

# L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

## e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

**ABBONAMENTI**

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 6	L. 10
SEMESTRE	L. 3	L. 5
TRIMESTRE	L. 2	L. 3

La copia cent. 10, arretrato 0.20

**DIRETTORE**  
**GUSTAVO VERONA**

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



CAMPIONI AUTOMOBILISTI CHE SCOMPAIONO. — Antonio Fagnano al volante di una FIAT.

**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 30-55.

# PNEUMATICI PIRELLI

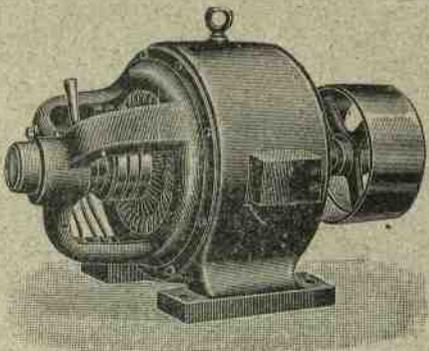
per AUTO - VELO - MOTO - AERO

## Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

## ERCOLE MARELLI & C.

### MACCHINE ELETTRICHE



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

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO

Fornitori del R. Governo

## SOCIETÀ ITALO-ORIENTALE "EMAILLITE,,

Stabilimento: BOVISIO - MOMBELLO

PRIMA FABBRICA ITALIANA

di

VERNICE  
per  
AEROPLANI



Agenzie:

ROMA  
TORINO  
VENEZIA

"EMAILLITE,, intonaco speciale per aeroplani, dirigibili, motoscafi, ecc.

"EMAILLITE,, lastre trasparenti, non infiammabili, di qualunque spessore e colore.

"EMAILLITE,, Vernici speciali, antiruggini per metalli, - Vernici-smalti, - Vernici colorate, ecc.

Spazzole speciali per applicare l' "Emallite,,

Direzione ed Amministrazione:

**MILANO** - Via Monte di Pietà, 9

Telefono 12-53.

Telegrammi: EMAILITE - 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

Reparto vendita: TORINO - Via Madama Cristina, 66.

## Fabbrica di Accumulatori Elettrici

per tutte le applicazioni



Società Anonima

## Giov. Henseberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.

## Wilson riafferma sulla tomba di Washington gli scopi di guerra dell'Intesa

Il 4 luglio, in occasione della festa nazionale americana, il Presidente Wilson ha pronunciato un nuovo discorso in cui ha così stabiliti gli scopi di guerra dell'Intesa:

« 1° Distruzione di ogni potere arbitrario in qualsiasi luogo, che possa isolatamente, segretamente e con la sua sola volontà turbare la pace del mondo. Se questo potere non può essere distrutto attualmente, sia ridotto almeno ad una virtuale impotenza;

« 2° Soluzione d'ogni questione relativa sia ai territori, sia alla sovranità nazionale, sia agli accordi economici o alle relazioni politiche sulla base del libero accoglimento della soluzione stessa da parte del popolo direttamente interessato, e non sulla base dell'interesse materiale e del vantaggio di qualsiasi altra nazione o di qualsiasi altro popolo che possa desiderare una soluzione diversa in vista della sua propria influenza esterna e della sua egemonia;

« 3° Consenso di tutte le nazioni a lasciarsi guidare nella loro condotta, a riguardo le une delle altre, dagli stessi principii di onore e di rispetto per la legge comune della società civile, che governano i cittadini individualmente presi di tutti gli Stati moderni nei loro reciproci rapporti, di modo che tutte le promesse e tutte le convenzioni siano religiosamente osservate, che non sia tramato alcun complotto, né alcuna cospirazione particolare, che non sia recato impunemente alcun danno con uno scopo egoistico, e che sia instaurata una reciproca fiducia basata sul nobile fondamento del mutuo rispetto del diritto;

« 4° Istituzione di una organizzazione di pace la quale dia la certezza che il potere combinato dalle nazioni libere impedirà ogni soprasso sul diritto e che contribuirà ad assicurare ancor più il rispetto della pace e della giustizia con la creazione di un vero tribunale le cui decisioni dovranno essere accettate da tutte le nazioni e che sanzionerà qualsiasi modificazione internazionale sulla quale i popoli direttamente interessati non possono accordarsi amichevolmente.

« Questi grandi scopi possono essere riassunti in una sola frase: « Quello a cui noi miriamo è il regno della legge basato sul consenso dei governati e appoggiato dalla opinione organizzata dell'umanità ». Questi grandi scopi non possono essere raggiunti mediante discussioni e tentativi di conciliazione e accomodamento su quanto gli uomini di Stato possono desiderare in vista dell'attua-

zione dei loro progetti di equilibrio e di potere e di opportunità nazionale. Tali scopi non possono essere raggiunti che con la realizzazione di quello che i popoli coscienti del mondo desideravano nelle loro ardenti aspirazioni verso la giustizia, verso la libertà e l'opportunità sociale. Io posso pensare che l'atmosfera di questo luogo rinforzi questi principii con particolare favore. E' qui infatti che si sono sollevate quelle forze che la grande Nazione, contro la quale erano dirette in origine, riguardava una grande rivolta contro la sua legittima autorità ma che, essa lo ha riconosciuto da lungo tempo, segnavano un passo avanti verso la liberazione del proprio

popolo tanto quanto verso la liberazione del popolo degli Stati Uniti; ed io posso qui ora parlare fieramente e con fiduciosa speranza del diffondersi di questa rivolta, di questa liberazione, alla vasta scena del mondo. I ciechi di Prussia hanno fatto sorgere queste forze. Ma essi mal conoscevano queste forze ignorate e ignorano che, una volta che esse hanno preso lo slancio, non possono mai più essere schiacciate sulla terra, perchè portano in se stesse una ispirazione ed un intento che sono immortali e partecipano nella natura medesima del trionfo ».

## La Germania ed i metalli.

Occupandosi delle necessità di guerra in Germania, il *Corriere d'Italia* assicura esservi cinque metalli di cui i tedeschi potrebbero non avere la quantità richiesta. Sono il nichel, il rame, lo stagno, l'alluminio e l'antimonio.

Il nichel, indispensabile alla fabbricazione dell'acciaio dei cannoni, dei blindaggi, delle palle e delle bombe dirette contro questi blindaggi, difficilmente potrà essere rimpiazzato da altro metallo.

Nel 1912 la produzione totale del nichel era di 27.000 tonnellate, di cui l'85 per cento era fornito dal Canada, il resto dalla Nuova Caledonia e dalla Norvegia. Complessivamente i paesi della Intesa possono calcolare sul 98 per cento. Se la Germania possiede alcuni minerali nicheliferi questi sono molto poveri. Potrebbe, quindi, restare a corto di tale metallo.

Non meno imbarazzata potrà trovarsi la Germania per il rame, la cui produzione annuale globale è di circa un milione di tonnellate, ma oltre la metà viene dagli Stati Uniti. La Germania non ne ha che il 2,5 per cento e l'Austria-Ungheria il 0,4 per cento.

