

# L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

## e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

**ABBONAMENTI**

ITALIA      ESTERO

ANNO . . . . .	L. 6 -	L. 9 -
SEMESTRE . . . . .	» 3 -	» 4 -
TRIMESTRE . . . . .	» 2 -	» 3 -
La copia cent. 10, arretrato 0.20		

**DIRETTORE**

**GUSTAVO VERONA**

*Per inserzioni rivolgersi:*

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

### LA COOPERAZIONE DEGLI AVIATORI



La nostra aviazione ha partecipato con ostinazione ed audacia al disopra d'ogni elogio alla battaglia in corso in Francia.  
 I nostri equipaggi hanno lottato contro l'aviazione del nemico molto aggressiva e molto numerosa.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

# 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.

OFFICINE MECCANICHE  
BREVETTI SARACCO DI

## **ALFREDO TALAMONA**

**TORINO**

Fornitrici del Regio Governo.

MOTORI D'AVIAZIONE

**Fabbricazione di proiettili**

**STRUMENTI DI PRECISIONE**

TORINO

# **PIRELLI**

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

**Gomme piene per Camions**

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

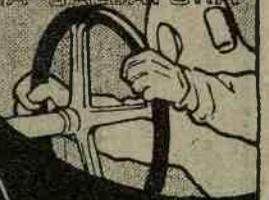


## FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER-NICO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA  
RIPARAZIONI

# **A. COTTINO & C.**



FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TEL.° 2279 · TEL.° COTTINRADIO

CASA FONDATA  
NEL 1898

TORINO

# LA VITA SPORTIVA ITALIANA

## Il premio Lombardia. (L. 8000 - M. 2400).

Si è disputato domenica a San Siro con questo risultato:

1. *Sampigny*, m. b., 4 a., da Or du Rhin II e af Saf, kg. 55. Sir Pitty (F. Watkins).
2. *Fromelles*, m. b., 3 a., kg. 48. G. M. Fiamingo Meunier).
3. *Montalto*, m. b., 3 a., kg. 39. T. to Pascoli (Rossi).

Non piazzati: Zizanie (56. P. Caprioli), Ange u Foyer (45. Biasci), Sally (54. V. Rossi), Filippo Lippi (53 1/2. F. Regoli), Daffinger (52. M. Ribetti), Volontaire (51. J. Patrick), Subleyras (49. F. Regoli), Spada (46. C. Poli), Allori (C. Coli). Una testa; una testa. Montalto ha condotto staccato da tutti; dietro ad esso erano Fromelles, Sally, Filippino Lippi e Sampigny. Dopo i cancelli Montalto sembrava dovesse spegnersi, ma subito ripartiva ed entrava in dirittura ancora avanti a Sampigny, che però lo attaccava decisamente trovando una solida resistenza in Montalto; a questi due si univa nel *finish* Fromelles che sembrava anzi dominarli. Tuttavia il giudice segnava sul palo una testa per Sampigny: ad una testa Fromelles; ad un po' più di una testa Montalto. Quarto era Filippo Lippi.

## Il premio Ponte di Brenta. (L. 7000 - 5000-2000-1200-800. Metri 1600).

Questa prova del trotto disputatasi a Bologna ha sortito l'esito seguente:

1. *Macchiavelli*, m. s., 4 a., C. Veronesi (Barbetta), 1-1.
2. *Stromboli*, m. m., 4 a., R. Melloni (Guaracaci), 2-2).
3. *Marinetta*, f. b., 4 a., cav. E. Barbetta (Picinini), 3-3.
4. *Imperatrice*, f. b., 4 a., L. Ragni (Biondelli), 4-4.

Tempi: 2.28 4/5, 2.24.

## La Coppa dello Statuto.

Ha segnato un nuovo trionfo per la Casa Tedeschi ed il suo pneumatico. I due primi arrivati, Costa e Gay, usavano di pneumatici Tedeschi. Ecco il risultato sportivo:

1. Costa Costante, dell'Ausonia di Torino, alle 14.40, impiegando a coprire i 205 km. del percorso ore 7,20, ad una media chilometrica di 29 km. l'ora.
2. Gay Federico, della U. S. B. N. (a ruota).
3. Ferrario Ruggero, della U. C. M. di Milano, alle 14.44.
4. Garino Maurizio, della U. S. B. N., alle 14.45.
5. Vertemati Luigi, della S. C. Milano, alle 14.56.
6. Cotto Pierino, della S. C. Palatino, alle 15.7.
7. Sinchetto Lorenzo, dell'U. S. Petrarca.
8. Limone Ernesto, dell'U. S. Feltri, alle 15.11.
9. Negro Alessandro, dell'U. S. B. N., alle 15.16.
10. Benaglio Teofilo, dell'U. C. M. di Milano, alle 15.18.
11. Cominetti Alfredo.
12. Oseni Giuseppe, alle 15.21.
13. Mazzeroni Giuo, alle 15.21.
14. Franzero Giuseppe, della S. C. Palatino di Torino, alle 15.20.
15. Brunetti Giuseppe, dell'U. S. Petrarca, alle 15.45.
16. Croa Alessandro, della U. S. B. N., alle 15.55.

Il tempo massimo si chiuse alle ore 16. Altri corridori arrivarono alla spicciolata fino alle ore 17.

## Al Velodromo Milanese. Gran Premio Friol.

Finale. — 1. Mori. 2. Oliveri, a una ruota. 3. Sivocci. 4. Belloni. Ultimi 200 giri in 13 1/5. Belloni, evidentemente preoccupato di rimanere indietro, prende risolutamente il comando dopo mezzo giro. Un po' troppo presto in verità! Prima

della campana Belloni si pone progressivamente in azione, ma Sivocci lo viene immediatamente ad attaccare all'esterno e naturalmente malgrado un tentativo di allargamento di Belloni, sul rettilineo opposto passa. Mori però entra in azione, attacca Sivocci e lo batte. Anche Oliveri passa Sivocci, mentre Belloni, chiuso alla corda, non può che finire quarto rialzato.

## Tregua d'amore...

Narrano le cronache, quelle ultime dei fasti di questa nefasta storia nostra: « L'arcivescovo di Colonia, cardinale Hartmann, aveva formulato la domanda che durante la processione del Corpus Domini non venisse bombardata la città. Il Vaticano trasmise questa domanda al Governo britannico, il quale, per ragioni religiose ed umanitarie, ha consentito ».

