

# L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

## e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

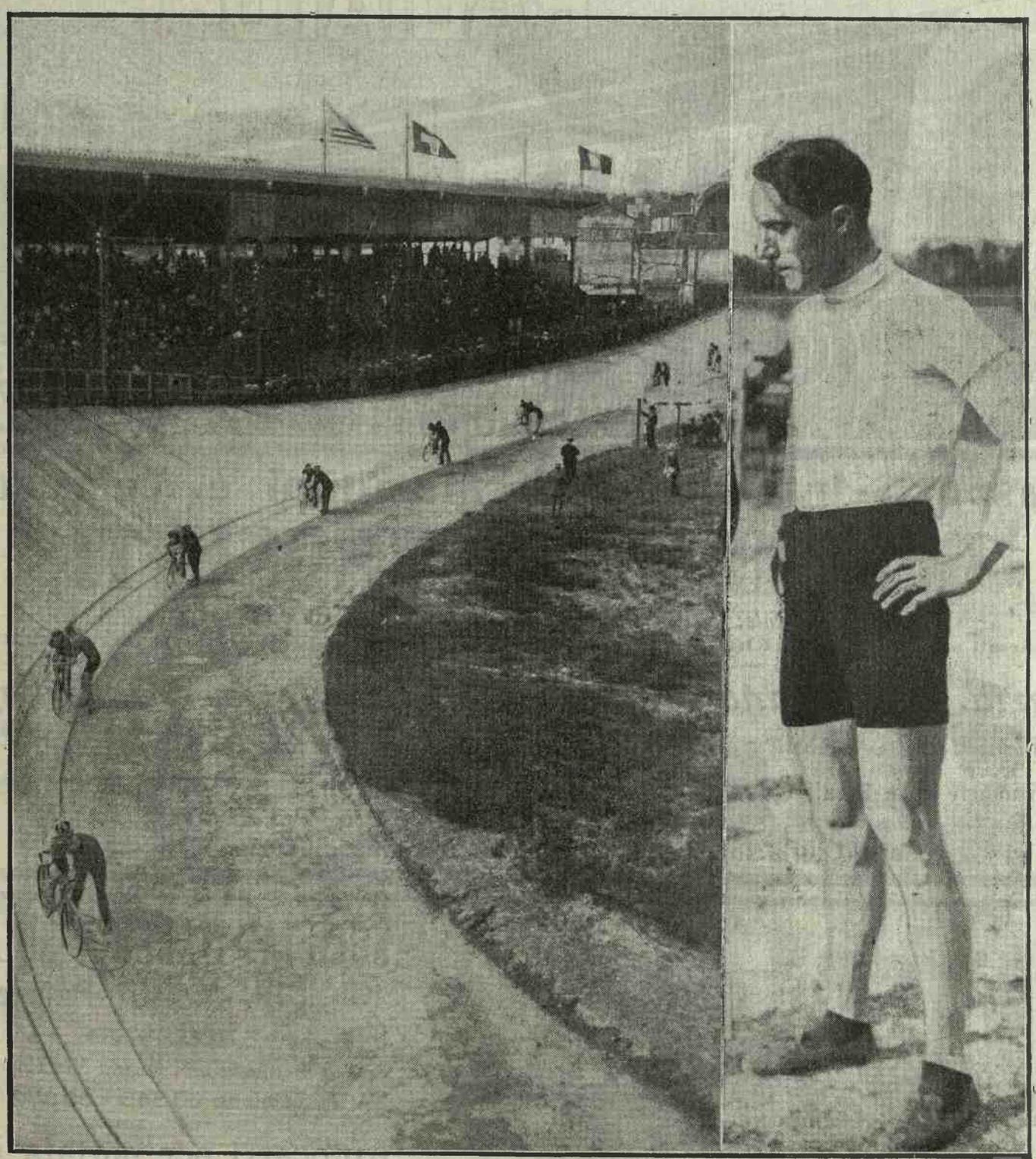
**ABBONAMENTI**

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 5 -	L. 10 -
SEMESTRE	» 2,75	» 5 -
MENSILE	» 0,50	» 1 -

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



**LE GRANDI RIUNIONI CICLISTICHE AL VELODROMO MILANESE**  
 Il Velodromo durante una grande Corsa Handicap. — L'imbattibile svizzero Egg.  
 (Fot. Strazza - lastre Capelli ed Fot. Argus - lastre Tensi).

**TENDE DA CAMPO** **COPERTONI IMPERMEABILI**



**ETTORE MORETTI - MILANO**  
FORD 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 36-55

**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 - NODI D'API - TUBI QUADRI - SENZA SALDATURA  
RIPARAZIONI

**A. COTTINO & C.**

CASA FONDATA  
NEL 1898

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA  
TORINO - VIA MONTI 24 - TEL. 22-73 - TEL. COTTINRADIO

**Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri**

**GIOVANNI AMBROSETTI**

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

Succursali a: MODANE - PARIGI - BOULOGNE (sur Mer) - LUINO - GENOVA - MILANO - FIRENZE

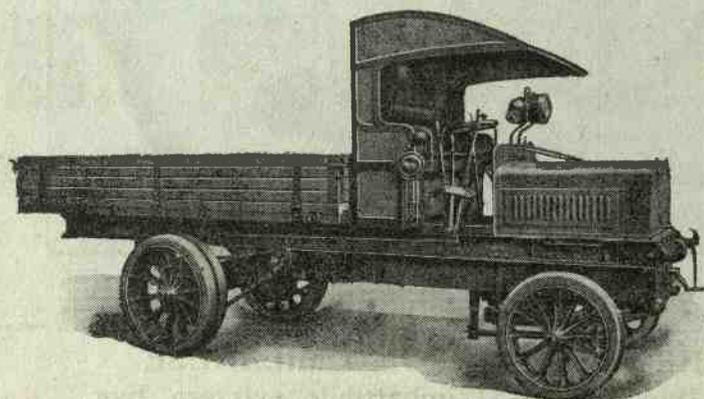
*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*

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 SOLLER**  
**GIORGIO MANGIAPAN e C.**

♦♦ MILANO ♦♦

Via Schiapparelli, 8, angolo Via Copernico

Telefono 60-345 - 60-372

**Autocarri per portata utile**  
da 40 a 150 quintali.

**Trattrici per traino utile**  
fino a 300 quintali.

## LA VOCE DELLO SPORT

## Il Gran Premio Petrarca.

L'inclemenza del tempo, le piogge noiose e frequenti cadute nella passata settimana hanno danneggiata notevolmente la riuscita del Gran Premio Petrarca, organizzata dalla Società omonima, specialmente nel numero dei partecipanti.

Infatti molti dei corridori affliggiati alla Federazione Ciclistica Italiana, impediti a continuare l'allenamento, hanno preferito rinunciare alla prova piuttosto che presentarsi in essa non degnamente preparati. Così che il numero dei partenti si è limitato a 39.

La mattinata fresca ha invogliato però i concorrenti a mantenere un buon passo sin dai primi chilometri, specialmente per merito di Caldara e Gamba che conducono alternativamente a discreta velocità. Solo Carbone, Tomalino e De Paoli sono staccati per bucatore e cadute presso Carignano. Ma mentre i due ultimi si attardano ancora sul percorso, Carbone inizia coraggiosamente un efficace e sfortunato inseguimento per circa 130 chilometri, riuscendo spesso ad avvicinare i *leaders*, senza però poterli mai raggiungere.

Il lotto di testa prosegue quasi compatto sin dopo Bra all'inizio della salita di Cherasco, ingaggiata rapidamente dai migliori che danno decisa battaglia. L'esito della lotta non tarda a delinearsi, di modo che entrando nell'abitato solo 14 rimangono in testa e giungono assieme al controllo di Narzole. Essi sono: Gamba, Cerutti, Schierano, Pogliani, Tinivella, Appendino, Nicolini, Beltramo, Fossati, Musso, Beraud, Caldara, De Francisci, Bottazzi. Fra questi dovrà decidersi la vittoria. Infatti essi non sono più raggiunti, ma la lotta sarà ancora movimentatissima.