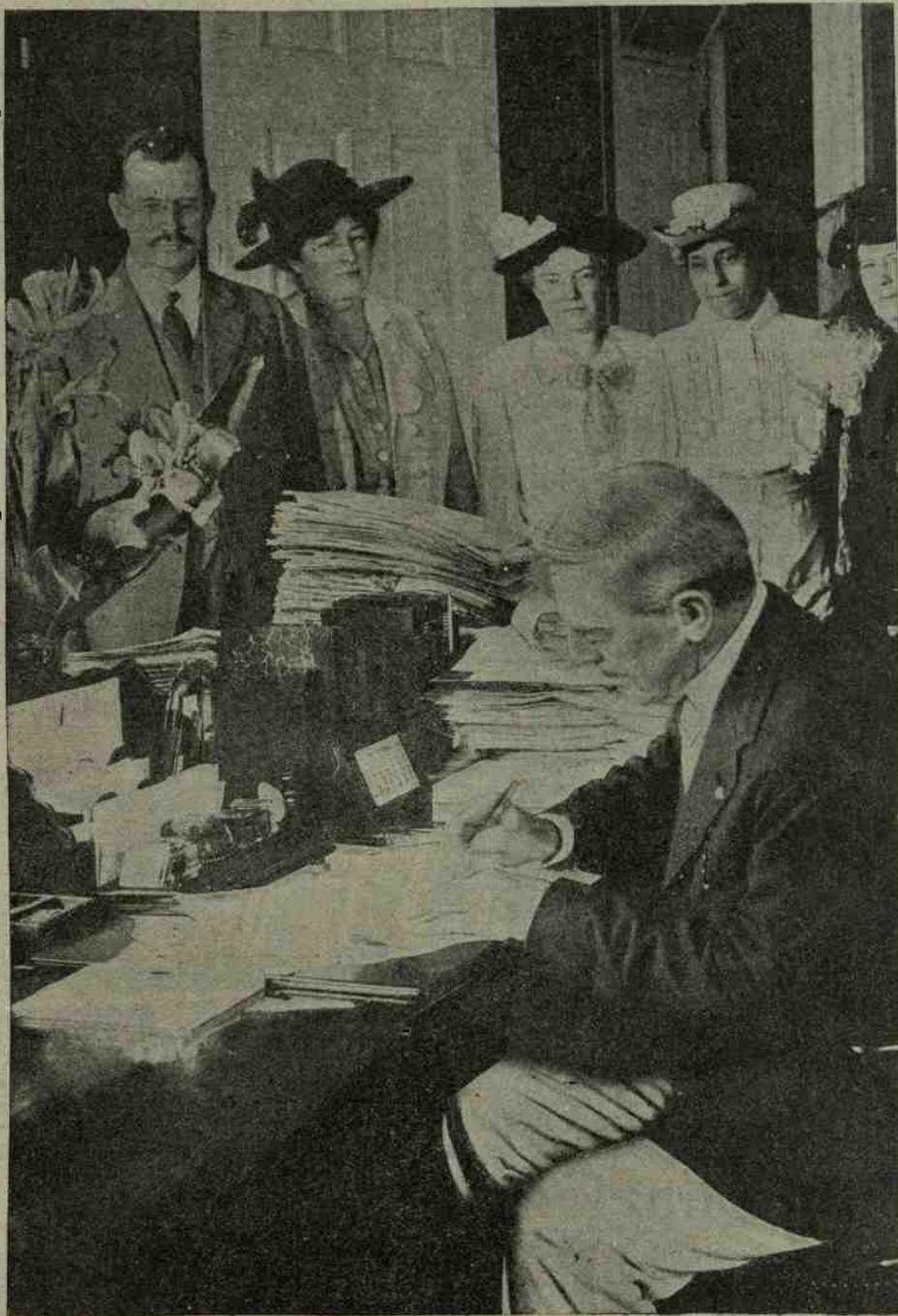
Anche per lo stagno la produzione della Germania è insignificante. L'antimonio, adoperato per indurire il piombo delle palle di *shrapnells* e renderlo friabile, ha una produzione annuale di appena 20.000 tonnellate.

La Cina ne fornisce i due terzi e la Francia l'altro terzo.

L'Ungheria, però, prima della guerra ne produceva 800 tonnellate e può darsi che abbia poi potuto sviluppare la produzione.

Comunque, l'importanza dell'antimonio nella guerra non è considerevole. Invece l'alluminio è il metallo per eccellenza dell'aviazione. E' pure un esplosivo.

Gli Stati Uniti e il Canada ne forniscono la metà; ma si trova ovunque dell'argilla che contiene dell'alluminio, e che i chimici tedeschi utilizzano.

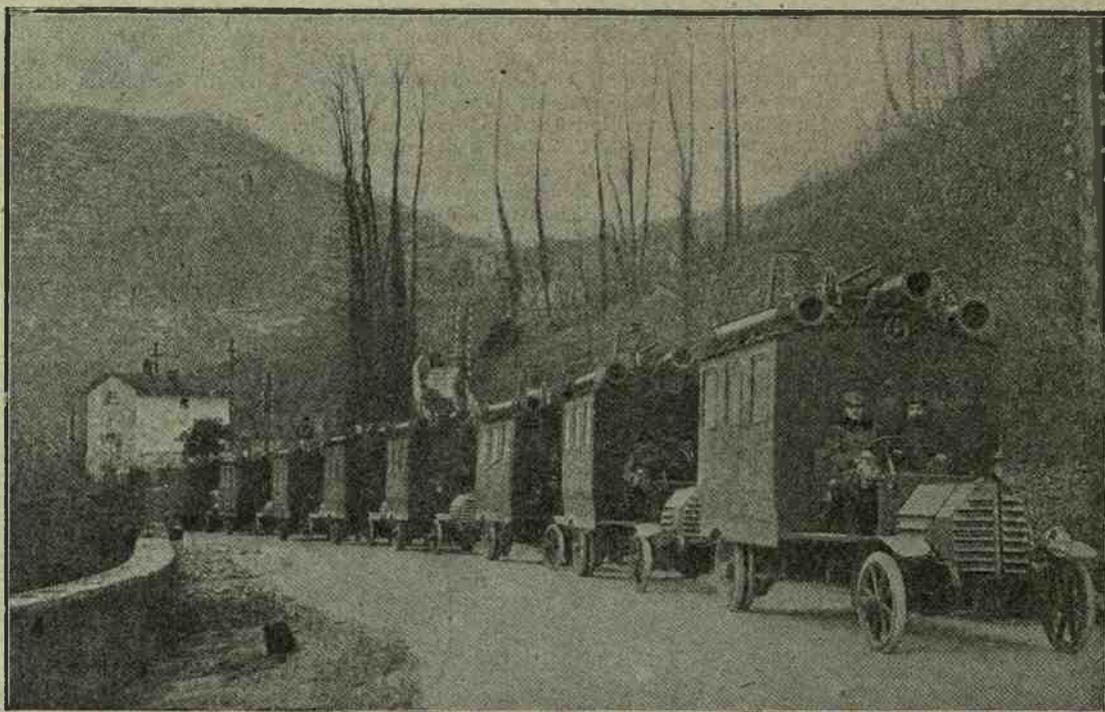


Il presidente Wilson nel suo Gabinetto da lavoro.

Gomme P'lene  
**WALTER MARTINY**  
per Autocarri.

**WALTER MARTINY** Industria Gomma  
Società Anonima - Capitale sociale L. 6.000.000.  
TORINO - Telefono 28-90  
FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

# LE VITTORIE DELL'INDUSTRIA NAZIONALE



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

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

**P. COTTINO & C.**

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA  
TEL.° 22-79 · TEL.° COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898 TORINO.