Il giornale che riporta questa notizia la commenta così: « È significativo che gli istigatori di questi sistemi di guerra vengano adesso a chiedere la loro sospensione in occasione d'una festa religiosa, mentre, come è noto, il venerdì santo i tedeschi non risparmiarono i fedeli che assistevano al servizio religioso in una chiesa di Parigi ».

Ed il nostro portinaio — quell'anima candida che spesso e volentieri ha espresso il suo rammarico per le mancate rappresaglie — sempre promesse e non ancora bene eseguite — ha voluto ricordarci che solo pochi giorni addietro i bombardatori tedeschi scesero a bassissima quota, fino al possibile uso delle mitragliatrici, su di un ospedale da campo inglese, e tra morti e feriti compirono una strage di oltre mille individui — che erano immobilizzati nei letti del dolore — comprendendovi una cinquantina di medici e infermieri. E noi sappiamo bene che un ospedale — contenente circa cinquemila degenti — non può essere certamente scambiato, specie abbassandosi alla quota di meno di cento metri (ripetiamo che gli eroi tedeschi fecero anche uso delle mitragliatrici...), per un agglomeramento di soldati o per un deposito di munizioni.

Bisognerà far delle processioni religiose per evitare i bombardamenti degli inermi e, peggio ancora, degli impossibilitati a muoversi? Ah! come si perdono ad uno ad uno i principi più elementari di quella morale, di quella uguaglianza di diritti, di quella pietà per l'amico come per il nemico che una volta formavano il substrato della società civile!

Oggi ci si ammazza senza guardarci in viso, domani si sottilezza per un riguardo religioso o umanitario, questo è puro e vero confusionismo che guasta gli animi più incorruttibili e che fa diventar feroci anche gli uomini più francescani di questo vecchio mondo che ora può dirsi veramente birbone!

E provatevi a ragionare, se vi riesce, senza sentirvi la mente a vacillare col pericolo di fare una lunga sosta, se non interminabile, nel manicomio della vostra provincia natia... Erpi.

## È USCITO

Il 2° Fascicolo di "ALI E RUOTE", la Storia dell'Aviazione Militare Italiana, compilata 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.

## Ogni corsa una vittoria

Il 2 Giugno, il Pneumatico

# TEDESCHI

ha vinto superbamente la

## Corsa Coppa Statuto

disputata dai dilettanti dell'U.V.I. sul percorso

Torino-Alba-Canale-Asti-Gallareto-Torino

(Km. 200)

con

1° COSTA COSTANTE

2° GAY FEDERICO

e il

## Gran Premio del Re

per corridori della F. C. I.

svoltosi sul percorso

Torino-Biella-Ivrea-Torino

(Km. 180)

con

1° ARMANDO MARRA

2° CARLO GIACCHINO

montando tutti Pneumatici

# TEDESCHI

## G. Tedeschi e C.

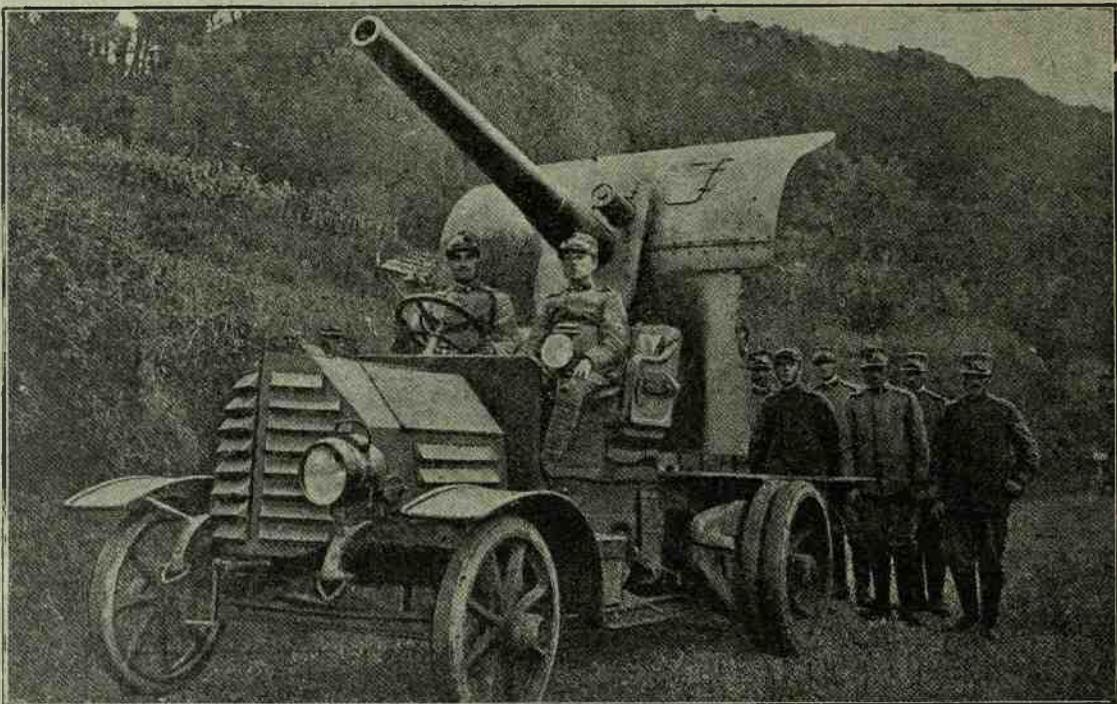
TORINO - Madonna di Campagna

# Officine di Villar Perosa

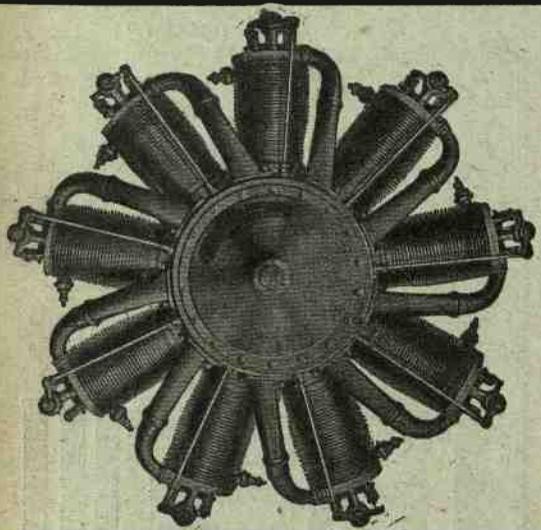
Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

# LE VITTORIE DELL'INDUSTRIA NAZIONALE



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



Società Italiana Motori **GNOME e RHONE**  
TORINO

**Motore "LE RHONE"**

Record mondiale di altezza battuto il 15 Maggio 1916  
coll'aviatore VITTORIO LOUVET  
e Record mondiale di altezza con due passeggeri (metri 6306)  
battuto il 13 Sett. 1916 dall'aviatore italiano NAPOLEONE RAPINI

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.