Le strade pessime, in parte anche franate (tanto da obbligare i corridori a fare qualche centinaio di metri a piedi) frazionano ancora il gruppo di testa che ai piedi della salita di Barolo conta solo più: Cerutti, Schierano, Bottazzi, Pogliani, Gamba, De Francisci, Caldara, Appendino. Qui per una falsa interpretazione della segnalazione tutti sbagliano strada, salvo Pogliani che in ultima posizione, inavvertito dai compagni, infila la via regolare e scappa velocissimo sulla salita. Quando gli

avversari se ne accorgono egli ha ottenuto un notevole vantaggio che sale già a circa 5 minuti, allorché gli altri 7, ritornati sul percorso esatto, si accingono a dargli la caccia. Caldara, Gamba e Bottazzi più decisi degli altri fuggono a loro volta e riescono nel loro intento sorprendendo gli altri. L'andatura sale quindi per parte di tutti a notevole velocità. Due chilometri prima di Alba, Schierano, poi Cerutti, in seguito, De Francisci, Mirabelli, Nicolini, Fossati riescono a raggiungere i 3 e tutti assieme passano alle 9.21 al controllo precedenti solo più di 1 minuto da Pogliani. Alle 9.23 passa Appendino, alle 9.40 Veronesi e Bianco, poi gli altri.

Oltrepassato Canale, poco prima della salita, Cerutti e Caldara lasciano in asso tutti gli altri e da soli si impegnano per raggiungere Pogliani. Questi a Montà è ancora solo, ma presso Pralormo è raggiunto. In seguito poco prima di Cambiano Schierano viene ad unirsi ai tre.

Al traguardo della Barriera di Stupiugli ove staziona gran folla di spettatori, si svolge la lotta finale fra i 4 uomini. A 200 metri Schierano è in testa con 2 lunghezze e pare debba vincere, ma ad un tratto gli salta la catena dalla macchina e deve rinunciare alla vittoria quasi sicura. Cerutti rapido gli prende la posizione e taglia 1° il traguardo alle ore 11.48 per 3 macchine di vantaggio.

## Egg batte Ellegaard.

L'incontro ha avuto luogo al Velodromo del Sempione col seguente risultato:

## 1ª prova.

1. Egg in 2' 11"  $\frac{3}{5}$ ; 2. Ellegaard a 2 lunghezze. 3. Polledri a 1 lunghezza. Ultimi 200 m. in 12"  $\frac{3}{5}$ .

Alla partenza breve *sur place*, Ellegaard parte lentamente, rimpiazzato poi da Egg; Polledri segue in terza posizione. Alla campana Ellegaard è in testa e conduce in alto alla curva seguito da Polledri e da Egg. Quest'ultimo ai 200 metri scatta precipitandosi all'interno riuscendo a portarsi sulla ruota del danese passandolo irresistibilmente in curva per arrivare per 2 buone lunghezze mentre Polledri finisce ad 1 lunghezza da Ellegaard.



## 2ª prova.

1. Ellegaard in 2' 54"  $\frac{1}{5}$ ; 2. Egg a una lunghezza e mezza; 3. Polledri a lunghezza. Ultimi 200 m. in 11"  $\frac{1}{5}$ .

Come nella prima prova breve *sur place* alla partenza; Polledri passa subito in prima posizione sostituito subito da Egg che conduce fino alla campana. Ellegaard dall'ultima posizione scatta fulmineamente ai 250 m. prendendo 4 lunghezze; Polledri insegue disperatamente mentre Egg, attardatosi rinvia al largo, irresistibilmente passando Polledri all'uscita dell'ultima curva, non in tempo però per attaccare Ellegaard che lo precede sul traguardo per 1 buona lunghezza e mezza. Polledri non riesce a portare la ruota in fuori dalla macchina di Egg.

## 3ª prova.

1. Egg in 2' 45"  $\frac{1}{5}$ ; Ellegaard a  $\frac{3}{4}$  di lunghezza; 3. Polledri a 1 gomma. Ultimi 200 m. in 12".

Dopo breve indecisione, Ellegaard prende il comando seguito da Polledri ed Egg nell'ordine. Al 2° giro Polledri passa in testa, per poco però, perchè Ellegaard ripassa al comando e portando gli avversari in alto della curva parte a fondo ai 250 metri seguito da Egg e da Polledri a ruota. Il rettilineo opposto è fatto a gran velocità e all'entrata dell'ultima curva Egg attacca decisamente il danese per rimontarlo quasi completamente all'entrata del rettilineo finale dove non v'è lotta perchè Egg lascia il danese ad 1 lunghezza; Polledri con un buon ritorno negli ultimi metri, finisce a pochi centimetri da Ellegaard.

## Classifica finale.

1. Egg, punti 4; 2. Ellegaard, 5; Polledri, 9.

VERMOUTH

Cinzano

SI IMPOSE  
NEL MONDO  
INTERO

## AEROPLANI - IDROPLANI

Apparecchi da bombardamento e da caccia

UT ETIAM COELO PATRIA SAECURA



Società Italiana Transaerea

Fornitrice del Ministero della Guerra  
e Paesi alleati.

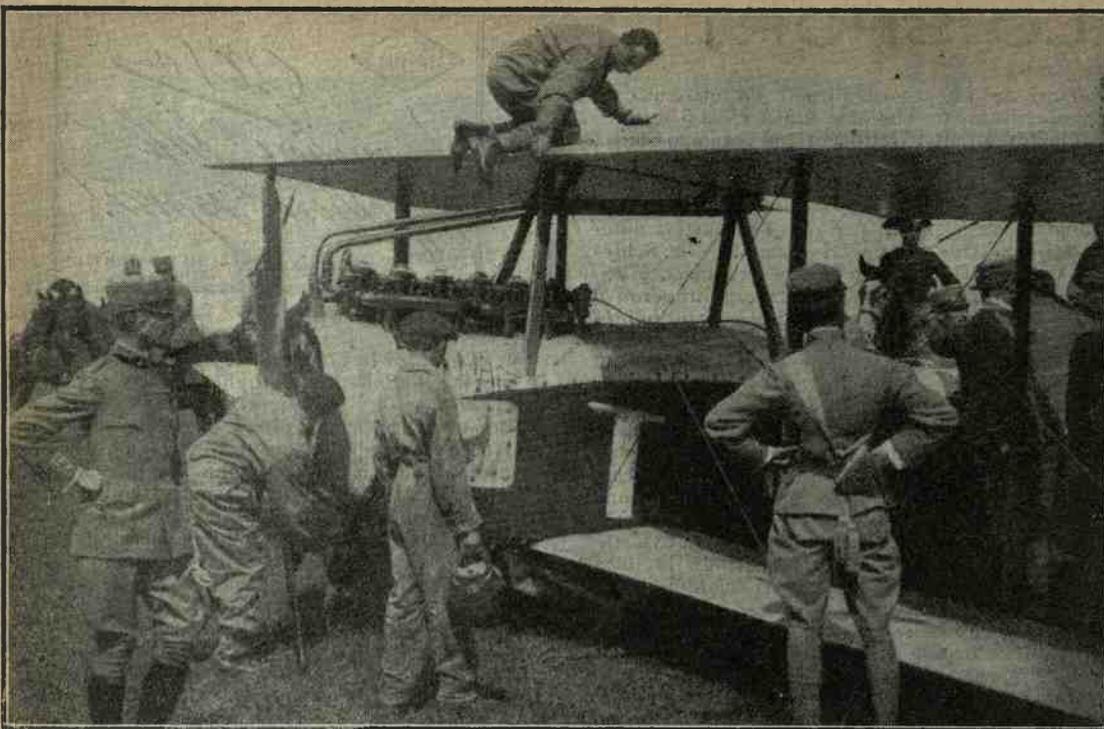
Capitale L. 700.000 interamente versato.

TORINO - Corso Peschiera, 251

## Sport e industria sportiva

(Per dopo la guerra)

Abbiamo esposto altra volta in poche linee quali potranno essere le manifestazioni industriali — per quanto riguarda l'industria particolarmente meccanico-sportiva — nel dopo guerra, ma in essa parliamo della industria meccanica, anzi di quella quasi esclusivamente motoristica, mentre lo sport, in ogni sua branca, ha svariatissime applicazioni industriali, e ad esso servono industrie manifatturiere come arredamenti di vestiario, di calzature, di oggetti di metallo per attrezzi, cordami, palle di gomma e cuoio, falegnamerie per palestre, costruzioni di barche, ecc. ecc. Non è tutto ciò un lavoro immenso dato ad ogni attività umana da



L'arrivo a Centocelle del primo aeroplano Pomilio che iniziò la posta aerea da Torino a Roma.