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

## GIOVANNI AMBROSETTI

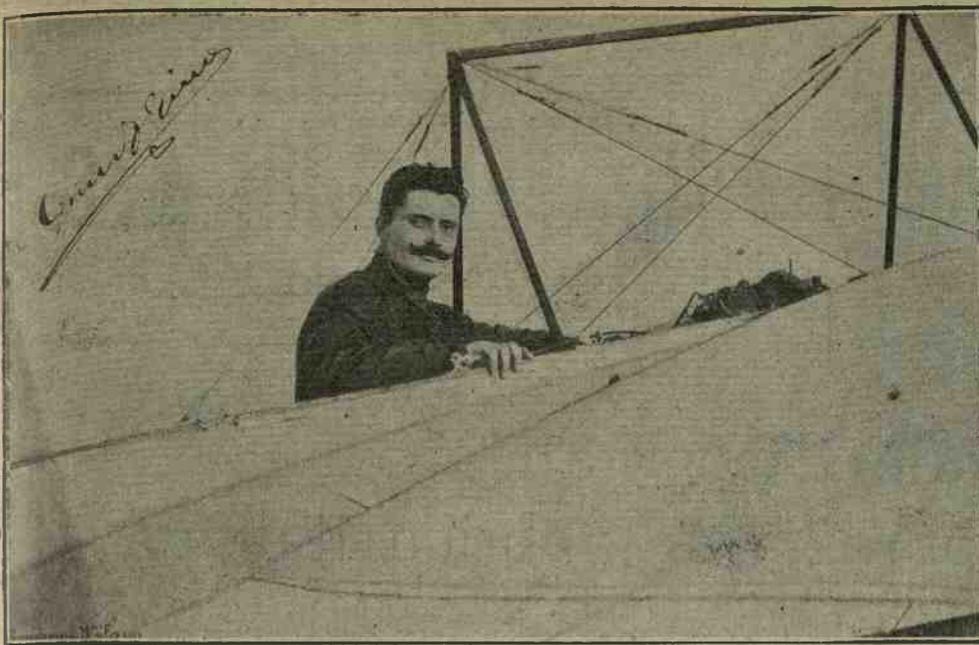
Sede Centrale: - TORINO

Succursali a: NODANE · PARIGI · BOULOGNE (sur Mer) · LUINO · GENOVA · MILANO · FIRENZE

*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*

Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.  
Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.



Il sergente aviatore Gino Gianfelice rimasto ucciso per un incidente d'aereo mentre volava presso Hampstead.

## La Vittoria e l'Aviazione

### I comunicati Diaz.

1° luglio

« Sul mezzogiorno e nel pomeriggio, l'avversario aprirà due forti attacchi contro il Monte Valbella. Ma le masse nemiche, falciate dal tiro delle artiglierie, furono nettamente arrestate dalle nostre fanterie e obbligate a retrocedere. Gli aereoporti contribuirono arditamente a tutta la fase della lotta ».

4 luglio

« Nelle ultime due giornate squadriglie da bombardamento, con concorso di velivoli alleati, hanno colpito con circa 18.000 chilogrammi di bombe centri di vita e nodi stradali avversari sul basso Piave. Truppe e carreggi sono stati mitragliati da bassa quota; un dirigibile ha bombardato efficacemente il bivio ferroviario per la Val Sugana a sud di Trento ».

5 luglio

« Negli ultimi giorni furono abbattuti in combattimenti aerei 10 velivoli e 2 palloni frenati nemici ».

6 luglio

« L'aviazione nostra fu molto attiva bombardando truppe e centri di vita nemici. Oltre il basso Piave due velivoli avversari vennero abbattuti ».

8 luglio

« I velivoli nostri ed alleati ed i dirigibili dell'esercito e della marina hanno spiegato nella giornata di ieri e nella notte scorsa intensa ed efficace attività: otto velivoli nemici vennero abbattuti in combattimento aereo ».

### GITE AEREE A NEW YORK

Un "Caproni", pilotato da ufficiale italiano.

Un ufficiale aviatore italiano piloterà una grande macchina Caproni, su cui prenderanno posto passeggeri a pagamento, pagando 25 dollari, ossia L. 225, per una breve gita aerea. A ogni viaggio

potranno prendere parte 25 passeggeri. La partenza avrà luogo dal parco del milionario Mortimer Schiff, e i proventi saranno dedicati all'acquisto di attrezzi ginnastici e sportivi per l'esercito e la marina. Una squadra di altri venti aereoporti di tutti i tipi più moderni eseguirà intanto evoluzioni in formazione di battaglia.

### L'Operetta tedesca...

Ogni tanto qualche professore tedesco ci dà occasione di fare un po' di buon sangue. Ora è la volta del conte Roon, un membro della Camera dei Signori, il quale non trovando (il troppo è troppo) spesso volte anche in Germania (...) ospitalità per le sue allegre trovate nei maggiori periodici della capitale si è rifugiato in un modesto giornale di provincia, il *Goerlitzer Nachrichten*, ed ha dato libero sfogo al suo programma di pace, illustrando in tal modo il suo nome e la Camera dei Signori alla quale tanto degnamente appartiene.

Il programma — degno di una rivista da café-chantant di quelli però dove bazzica gente alla buona... — è il seguente: annessione del Belgio; autonomia fiamminga; cessione della costa di Fiandra e di Francia sino a Calais inclusa alla Germania; cessione di Longwy, di Briey e delle fortezze di Verdun, Toul e Belfort. L'Inghilterra — qui la comicità supera qualunque aspettativa — consegna alla Germania la sua flotta di guerra, cede alla Germania stazioni navali da designarsi, restituisce Gibilterra alla Spagna e l'Egitto alla Turchia. La Serbia e il Montenegro vengono di-

## CACAO TALMONE

Il re dei Ciociari

Il re dei Ciociari



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

vise fra l'Austria e la Bulgaria (gli amici bisogna rispettarli quando si tratta di dividere un così bel bottino!). L'intesa paga la bagattella di 180 miliardi d'indennità di guerra... e pare che ce ne sia abbastanza per richiamare il nostro buon Lombroso dall'altro mondo e consegnargli in esame il bel cranio di questo membro della Camera dei cosiddetti Signori.

Meno male che uno dei soci della cricca imperialista, il socialista Vorwaerts, si domanda, pur ricevendo nelle sue colonne simili strambalate buffonerie, se con un simile programma il non sullodato Roon si apparecchia a presentarsi alla successione del pericolante Kühlmann....

Erpi.



Il luogotenente francese Henry Farris offre al luogotenente americano Webb un porta-fortuna ferro da cavallo prima che parta per Washington a inaugurare il servizio aereo New York-Washington.

(Fot. STRAZZA - lastre Cappelli).



**S. G. E. BERGOUGNAN**

CLERMONT FERRAND

**G. TEDESCHI & C.**

TORINO

La grande Casa francese  
e la nota ed apprezzata fabbrica italiana

# PER L'INDUSTRIA DELLA GOMMA

allo scopo di intensificare la fabbricazione in  
Italia dei rispettivi prodotti  
hanno costituito la nuova DITTA

# Bergougnan e Tedeschi

SOCIETA' ANONIMA - Capitale L. 5.000.000 inter. versato.

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

**FILIALE DI MILANO - Via Melzo, 15.**

AGENZIA DI BOLOGNA - Via Galliera, 60.

# Attorno alla guerra

## Fenomeni emotivi.

Il dottor Clunet si trovava nello scorso gennaio a bordo di un piroscafo francese quando avvenne il siluramento per opera di un sottomarino tedesco.