## La vittoriosa attività della nostra aviazione

Il mese di maggio, sebbene le giornate di maltempo siano state numerose, è stato assai proficuo per l'aviazione nostra. Venne compiuto, infatti, un intenso lavoro di ricognizione e di controllo di tiro e furono abbattuti da nostri piloti o dalle batterie contraeree 54 velivoli nemici e 2 draken. Gli aviatori britannici abbattono 82 velivoli e 2 draken. Complessivamente, quindi, i servizi aeronautici del nemico ebbero una perdita di 140 unità, mentre le perdite nostre e degli alleati, per effetto di offesa nemica, si limitarono a quattro velivoli da caccia — due italiani e due britannici — non rientranti. L'avversario si attribuì molte vittorie fantastiche. Così il bollettino austrungarico del 3 annunciò che il 1° maggio il tenente von Fiala aveva riportato la sua 15ª, 16ª e 17ª vittoria. In quel giorno non perdemmo che un solo velivolo, che si seppe poscia essere atterrato nelle linee nemiche per un guasto al motore. Invece, in quel giorno, risultano abbattuti tre apparecchi nemici. Il bollettino austrungarico del 21 maggio diede come abbattuti il 19, per opera della I. R. Squadriglia, quattro velivoli nostri che avrebbero dovuto essere caduti nelle linee avversarie. Tutti gli apparecchi italiani, britannici e francesi rientrarono in quel giorno incolumi, mentre sette — sette velivoli nemici — furono costretti ad atterrare. Le nostre squadriglie da bombardamento e i nostri dirigibili compirono durante il mese di maggio dieci azioni sul nemico lanciando in totale circa 27 tonnellate di bombe, senza dover registrare la perdita di una sola unità per opera del nemico. Gli aviatori britannici eseguirono quasi quotidianamente azioni di bombardamento sulle linee nemiche lanciando in complesso oltre quattro tonnellate di bombe.

\*\*\*

L'aviazione italiana ha preso attiva parte alle spedizioni francesi di questi ultimi giorni. Nella giornata del 20 maggio e nella notte seguente squadriglie francesi da bombardamento hanno lanciato 17 tonnellate di proiettili sulla regione di Saint Quentin, Noyon, Tergnier, sulle stazioni ferroviarie di Peronne, Rosières, Nesles e il terreno di aviazione di Villeselve. Due grandi incendi seguiti da esplosione furono constatati a Saint Quentin e a Nesles. Nella giornata del 21 e nella notte del 22, velivoli hanno lanciato 30 tonnellate di bombe sulle stesse regioni causando nuovi incendi. I cantonamenti e le stazioni della regione di Ville-au-Bois, Hierson-le-Chateau, Aulnoye, ecc. hanno ricevuto nello stesso periodo undici tonnellate

di esplosivo. Equipaggi dell'aviazione italiana hanno preso parte a queste spedizioni durante le quali sono state lanciate in complesso sugli accantonamenti e sulle stazioni nemiche 58 tonnellate di proiettili.

\*\*\*

Viene segnalato all'ammirazione l'esemplare e valoroso contegno tenuto dagli aviatori pilota capitano Arrigoni ed osservatore tenente Santoro. Partiti in volo il 20 maggio per osservare un ag-



On. Giuseppe Bevione, Presidente della Commissione Militare Italiana di Aeronautica agli Stati Uniti.

giustamento di tiro sopra la stazione di Primolano, si trattennero oltre un'ora e mezza sull'obiettivo, assolvendo scrupolosamente il compito loro, malgrado l'aggiustato e violento tiro antiaereo. Mentre stavano ultimando il loro servizio, una granata colpì in pieno l'apparecchio, inutilizzando il motore e ferendo con una scheggia alla coscia l'osservatore. Non ostante le critiche e gravissime condizioni del velivolo, gli aviatori, stretti dal comune altissimo sentimento del dovere, anziché atterrare nel campo più vicino, vollero e seppero con rimarchevole atto di energia e di volontà

raggiungere il proprio campo per riferire al più presto le loro osservazioni. Con volo librato di 40 chilometri, il pilota Arrigoni atterrò felicemente sul proprio campo e l'osservatore Santoro, malgrado la perdita di sangue e il dolore per la ferita, prima di pensare a sé stesso riferì con precisione il risultato della sua missione. Il comandante d'Armata, generale Montuori, volle di *motu proprio* assegnare la medaglia d'argento ai due aviatori e li ha decorati sul campo.

### L'On. BEVIONE A WASHINGTON

Capo della Missione Aeronautica Italiana.

L'on. Chiesa, Commissario Generale per l'Aeronautica, ha offerto all'on. Bevione, che ha accettato, il posto di capo della missione militare aeronautica italiana istituita a Washington.

