuovi tipi d'apparecchi.

Gli aeroplani da caccia dell'ultimo tipo — in forma il *Petit Parisien* — sono tutti ad un solo

parecchio raggiunge facilmente una velocità orizzontale di 170 km. all'ora e una grandissima velocità ascensionale: in 2 minuti arriva a 1000 m. d'altezza e in 18 minuti a 4000. Tra i nuovissimi velivoli tedeschi da bombardamento i più celebri sono i *Frederichshafen* e i *Gothas*, ai quali furono affidate le recenti incursioni sull'Inghilterra. Il *Gotha* è un gran biplano, la cui apertura d'ali misura 24 metri e 50. Lo muovono due motori Mercedes da 260 cavalli ciascuno, e i suoi serbatoi contengono in tutto 830 litri di essenza, il che permette loro di muoversi in un grande raggio. Tre mitragliatrici e sei bombe da 50 chili formano il suo armamento e il suo equipaggio è composto di tre uomini.

L'aviazione di guerra
in America.

In tema di preparazione americana alla guerra, è interessante, nella *Gazette de L'Aviation*, un articolo di

d'Everstag sui molteplici sforzi che negli Stati Uniti si fanno per dotare l'esercito d'un servizio d'aviazione il quale superi in qualità e in quantità quello tedesco. Nel campo dell'industria aviatoria l'America è giunta con ritardo, ma vi è giunta con un'energia di propositi della quale si ha un esempio in ciò che oltre l'Atlantico si è fatto per il motore. Nel momento in cui si misero sulla via della guerra, gli Stati Uniti possedevano undici grandi fabbriche private di motori. Il Governo aveva la scelta fra due metodi: incoraggiare le officine a sviluppare i tipi esistenti o cercare il miglior tipo e farlo fabbricare in tutte le officine, militarizzando quest'ultime, come si fa in Germania e in minori proporzioni anche in Francia. Scelse il secondo sistema. Due fra i migliori ingegneri americani furono chiamati a Washington e segregati — col loro consenso, naturalmente — in un palazzo dove rimasero cinque giorni a esaminare tutti i piani dei vari velivoli costruiti finora, e molte invenzioni nuove, per « estrarne la quintessenza » ed avere — secondo la frase cara agli americani — ciò che v'è di meglio nel mondo». I due ingegneri erano assistiti da un esercito di tecnici eminenti e di disegnatori forniti dalle fabbriche, le quali, con un gran patriottismo, svelarono in quella occasione i loro più importanti segreti di fabbricazione e li misero a disposizione del paese.

Questo accadeva in giugno. Si era promesso di fornire il primo motore pel 4 luglio. Il 3 luglio era pronto. Costruito e montato in una città dell'ovest, esso fu portato a Washington in vagone speciale, sotto la guardia di soldati scelti: ed ora dodici fabbriche, dal Connecticut alla California, lavorano alla fabbricazione in serie di nuovi motori.

L'opera della donna durante la guerra

La guerra ha schiuso un campo di attività straordinaria alla donna, specialmente nelle industrie di munizioni e di meccanica. In Inghilterra le donne che attualmente lavorano sono 700 mila e molte di esse hanno raggiunto un'abilità che non ha nulla da invidiare a quella dei migliori operai. Pubblica la *Nuova Antologia* che le donne inglesi sono state ammesse in tutte le officine di materiale da guerra e hanno fatto dovunque ottima prova. Presentemente fabbricano dei caschi per soldati, granate a mano, torpedini aeree, apparecchi a percussione per proiettili esplosivi. Lavorano in parecchie fabbriche di fucili e di baionette e se ne trovano anche nelle fabbriche dei *tanks*.

L'industria degli areoplani è passata in buona parte nelle mani delle donne, e senza il loro lavoro, questa industria non potrebbe conservare la intensità che ha oggi raggiunto. Perfino nei cantieri marittimi vi son donne. Si afferma che le donne occupate nell'industria navale inglese potrebbero da sé sole costruire una grande *dreadnought* in tutti i suoi particolari.

Nell'industria dei motori per automobili o per areoplani le donne hanno trovato un largo impiego, e il lavoro di raffinamento delle parti più delicate di questi complicati organismi è affidato a loro.

A Londra, per esempio, in una fabbrica che produce una pompa d'aria per areoplani, composta di 64 pezzi, lavorano soltanto donne.

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità

e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.

INGRANDIMENTO FOTOGRAFICO

Inalterabile al Platino



completo con passepartout, vetro e cornice dorata (oppure in tinta noce, bronzo, ebano, ceramica). Si ricava da qualunque fotografia che si restituisce intatta, anche da un gruppo. Lavorazione artistica. Rassomiglianza perfetta. Si accetta di ritorno se non fosse di piena soddisfazione.

Formato del quadro cm. 48 x 58

Spedizione in tutto il mondo completo per pacco postale. Pagamento contro assegno, oltre il porto. Per l'Estero inviare anticipato. Desiderando un formato più grande, cioè cm. 55 x 70, prezzo L. 22.40.