Le autorità circondano l'apparecchio appena arrivato.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

## La nostra guerra aerea

Negli ultimi giorni si è intensificata l'attività aerea di ricognizione e di bombardamento nel golfo di Trieste. Alla prima alba del 26 due idrovolanti nemici lanciarono su Grado bombe che caddero in mare senza arrecare danni. In seguito un apparecchio nemico, che tentava di contrastare una nostra operazione sul mare, veniva con abilità attaccato da nostri aviatori e inseguito sino a Trieste, ove fu obbligato a rifugiarsi.

Altri nostri aviatori poterono attaccare galleggianti nemici presso Capo Salvore.

Efficacemente idrovolanti della marina parteciparono a ripetuti bombardamenti delle retrovie costiere del nemico in stretta cooperazione coi valorosi compagni dell'esercito rientrando tutti alle loro basi.

Nostri velivoli rinnovarono il 27 maggio felici azioni di bombardamento sulle retrovie nemiche: la stazione ferroviaria di Santa Lucia di Tolmino fu colpita in pieno. Gli aviatori ritornarono tutti ai loro campi. In combattimento aereo su Britovo fu abbattuto un velivolo nemico; un altro, colpito dai nostri tiri, cadde in fiamme verso Verboia.

Nel pomeriggio del 28, dopo accanito combattimento aereo i nostri aviatori abbattono un velivolo nemico ad est di Monte San Marco.

I bollettini austriaci dal 1° al 21 maggio hanno annunciato complessivamente la perdita di diciotto velivoli italiani, tutti abbattuti in combattimento o da fuoco di artiglieria e di fucileria, e precisamente tre il giorno 4 maggio, quattro il 15 maggio, due il 16 maggio, tre il 18 maggio e sei il 21.

Premesso che dal 1° al 21 maggio nessun velivolo italiano è caduto in territorio nemico, da accuratissime indagini risulta che soltanto sette apparecchi italiani furono costretti ad atterrare in quel periodo di tempo, perchè colpiti dalle mitragliatrici degli aviatori o dall'artiglieria nemica. Un solo pilota rimase ucciso e due riportarono lievi ferite.

In qualche caso i danni recati dai colpi nemici furono così leggeri che i velivoli costretti a discendere, eseguite le riparazioni coi propri mezzi, poterono riprendere quasi immediatamente il volo. Tredici apparecchi austriaci (all'infuori di quelli abbattuti dalla regia marina) precipitarono durante il mese di maggio in seguito a combattimenti aerei o a fuoco di artiglieria.

Ieri mattina nel cielo di Gorizia, dopo lungo

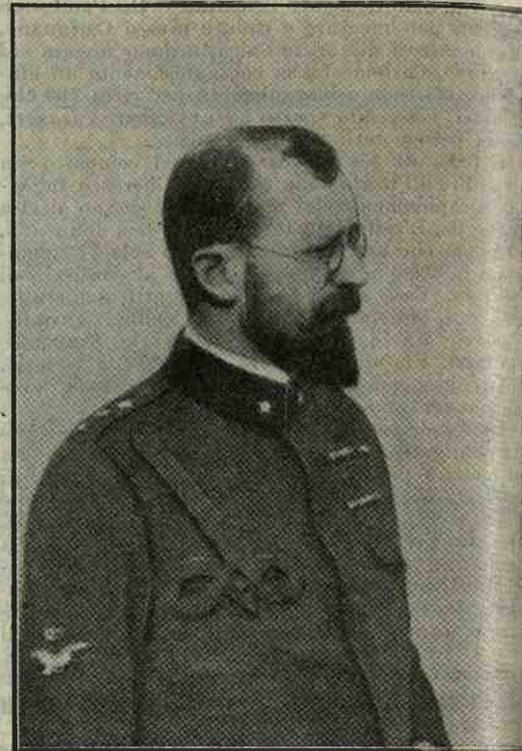
combattimento, il maggiore Piccio e il tenente Olivi riuscirono ad abbattere un *Albatros* nemico, che cadeva ad oriente del San Marco. Il maggiore Piccio è al suo secondo velivolo abbattuto; il tenente Olivi è al suo quinto.

Nella notte del 31 maggio velivoli nemici compirono una incursione su Udine e Cervignano, gettando bombe incendiarie: il fuoco delle nostre batterie controaeree li costrinse a desistere dall'impresa. Sono segnalati lievissimi danni materiali ed un ferito nella popolazione civile. Subito dopo nostri aviatori, levatisi a volo, bombardarono con successo gli impianti militari di Barcola, a nord-est di Trieste, ritornando incolumi.

L'inutile incursione aerea austriaca su Cervignano e su Udine, che non ebbe altre conseguenze all'infuori del ferimento di un bambino e di lievissimi danni materiali e che non raggiunse alcun obiettivo militare, aveva già avuto una immediata risposta la notte sul 1° giugno in un bombardamento compiuto da nostri velivoli sugli impianti militari di Barcola a nord di Trieste.

Più vasta azione fu svolta nella giornata di ieri da due forti squadriglie di velivoli da bombardamento. Scortate da apparecchi da caccia, l'una raggiungeva il campo di aviazione di Prosecco, rovesciandovi sopra granate mina, granate torpedini e granate incendiarie, complessivamente una tonnellata e mezzo di esplosivo; l'altra volava sulle stazioni ferroviarie di Sesana e di Opcina e sui baraccamenti nei pressi di Prosecco, bersagliandoli con un'altra tonnellata e mezzo di bombe.

Uno dei velivoli di questa seconda squadriglia lanciava dodici bombe da 162 millimetri, per un peso di circa 250 chilogrammi su baraccamenti tra Ceregla e Duino. In combattimento aereo sulle linee ad oriente di Gorizia, il maggiore Piccio abbattè il suo terzo velivolo nemico, che precipitò sulla piana di Aisovizza.



Il ten. e l. cav. Prandoni, l'aviatore militare più anziano dell'esercito italiano, già comandante del battaglione Scuola Aviatori ed ora dirigente l'aviazione dell'armata che opera sul Carso.



Il capitano Bolognesi che ha abbattuto nei giorni scorsi un velivolo austriaco nel cielo di Udine.

questo grande spirito innovatore della civiltà quale è lo spirito sportivo? Ed è su questo che vogliamo intrattenerci in queste brevi note settimanali per questa volta. Dopo la guerra — ce lo preannunziano sociologi e uomini di Stato e se non ce lo preannun-

OLIO  
**OLEOBLITZ**  
— SOC. REINA(H-MILANO

**Gomme Piene**  
**WALTER MARTINY**  
per Autocarri.

**WALTER MARTINY** Industria Gomma

Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato.

Via Verolengo, 379 - TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO



La rappresentanza dell'Aeronautica Militare Italiana ricevuta all'Aero Club di Parigi.  
(Fot. Argus - lastre Tensi).

passero lo comprenderemo lo stesso noi che vediamo la grande somma di sacrifici i quali certamente preludiano a più giuste pretese di una vita migliorata in tutto e per tutti — noi avremo nel popolo un maggior bisogno di vivere e vivere bene. Nella vita moderna, se dovremo seguire ed anzi migliorare le direttive già prese prima che scoppiasse questa terribile conflagrazione, noi c'incamminiamo sempre più verso tutto ciò che è moto, che è estrinsecazione di forza, verso quanto può dare al nostro organismo (costretto a lavori metodici e notosi, come quelli di un meccanismo inanimato, senza volontà propria, ma obbligato ad un ritmo di movimenti che snerva, abbatte e consuma), quell'ogilità che rimetta in azione la nostra personalità, che ci risvegli col sangue, coi nervi, coi muscoli l'essenza vera del nostro essere. A questa funzione concorre unicamente, assolutamente lo sport con le sue varie manifestazioni, lo sport che ci ridà la nostra personalità, prima ridotta a semplice macchina, ci permette di esser padroni di noi stessi, del nostro sforzo fisico come di quello intellettuale, perchè (contrariamente a quanto molti superficialmente giudicano e incoscientemente sentenziano) ogni manifestazione sportiva è opera del nostro volere, e quindi del nostro cervello, che s'impone ai nostri muscoli.

L'umanità col suo progredire — e questo arresto di progresso dovuto alla guerra affretterà ancora di più ogni movimento verso il progresso stesso come a rifarsi del tempo perduto — cercherà questo riposo nello sport per la fatica dei suoi movimenti macchinari della diuturna fatica impostale nel lavoro quotidiano, e noi quindi avremo aumentate le manifestazioni sportive, avremo una maggiore e veramente efficace popolarizzazione di esse, e ad esse accompagnato, per forza di cose, uno sviluppo di ogni industria sportiva, di ogni fabbricazione di ordigni, attrezzi, di ogni cosa insomma che nell'uso è necessaria, indispensabile.