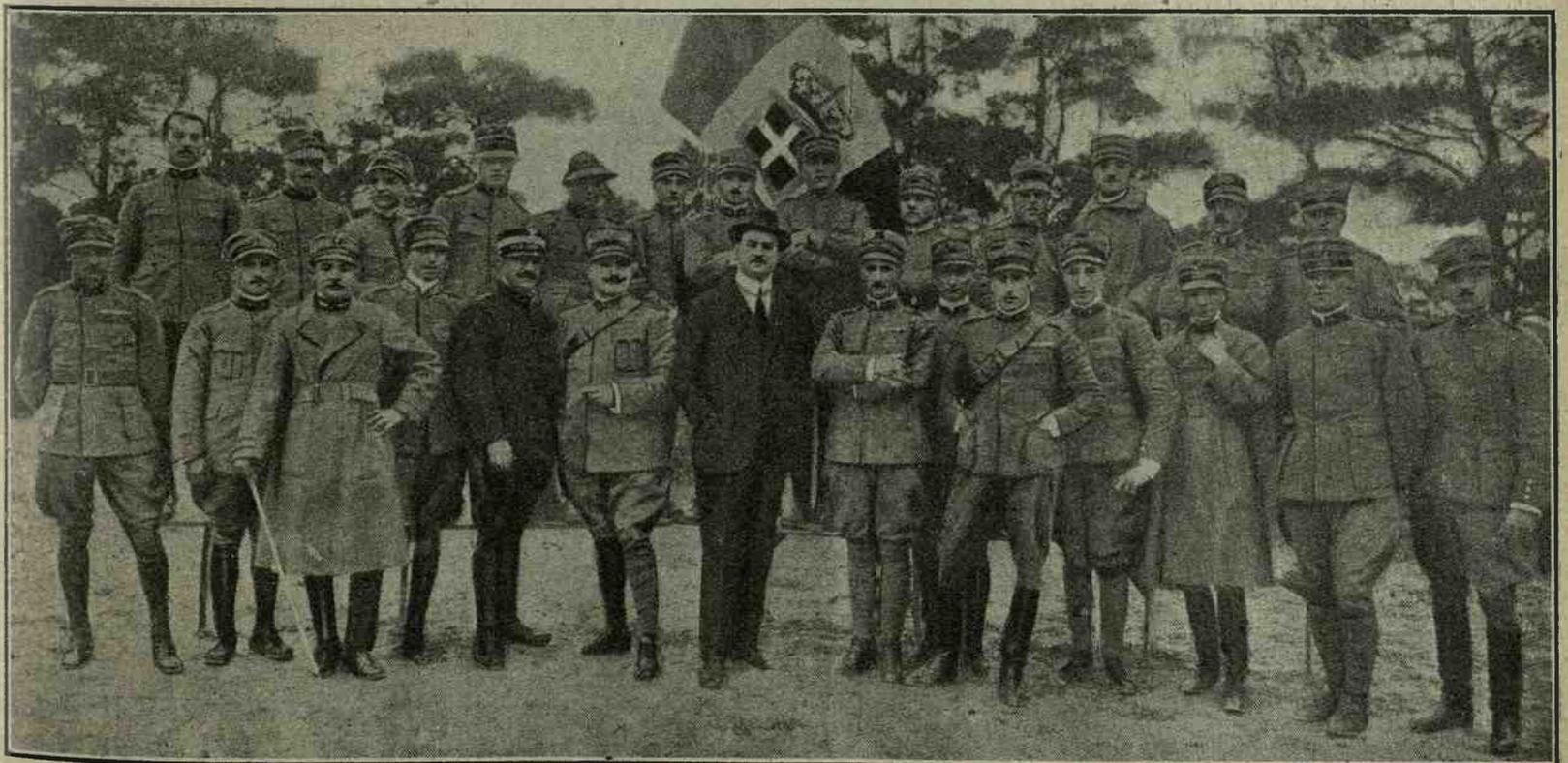
L'on. Bevione rappresenterà così l'Italia in seno al Comitato permanente interalleato per l'aviazione, sedente agli Stati Uniti.

Il Governo ha conferito ad uno dei più giovani deputati questo alto mandato e la classe giornalistica ha l'onore di inviare oggi in America uno dei suoi più forti rappresentanti. Il Bevione che ha viaggiato mezzo il mondo, che ha profondamente studiati gli interessi dell'Italia in America non mancherà di rispondere pienamente alla sua missione.

### I nostri tesori artistici.

Il celebre critico inglese sir Sidney Lee affermava nel *Times* che nessun tentativo era stato fatto dagli italiani per rimuovere da Venezia la statua di Colleoni.

Una collaboratrice scrive ora al giornale inglese per informarlo che il famoso monumento è stato già trasportato a Roma; e poichè in una precedente lettera aperta allo stesso *Times*, firmata « Un Londinese », l'impresa di trasportare la statua di Colleoni era definita « una fatica d'Ercole », la scrittrice soggiunge: « Il compimento di un'opera simile è conforme alle tradizioni dell'Italia, tradizioni di fedele cura delle sue opere d'arte, e alla straordinaria capacità e abilità dei suoi ingegneri ed operai, le cui gesta in materia di costruzioni, di trasporti e di fortificazione delle loro frontiere avranno, quando saranno pienamente conosciute ed apprezzate, un alto posto nella storia di ciò che han saputo fare le nazioni nella grande guerra. Uomini simili non erano gente da spaventarsi dinanzi al problema di trasportare una statua, fosse pure pesantissima ».



Una rappresentanza delle squadriglie italiane da bombardamento sul fronte francese. Nel mezzo, l'on. Grassi, capo della nostra missione aeronautica in Francia. La bandiera fu donata dalle dame italiane di Parigi.



Il Generale Foch, Comandante supremo degli Eserciti alleati in Francia.

Si attende.

Il militarismo tedesco — la grave e pesante macchina che nel nostro secolo di luce vorrebbe essere l'ordinatrice, l'amministratrice, la direttrice delle cose di questo nostro povero mondo invecchiato sì, ma che pur non può né vuole morire, sibbene riprendersi e marciare verso i grandi ideali dell'umanità — sta operando il suo grande, immane sforzo di distruzione, di sola distruzione.

Non è certamente altra opera che di distruzione quella che la macchina militaristica tedesca compie già da quattro anni, distruzione morale e materiale, per il proprio popolo — che non ha compreso né pare tenda ancora a comprendere l'importanza fatale di questi suoi malefatti —, per gli avversari che obbligati alla difesa hanno dovuto e dovranno per ora abbandonare la via delle riforme sociali per comporre con i propri uomini — non pronti sicuramente a tale opera che fu già di altri secoli — quella uguale potenza armata che ad opporsi alla tedesca è non necessaria ma indispensabile ai fini della libertà minacciata, del diritto conculcato.