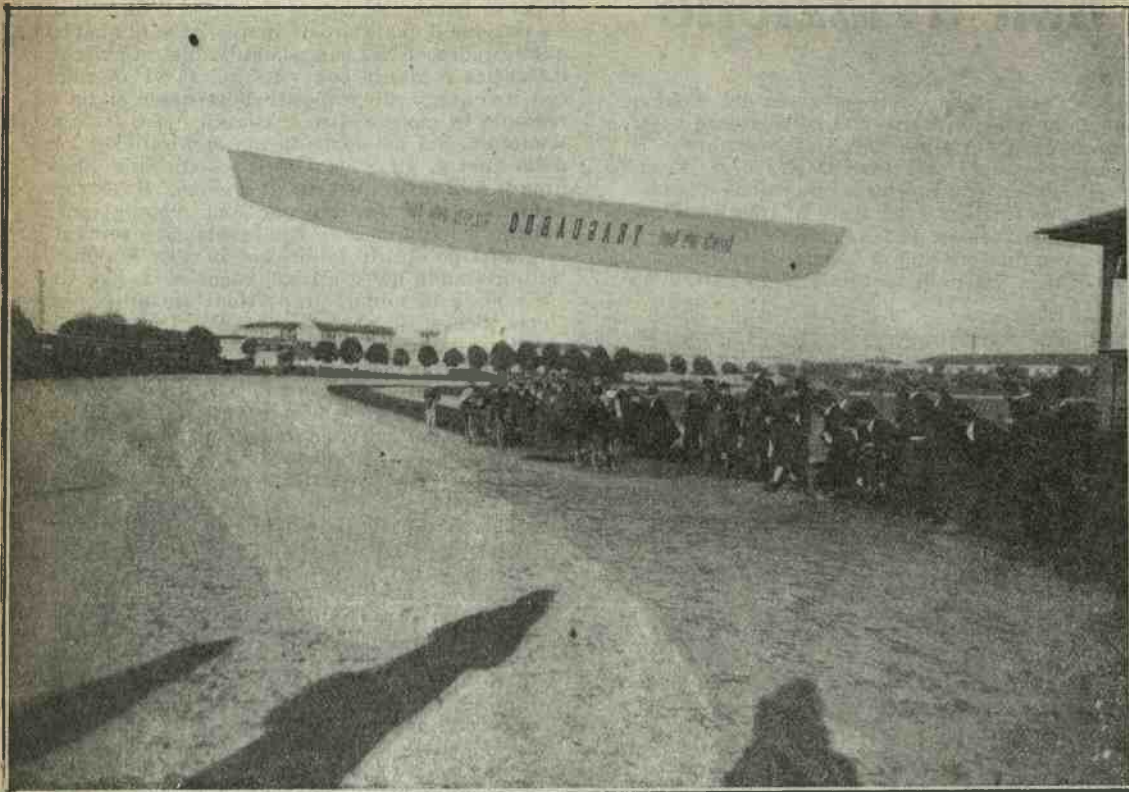
Lire 14

completo con cornice e vetro.

Indirizzare commissioni: Premiato Stabilimento Fototecnico

DOTTI & BERNINI - MILANO

Via Carlo Farini, 36 S
Gratis si spedisce Catalogo generale illustrato dietro invio di semplice carta da visita.



Il Giro di Lombardia. — L'arrivo al Trotter. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Il "Giro di Lombardia"

1. Thys Filippo di Anderlecht (Belgio) alle ore 15,10, impiegando ore 6,58 a coprire i 204 chilometri di percorso a una oraria di km. 29,280. (Peugeot-Hutchinson).
2. Pelissier Henry, di Parigi, a 1/4 di ruota. (Bianchi-Pirelli).
3. Torricelli Leopoldo, di Torino, a 1 macchina e mezza. (Dei-Pirelli).
4. Lucotti Luigi, di Voghera, a mezza macchina. (Bianchi-Pirelli).
5. Juseret Carlo, di Etamps, a 3 macchine. (Peugeot-Hutchinson).
6. Belloni Gaetano, di Milano, alle 15,13', 25".
7. Gremo Angelo, di Torino, a 4 macchine.
8. Poid Romeo (1 dilettante di 1ª categoria a 2 macchine.
9. Sivocci Alfredo, di Milano, a 2 macchine.
10. Girardengo Costante, di Novi, alle 15,25" —
11. Ferrario Ruggero, di Milano, (1 dilettante di 2ª categoria), alle 15,29' — 12. Ferrario Arturo, di Milano, a dieci cent. — 13. Bestetti Pietro, di Milano (dilett.), a 1/2 macchina — 14. Bertarelli Camillo, di Milano, alle 15,41 — 15. Aymo Pietro, di Viùle P., a 2 lunghezze — 16. Necchi Angelo (dilett.), di Milano, alle 15,47 — 17. Bordin Lauro, di Rovigo, alle 15,57 — 18. Robotti Michele, di Alessandria, a 2 lunghezze — 19. Tonani Guido (dilett.), di Milano — 20. Bottazzi Giuseppe (dilett.), di Milano — 21. Cuppi Luigi (dilett.), di Bologna
22. Restelli Paolo (dilett.), di Milano — 23. Chiesa Davide (dilett.), di Milano: tutti in gruppo alle 15,57 — 24. Caldaia Attilio (dilett.), di Milano, alle 15,58. — Seguono: 25. Zinnaro (dilett.), di Chioggia — 26. Tommasini (dilett.), di Milano — 27. Masseroni (dilett.), di Milano, alle 16,42 — 28. Bassi Luigi (dilett.), di Milano, alle 16,43 — 29. Sigbaldi (dilett.), di Tortona, alle 16,44 — 30. Augè (dilett.), di Milano, e la signora Strada.

NOTIZIE VARIE

Wilson, il Presidente degli Stati Uniti, si è personalmente interessato di Walthour lo stayer americano da poco rimessosi dalla terribile caduta dello scorso agosto. Egli ha dato disposizioni

perchè al campione nazionale, sia agevolato il soggiorno in Francia e forniti i mezzi per compiere una comoda traversata durante il suo prossimo ritorno in patria.

— Il podista italiano Antonio Fraschini ha fornito un'altra gara piazzandosi secondo nella corsa Charmilles Mategnin e ritorno. Vm. 10, a soli 20 secondi dal vincitore Muller che coprì il percorso in 33',8".