Scienziato autentico, il dottor Clunet, pur travolto nel disastro comune, fece preziose osservazioni sugli effetti emotivi del siluramento e tali osservazioni comunicò poi alla Società di neurologia di Parigi.

Egli divide i complessi fenomeni emotivi in quattro periodi e cioè: emozioni pure, sofferenze fisiche, fenomeni neuropatici, ritorno alla vita normale.

Seguiamolo nel suo racconto.

Il primo periodo e cioè: emozione pura, è compreso nei diciassette minuti che trascorsero tra la esplosione del siluro e la scomparsa completa della nave. E' il periodo del panico. Le macchine si fermano; i passeggeri e l'equipaggio si precipitano sul ponte. Alcuni sembrano colpiti da stupore; altri, in preda a viva agitazione, si abbandonano ad atti irragionevoli. Un ufficiale di bordo scarica la rivoltella sul mare. Poi, uno dopo l'altro, obbedendo ad una specie di suggestione, parecchi si sparano colpi di rivoltella alla testa; una vera epidemia di suicidi.

Non mancano esempi di calma e sangue freddo.

La poppa comincia ad affondare. In meno di due minuti la nave si profonda. Non si vedono sull'acqua che naufraghi e naufraghi che nuotano disperatamente.

Il secondo periodo si svolge sulla zattera stracarica di naufraghi. E' il periodo delle sofferenze fisiche. Il freddo è reso più acuto dagli abiti bagnati. Qualche segno d'indisciplina è subito eliminato.

Qualche patata, un pezzo di pane, mezza bottiglia di vino è tutto ciò che poté essere raccolto. Dopo parecchie ore le sofferenze sono orribili. Ma l'istinto della vita reagisce. I naufraghi cambiano di posto per vincere l'intirizzimento. Uno di essi, un soldato, si raccomanda alla Vergine e ai Santi. Gli altri stanno in gran silenzio. Ciò dura per quarantotto ore. Agonia che prelude alla morte, ma la morte non viene.

E si passa al terzo periodo, dei fenomeni neuropatici. Una nave ha salvato i naufraghi. Questi però, nella massima parte, sono in tale stato da non poter apprezzare il beneficio.

Alcuni sono ammutoliti; altri piangono spasmodicamente; altri si lamentano; alcuni perfino sbaiano. Tutti sono in preda a convulsioni. I medici di bordo della nave salvatrice sottopongono quei miseri ad energiche frizioni per riscaldarli. Lentamente i fenomeni scompaiono. La coscienza ritorna. Entriamo così nel quarto ed

ultimo periodo, quello del ritorno alla vita normale. Il dottor Clunet non accenna alle conseguenze che la prolungata emozione ebbe certamente sull'organismo delle vittime, specie di quelle più deboli. Egli si contenta di dirci che in pochi giorni i silurati si rimisero completamente nelle condizioni normali.

## Le atrocità moderne.

L'entrata dei tedeschi a Sebastopoli rende di attualità un episodio dell'ultima rivoluzione russa narrato dalla *Victoire*.

garsi. Non appena egli aveva toccato il fondo, si era trovato in mezzo agli abitanti delle due vie condannate, tutti in piedi, in massa compatta, con gli occhi aperti, fissi nel vuoto, i corpi lentamente mossi da piccole scosse.

La spiegazione era semplice: i cadaveri, immersi con delle pietre attaccate ai piedi, erano rimasti ritti, e le onde davano loro uno strano movimento, non continuo, nè regolare, ed un'apparenza di vita fantastica, spaventevole.

## Gli svizzeri.

A Ittingen, presso Berna, l'Associazione Ticinese della capitale federale ha tenuto una festa sociale. Al banchetto che chiuse la giornata prese parte il consigliere federale Motta, il quale disse:

« Nella Svizzera, dove rappresentiamo la gente italiana, è nostro preciso dovere mantenerne in-



Il Corpo Femminile delle Guide di Dublino passato in rivista nei campi da Lord Inagh. — Lady Wright rende il saluto alle Guide. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

I marinai bolscevichi avevano deciso di fucilare metodicamente tutti gli abitanti delle due vie più aristocratiche di Sebastopoli. Dopo il massacro i cadaveri furono gettati in mare. La vedova di una vittima, rientrando nella città quasi calma, pregò un palombaro di calarsi in mare per ricercare il corpo del marito e poterlo sotterrare. Il palombaro consentì; ma era appena calato a fondo, quando tirò violentemente la corda d'allarme. Fatto risalire, pareva quasi pazzo e non poté dire altro che: « Il comizio! Il comizio! ». Finalmente, dopo molte ore, fu in istato di spie-

violati i tratti caratteristici. Nè è esatto dire, come fece l'on. Bossi, che una ventina di anni fa il Ticino pareva avere smarrito la propria via, che l'Italia era misconosciuta, e da noi era invalso il vezzo di dirsi gente italiana il meno che fosse possibile. Mai, come in questa guerra, la latinità ebbe tanto fervore di ammirazione. Essa ci ha dato quel diritto romano a cui attingono tutti coloro che vogliono gettare le basi di un diritto nuovo. Certo non si può negare onore alla capacità di organizzazione del popolo tedesco, ma come soffocare la nostra ammirazione per il meraviglioso popolo gallico, il più nobile, il più generoso, il più idealista di quanti ne conosce il mondo, e di cui tutti noi oggi osserviamo la miracolosa ascensione? Come ignorare i tesori di lavoro creati dal popolo italiano? Esso solo ha forato i monti, tagliati gli istmi, solcato l'universo con una rete meravigliosa di ferrovie. Esso in una parola ha dato il braccio a tutte le più grandi imprese del mondo.

« Noi non dobbiamo avere vergogna di sentirci gente di stirpe italiana, ed oggi, senza venir meno ai doveri di neutralità, possiamo felicemente constatare con quanto eroismo il popolo italiano si batta sulle sponde del Piave ».

**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**

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

# La Società per l'incremento dell'aviazione

## Aeroplani GABARDINI

La esaltazione di tutto ciò che è motivo di giusto orgoglio nazionale, in qualsiasi campo, costituisce, più che un naturale sentimento di amor proprio, un dovere, nel senso di portare a conoscenza di tutti quello che di buono e di sano si è fatto in un determinato ambiente.

E naturalmente, sopra ogni altro ambiente, quello industriale, specialmente quando la nuova audacia serve a raggiungere scopi elevati ed a compiere quello che in certa guisa è insito nella natura umana. Ecco, quindi, come e perchè crediamo cosa realmente utile mettere a cognizione comune i meriti eccezionali di una istituzione di lavoro prettamente italiana, di studi, di capitali e di opera. Ciò facendo si ottiene uno scopo doppiamente proficuo: quello di porre nel dovuto rilievo l'opera patriottica di uomini singolarmente attivi, intelligenti ed audaci: e quello di incitare alla imitazione tutti coloro che hanno la volontà e la possibilità di tentare in un campo che offre innumerevoli risorse e che dà adito a molteplici tentativi di ogni genere.