Quando ci risveglieremo tutti da questo orribile sogno — tutti, amici e nemici (ché pur dovrà venire il giorno e l'ora!) — e potremo con occhio tranquillo, con cuore rinsaldato, con animo rassicurato esaminare questo nostro tristissimo periodo di vita, sarà come il risorgere a novella esistenza, sarà come un nuovo nascere della nostra psiche, come una nuova formazione della nostra potenza intellettuale. Penseremo ancora, e per molto tempo, più di quanto occorre per il compimento dell'infame periodo di guerra, ai lutti, agli strazi, alle rovine, a tutto ciò che di orribilmente funesto si è riversato sul mondo, ma dovremo pur guardare a che tutto questo pianto dell'umanità non vada semplicemente rasciugato da un successivo periodo di tranquillità, di pacificazione, di quasi quieto-vivere. No. Bisognerà che il grande lottatore — il progresso che vollero i nostri avversari arrestare sulla via per la quale si era incamminato per la fatalità storica che ne lo spinge — non si arresti nella fatica, perché stanco della lotta, e meritevole del riposo, ma che compia ancora tutto il suo grande sforzo, che dia sin l'ultima scossa dei suoi muscoli, che non si arresti davanti ad alcuna rilassatezza, perché il miracolo della risurrezione avvenga completamente, senza lasciare compiti ai futuri, senza

limitazioni, senza confini, senza accomodamenti.

Saranno questi i giorni nei quali il grande destino si deve compiere? E come fare a pensarlo e a dirlo? Quali grandi luci sono apparse al nostro oscuro orizzonte le quali ci possano indicare che siamo sulla via della fine della guerra? Non fummo mai, e mai saremo, profeti facili o difficili perché troppa realtà ci circonda in questa crisi umana, e non è quindi degno di seri ragionari il mettere dei termini a questa immensa conflagrazione.

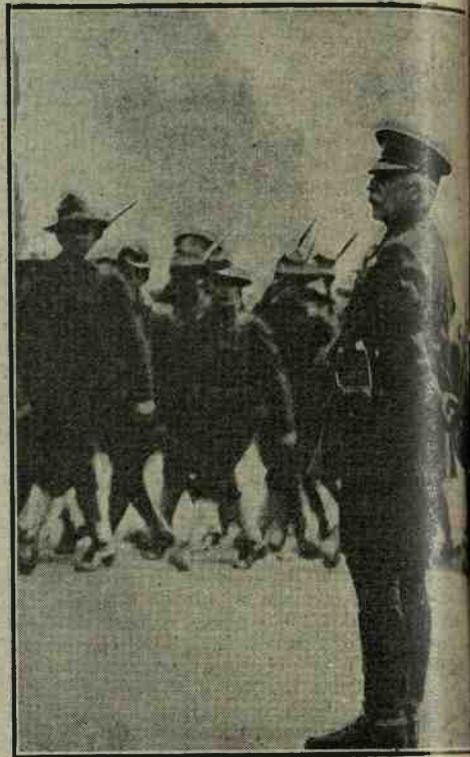
Abbiamo — come altra volta dicemmo — impegnata la più grande lotta dell'umanità. — Trattasi della vittoria del passato sull'avvenire o di questo su quello. Da una parte una macchina pesantissima, costruita con grave fatica, e quindi con quasi perfezione di congegni, cerca aiutare una mente retrograda nell'ottenimento di predominii che la storia ha di passaggio, qualche volta o anzi pochissime volte nel giro di tanti secoli, sopportato. Dall'altra parte è il mondo intero, quello nuovo e che vuol sempre rinnovarsi. E questo mondo nuovo fu preso di sorpresa come quei che si trovi fra persone per bene e non si accorga dell'uomo che



Il Primo Ministro francese Clemenceau.

## L'ansia

affila il pugnale dietro le sue spalle pronto a colpire. La macchina stritolata, distrugge, spaventosamente compie il suo lavoro sulla materia. Apre in essa dei solchi che a menti piccole, ristrette, sembrano incolmabili. Sanguina l'umanità flagellata da questo immenso pugnale, che lacera carni fraterne senza pietà e senza scopo, perché quello inconfessato è roba da secoli tramontato dall'orizzonte dell'intellettualità umana. E dopo ciò? Che cosa potrà avvenire dopo tanta rovina, dopo tanta fatica omicida, destrut-



Soldati americani sfilanti per le vie di Roma, delle forze degli Stati Uniti in Inghilterra, il Duca il saluto alle truppe davanti al Palazzo reale.

trice, inutilmente omicida e distruttrice? Non abbiamo ancora letto nei pochi spunti dei giornali tedeschi quella parola che pur non dovrebbe mancare sulla penna di chi tanto scrisse per l'organizzazione di quella democrazia universale, oggi del tutto tramontata sotto il piccone della realtà più tremenda ed obbrobriosa. Ma temiamo che la mancanza di questa parola sia generata dalla impossibilità di dirla anziché dalla incapacità a pensarla. Vorremmo chiedere, col motto latino che è a tutti noto, a tanti che pur mostrarono di saperlo: *quo vadis?* dove vai e dove vuoi andare, o popolo tedesco, in mezzo a tanta rovina che ti cacci davanti, in mezzo a tanto odio che semina lungo la tua via? Sei convinto della tua grandezza sol perché la tua sciabola pesa ed il tuo cannone annienta?

Ed è la vita dell'universo una cosa tanto misera tanto palpabile, tanto ridotta da poter essere annientata dalla tua sciabola o dal tuo cannone? E se così fosse cosa ne avverrebbe dopo? Sei proprio convinto di dover diventare padrone di un mondo che tutto si è ribellato contro i tuoi metodi, contro le tue idee, contro i tuoi atti? Dove corri con le tue fiamme distruttrici, con il tuo ferro sanguigno con le tue fauci orse per una fatica che non ha gioia, non ha possibilità alcuna di riposo? Finisce. Ma la storia fu inutilmente fatta per te, per quelli che ti guidano verso la fine più orrenda che

**SPORTSMEN!...**

adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

ISTANTANEE PERFETTE  
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

# el Mondo

## Clemenceau scampato

### a un grave pericolo

Il popolo possa attendersi, dopo tanto accumularsi di odio. Se tu meditassi sulla possibilità più favorevole dei tuoi piani, cioè sulla vittoria completa, ti troveresti come un naufrago nell'immensità dell'oceano. Resteresti solo, con l'arme ancora fumante nel pugno inservibile, e non ti resterebbe alcun aiuto nello spirito, quando questo non fosse assalito dal più tremendo rimorso.