— Gli arbitri di football avranno, durante la stagione in corso, un indennizzo di L. 3 per la direzione di gare svolgentisi sulla piazza di Milano e L. 5 oltre il viaggio in 3ª classe per le gare fuori di Milano.

Oliveri, lo sprinter ligure, simpaticamente noto al pubblico milanese, è stato dimesso martedì scorso dall'ospedale militare di Sant' Ambrogio, ove trovavasi in cura per le ferite riportate cadendo al velodromo. Perfettamente ristabilito egli parteciperà alla riunione dell'11 corr. al velodromo.

Léon Didier, lo stayer francese, che riportò la frattura della clavicola in una caduta, è ora guarito e ha ripreso l'allenamento al velodromo di inverno di Parigi.

— Il gran premio podistico di Joinville è stato occasione di una brillante vittoria del campione Vermeuleu che ha preceduto Devaux di 250 m. coprendo il percorso in 28 minuti.

— I campionati atletici finlandesi hanno dato luogo a delle belle gare: Autilla battè il record dei 1500 m. che coprì in 4',8/10; Halonen vinse quello dell'ora durante la quale coprì km. 17.869. Altra performance notevole compì Johansson che lanciò il giavellotto a 56 m. e 6 cent.

La nostra situazione

Un primo segno della nostra grande forza morale è stato questo: nessuno si è nascosta la gravità del fatto. In questo modo ognuno ha compreso, senza illusioni, senza mezzi termini, quale era il dovere da compiere, come quando ci si trova davanti al pericolo imminente, davanti ad una situazione di vita o di morte, di essere o non più essere. Se la verità fosse stata nascosta, o quanto

NEL MONDO

meno attenuata, dove e come avremmo potuto tingere quella forza che è valsa a raccoglierci tutti in un solo pensiero, in una sola idea che si compendiano in questa parola grande e sublime: difendiamoci? Attorno a questa parola ci siamo raccolti e resteremo sino all'ultimo. Ed è questa nostra forza morale, resistere perchè dobbiamo resistere, vincere perchè dobbiamo vincere.

Non è l'ora delle recriminazioni questa, non è l'ora di discutere, per accendere qua e là le inutili conversazioni sul fatto e sul non fatto, ma è l'ora solenne dell'ubbidienza, del dovere compiuto in qualunque posto noi ci troviamo, e compiuto in modo da non renderci meritevoli del benchè minimo rimprovero della nostra coscienza.

Uno dei primi doveri, e lo raccomandiamo tanto a tutti i nostri buoni amici perchè mai, anche nelle più piccole occasioni, tralascino di compierlo, è quello della buona propaganda orale, quando quella scritta non è possibile, nè utile, nè necessaria.



Il Giro di Lombardia. — T.

Gomme Piene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

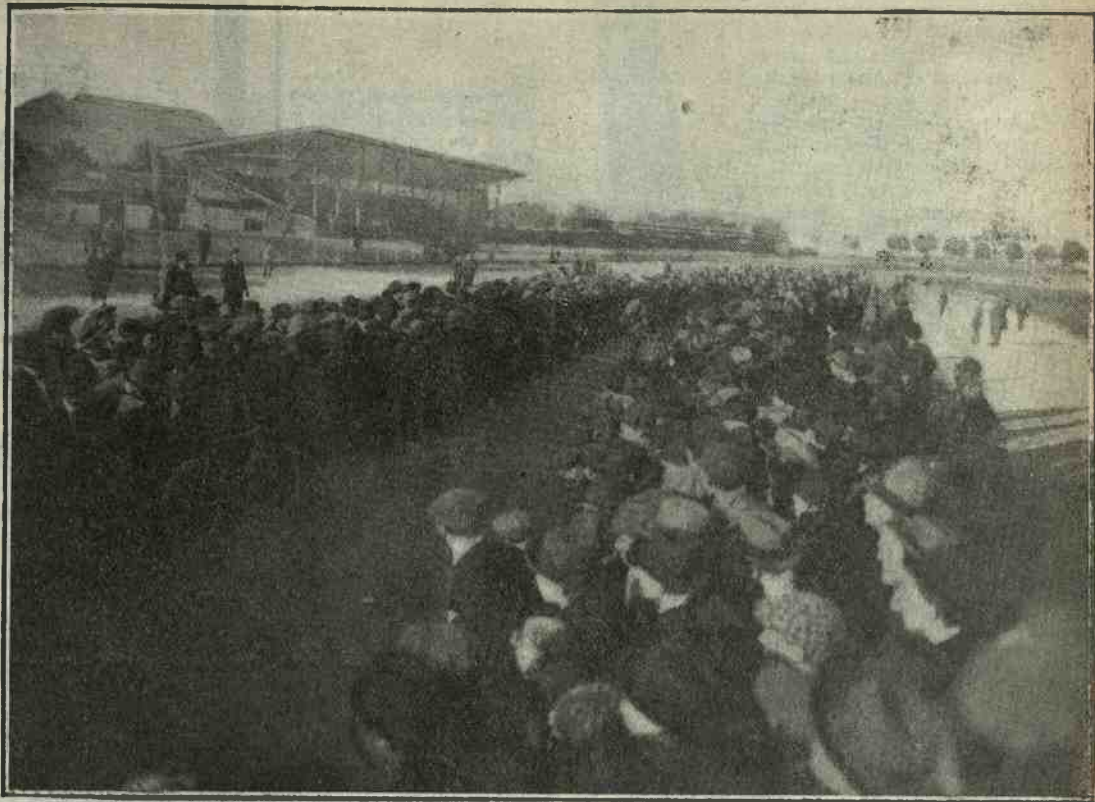
Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato.

TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

SPORTIVO

aria. La propaganda umile, fatta da amico ad amico, da conoscente a conoscente, anche con chi non si è mai parlato; ed essa deve essere fatta di poche parole ma convincenti, semplici, alla buona. Cercare di non eccitare gli animi ma calmarli, di far tornare nella fiducia quelli, se se ne trovano ancora, che non l'hanno riacquistata completamente dopo il nostro rovescio; dimostrare sempre la necessità della nostra resistenza e della nostra vittoria, e la sicurezza dell'ottenimento di essa. Bisogna farlo intendere, del nostro nome, del nostro avvenire di uomini liberi, per i nostri figli, ai quali bisogna restituire ingrandita, e mai diminuita, quella Italia che i nostri padri, con i loro grandi, immensi sacrifici, ci trasmisero, ci insegnarono. Bisogna che ogni animo sia compreso di questo debito verso ognuno di noi, e più verso noi verso quelli che ci seguiranno e che esamineranno con mente di giudici severi l'opera nostra nelle sue benemeritenze come nelle sue



Il Giro di Lombardia. — L'arrivo del secondo gruppo al Trotter. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

manchevolezze. Ogni nostra mancanza, ogni nostra assenza nell'opera di difesa dall'oltraggio straniero costituirebbe il più nero dei tradimenti, e l'Italia tornerebbe ad essere una terra divisa e calpestata dal mondo intero mentre è assurda, con la guerra e per la guerra attuale, all'altezza morale e politica cui la chiamavano i suoi destini. E la chiamano tuttora.

A chi voglia leggere giorno per giorno ciò che la stampa straniera dice di noi un sentimento di legittimo orgoglio non può mancare; l'aiuto che i nostri grandi alleati, l'America, l'Inghilterra, la Francia, stanno per darci, sarà per noi un debito di eterna riconoscenza, come essi ebbero verso di noi quando il nostro intervento in guerra servì a cambiar le sorti della partita che si giuocava sulla terra di Francia. Ma più dell'aiuto materiale dei nostri grandi alleati ci è di conforto il saperli con noi stretti in un fascio indissolubile per la difesa della nostra terra, dei nostri diritti nazionali, come noi lo fummo, lo siamo e lo saremo per la difesa delle libertà mondiali, del diritto e della giustizia che il barbarico invasore tentò di calpestare.

Il nostro eroico soldato, il nostro eroico cittadino hanno — se pur ciò faceva bisogno — moltiplicata la loro volontà di vincere ora che la sorte avversa ci è venuta incontro ad avvisarci dell'alternativa vicenda delle fortune umane. Noi ora siamo come in una sola famiglia di prodi nella quale la sventura è venuta a battere alla porta. Ognuno di noi ha brandito un'arma e tutti assieme si combatte furiosamente, tenacemente, con tutta l'anima come con tutto il corpo, tesi come l'arco, con l'occhio vivo e terribile che sa di punizione per l'oltraggio sofferto.

L'oltraggio alla nostra terra bagnata del sangue dei padri che la liberarono, dei figli che la completavano e la onoravano con le attuali gesta eroiche sarà vendicato ad oltranza. Noi dobbiamo ribattezzarla ancora una volta col nostro sangue, con le nostre lagrime, ma questa volta sarà l'ultima fiera lotta della civiltà contro la barbarie, e dovremo insegnare ai barbari che non la violenza, non la prepotenza ma la legge dell'umanità libera sarà quella che dovrà regnare nel futuro, sulla nostra come sulla terra altrui, dovunque batte cuore di popolo, dovunque uomo voglia essere tale in una società di uomini.

In questi giorni di dolorosa sì ma non paurosa attesa noi viviamo momenti che non vivremo più

nella storia. Sulla nostra guerra, combattentesi sulla nostra terra che ci è madre bella da difendere, son rivolti gli sguardi ansiosi del mondo intero. Noi che già demmo al mondo la grande civiltà di Roma, siamo chiamati — è la voce del mondo intero che lo proclama — a dettare ancora una volta la legge nuova alla nuova umanità che si va plasmando attraverso tanti lutti, attraverso tanta strage.

Il momento che noi viviamo è della massima importanza non solo per noi, per il nostro nome, per la nostra vita e per la nostra grandezza, ma per il mondo intero che per la vittoria del barbaro ricadrebbe nell'oscurità dei secoli, e dalla nostra vittoria otterrebbe libera la via per il progresso di tutta l'umanità.

Questo è di conforto a noi, questo è di sprone, di incitamento ad ogni sforzo e noi tutto faremo, tutto daremo di noi stessi per il trionfo finale. Non ci spaventi la momentanea sorte avversa, già ebbero a provarne i dolori i nostri grandi alleati; questa è guerra che non va giudicata se non alla fine; ogni rovescio ed ogni fortuna, quando non rechino la disfatta completa in uno dei due campi, non sono che episodi minimi di questo grande conflitto di idee, di civiltà, di razze che si contendono non il primato di predominio, ma l'avvenire dell'umanità.

La nostra grande Italia dolera del suo maggior dolore in questi giorni, ma essa gioirà della sua maggiore gioia nel giorno della rivendicazione, nel giorno della sua gloria.

E così sarà!

La Stampa Sportiva.



(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di Acciaio
Pezzi staccati per Biciclette e per Automobili.

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



OFFICINE MECCANICHE
BREVETTI SARACCO DI
ALFREDO TALAMONA

TORINO

Fornitrici del Regio Governo.