A questo avvenire — che non è di poco conto — noi vorremmo fosse rivolto lo sguardo non solo dei grandi ma anche dei piccoli industriali nostri, perchè se è un massimo vantaggio per la nostra nazione il rendersi completamente padroni della nostra piazza, ed estenderci anche fuori di casa con l'offerta di una produzione ottima, per quanto riguarda le grandi industrie sportivo-meccaniche,

non è da dispregiarsi alcun'altra piccola industria, fosse essa pure di calze, di maglie, di corde, ramponi, sky, barche, remi, palloni, ecc. ecc., tutte cose che ora ci vengono in gran parte dall'estero e che in Italia possono costituire tanto beneficio per industrie fruttifere, impiantate con grandi o piccoli stabilimenti.

L'interessante è questo: dobbiamo aver fede in questo come in ogni altra cosa. Dobbiamo pensare che lo sport, il quale non è manifestazione di violenza, nè di spirito di prepotenza (i popoli più sportivi, gli inglesi, gli americani, i francesi, non furono certamente quelli che azzarono alla guerra) ma è invece manifestazione di forza, di salute, di godimento, avrà sempre maggiori e più estese applicazioni, e quindi con esse aumenterà la richiesta di oggetti per l'uso. Questa industria minuta, accoppiata alla grande industria meccanica, è bene che sorga sin da ora in Italia, che sin da ora prepari le sue basi perchè anche in questo la nostra nazione, che ha dimostrato ora — come sempre (anche quando non è stata meritamente apprezzata) di essere una vera terra di persone geniali e lavoratrici, sappia emanciparsi da ogni tutela, essendo chiaramente e facilmente dimostrabile che il dipendere è indice di schiavitù e non di libertà, e che l'indipendenza nazionale resta come una parola vuota di ogni significato quando essa non è il complesso di tutte le altre indipendenze, come la industriale, la commerciale, l'artistica.

Di ciò siamo ormai persuasi ed è bene che sempre più questa persuasione penetri nei nostri pensieri, a dogma, a norma per il nostro avvenire che il destino ci mostra grande e radioso.

La Stampa Sportiva.

## La costituzione a Napoli di una Società di aviazione.

Napoli, 4. — Per atto del notaio cav. Lucio Guaglianone, del 2 corr., si è costituita, con capitale di 10 milioni, dei quali tre interamente versati, la Società Anonima Industrie Aviatorie Meridionali, per la trasformazione della accomandata semplice Industrie Aviatorie e Meccaniche. La Società, che ha sede a Napoli, ha per oggetto la fabbricazione e riparazione di apparecchi di aviazione e di motori per i medesimi, e l'esercizio del servizio di trasporti aerei di posta, passeggeri e merci. Il Consiglio di Amministrazione è così costituito: Presidente onorario, on. Giuseppe Caravita, principe di Sirignano, senatore del Regno; Presidente: cav. dott. rag. Canzio Bruno Canto; Vice-presidente: cav. Giorgio Peirce; Amministratore Delegato, signor Leopoldo Ingano; Consiglieri: ing. Ettore Barberis, cav. Carlo Caprioli, dott. Federico Caproni, signor Luigi Di Lauro, signor Giovanni Peirce; Sindaci effettivi: comm. Francesco Enter, avv. Ettore Bugni, avv. Guido Barendson; Sindaci supplenti: march. comm. Alfonso La Via di Villaren, rag. Antonino Di Martina; Consulente tecnico, comm. ing. Gianni Caproni.

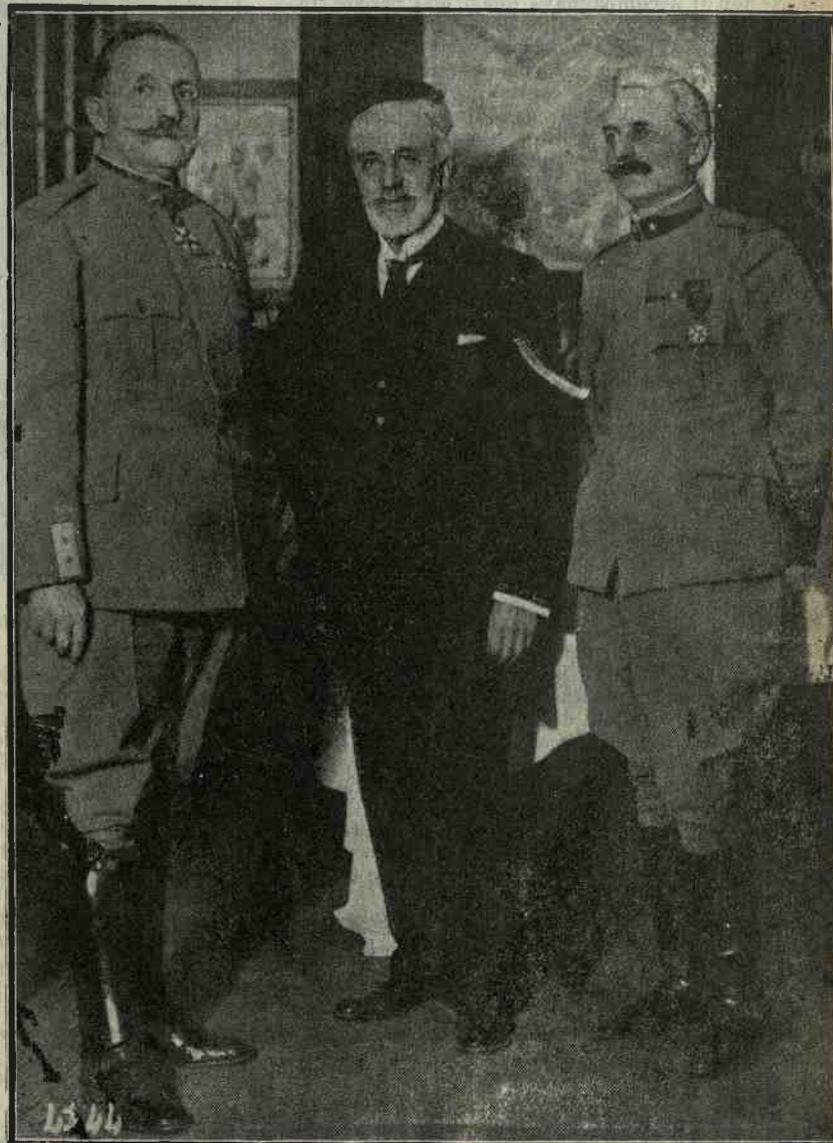
## Scuola Motoristi Aeronauti Italiani.

La Scuola Motoristi Aeronauti Italiani, sorta nel 1914 in Torino sotto la presidenza onoraria del conte Teofilo Rossi, Sindaco di Torino ed effettiva del cav. uff. avv. Cesare Gorla Gatti, Presidente della Scuola Chauffeurs (riconosciuta dal Governo), apre un corso speciale di Motoristi Aeronauti.

Il Corpo degli insegnanti è composto dei sigg. ing. Emilio Marengo, ing. Luigi Mussino, sig. Italo Robotti, ing. Ottorino Pomilio.

Il Corso si inizierà la sera di sabato, 16 giugno, alle ore 21, nell'aula della sede in via Balbis, n. 1.

Le iscrizioni si ricevono presso la Direzione della Scuola in ogni giorno dalle 14 alle 16 e dalle 20 alle 22.



Due grandi benemeriti dell'Aeronautica militare italiana.

A sinistra: il tenente generale Marieni, direttore generale; a destra: il colonnello Ricaldoni, capo della Direzione Tecnica dell'aviazione militare; nel centro: il signor Deutsch de la Meurthe, Presidente dell'Aero Club di Francia.  
(Fot. Argus - lastre Tensi).

Rag. H. G. ROSSI & C<sup>o</sup>

Forniture per Carrozzerie

AUTOMOBILI

VEICOLI

INDUSTRIE

SPORTIVE

TORINO

36, Corso Vinzaglio

MILANO

3, Via San Vittore





Sul Carso nelle trincee avanzate.

(Fot. Argus - lastre Tens).