« La macchina cammina, cammina e distrugge e dice, per bocca dei suoi guidatori: io vinco. »

Clemenceau, reduce dal fronte, ove aveva trascorse 36 ore in mezzo ai soldati venne assediato dai giornalisti ai quali il presidente del Consiglio non lesinò gli elogi commossi per la magnifica condotta dei gregari e dei capi mostratisi degni gli uni degli altri nei più ardui eroici cimenti. Clemenceau, pur esprimendo piena inalterabile fiducia nell'esito finale della lotta impegnata, si schermì dal fare qualsiasi dichiarazione sulle operazioni militari. Il presidente del Consiglio - scrive il « Petit Journal » - avrebbe però potuto, senza commettere indiscrezioni, rivelare che durante la sua visita aveva corso un grave pericolo. Era stato su un punto del fronte partendone qualche minuto prima dell'arrivo di una pattuglia composta di una quarantina di ulani che con le sciabole sguainate e le lance in resta fecero irruzione a galoppo nella cittadina che Clemenceau aveva al-



Il Comandante in capo delle forze britanniche in Francia, Sir Douglas Haig.

loria allora abbandonata accerchiando disgraziatamente alcuni francesi rimastivi, tra cui un generale che stava intento ad osservare con un cannocchiale le posizioni. Il generale rimase ucciso.

## L'ALCOOLISMO

Il direttore della *Revue*, Jean Finot, di cui è nota l'assidua opera di persuasione e di propaganda per combattere in Francia l'alcoolismo, perseverando nella sua campagna ed insistendo sul grave tema di cui ebbe ad occuparsi recentemente nel modo più serio la Camera, enumera in un articolo apparso nella sua rivista i danni prodotti dall'alcool tra la popolazione francese.

E' un istruttivo compendio di fatti, purtroppo dolorosi:

« 1° L'alcoolismo è costato alla Francia, dal 1871 in poi, più di 100 miliardi.

« 2° Le ha sottratto, a datare dal 1871, circa nove milioni di francesi.

« 3° Ad esso si devono egualmente il 50 o il 60 per cento dei delinquenti condannati per assassinio, furto, oltraggio al pudore e incendio volontario. L'ottanta per cento dei delinquenti giovanili provengono da alcoolizzati.

« 4° L'alcoolismo provoca la miseria, la mendicizia e il vagabondaggio. Su 100 detenuti per delitti di questo genere, si contano da 70 a 80 alcoolizzati.

« 5° Dopo la guerra, si è creduto utile di dare dell'acquavite, contenente spesso dei miscugli pericolosi, ai combattenti, e si è riusciti così ad alcoolizzare i giovani delle classi più fresche, che costituivano la sana riserva della nazione.

« 6° Ci si consola dicendo che l'alcool serve di nutrimento alla popolazione francese. Nutrimento molto strano, a giudicare dai risultati ch'esso offre alla meditazione dei medici, degli psicologi, degli psichiatri e dei criminalisti. In ogni caso, nutrendoci d'alcool, non abbiamo fatto, secondo la frase d'uno scrittore francese, che « bruciar la casa per riscaldarsi ».

« La Francia — conclude Finot — non potrà essere pienamente vittoriosa se non il giorno in cui avrà schiacciato, insieme con la Germania l'altro suo nemico: l'alcoolismo ».



Il Presidente della Repubblica Francese signor Poincaré.

Il Generale John Biddle (al centro), comandante degli inglesi, la Regina e la Principessa Cristiana danno un'occhiata.

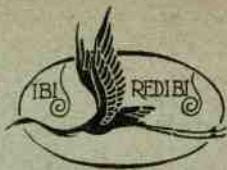
(Fot. Argus - lastre Tensi).

Ma la parola dell'uomo che veramente vincerà, poiché la vittoria non può essere se non di quelli che marciano verso gli ideali sublimi del diritto, della giustizia, della libertà, dice: « le truppe del Kaiser in marcia da giorni — scrive il parigino *l'Homme libre* — hanno fatto press'a poco tutto quello che potevano fare e nulla si è mosso. Il grosso cannone, i Gotha, la minaccia verso Parigi, nulla ha avuto presa su un paese che non si abbandona ai suoi nervi pel solo piacere di offrire al militarismo prussiano la carta insperata di un nuovo bolscevichismo. Questo paese è tutto dietro i suoi capi, con i suoi alleati, più unito, più rispettato che mai ».

Ed è la giusta parola. Il paese che non si abbandona ai suoi nervi, che dà il più commovente spettacolo di fraterna resistenza è formato da nazioni che si chiamano Belgio, Francia, Inghilterra, Italia, Stati Uniti — per non parlare delle minori — ed esse hanno il compito umano e grande di dar tutto quello che hanno — e che debbono e possono dare — per la salvezza del più sano principio, quello del vivere in piena libertà.

La Stampa Sportiva.