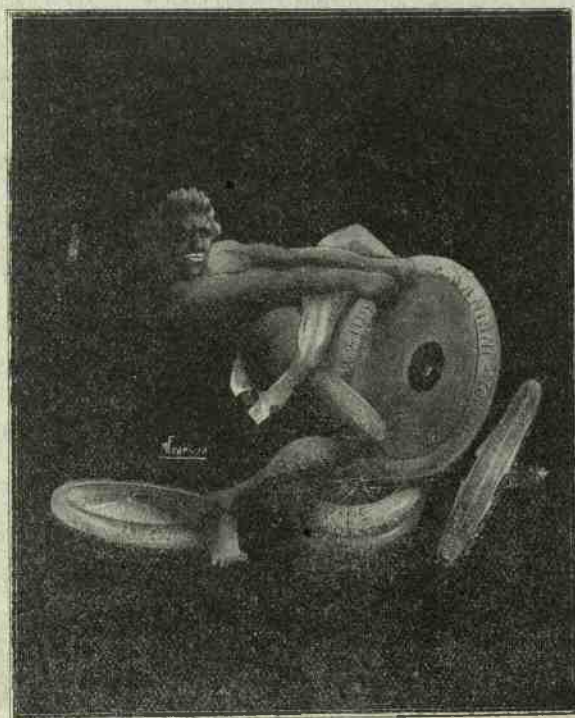
MOTORI D'AVIAZIONE
Fabbricazione di proiettili
STRUMENTI DI PRECISIONE

TORINO

FABBRICA TORINESE

Pneumatici e Ruote d'Aeroplani

GIUSEPPE DAMIANI



TORINO - Via Belfiore, 50 - Tel. 38-58



AEROPLANI
DA CACCIA DA ESPLORAZIONE
E DA BOMBARDAMENTO

TORINO - SOCIETÀ ANONIMA PER LE INDUSTRIE AEREE TORINESE S.p.A. - O. PAVANETTO

Spigolature

Come vi sono il mal di mare e il male della montagna, l'aviazione ha generato anche il male del volo, consistente in un complesso di disturbi fisici e di alterazioni funzionali che l'organismo umano subisce quando è librato tra gli spazi aerei. Già ebbero a constatarli due medici seguendo giorno per giorno le evoluzioni dei principali aviatori francesi.

Ne parla ora il prof. Franceschini dell'Università di Roma nella nuovissima *Rivista dell'Aviazione* diretta da Pasquale De Luca, attribuendo il fatto alla intensità e durata dello sforzo fisico intellettuale che il governo di un velivolo esige alle speciali condizioni in cui esso si compie salendo rapidamente e discendendo più rapidamente ancora da altezze di due o tre chilometri tra grandi squilibri di temperatura, rarefazione aerea e pressione atmosferica. Il respiro si fa breve, il battito del cuore frequente, si forma un cerchio alle tempie e l'aviatore si sente invaso dall'angoscia della solitudine; si ottunde il senso dell'udito, mentre si percepisce come un incessante rumore di pioggia; la vista rimane netta ma stanca ed i raggi solari specchiantisi nelle brume sottostanti danno talvolta strane allucinazioni.

Un aviatore credette vedersi rizzare davanti la guglia della cattedrale di Notre Dame, dalla quale distava centinaia di chilometri.

Un altro aviatore, Ynmalen, narrò che a 2780 metri si sentì « il sangue colare dalle unghie entro i guanti e delle perle rosse inondargli le labbra ».

L'angoscia della solitudine, le allucinazioni visive e la tendenza al sonno spiegano perchè l'aviazione provochi tante disgrazie.

L'ex-kedivé di Egitto, accusato oggi di essere in Svizzera l'agente della Germania, detestava cordialmente lord Kitchener.

Quando questi fu incaricato dal governo inglese di riorganizzare l'Egitto, sotto il semplice titolo di inviato straordinario, Abbas Hilmi ebbe la preannunzio di immaginarsi che farebbe filar diritto il vincitore di Karthum.

Due giorni dopo aver consegnato ufficialmente le sue credenziali, Kitchener si accorse, presentandosi al palazzo, che il kedivé riceveva prima di lui un nugolo di questuanti convocati alla stessa ora e non esitava a fargli fare l'anticamera. La cosa non durò molto. Allontanando con un pugno, che non ammetteva replica, le guardie che stavano davanti alla porta della sala d'udienza, Kitchener entrò come un bolide e rivolgendosi al kedivé, sconcertato da tale brusca irruzione, gli notificò: « Il palazzo di vostra altezza è ben mal custodito. Non c'era nessuno per introdurmi. Vostra Altezza non si stupirà dunque che mi sia preso la libertà di entrare. E siccome la nostra conversazione sarà lunga, la prego di far significare a tutta quella gente, che attende fuori, di tornare un altro giorno ».

Abbas Hilmi capi subito — dice il *Gaulois* — che aveva battuto una falsa strada: la collera che già brillava nel suo sguardo si mutò in sorriso tutto orientale e nella conversazione che seguì si mostrò arrendevole come un vecchio guanto.

Una pagina della nostra marina viene rievocata sul « Notiziario storico » del *Bollettino per la Storia del Risorgimento*: pagina che contiene le istruzioni del Balbo all'ammiraglio sardo di cercare la flotta austriaca e di batterla, ma di rispettare Trieste. Il 23 maggio del 1848 le squadre alleate mossero contro la flotta nemica comandata dal capitano di Vascello Kudriafki, ma giunte in presenza dei legni austriaci che incrociavano tra le foci del Piave e del Tagliamento, non poterono impegnar battaglia, perchè il vento, cessato d'improvviso, impedì le manovre dei vascelli a vela e, appena scesa la notte, il comandante austriaco seppe trar profitto dell'oscurità, facendo timorchiare le sue navi dai piroscafi del Lloyd

dentro il porto di Trieste. Qui il giorno seguente si presentava l'ammiraglio Albini e intimava al governatore di consegnare le navi da guerra nemiche colà rifugiate, minacciando, in caso di rifiuto, il bombardamento della città. Per le proteste dei consoli stranieri contro la energica ingiunzione, dovè desistere dal proposito, ma condusse, tuttavia, il naviglio alleato a gettare le ancore nelle acque di Pirano, sorvegliando il nemico con assidue crocere, pronto a batterlo qualora avesse tentato di uscire al largo.