E qui ci pare acconcio ripetere quello che venne già esposto in altro luogo, e che, ad ogni modo vale a tenere acceso il sacro fuoco di entusiasmo per tutto quanto può essere dimostrazione della liberazione nell'ambito della attività industriale da tutto quanto può essere convenzionalmente straniero, e per ciò non sempre giustamente apprezzato ed ammirato come si conviene. Ecco infatti quanto altri ha detto sulla Società per l'Incremento dell'Aviazione (aeroplani Gabardini): « Vorremmo poter tessere con tutto l'animo nostro confortato dalla grandezza dell'opera, l'elogio che va dato per giustizia e per gratitudine a quegli uomini che seppero e vollero, quegli uomini, che, come l'avv. comm. Girolamo Orefici, presidente, l'avv. Edgardo Carelli di Novara, consigliere delegato della società anzidetta, Giuseppe Gabardini direttore, attivissimo ed intelligente collaboratore, Achille Landini, direttore emerito della scuola di aviazione di... (aeroplani Gabardini) e che nel contempo copre la importante carica di vice-direttore tecnico della sunnominata Società, hanno saputo dare all'Italia uno dei più moderni campi di scuola ed una delle migliori officine da cui sciamano a mille e mille le api fruttifere di gloria imperitura per l'Italia nostra ».

Indubbiamente queste espressioni non costituiscono una iperbole, inquantochè oramai è risaputo per vecchia scienza che la notissima scuola italiana di cui è parola, non solo ha avuto il vanto elevatissimo di essere stata l'antesignana nella costruzione di apparecchi da volo più pesanti dell'aria, ma ha saputo mantenere un primato poderoso, malgrado le mille avversità gravi dell'ora e del tempo.

Tutte le avversità, tutti gli ostacoli sono stati trionfalmente affrontati e rimossi dai sullodati signori, i quali, incrollabilmente convinti della santa utilità della causa da essi servita, hanno voluto continuare, pieni di fede e di entusiasmo, nella fabbricazione e nella costruzione di una quantità rilevantissima di apparecchi, i quali, sotto molteplici forme, hanno validamente cooperato con la già esistente armata del cielo per combattere l'eterno nemico anche negli spazi azzurri ed infiniti.

Come per le epoche passate, vale a dire nel

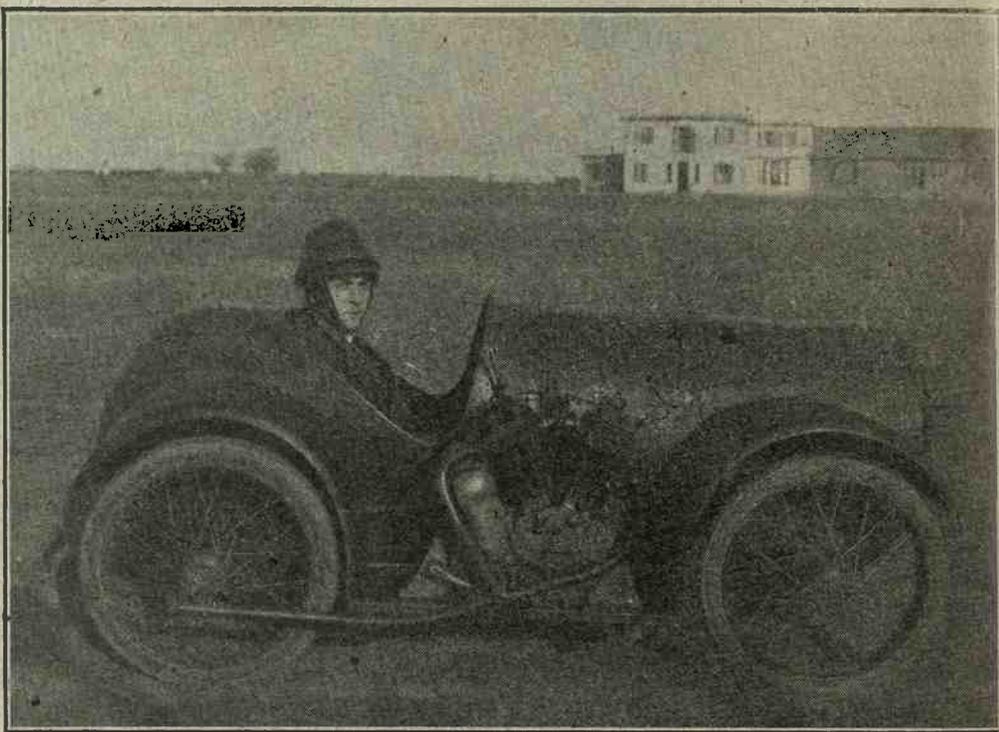
tempo di pace, anche in questo affannoso scorrere di mesi di guerra sanguigna, dalla scuola Gabardini sono usciti gli agili aeroplani, pronti alla continuazione della tradizione aviatoria italiana.

(Censura).

In un avvenire augurabilmente non lontano, la scuola di aviazione Gabardini avrà questo duplice vanto rarissimo: di avere cooperato virilmente alla vittoria con la fabbrica degli istrumenti della quinta arma e di conservare il primato

(Censura).

Era logico ed umano che il risultato ottenuto suscitasse ammirazione infinita di amici e di nemici: in quelli per il valido ausilio dato alla causa comune, in questi per i danni arrecati in mille guise, da uomini che si erano ostinati a credere ed a ritenere incapaci di tutto ciò che fino a poco tempo era stato patrimonio esclusivo di una attività unicamente cieca e malvagia, vale a dire volta alla distruzione di tutto quanto si poteva opporre alle rapaci voglie.



Le prime manovre a terra di un allievo pilota.

nell'aviazione civile, che si può dire sia la più bella gemma della fulgidissima collana di vittorie riportate.

Quando si saprà esattamente in quale misura la scuola Gabardini ha cooperato alla novella affermazione, e quando ognuno potrà esattamente valutare questa opera silenziosamente fatta, allora certamente i pionieri dell'aviazione civile cominceranno ad avere una ricompensa proporzionale al lavoro compiuto. Perchè non bisogna dimenticare in che cosa è consistita questa indefessa azione della scuola di... (aviazione Gabardini): convinta che a nessuno dobbiamo essere considerati secondi nei riguardi della possibilità di costruzione di apparecchi, come di educazione di uomini abili e provetti nella difficile e pericolosissima arte del pilotare e condurre le macchine volanti, dati i mezzi moderni, materiali e morali, i precursori di quest'arte aviatoria si misero coraggiosamente all'opera; ed ottennero assai al di là del preveduto. Perchè appunto il razionale impiego di cose e di principii scientifici non poteva non ottenere lo scopo prefisso:

Gli elementi di poco valore — dicevano — non possono essere temuti. Ed ecco che proprio nel campo nel quale credevamo di possedere un primato è balzato fuori alla notorietà ed alla gratitudine un nucleo di uomini fattivi ed attivi che han volto tutta un'epoca della loro vita ad un duro sacrificio continuativo per il raggiungimento degli ideali sopra espressi. Così la Scuola di Aviazione Gabardini si è gettata impetuosamente nell'aringo costruttivo senza timori, senza esitazioni, in una continuazione magnifica di audacie e bella vigoria.

### È USCITO

Il 2° Fascicolo di "ALI E RUOTE", la Storia dell'Aviazione Militare Italiana, compilato per cura del Cav. Uff. GUSTAVO VERONA col pieno acconsentimento del Commissariato Generale d'Aeronautica. — Il Fascicolo costa Lire TRE. — Le richieste possono anche inviarsi alla nostra Amministrazione, Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO.