## Filosofia... antica

Noi conoscevamo un padre di molti figli maschi. Essi — i figli maschi — avevano formato una specie di tribù; andavano e venivano dalla scuola senza mai scompagnarsi, andavano a spasso assieme (il padre non li accompagnava quasi mai perchè tra i suoi principi aveva quello che gli uomini devono apprendere a vivere molto presto... per non farla tardi, e chi tardi arriva... con quel che segue), e quando ad uno di essi capitava un bene od un male, il bene ed il male veniva diviso — per forza di cose e di... ordinamento — in cinque parti, come cinque erano i fratelli. Capitò una volta ad uno di essi — che volle far da sè per una volta tanto, e fu questa la prima e l'ultima ch'è l'esperienza sul proprio corpo è la migliore cura del proprio animo — di ritirarsi a casa con un pugno, anzi con la stampa di un pugno tra il naso unico ed uno dei due occhi.

Il padre lo chiamò davanti al tribunale della propria esperienza, e fatto venire anche il resto della tribù ad assistere al dibattito (è da notarsi però che nessuno ebbe la parola e che il genitore fece da presidente, da pubblico ministero, da giurato... escludendo la difesa) così favellò: tu hai voluto fare a meno dei tuoi fratelli, hai creduto annullare il proverbio che l'unione fa la forza, ed hai voluto fare lo spavaldo, fidandoti nell'onestà del tuo avversario che da un mese — come ora tu confessi — si preparava ad aggredirti ed attendeva di trovarti solo. Ecco i tuoi torti. Non parliamo della disonestà del tuo avversario. Quando si è ladri non si discute con il derubabile, quando si è prepotenti non si viene a chiacchiere con il debole o se si parla, per paura di una opinione pubblica (che del resto ha l'importanza che può avere una buona donnina la quale assista dalla finestra alle coltellate di due manigoldi e se ne spaventi al punto da... scapparsene in casa propria *neutralisticamente inorridita*), si parla come quel lupo a quel tale agnello. Non avevi che un solo rimedio tu contro il pugno datoti dal tuo avversario che ti ha fatto tenere strette le braccia dal suo complice... più che necessario: stare unito ai tuoi: evitarlo quante volte potevi evitarlo, ma una volta venuto alle mani, giù botte...

Ti spaventa l'idea delle botte? Esse, quando son date per propria difesa, per difesa della propria casa, per difesa del proprio paese, per difesa della propria... umanità, del progresso, dell'avvenire,



Il generalissimo Cadorna.

della felicità di questa che chiamiamo umanità (che deve essere l'unione degli uomini e non delle belve) sono botte che fanno grande ed onorato chi le consegna, e piccolo e disonorevole chi le piglia perchè per primo esso tentò la sopraffazione, la prepotenza...

Hai letto ciò che ha detto un giornale inglese per il nostro esercito? Eccoti servito: *l'esercito italiano è una delle grandi meraviglie della guerra odierna...* E sai perchè? Perchè sta dando botte della malora...

E tu metti dell'acqua vegeto-minerale sul tuo naso pesto; unisciti ai tuoi quattro fratelli, e quando incontri il prepotente giù botte. Eviterai che egli profitti della vittoria vile ottenuta su di

Da Gorizia

## le truppe italiane con

te contro qualche altro che come te si illuda di potersi difendere con la giustizia e la parola di fratellanza universale, ecc.

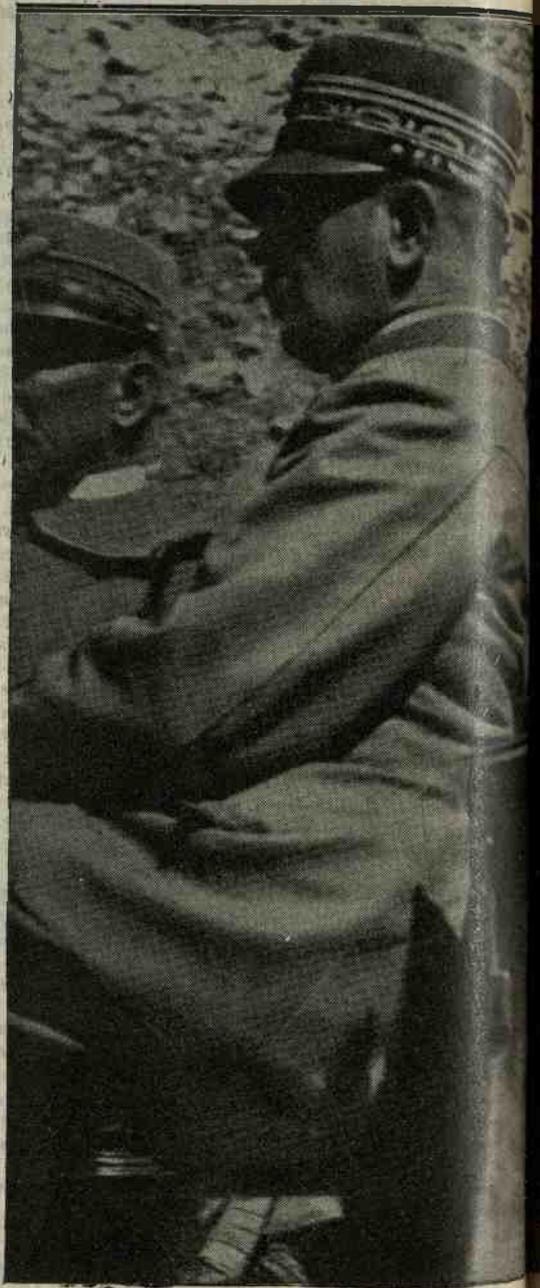
La fratellanza si otterrà solo con l'eliminazione dei prepotenti. Lo ha detto Wilson, e Wilson non è l'imperatore dei cannibali, ma è il presidente di quegli Stati Uniti che Mazzini sognava anche per noi...

Il figlio pesto se ne andò a braccetto con i fratelli... E sentirete cosa avverrà per i prepotenti...

Erpl.

## L'erolco esercito italiano

Il Times scrive: « La magnifica avanzata dell'esercito italiano è l'avvenimento più incoraggiante



S. M. il Re

# Officine di Villar Perosa

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

VILLAR PEROSA (Pinerolo)

# al mare stano nuove posizioni

nella situazione militare attuale. I progressi metodici delle truppe italiane sul Carso hanno evidentemente sorpreso gli austriaci ed hanno rallegrato gli alleati. Gli austriaci credevano che l'Herzegovina bloccasse la strada costiera verso Trieste; ma essi sono stati crudelmente delusi. Un fuoco terribile è stato diretto dall'artiglieria pesante italiana coadiuvata da grossi cannoni francesi, e finalmente monitori britannici sono penetrati nel Golfo di Trieste ed hanno bombardato le posizioni da un angolo impreveduto dagli austriaci.

L'indomabile ardore della fanteria italiana si unisce a questi fattori nell'allarmare gli austriaci. Noi ci rallegriamo di vedere unità inglesi combattere su terra e su mare con le invincibili truppe di Re Vittorio Emanuele nella più grande offensiva intrapresa sul fronte italiano. La nazione britannica è fiera di poter prendere una parte



Lancie bombe per trincee di prima linea sul Carso.

(Fot. Argus - lastre Tensi).



Il generale Porro.

modesta nel grande compito della liberazione dell'Italia irredenta».

Il Times insiste poi sulle difficoltà con le quali l'esercito italiano si trova alle prese, ma aggiunge: «Le difficoltà non hanno mai spaventato l'esercito italiano e bisogna riconoscere che il generale Cadorna ha compiuto la parte più ardua della sua opera. — E' impossibile, infatti, che l'opposizione che egli potrà ancora incontrare sia così poderosa come le posizioni che egli ha distrutto e preso».

\*\*\*

Luigi Ambrosini così ricorda lo sforzo dell'esercito italiano:

«Ma non avremmo detto tutto se non richiamas-

sino il pensiero del lettore a quelle che indipendentemente dai pericoli sono le fatiche immani di una battaglia. Le truppe che sferrano gli assalti su dodici chilometri di fronte consistono in parecchie migliaia di uomini. Questi uomini per due, per tre, per quattro notti non possono chiudere occhio, vivono nell'ansia, nella foga, nel tormento, nella tensione estrema della volontà e dell'attenzione. Si richiede loro una tal somma di fatiche, un tale consumo d'energie morali nervose fisiche che dopo tre o quattro giorni d'azione questi uomini non possono assolutamente dare più di quanto hanno dato.