Nino Salvaneschi, in un'elegante pubblicazione d'arte del *Bianco e Nero* dal titolo « Uccidiamo la guerra », si occupa degli scopi dell'aviazione e cita una serie di singolari episodi della nostra guerra aerea, con particolare riguardo ai successi dei nostri velivoli nelle ultime escursioni sul cielo nemico. Fra questi episodi, ne ricorderemo alcuni che la censura ha approvato.

Il 14 gennaio 1916, al bombardamento di Lubiana, un areoplano rientra con 21 punti colpiti: ali, fusolieri, eliche e radiatori. Il 16 febbraio 1916, al bombardamento di Lubiana, un areoplano parte per bombardamento con due ore di ritardo. Raggiunge, solo la metà. Ritorna colpito in moltissimi punti. Altro episodio: su Lubiana, durante il bombardamento, ad un altro apparecchio si pianta il motore centrale. Viene continuato il bombardamento, ma perde quota ed al ritorno prende la direzione di Trieste, sorvolando la città a 1000 metri, fatto segno a fuoco intenso; attaccato da idrovolanti, rientra. Il 16 maggio 1916, al bombardamento della stazione di Cacia Draga, un apparecchio sostiene un combattimento con quattro velivoli nemici, ne atterra due presso Gorizia. Un quinto che tenta l'attacco è costretto a ritirarsi. Il 9 gennaio 1917, al bombardamento della stazione di San Daniele del Carso, un velivolo sul ritorno è attaccato da quattro velivoli nemici. L'apparecchio è colpito in diverse parti, ma rientra.

Altri esempi ammirabili sono lì a dimostrare la potenzialità dei velivoli nella guerra aerea, che va sempre più intensificandosi con sempre nuovi nostri successi.

Sono curiosi certi tentativi della stampa teutonica per scagionare i soldati imperiali dall'accusa di vandalismo, oramai troppo solidamente fondata perchè bastino, a scaltarla, le graziose invenzioni dei corrispondenti tedeschi.

Ma come saggio burlesco dei sopradetti tentativi, valga questa storiella edita dalla *Frankfurter Zeitung*, in cui si esalta il nobile zelo di alcuni soldati alemanni, che in un villaggio francese — di cui per altro il nome è taciuto — avrebbero arricchita una chiesa invece di saccheggiarla.

Questi soldati assistevano dunque alla messa con una esemplare compunzione, quando si accorsero che il pulpito — un pulpito molto modesto — non era degno della casa di Dio, e si ricordarono che in un'altra chiesa mezzo distrutta dalle granate — naturalmente — inglesi, ce n'era uno bellissimo, « che valeva per lo meno 5 mila marchi ». In una notte oscura, sfidando tutti i pericoli,

sotto il fuoco del nemico, una piccola spedizione partì in cerca del pulpito di 5 mila marchi e prima dell'alba lo collocò al suo nuovo posto. Descrivere la riconoscenza e l'ammirazione dei parrocchiani francesi quando s'avvidero del cambiamento non è cosa possibile, nemmeno alla « Frankfurter Zeitung ».

Inutile aggiungere che pochi giorni dopo quei malvagi inglesi avevano demolito tutto, la chiesa e il pulpito di 5 mila marchi.

« E poi siamo noi i barbari! » conclude il giornale.

Il 30 giugno 1916 il numero delle donne impiegate nella produzione di materiale da guerra o industrie connesso si elevava in Inghilterra a 221.000. In pochi mesi questa cifra si è triplicata, e ciò senza contare le donne che prestano volontariamente il loro concorso nelle industrie agricole e nelle organizzazioni burocratiche create nel Regno Unito dal principio della guerra.



Il cannone antiaereo.

AEROPLANI - IDROPLANI

Apparecchi da bombardamento e da caccia

UT ETIAM COELO PATRIA SAECURA



Società Italiana Transaerea

Fornitrice del Ministero della Guerra
e Paesi alleati.

Capitale L. 700.000 interamente versato.

TORINO

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 Madana Cristina, 66.



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.

“AER”

Fabbrica di Aeroplani

Stabilimento Ausiliario - Decreto Ministeriale n. 23

Attorno alla guerra

Cividale e la sua storia.

Cividale giace sullo sbocco della tradizionale via d'invasione, dove la chiostra dei monti si apre a ventaglio sulla magnifica pianura friulana. Esisteva 225 anni prima di Cristo, ma Giulio Cesare le diede il nome e l'importanza di vedetta militare.

Nel 1426 il sacerdote Giovanni Zarli, a nome del re d'Ungheria, radunò i cittadini, intimando loro di abbandonare la Repubblica Veneta e di sottomettersi, minacciando altrimenti la rovina della città; ma i consiglieri e il popolo astante risposero unanimi: «La comunità di Cividale, coll'inclito dominio veneto strinse patti certi, che fino alla morte intende mantenere inviolati. E se pare il conte Federico di Cilla (ambasciatore di Ungheria) volesse a noi recar danni, pronti siamo a virilmente difenderci. Che se i nemici nostri passassero alle offese, saranno ricevuti in modo che desidereranno di non esservi venuti!». La fiera risposta trattenne dall'avanzata il re di Ungheria.

Fulgidissimo apparve nel 1509 il valore della città quando Massimiliano l'assedio con 10.000 uomini. Al terzo giorno, dopo una lunga resistenza sulle mura, i cividalesi balzarono all'aperto e dei nemici fecero immensa strage.