# LA VITA SPORTIVA ITALIANA

## Gli industriali della gomma riuniti in Associazione.

### Sport militare.

Domenica i baldi soldati del 25.º artiglieria hanno svolto un interessante programma di gare sportive. Assistevano alla festa del reggimento tutte le personalità di Rivoli e S. E. Caorzi. Ecco i risultati: 1.º Evoluzione ginnastica di squadra, comandata dal tenente Lucci. 2.º Gara di lotta: 1. Soldato Cerutti. 2. Corona. 3. Baldi. 3.º Gara di salto misto: 1. Tamagno. 2. Aimone. 3. Barbe. 4.º Lancio della Bomba: 1. Parlamento. 2. Corona. 3. Olmo. 5.º Tiro alla fune: Vince la 2.ª squadra, comandata dal caporale Rimold. 6.º Corsa al cannone: 1. Squadra cap. Carcasacchi in 1'. 2. Squadra sergente Galiuna in 1'5". 3. Squadra caporale Giacomelli in 1'9". 4. Squadra sergente Grassoni in 1'11". Il magnifico risultato della festa è dovuto all'attività del colonnello Fano cav. Camillo, il comandante del 25.º artiglieria da campagna.

### Al Velodromo milanese.

Ecco i risultati delle corse svoltesi domenica al Velodromo Milanese: Velocità dilettanti, metri 1050, finale: 1. Minoretto. 2. Ferrario. 3. Aliprandi. 4. Astori. Corsa Australiana professionisti: 1. Girardengo. 2. Belloni. 3. Corlaia. Match pel bracciale: 1. Ali Neffati, che raggiunge Gremo dopo 11 giri in 4'48. Handicap professionisti, metri 1125: 1. Mori (15). 2. Cocchi (60). 3. Canepari (120). Australiana tandem (dilettanti): 1. Minoretto-Ferrario. 2. Astori-Monti. Consolazione dilettanti: 1. Bianchi. 2. Bosellini. 3. Balzarini. Americana professionisti (km. 51 e m. 100): Sivocci-Ferrario (p. 22). 2. Bordin Neffati (20). 3. Belloni-Girardengo (19,4). Lucotti-Oliveri (11).

Stamane alle 4,30 è stata data la partenza da piazza del Duomo ai 500 gitanti che hanno partecipato suddivisi in squadre di 50 all'undecima marcia ciclo-alpina indetta dalla Società escursionisti di Milano. Il tratto Milano-Canzo, chilometri 48, è stato percorso in bicicletta. Poi i gitanti hanno proseguito a piedi, raggiungendo la meta verso mezzogiorno. Il ritorno si effettuò pure ordinatamente e nelle prime ore della serata i gitanti ritornarono in città. Parteciparono alla marcia soldati del 77.º fanteria ed altre squadre militari.

### Il Premio Domodossola.

A San Siro si è disputato il Premio Domodossola, L. 8000, metri 2100.

(Handicap discendente internazionale). —

1. *Astyage*, m. b. o. 3 a., da Querido e Ignita, kg. 47  $\frac{1}{2}$ , di Frank Turner. (A. Killean). 2. *Filippino Lippi*, m. b. 4 a., kg. 53, di A. Bolgè (F. Regoli). 3. *Fromelles*, m. b. 3 a., kg. 49, di G. M. Fiammingo (A. Meunier). N. P.: *Gainsborough* (kg. 51  $\frac{1}{2}$ ), *Holbeck* (kg. 61  $\frac{1}{2}$ ), *Florido* (kg. 56  $\frac{1}{2}$ ), *Profeta* (kg. 55), *Ardea* (kg. 49), *Volontaire* (kg. 50), *Aladino* (kg. 43), *Spada* (46).

Ottima partenza. Aladin con Profeta alla corda conduce a forte andatura seguito dal gruppo compatto, chiuso da Florido. Nella curva Aladin cede e spuntano veloci Filippino Lippi e Astyage mentre Profeta veniva superato da Gainsborough e Spada. In dirittura s'aggiunge ai due primi Fromelles, portatosi avanti lungo lo steccato, ma dopo viva lotta Astyage prendeva una buona lunghezza a Filippino Lippi e Fromelles, separati da una testa; quarto Gainsborough.

## Le elezioni al T. C. I.

Il giorno 30 giugno si chiuse la votazione (per referendum) dei soci del Touring Club Italiano per l'approvazione del bilancio 1917 e per l'elezione di 7 consiglieri e di 3 sindaci in sostituzione di quelli scaduti a termini dello Statuto. Si fece poi lo scrutinio delle schede, presenti i sindaci signori rag. C. Magnocavallo, Rocca e Turrini, e i signori cav. Achille Binda, con voti 18.602, ing. professore sen. Giuseppe Colombo, con voti 18.577; conte gen. sen. Luigi Mainoni d'Intignano, con voti 18.530; dott. prof. sen. Luigi Mangiagalli, con voti 18.560; comm. ing. Alberto Riva, con voti 18.590; cav. dott. Gerolamo Serina, con voti 18.587; comm. Alfredo Zaffaroni, con voti 18.576; A sindaci vennero rieletti gli uscenti signori: rag. cav. Camillo Magnocavallo, con voti 18.598, dott. rag. G. B. Rocca, con voti 18.604, rag. Gino Turrini, con voti 18.603.

Alcuni voti andarono dispersi su altri nomi.

Con l'intervento di 14 Ditte, rappresentanti una produzione di parecchie centinaia di milioni all'anno, con una maestranza di circa 20.000 operai, si è costituita in Milano l'Associazione Italiana fra gli industriali della gomma, dei conduttori elettrici ed affini.