Bisogna cambiare o tutte o quasi tutte le truppe distese sulla linea del fuoco. Bisogna rinsanguare i reggimenti, le brigate, le divisioni. Dalle divisioni ai Corpi d'armata il passo è breve. Ma le truppe che vengono a sostituire quelle che vanno al meritato riposo debbono appunto provvedere a quella sistemazione delle opere di copertura e di difesa, alle quali abbiamo accennato più sopra. Esse potrebbero facilmente essere gittate nella fornace per ampliare l'incendio, ma le buone leggi della guerra vogliono che si provveda pensatamente al risparmio e alla protezione del tanto prezioso materiale umano, al quale si chiederà poi, dopo il periodo della sosta, un rendimento commisurato alla bontà dell'organizzazione difensiva.

Altrettanto dicasi di quelle altre migliaia di uomini che collaborano a queste azioni lungo le retrovie, prendendo parte agli innumerevoli servizi di rifornimento.

Nei giorni d'azione che richiedono tanto movimento di mezzi di trasporto, si trovano per le strade interminabili colonne di autocarri guidate da soldati che anch'essi hanno due, tre notti di vigilia, oppressi dal sonno e dalla fatica. Se passate per i comandi d'artiglieria, negli osservatori, alle batterie, trovate dappertutto soldati e ufficiali che hanno negli occhi la febbre delle notti trascorse vegliando, dei giorni vissuti in mezzo al lavoro e ai pericoli.

Insomma, tutta l'enorme macchina umana e meccanica di ognuna di queste azioni offensive ha bisogno, dopo alcuni giorni di una fase più o meno lunga di riposo. La resistenza umana non può andare oltre certi limiti. Ci si sofferma e ci si riposa finalmente nella coscienza del dovere compiuto. Dalla somma dei sacrifici individualmente sopportati, dei risultati individualmente ottenuti, dalla congerie di migliaia e migliaia di piccole e grandi collaborazioni esce allora nello splendore della sintesi il bilancio della vittoria».

La COMPAGNIE DES FORGES ET ACIERIES DE LA MARINE ET D'HOMECOURT, a Parigi, titolare della Privativa Industriale italiana, Vol. 439, num. 148, del 24 Ottobre 1914, per:

## “ Volture pour le transport des aéroplanes ”

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.

Nella

## CORSA DELLO STATUTO

disputatasi ad Alessandria

### il corridore **COSTA**

trionfa su tutti i concorrenti

montando

# Maino-Pirelli

Officine **MAINO** | Agenzia Pneumatici **PIRELLI**  
ALESSANDRIA | MILANO - Via Ponte Seveso, 20

## ELLEGAARD-BOLZONI

vincono brillantemente la

### “ Tandems Internazionale „

battendo **Egg-Polledri**,

**Girardengo-Belloni**, ecc.

montando

# Dei-Pirelli

Officine **DEI** - Milano | Agenzia Pneumatici **PIRELLI**  
Via Pasquale Paoli, 4. | MILANO - Via Ponte Seveso, 20

## I GRANDI SUCCESSI SU PISTA S'ALTERNANO CON QUELLI SU STRADA

montando macchina

# BIANCHI

con  
Gomine

# PIRELLI

**OSCAR EGG** vince il grande **Match internazionale di velocità** battendo Ellegaard.

**BELLONI GAETANO** guadagna l'individuale a punti su 15 Km. battendo Bolzoni, Sivocci, Morisetti, Ferrario, Turri, Bertarelli, ecc.

**MARIO CAVEDINI** è primo nella velocità dilettanti e **BORDONI** nella corsa stayer battendo Galletti nella riunione al **Velodromo Sempione**.

Società Anonima **EDOARDO BIANCHI**  
MILANO | Viale Abruzzi, 16  
NEGOZIO: Via Dante 9

Agenzia Pneumatici **PIRELLI**  
MILANO - Via Ponte Seveso, 20

# Il Match di foot-ball italo-belga

## Le due squadre.

**Belgio:** Decoux - Hubin (cap.) e Swaertbroeck, Cuppens, Hanse e Van Herck - Goetinck, Wertz, Ballyn, Van Hege, Vaucant.  
**Italia:** Cameroni - Novo e Boggio - Boglietti, Soldera e Fresia - Mariani, Santamaria, Cevenini (cap.), Mattea ed Aeabi.

## L'incontro.

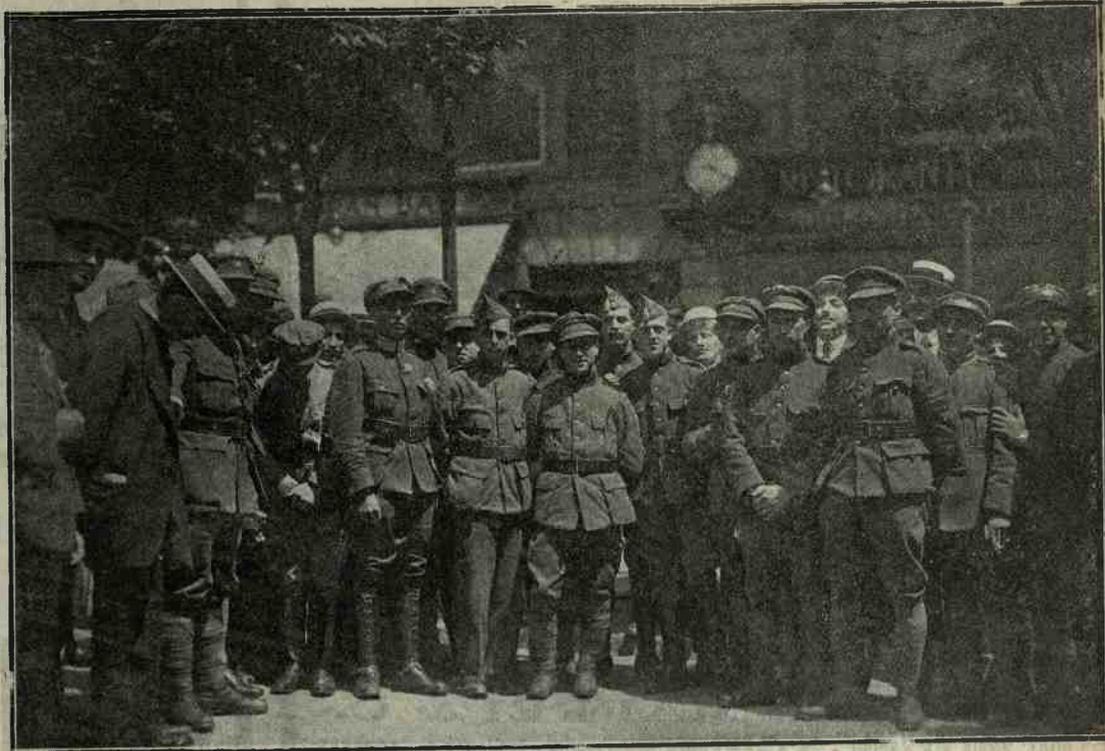
La squadra belga, giunta a noi col precedente della recente netta vittoria sulla squadra rappresentativa francese, ha confermato il suo valore. Atleticamente superiori ai nostri rappresentanti, i giocatori belgi si sono imposti altresì come insieme e per finezza di tecnica.

Di fronte ad una squadra così poderosa ed affinata, la nostra ha accusato deficienze e squilibri. Ancora una volta il brio e la tradizionale foga dei campioni della maglia azzurra hanno supplito all'affrettata preparazione e alla difettosa disposizione.

Nel trio difensivo, mentre Boggio è stato di inefficacia e di una continuità veramente meravigliosa, Novo non sempre è riuscito a vincere l'emozione, e il portiere Cameroni non ha sfoggiato, nel primo tempo, la necessaria prontezza. Ma il più palese difetto del « team » nazionale è rilevato nell'assenza di un « centro-half » che ricordasse, sia pure lontanamente, il giuoco vario, poderoso e brillante di Milano I e di Fossati. Fresia è stato impari al compito, tanto che alla ripresa dovette cedere il suo posto a Soldera. Cevenini e Mariani furono, a tratti, brillantissimi.

I nostri, sorpresi da un inizio assai movimentato in cui subito rifulge lo splendido, serrato giuoco insieme dei belgi, si riprendono tosto, e su di una improvvisa, veloce fuga di Santamaria, Cevenini riesce a segnare il primo « goal » per la squadra nazionale.