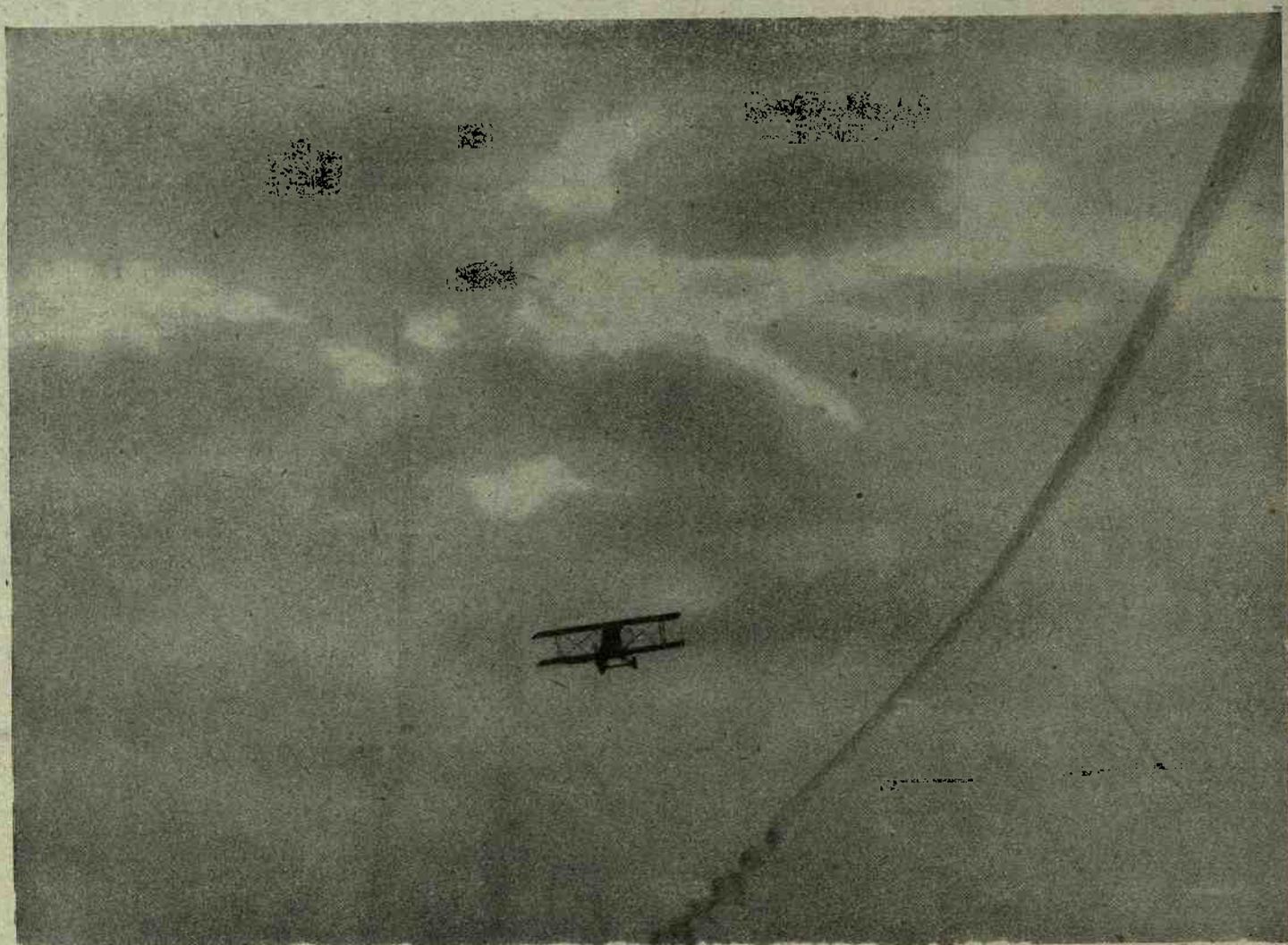
SOCIETA' ANONIMA ITALIANA  
**GIO. ANSALDO & C.**

Sede legale ROMA - Sede amministrativa e industriale GENOVA

Capitale sociale L. 100.000.000 interamente versato.

---

# CANTIERI AERONAUTICI



1° BORZOLI (Mare)

3° TORINO

2° BOLZANETO

4° CADIMARE



Come è morto per la Patria lo sportsman e giornalista

## FRANCO SCARIONI

Franco Scarioni, il noto *sportsman* e giornalista, è uno dei pochi che avevano in Italia compreso l'alta passione dello sport, è caduto da prode per la Patria. Del tragico volo che lo condusse a morte i colleghi della *Gazzetta dello Sport* che avevano compagno diletto di lavoro e di passione, che lo amavano come un fratello, hanno voluto raccogliere i seguenti particolari.

Quelli che era passato incolume attraverso il territorio del Podgora ed Oslavia, fante fra i fanti che dandosi all'aviazione aveva sfidato nei ripetuti bombardamenti di Durazzo i vani fuochi nemici, che da otto mesi ritornato in Italia aveva quotidianamente volato a basse quote per addestrare al suo oscuro ma efficace compito di segnalatore d'artiglieria ad onta dei rabbiosi tiri di bombardamento degli antiaerei piazzati a centinaia nell'Altopiano, è invece caduto vittima di un incidente di volo.

Se mai il nostro compagno, vero uomo d'azione nello sport, nel giornalismo e nella guerra aveva il diritto di dover un giorno cadere non avrebbe certo desiderato di dover morire così oscuramente, quasi ingloriosamente. La disgrazia è stata fulminea, uguale ad altre avvenute: essa è e sarà irrimediabile.

Montato sull'apparecchio, con un pratico e competente pilota, per compiere un volo di prova,

appena giunto a 400 metri di altezza, quasi sul campo, fu visto l'aeroplano cadere come se di colpo avesse perduto ogni facoltà di equilibrio e di navigazione, come se le ali si fossero subitaneamente piegate. Qual dramma si svolse lassù?

«Le due salme sono state sepolte nel piccolo cimitero presso il paese, ove altri eroi dell'aria, vittime dell'oscuro fato, dormono per sempre. Visi mesti di combattenti, corone di fiori campestri sui feretri. I funerali sono avvenuti in un trionfo di sole e d'azzurro.

«Ma il nostro caro compagno e valoroso soldato non poteva più rivedere l'aria e il cielo tante volte dominati e che si offrivano ancora all'ebbrezza del volo. Accompagnando la salma, i suoi compagni di squadriglia, tutti gli aviatori del campo, meccanici, motoristi, operai avevano il viso triste e gli occhi rossi. Molto amavano e stimavano quel collega e quel superiore che compiva e faceva compiere ogni dovere, anche duro, anche di sacrificio personale, mercè il suo esempio, le sue continue prove di abnegazione spontaneamente ricercate e rallegrate dal suo contegno sempre gioviale e sereno.

«Egli avrebbe voluto assistere alle cerimonie fiere ed austere con cui domani, in questa zona di opere e di fatti, si riafferma il giuramento di resistere per esistere e di vincere per non morire; avrebbe ancora voluto essere uomo di sport in mezzo agli sportivi in grigioverde, pregustava già la soddisfazione di vedere la continuazione e messa in pratica fra i soldati dell'idea per la quale aveva con noi tanto operato: la propaganda sportiva.