La Cronaca di Francesco Cremese, riferita dall'on. Podrecca in una nota del *Popolo d'Italia*, così prosegue: Meraviglia è a dire e da non credersi quanto valore in quel combattimento abbia mostrato il femminile sesso, dappertutto a gruppi, a schiere, vergini, vedove, maritate portar sassi e in mano porli dei combattenti, alla pugna aizzandoli, e talune pur di pietre cariche o armate di lancia, salir le mura e colla presenza loro impaurire i nemici».

Durante l'assedio tutti gli utensili di metallo vennero fusi a far proiettili «e poichè gli mancava materia di piombo e stagno, davasi mano ai piatti e alla scodelle di peltro che aveansi per le case».

Qui gladio perit...

Il sottotenente Fouck, uno dei più brillanti assi francesi, ha vendicato la tragica fine di Guynemer, abbattendo in questi giorni il vincitore del suo celebre collega, l'aviatore tedesco Wisseman, il quale, non appena compiuta la sua impresa, aveva scritto alla propria famiglia: «Non temo più nulla ora che ho trionfato di Guynemer». I giornali francesi recano ora i particolari della drammatica lotta. Fouck eseguiva una crociera a 6300 metri, mentre una squadriglia di otto cacciatori francesi si trovava a circa 600 metri sotto di lui. Egli scorse un Rumpler nuovo modello a due posti, e gli si precipitò contro. Il tedesco, che non aveva veduto la squadriglia nemica da caccia, attese coraggiosamente l'urto ed aprì egli stesso il fuoco; ma senza successo; che Fouck s'accostava, con agili evoluzioni, impedendo così al mitragliere avversario di trovarlo nella sua linea di mira. Messosi in una posizione favorevole — di sotto e indietro — il francese tirò una raffica di 10 palle e vide d'un tratto l'osservatore tedesco, proiettato

fuori della carlinga, cadere da un'altezza di 6000 metri, passando come una pietra a meno di 30 metri da lui e il Rumpler capovolgersi e precipitare sul dosso, verticalmente, le ali ripiegate. Fouck atterrò accanto alle sue vittime; sotto gli infirmi frammenti cercò il pilota: Wisseman aveva una palla nella testa. Nessun documento recava addosso, ma dalle sue stelle nuove si constatava che era stato recentemente promosso capitano. Poco dopo gli stessi tedeschi annunziavano che Wisseman era scomparso il 30 settembre. Nessun dubbio: era ben lui, il vincitore di Guynemer, promosso capitano per ricompensa, quegli che Fouck aveva abbattuto.

Per limitare i consumi.

Una singolare rassomiglianza con i provvedimenti che la guerra attuale ha imposto in quasi tutti i paesi hanno le ordinanze restrittive sui consumi pubblicate in Francia da Filippo il Bello.



Come si fabbricano le bombe ed i gas asfissanti... e come i fabbricatori con le maschere si premuniscono dai gas velenosi...

Con un editto del 1294 — ricordano i *Débats* — il più prodigo dei re prescriveva ai suoi sudditi l'economia: «I duchi, conti e baroni, possessori di seimila o più lire di terra, potranno farsi quattro soli vestiti all'anno, e le donne altrettanti. I cavalieri non potranno averne che due paia; di più non potranno averne, nè per dono, nè per acquisto, nè per altra maniera. A nessuna damigella, se

non sia castellana o dama da duemila lire di terra, sarà consentito più d'un paio di vesti all'anno...».

Limitazione analoga a quella che vige in Germania, dove non si possono acquistare abiti se non presentando dei buoni rilasciati solamente a chi dimostra che il suo guardaroba non contiene il numero di indumenti fissato dall'ufficio imperiale dell'abbigliamento.

La stessa ordinanza — per tornare a Filippo il Bello — non permette di servire, durante i pasti, che due piatti, come oggi nei nostri ristoranti: «A cena si daranno due soli piatti e una minesra al lardo e a pranzo una pietanza e un tramezzo. E se è giorno di digiuno (nei quali giorni si mangiava una volta sola) si potranno dare due o tre piatti e una zuppa. Nella scodella non si metterà che una sola qualità di carne o una sola qualità di pesce». E fin d'allora la requisizione era messa in pratica.

Un'ordinanza datata da Parigi la domenica dopo la Candelora del 1304 ordina la requisizione del frumento, e alcune lettere del 1314 fissano il prezzo dei grani ingiungendo ai cittadini, sotto pena di confisca, di portare ai mercati tutto il grano che ecceda il quantitativo necessario ai bisogni delle famiglie.

L'esercito americano in Francia.

Un corrispondente del *Times* che ha visitato gli accampamenti americani in Francia parla in termini pieni di ammirazione e di fiducia dell'esercito che gli Stati Uniti vanno formando dietro la fronte franco-inglese. Come è facile immaginare, trattandosi d'una nazione che dal tempo della guerra civile non ha mai avuto un grande esercito in campo, tutti gli sforzi del generale Pershing e del suo Stato Maggiore si sono rivolti, fin da quando sbarcarono nel giugno scorso, alla organizzazione delle truppe che a mano a mano arrivavano.

Era un compito enorme, una prova stupenda; ma è convinzione del corrispondente che gli americani lavorino con ottime direttive e che il completamento dell'organizzazione sia una pura questione di tempo. Lo stesso si dica dell'istruzione delle truppe, che sono distribuite in baracche e accantonamenti e in località adatte all'allenamento, ripartite per divisioni, i cui comandanti possono così tenere in mano i loro uomini conoscere tutti i loro ufficiali superiori e sorvegliare l'istruzione, che è fatta generalmente dai francesi. Il progresso di tutte le armi è notevole; tutte le truppe dimostrano un grande ardore e una seria volontà d'istruirsi.

Gli ufficiali del vecchio esercito regolare sono ottimi, forniti d'una gran pratica professionale, e tuttavia modesti e ansiosi di apprendere i nuovi metodi che l'attuale guerra ha prodotti.