L'improvviso, inatteso successo sembra radoppi la foga dei campioni della maglia azzurra, solo la provata valentia di Swaertbroeck e di Hubin valgono a sventare le nostre frequenti punte offensive. Un'uscita intempestiva di Cameroni consente a Ballyn di segnare al 30° minuto pareggio, ed a soli 5 minuti di distanza, dopo un rapido palleggio tra Vaucant e Van Hege, questi segna un secondo « goal » da pochi metri.



Il match italo-belga all'Arena di Milano. — La squadra belga in divisa militare davanti al Ristorante Orologio. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Alla ripresa i belgi intensificano, se possibile, la loro foga combattiva, tanto che gli azzurri debbono spesso correre agli ultimi affannosi ripari di una disperata difesa. Per merito dell'ala sinistra e del centro-« forward » la squadra belga si aggiudica il terzo e quarto « goal », ed è solo al 30° minuto che, su di un calcio di rigore, Cevenini rende meno sensibile il nostro svantaggio. Il terzo punto degli azzurri è segnato su di una fulminea scappata di Santamaria. Poco dopo Cevenini, fra

sua classe. Il portiere Decoux è poderoso nei rimandi quanto sicuro nella presa; Swaertbroeck è piaciuto più di Hubin. Il primo è riapparso possente, sicuro, forte, scientifico; Hubin è stato l'atleta di gran classe, non in forma. Hanse: superbo. Centro half di grande classe, resistantissimo, scientifico, conoscitore profondo di ogni tattica. Van Herck e Cuppens sono due half laterali atletici, veloci, astutissimi, e lo hanno esaurientemente dimostrato ».

All'attacco, per stabilità di giuoco, ha campeggiato il centro Ballyn, un atletico giovane che è veloce, palleggiatore completo, di una varietà di giuoco sconcertante. Van Hege e Wertz hanno gareggiato in fulmineità e prontezza, in virtuosismo nei passaggi e nei tiri improvvisi, ben piazzati e fortissimi.

Grande impressione ha prodotto Vaucant all'ala sinistra, un giocatore di classe assolutamente superiore, capace di centrare e tirare in goal da qualunque posizione.

L'arbitro capitano Mauro, venuto dal fronte e simpaticamente e caramente accolto, ha diretto l'incontro con senno e tatto squisiti e con energia e franchezza da *referé* veramente provetto.

In sostanza il risultato non è sconcertante per noi, ma quanti amano dire la verità non potranno prendere in pace la cattiva prova della nazionale. La mancanza d'ogni allenamento, il fatto d'aver posto Fresia al centro sostegno senza mai averlo visto giocare — la cosa è grave ma vera: mai i comparati tecnici federali hanno visto Fresia, quest'anno, centro-half — l'aver lasciato a riposo insieme a Sala, anche Renzo De Vecchi, che richiesto avrebbe potuto allenarsi e partecipare al match, infine l'azzardo nel far giocare a posti non abituali alcuni preziosi elementi, per ultimo la lontananza dei commissari tecnici che avrebbero potuto e dovuto modificare la squadra dopo la prima mezz'ora di giuoco, sono errori ufficiali che spiegano la cattiva prova della rappresentanza italiana.



Il match italo-belga all'Arena di Milano. — La squadra italiana. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

un tumulto d'applausi, segna il quarto « goal », che l'arbitro Mauro annulla però per « off-side ». Il « match » si chiude così colla vittoria dei belgi per quattro punti a tre; vittoria meritata e convincente. Calorose accoglienze ha fatto il pubblico ai valorosi soldati che torneranno ora al loro posto di combattimento.

Il collega Colombo nella *Gazzetta dello Sport* dice: « Per rendersi conto del come hanno giuocato i belgi basterà osservare questo particolare: Van Hege, apparso nella sua forma migliore, ha avuto nella squadra rossa molti altri compagni della

## CACAO TALMONE



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

**SPORTSMEN !...**

adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

ISTANTANEE PERFETTE  
 MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
 VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

# 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**

Officine: TORINO - Corso Francia, 142

Reparto vendita: TORINO Via Madana Cristina, 66.



## L'Elica Integrale

**Ing. G. A. MAFFEI & C.**

Uffici: 28<sup>bis</sup> Via Sacchi - **TORINO** - Fabbrica: Madonna di Campagna

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.

## GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

**Copertoni impermeabili d'ogni qualità**

e per ogni uso.

**PADIGLIONI, HANGARS, ecc.**

**Fabbrica di Accumulatori Elettrici**  
per tutte le applicazioni



*Società Anonima*

**Giov. Hensemberger**

*Milano - Monza*

**Esportazione in tutto il Mondo**

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

OFFICINE MECCANICHE  
BREVETTI SARACCO DI

## ALFREDO TALAMONA

**TORINO**

Fornitrici del Regio Governo.

**MOTORI D'AVIAZIONE**

**Fabbricazione di proiettili**

**STRUMENTI DI PRECISIONE**

TORINO - Via Morghen, 64 - TORINO



**AEROPLANI**  
DA CACCIA DA ESPLORAZIONE  
E DA BOMBARDAMENTO

TORINO - SOCIETÀ ANONIMA PER COSTRUZIONE AERONAUTICHE ING. O. POMILIO & C.



Il nostro nemico. — Soldati austriaci di fanteria.

## Attorno alla guerra

### Contro i sommergibili.

Il *Times* pubblica una lettera di William Forwood al suo direttore, nella quale sono contenute osservazioni e suggerimenti non privi d'interesse sul modo di condurre la campagna contro i sommergibili.

Ultimamente, dice lo scrittore, noi abbiamo armato di cannoni un gran numero di piroscafi, ma abbiamo paralizzato il loro potere difensivo con l'istruzione che essi non debbono far uso del cannone se prima non sono aggrediti dai sommergibili. E allora è troppo tardi. Il sommergibile deve essere attaccato non appena viene scoperto e prima che prenda posizione per lanciare il suo siluro: esso non è un naviglio agile quando è sommerso, e a meno che non abbia teso un agguato alla sua preda, ha bisogno di un certo tempo per compiere la manovra necessaria all'attacco. In base al principio che occorra « un ladro per prendere in trappola un ladro » — continua l'autore della lettera — perchè non ci serviamo di sommergibili per prendere in trappola i sommergibili? I nostri battelli e cacciatorpediniere di pattuglia sono visibili a qualche miglio di distanza; ma non lo sono i sommergibili. Si potrebbe dunque trasformare le due grandi vie commerciali dell'Inghilterra, che si svolgono su un percorso di 300 miglia ciascuna, in veri « sentieri » protetti da pattuglie di sommergibili da caccia. Sessanta sommergibili le sorveglierebbero efficientemente se operassero su tratti di 10 miglia: in tal modo ogni miglio di quei « sentieri » sarebbe pattugliato due volte all'ora.

Si obietterà che noi forniremmo così al nemico la possibilità di concentrare i suoi attacchi sui « sentieri ». Tanto meglio — conclude William Forwood. — Sapremo anche noi, allora, dove colpire, chè i sommergibili nemici non sarebbero, come ora, dovunque e non eluderebbero più le nostre pattuglie.

### Stampa di guerra.

Un nuovo giornale delle trincee è sorto. Si intitola *L'elmetto* ed è il secondo che si pubblica stampato dopo il *Vittoria*, di cui uscirono sei numeri.

Il nuovo foglietto è organo dell'8ª Divisione e pone arditamente fin da ora il proprio recapito « ... al di là dell'ultima trincea nemica ». E' quindi un organo essenzialmente di battaglia. — « Chi porta l'elmetto — dice nel suo articolo-programma — è un combattente, cioè un uomo degno di tutto il rispetto e l'affetto, è un apostolo del dovere. Chi scrive su questo foglio porta l'elmetto e si rivolge a chi ha l'elmetto: ecco perchè si è scelto questo titolo. Il nostro elmetto lo porteremo fieramente al di là dell'ultima trincea nemica, là dove è la vittoria. Siamo sicuri che arrivare ad essa non è troppo lungo, nè troppo difficile ».

Il foglietto reca i co-

municati ufficiali del Comandante la divisione, norme pratiche per i soldati, riassunti di disposizioni e decreti che possono riguardarli; ma ha anche rubriche di briosa varietà. Ecco ad esempio una quartina ingarrighiana sul titolo adottato:

E' l'elmetto quella cosa  
che è di ferro e pesa molto,  
ma se poi ti pesa poco  
è un giornale e nulla più.