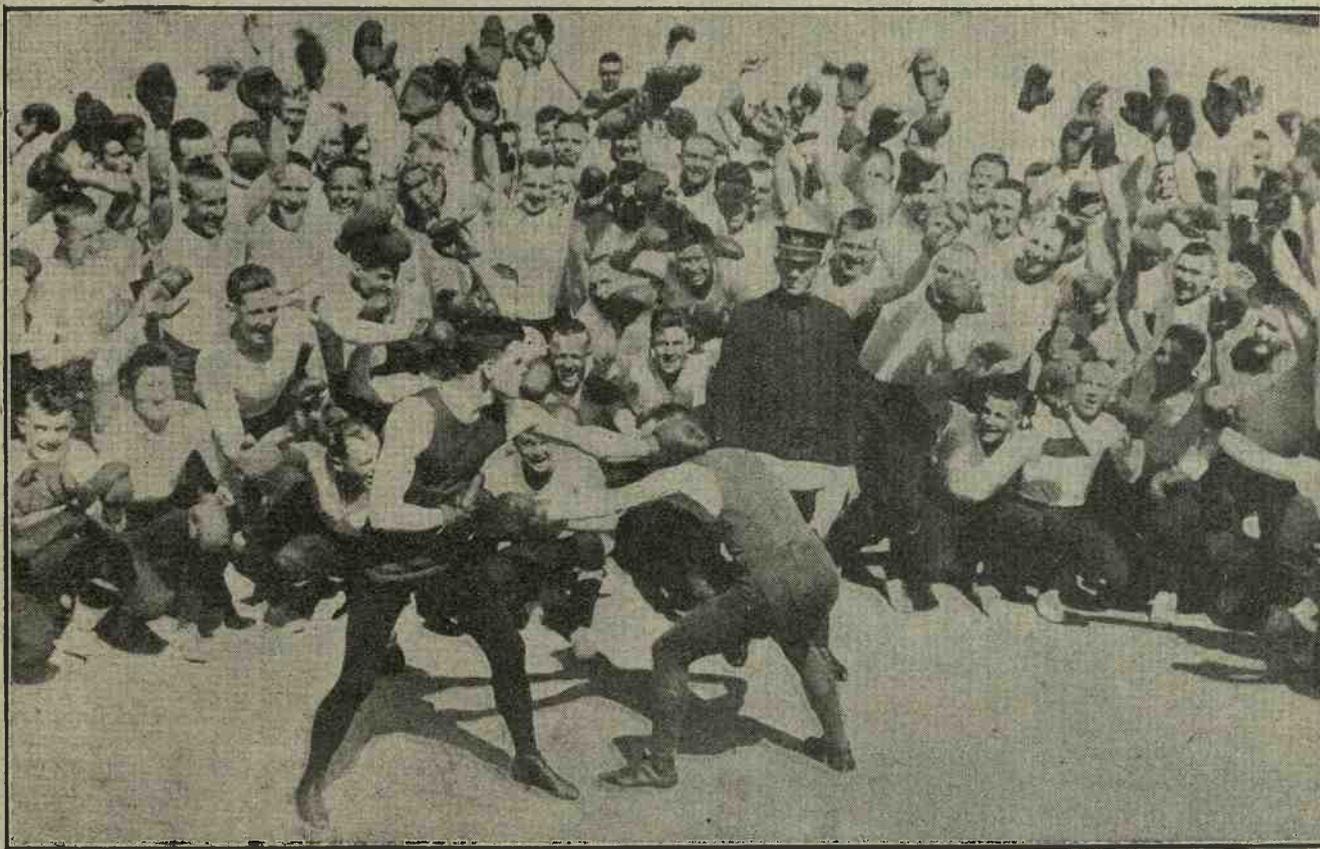
Scopo dell'Associazione è lo sviluppo dell'industria della gomma e dei conduttori elettrici in Italia, mediante lo studio di tutto quanto può concorrere alla sua espansione sia in Italia che all'estero, particolarmente in materia di approvvigionamenti, di trasporti, di legislazione doganale e fiscale, ecc., e mediante impulso dato all'insegnamento scientifico e professionale nel campo della industria stessa.

Furono eletti all'unanimità a presidente dell'Associazione il sen. ing. G. B. Pirelli, ed a vice-presidenti i signori comm. ing. Vittorio Tedeschi, della S. A. ing. V. Tedeschi e C. di Torino, e ing. Romolo Pola, della Società Piemontese industria gomma e affini di Moncalieri.

Nel dare mandato alla presidenza di comunicare al Governo l'avvenuta costituzione della nuova Associazione, illustrandone gli scopi e l'importanza, fu espresso il voto che le competenti autorità diano l'occorrente appoggio all'industria della gomma e dei conduttori elettrici in materia di approvvigionamenti, di trasporti, di cambio e di quant'altro è reso necessario dalle difficoltà del momento.

### La nuova Società Bergougnan e Tedeschi.

Allo scopo di allargare il campo d'azione e dare un nuovo e più grande sviluppo alla produzione, la Casa Tedeschi di Torino, la ben nota industria nazionale della gomma, si è associata alla nota Casa « Société Générale des Etablissements R. G. Bergougnan » di Clermont Ferrand, modificando la ragione sociale « G. Tedeschi e C. » in quella: « Bergougnan e Tedeschi - Società Anonima ».



Due dei migliori istruttori di boxe americani al Campo di Yerba impegnati in una partita, mentre i marinai acclamano entusiasti. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

# Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

# L'Italia industriale nel dopo-guerra

I.

Se un'accusa si è potuta fare al governo per non avere abbastanza affrettate le misure da prendersi per l'attività commerciale ed industriale dell'Italia nel dopo guerra, altrettanto non può farsi al giornalismo che su questo interessantissimo e capitale problema delle sorti d'Italia non ha mancato e non manca quotidianamente di richiamare l'attenzione dei propri lettori e degli uomini interessati maggiormente, perchè preposti alla direzione delle principali industrie, come dei principali commercianti.

Per quanto riguarda il governo dobbiamo ricordare che una riunione dei ministri in Consiglio tenutasi il giorno 29 si è occupata della Commissione del dopo guerra. A quanto si afferma e vien riportato dai più diffusi periodici, sarebbe imminente la pubblicazione dei nomi di coloro che saranno chiamati a far parte di questa importante Commissione, che verrà suddivisa in due Sottocommissioni: una presieduta dall'on. Pantano, l'altra dall'on. Vittorio Scialoja.

La prima sarà a sua volta suddivisa in 16 o 18 Commissioni, la seconda in 10 o 12. Complessivamente i componenti della Commissione, si dice, saranno da 560 a 580.

Il nostro lettore ha parecchie volte avuto occasione di sentire un certo senso di scetticismo o di non troppo entusiasmo nostro nelle formazioni di numerose commissioni composte da ancor più numerosi commissari.

Abbiamo voluto in proposito parlare con uno che potrebbe anche essere chiamato a far parte dei 560 o 580 ed egli ha tentato di persuaderci del bisogno effettivo di così numeroso stuolo di uomini affaticati a lunghe discussioni col metterci davanti la molteplicità e diversità dei problemi sui quali dovranno avvenire le discussioni stesse, e per i quali bisognerà trovare delle soluzioni pratiche ed esaurienti. Attendiamo all'opera tutti questi volenterosi uomini, i quali non saranno certamente scelti nella folla decorativa (abbiamo troppi esempi al riguardo) ma nel numero degli uomini veramente attivi... e fruttiferi.

Ed intanto — come accennavamo sul principio — il giornalismo, quel non sempre lodato giornalismo che pure è la molla fatidica che spinge verso il vero progresso, verso la vera grande civiltà — ha preso in pieno esame il grandioso problema del dopo guerra, e le soluzioni che ad esso si devono e si vogliono dare occupano giornalmente scrittori illuminati, ai quali fanno eco uomini pratici con i loro consigli, con l'esposizione delle loro vedute.

Ed anche le polemiche — ne abbiamo avute delle importanti in questi mesi ed anche noi abbiamo avuto occasione di accennarne in questa nostra rivista — hanno assunto una importanza che si può dire capitale, perchè esse preparano un terreno fecondissimo a quegli uomini, a quelle commissioni,

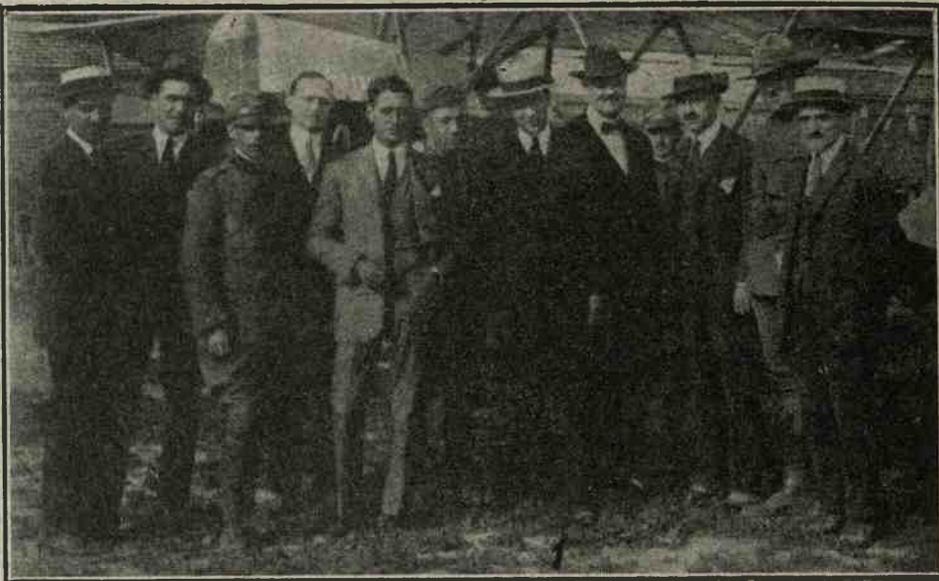
a quei governanti che da tutto questo materiale dovranno trarre le nuove leggi d'orientamento della nostra vitalità, della nostra grandezza avvenire.