Il caso di quel colonnello americano che non volle essere semplice spettatore in una scuola inglese di bombardieri, ma volle frequentare tutto il corso, come un semplice soldato, sotto la guida d'un sergente istruttore, è un esempio tipico del modo come gli ufficiali americani si preparano ad assolvere il loro compito.

Le truppe formano un insieme pieno di bellezza e di virilità, molto somiglianti alle australiane quanto al tipo, ma con una spiccata individualità.

Rag. **A. G. ROSSI & C^o**

Forniture per Carrozzerie

AUTOMOBILI
VELIVOLI
INDUSTRIE
SPORTIVE

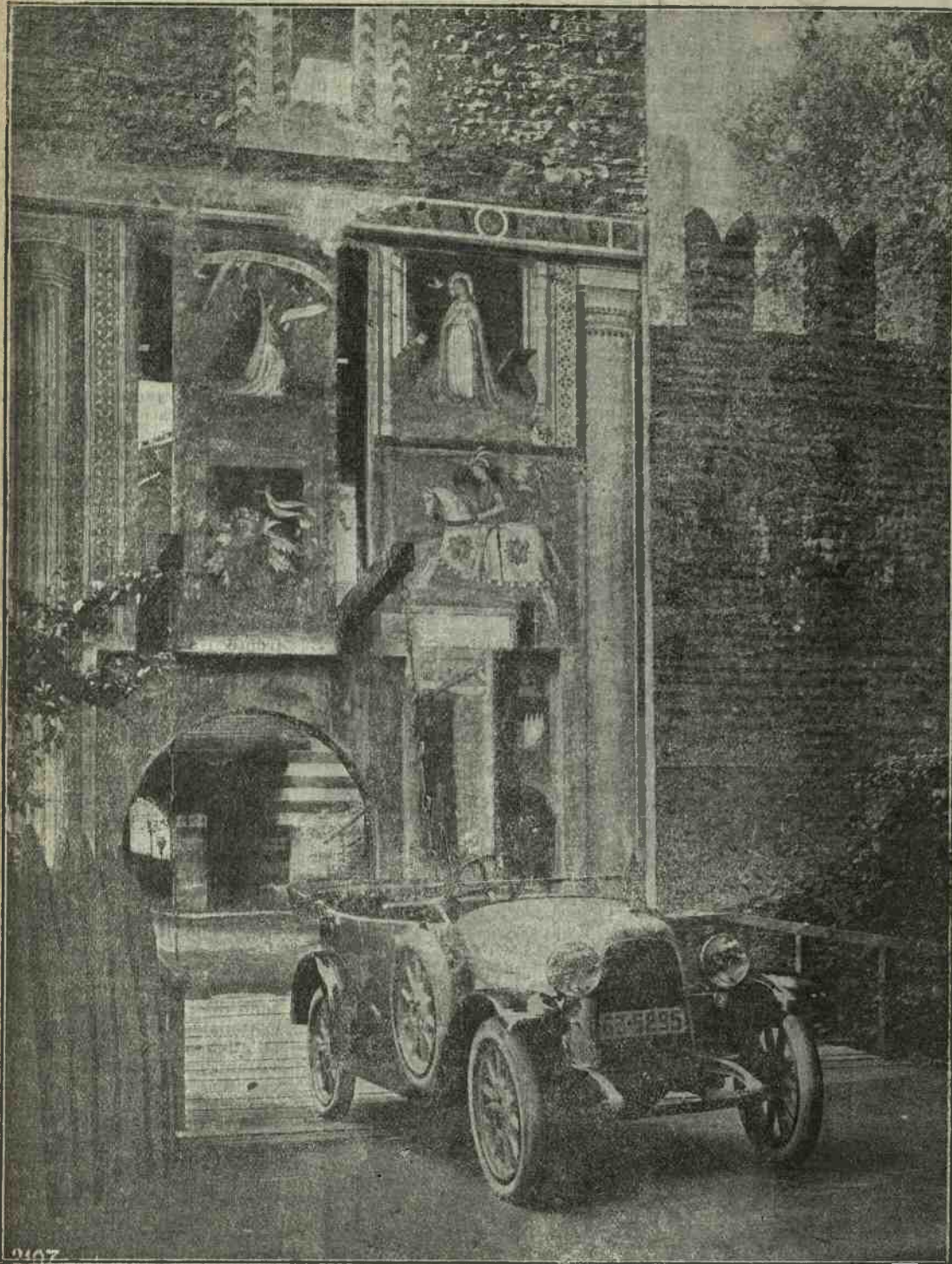
TORINO
36, Corso Vinzaglio
MILANO
3, Via San Vittore



CACAO TALMONE



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



TORPEDO mod. " 2 ,, - 25-35 HP

Per chiarimenti, cataloghi, prove ed acquisti rivolgersi presso le sedi dei:

Garages Riuniti FIAT

ROMA

Via Calabria, 46 - Telef. 36-86

TORINO

Corso M. d'Az. 16- Telef. 27-19 - 13-85

PADOVA

Piazza Cavour, 9 - Telef. 2-88

FIRENZE

Via L. Alamanni, 7 - Telef. 9-16

NAPOLI

Via Vittoria, 46-VI - Telef. 17-05

PISA

Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86

BOLOGNA

Porta S. Felice - Telef. 13-77

MILANO

Corso Sempione, 55 - Telef. 94-45 e 12-700

LIVORNO

Piazza Orlando - Telef. 41-6

SIENA

Porta Camollia - Telef. 2-92

GENOVA

Corso Buenos Aires - Telef. 13-88

BIELLA

Via XX Settembre, 37 - Telef. 2-05



FIAT

SOCIETA' ANONIMA

Capitale nomin. L. 50.000.000

Emesso L. 34.000.000

— TORINO —