Ed ecco una rubricchetta per i soldati: « Dov'è la vittoria? Al di là dell'ultima trincea nemica. — Come vi si giunge? Con l'avanzata ad ondate travolgenti. — Per quale via? Fidenti sotto la traiettoria dei nostri cannoni ».

### Gli unni di Attila.

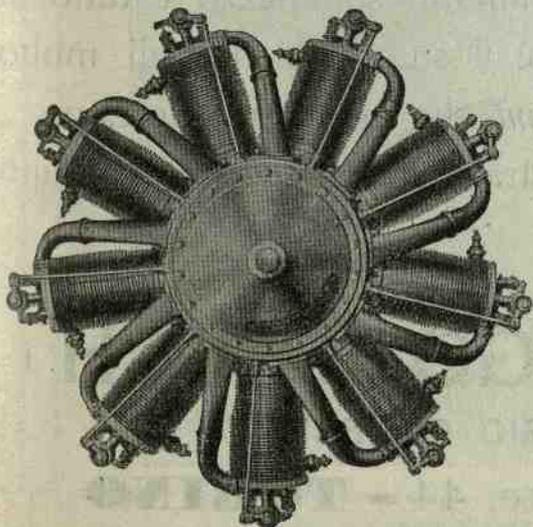
La *Croix* pubblica una lettera del cardinale Luçon, arcivescovo di Reims, indirizzata ad un curato di Parigi. E' un diario commovente del bombardamento della disgraziata città dal 1° al 24 aprile. Vi si parla di 7750 granate cadute su Reims nella sola giornata del 6, di 10.000 granate del 9, di chiese, di palazzi, di sobborghi interi distrutti dagli incendi.

Ma il passo più interessante di questo diario è quello che descrive, in data 24 aprile, il bombardamento sistematico della famosa cattedrale con proiettili di grosso calibro, taluni da 305, tirati a intervalli regolari: « Tutti erano evidentemente diretti sulla cattedrale, e molti l'hanno colpita. La cattedrale è assassinata! L'abside, all'esterno, è massacrata; tre archi di sostegno sono spezzati, parecchi pinnacoli troncati o rovesciati, le gallerie gettate a terra. Le mura hanno ricevuto tali ferite che la loro solidità è in pericolo. Le torri sono gravemente danneggiate e le volte sfondate in cinque punti: nel transetto sud, nel santuario che è in rovina, e dinanzi al pergamo. I fonti battesimali sono schiacciati, l'altare maggiore, sepolto sotto i rottami della volta, non si vede più.

Martedì ero al mio tavolo da lavoro. La casa sussultava e la terra tremava ai colpi dei 305, che cadevano ogni otto o dieci minuti. Non appena la pioggia dei rottami e delle schegge cessava io correvo a spiare dal corridoio vicino, e vedevo una nuvola di fumo spesso e nero che avvolgeva tutta la cattedrale e la nascondeva ai miei occhi. Stamane sono andato a visitarla con l'architetto: che spettacolo straziante! E' l'immagine della devastazione, la desolazione della desolazione! »



Nel campo austriaco. — Batteria da campagna scudata, verso le nostre val-rose truppe.



## Società Italiana Motori GNOME e RHONE

73, Strada di Veneria - TORINO - MADONNA DI CAMPAGNA

# Motore " LE RHONE "

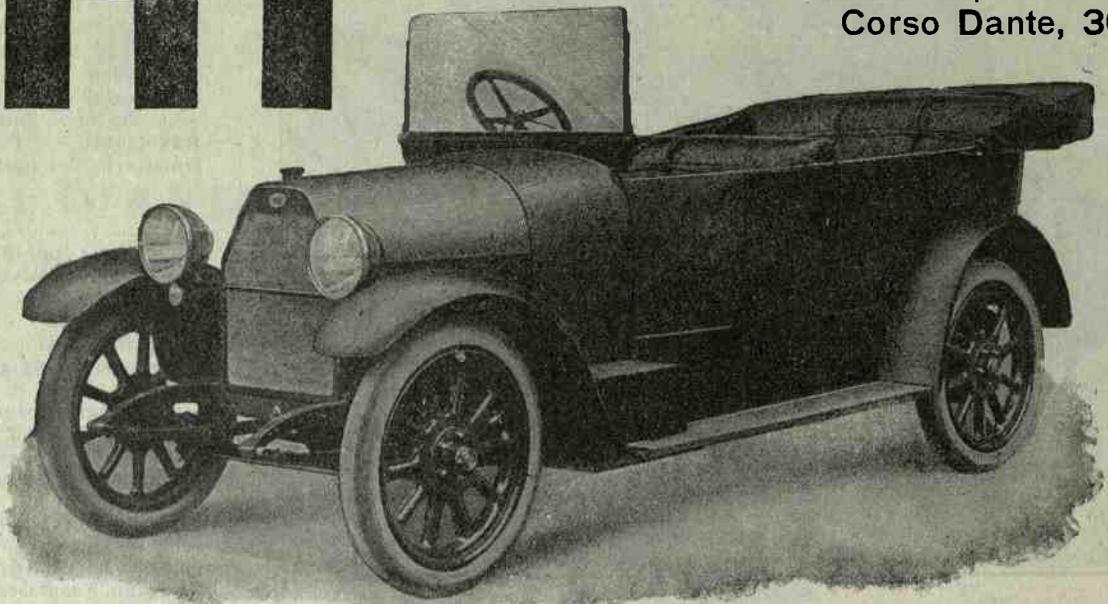
Record mondiale di altezza battuto il 15 Maggio 1916  
coll'aviatore VITTORIO LOUVET

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

# FIAT

## Fabbrica Italiana Automobili Torino

Società Anonima - Capitale Sociale L. 34.000.000  
Corso Dante, 30-35.



Torpedo Modello 70 - 15-18 HP — Tipo 1916.

Per chiarimenti, cataloghi, prove ed acquisti, rivolgersi presso le Sedi dei

### Garages Riuniti FIAT

**ROMA**  
Via Calabria, 46 - Telef. 36-86  
**MILANO**  
Corso Scarpiano, 55 - Tel. 94-45 - 12-700

**FIRENZE**  
Via L. Alamanni, 7 - Telef. 9-16  
**GENOVA**  
Corso Buenos Aires - Telef. 13-88

**BOLOGNA**  
Porta S. Felice - Telef. 13-77  
**PADOVA**  
Piazza Cavour, 9 - Telef. 2-38

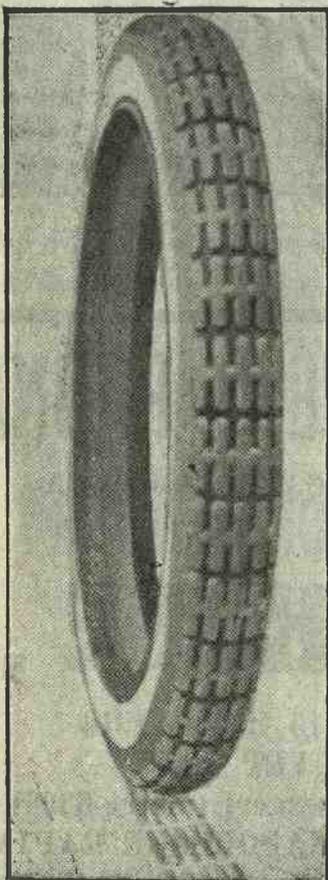
**SIENA**  
Porta Camellia - Telef. 2-92  
**PISA**  
Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86

**TORINO**  
Corso M. d'Az. 16 - Telef. 27-19, 13-85  
**LIVORNO**  
Piazza Orlando - Telef. 41 6

**NAPOLI**  
Via Viterbia, 46-VI - Telef. 17-85  
**BIELLA**  
Via XX Settembre, 37 - Telef. 2-85

# GOODRICH

## Automobilisti!



Il **Safety** è il vero *antidérapant* raccomandabile a tutti i Signori Automobilisti per la sua speciale costruzione.

Evita qualunque *dérápaga*, ha durata doppia degli altri tipi con chiodi di ferro, perchè è costruito in un sol pezzo e tutto in gomma. È il più economico perchè il suo prezzo è di molto inferiore a qualunque altro *antidérapant* che esista sul mercato.

**Automobilisti!** se volete la vostra sicurezza provate il Tipo **Safety**.

## PNEUMATICI GOODRICH

FORNITORI DEL REGIO GOVERNO

**TORINO** - Corso Dante, 44 - **TORINO**