A proposito del detto materiale abbiamo avuto occasione di leggere sulla Stampa del 30 decorso un articolo « La ricostruzione » che vorremmo, se lo spazio non ci fosse troppo avaro in queste nostre note settimanali, commentare con maggior larghezza di quanto non ci sia concesso. In esso l'A. ci ammonisce di non spingere l'Italia verso

forze vive e laboriose ed indispensabili ad ogni nostro progresso.

L'industria deve servire di integrazione al nostro progresso agricolo, deve fabbricare strumenti per il lavoro dei campi e per le nostre necessità domestiche, per il miglioramento delle nostre case e delle nostre città.

Qui avremmo voluto che l'autore dell'articolo avesse spesa qualche parola in più, salvo che non si riservi di farlo in una prossima occasione. L'argomento è troppo bello, è troppo utile per essere abbandonato. È su questo punto importante che bisogna trascinare per forza la discussione. Dobbiamo vedere che cosa manca a noi, per noi, e su queste cose che non abbiamo, e che finora abbiamo



(1) Il Senatore americano Cotillo in visita ai cantieri aeronautici Ansaldo di Torino.

una crisi di soverchia industrializzazione, ma di dedicare le sue migliori risorse di materie e di uomini all'agricoltura. Un ritorno all'antico. La dimostrazione è corrente e persuasiva, come finora potettero fare anche altri scrittori che su questo importante problema italiano si intrattengono. Noi abbiamo materie nel nostro suolo tali da poter rendere coltivabile e fruttifero anche quelle terre nostre che finora furono considerate come inadatte a qualsiasi coltura, completamente incoltivabili. Noi abbiamo ricchezze di suolo tali che ci permettono di dare concimi chimici e prodotti per l'agricoltura non solo sufficienti per i nostri bisogni, ma anche per potersi esportare. E del resto nella presente guerra è stato messo molto in evidenza il grande valore che acquistano quei paesi i quali possono offrire ai loro abitanti i principali nutrimenti, il frutto cioè della alma mater.

L'industria — accenna ancora l'A. e noi non ci sentiamo di opporci alla argomentazione — quando forma, come pare vada formando nella sua pletorica corsa verso un primato che noi non potremmo certo raggiungere perchè mancipii dell'estero per le materie prime, ferro, carbone, etc., la principale manifestazione del lavoro di un popolo come il nostro, produce anche l'altro danno di allontanare gli uomini dalla campagna, allettati come sono dai maggiori guadagni e dalla vita falsamente migliore delle città grandi, e produce, quando la crisi avviene inevitabilmente, per la concorrenza che non potremo mai superare, salvo insprimenti fiscali che peggio danneggerebbero ogni nostra vitalità, quelle forzate emigrazioni di uomini che rappresentano tante vere ed efficaci perdite di

comperato all'estero — oh! la vertiginosa ascesa dei cambi e lo svalutamento della nostra moneta! — richiamare l'attenzione dei nostri maggiori industriali perchè ne intraprendano la fabbricazione, dando così esempio ai minori che li imiterebbero subito.

L'industria deve essere l'integrazione e non lo scopo principale del nostro lavoro. Così, sebbene con altre parole, enuncia lo scrittore nella sua difesa valida del lavoro agricolo, ma noi avremmo desiderato che di questa integrazione egli ci avesse più abbondantemente parlato perchè l'argomento ha tutta l'importanza di un problema capitale. dato lo sviluppo attuale delle nostre industrie pesanti, alle quali non si può ordinare l'alt da un momento all'altro, ma che possono benissimo essere avviate verso il loro orientamento più giusto, più fruttifero, più sicuro.

È sarà il caso di continuare ad occuparci del fatto importantissimo in altre note che faremo seguire.

La Stampa Sportiva.

## Il senatore americano Cotillo all'Aeronautica Ansaldo.

Il Senatore Americano Salvatore Cotillo, che dagli Stati Uniti è stato inviato in Italia per studiare il nostro movimento economico ed industriale, accompagnato dai componenti il Consolato Americano della nostra città e da vari ufficiali della Missione Americana per l'aviazione, ha visitato i grandiosi Cantieri Aeronautici Ansaldo, interessandosi vivamente sullo sviluppo preso in breve tempo da questa industria.

Il Senatore Cotillo e quanti l'accompagnavano hanno dapprima visitato il Cantiere Aeronautico N. 3 (Sit) e quindi il Cantiere Aeronautico N. 5 (Pomilio), ammirando le grandiose officine ed assistendo sui vicini campi volo a lunghi e impressionanti voli fatti dai piloti.

Nel congedarsi dai dirigenti dei Cantieri Aeronautici Ansaldo della nostra città, il Senatore Cotillo ebbe ad esprimere tutta la sua più alta ammirazione per il lavoro che si va svolgendo e per il lodevole sviluppo preso dall'industria aviatoria in Italia.

Il Senatore Cotillo visiterà prossimamente anche i Cantieri Ansaldo della Liguria.



Personalità dell'industria automobilistica ed aviatoria. Il cav. Giovanni Farina di Torino.

**FABBRICA TORINESE**

**PNEUMATICI E RUOTE**

**PER AEROPLANI**

**G. DAMIANI**

**TORINO**

**Via Belfiore, 50**

**GIACOMO MERCANDINO - Torino**

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

**Copertoni impermeabili d'ogni qualità**  
e per ogni uso.

**PADIGLIONI, HANGARS, ecc.**



**IL LEONE SI RISVEGLIA E RUGGISCE**

Quando corre

**PEUGEOT**

VINCE

**Fabbrica Cicli PEUGEOT**

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

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

**Società per Costruzioni Meccaniche**

**GIORGIO MANGIAPAN E C.**

**MILANO**

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

**TRATTRICI** per traino utile fino a **300** Quintali

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

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

# FIAT

SOCIETA' ANONIMA - Sede in Torino.

Capitale versato L. 50.000.000.

**Fabbrica di Automobili,** Corso Dante, 30-35.

**Stabilimenti del Lingotto,** Via Nizza, 294.

**Ferriere Piemontesi,** Via Caserta, 63-65.

**Officine per Materiale Ferroviario,**  
(già **Officine Fratelli Diatto**) Via Rivalta, 19.

**Stabilimento Industrie Metallurgiche,**  
Via Cigna, 115.

**Officine Meccaniche,** Via Cuneo, 17.

**Acciaierie,** Via Belmonte, 40.

**Fabbrica di Carrozzerie,** Via Mad. Cristina, 149.

**Segherie,** Corso Racconigi.

**Fonderia di ghisa malleabile e comune,**  
Borgo S. Paolo.

**Fucine,** Borgo Crocetta.

**Direzione Generale Garages Riuniti,**  
Corso Dante, 30.