«Ma domani in tutte le retrovie, fra tutti i reparti in momentaneo riposo, le gare e le esercitazioni sportive si svolgeranno, non in segno di festa, non in onta ai lutti, ma per la preparazione della riscossa, ma come una promessa ai caduti, a tutti i caduti, a quelli che diedero la vita nel tumulto dell'aperto combattimento, a quelli spentisi nell'oscuro ardimento delle esperienze e delle prove: insomma a tutti quelli che la vendetta aspettano nella vittoria».

## Attorno alla guerra

### Gli uomini della guerra: Trotzki.

Il *Journal des débats* pubblica il rapporto fatto dal sostituto procuratore generale Becker per una inchiesta che fu aperta sul conto di Trotzki dal Governo degli Stati Uniti. E' un rapido riassunto della vita randagia del tribuno russo dal 1905 ad oggi. Esiliato, in seguito alla rivoluzione di quell'anno, in Siberia, Trotzki fuggì e si reca prima nel Giappone, poi a Berlino, dove pubblica un giornale socialista semita. Allo scoppio della guerra, espulso dal Governo tedesco, eccolo a Parigi, dove fonda un giornale rivoluzionario, il *Nache Slovo*; ma siccome questo giornale semina un pericoloso malcontento fra le truppe russe mandate sulla fronte francese, Trotzki viene



L'osservatore capitano Franco Scarioni.  
(Fot. Argus - lastre Tensi).

espulso anche dalla Francia e si reca a Barcellona, dove è subito arrestato. Messo in libertà pochi mesi dopo, s'imbarca per New-York il 14 gennaio 1917, con sua moglie e i suoi due figli.

Colà egli ottiene un posto di articolista politico nel *Novy Mir*, quotidiano socialista russo, la cui contabilità dimostra che gli emolumenti del nuovo redattore erano di 100 franchi alla settimana; e nel contempo scrive articoli di fondo per altri giornali, specialmente per il *Volkszeitung*, foglio socialista tedesco.

Durante le elezioni municipali di quell'anno a New-York, tiene una trentina di conferenze nei comizi socialisti, che gli fruttano circa 1500 franchi; e la sera precedente alla sua partenza dagli Stati Uniti (26 marzo 1917) un trattenimento ha luogo all'«Harlem River Casino» in cui si fa una questua in favore di Trotzki. Quando il piroscafo su cui Trotzki rimpatriava giunse ad Halifax, l'agitatore fu, com'è noto, internato in un campo di detenzione, dal Governo inglese; ma venne di lì a poco liberato, in seguito a richiesta personale di Kerenski, il quale — ironia delle cose! — accampava, per ottenere la liberazione del futuro rivale — «il suo grande bisogno che Trotzki venisse ad aiutarlo...».



L'aviatore Silvio Resnati.

# “GALLINARI”

Società Industrie Aeromarittime - LIVORNO

# FIAT

SOCIETA' ANONIMA - Capitale versato L. 50.000.000

(SEZIONE AUTOMOBILI)

**TORINO** - 30-35, Corso Dante - Telef. 45-00 - 45-01 - 45-02 - 45-03

---

Fornitrice del R. Governo e Governi Esteri

---

LA PIÙ GRANDE FABBRICA D'AUTOMOBILI D'EUROPA

---

**Vetture.**

**Veicoli industriali e militari.**

**Motori di ogni tipo e forza  
e per ogni applicazione.**

**BANCA ITALIANA DI SCONTO**

SOCIETÀ ANONIMA

Capitale Sociale L. 180.000.000 — Versato L. 151.417.600 — Riserva L. 14.000.100

Sede Sociale e Direzione Centrale in Roma.

Abbiategrosso	Foggia	Pistoia
Arcore	Formia	Pontedera
Adria	Gallarate	Prato
Alessandria	Genova	Reggio Calabria
Ancona	Legnano	Rho
Aquila	Lendinara	Roma
Asolo	Livorno	Rovigo
Belluno	Mantova	Salerno
Bologna	Massa Superiore	Sampierdarena
Busto Arsizio	Meda	Sanremo
Cantù	Melegnano	Saronno
Carate Brianza	Messina	Savona
Caserta	Milano	Schio
Catania	Monza	Seregno
Chivari	Mortara	Siracusa
Ciampi	Napoli	Spezia
Coggiola	Nocera Inferiore	Torino
Como	Novi Ligure	Varese
Cremona	Palermo	Venezia
Cuneo	Parma	Vercelli
Fano	Piacenza	Verona
Ferrara	Pietrasanta	Vicenza
Firenze	Pinerolo	Vigevano
	Pisa	<b>Parigi</b>

Tutte le operazioni di Banca.

Rappresentante esclusiva per l'Italia della

LONDON PROVINCIAL &amp; SOUTH WESTERN BANK Ltd di Londra

**Cantieri BAGLIETTO  
LIGURIA**

COSTRUZIONI DI YACHTS a vela ed a vapore.

COSTRUZIONI DI GALLEGGIANTI E  
PARTI STACCATE PER IDRO-  
VOLANTI E DIRIGIBILI.MOTOSCAFI ANTISOMMERSIBILI  
ED ALTRI SERVIZI MILITARI.

Grand Prix Milano 1906.

Grand Prix Torino 1911.

SOCIETÀ ANONIMA COSTRUZIONI AERONAUTICHE

**“SAVOIA”**Direzione  
e AmministrazioneMILANO - Via Manzoni  
N. 5Stabilimento  
e Aerodromo

OFFICINE MECCANICHE

Costruzione prettamente italiana

degli

**Aeroplani****“SAVOIA”****da caccia  
da ricognizione  
da bombardamento**Per informazioni rivolgersi alla  
Società Aeroplani “SAVOIA”Via Manzoni, 5 - **MILANO**

Telefono 37-98.

Telegrammi: AEROPLANI “SAVOIA” - Milano.

# TRAFILERIE E FONDERIE DI VALCERUSA

Anonima - Sede e Direzione VOLTRI

Tubi ottone, rame e acciaio trafilati a freddo.

Tubi ferro ricoperti di ottone, tondi e quadri.

Tubi ferro avvicinati. - Getti in bronzo e ottone.

Impianti completi di tubazioni di bordo per piroscafi.

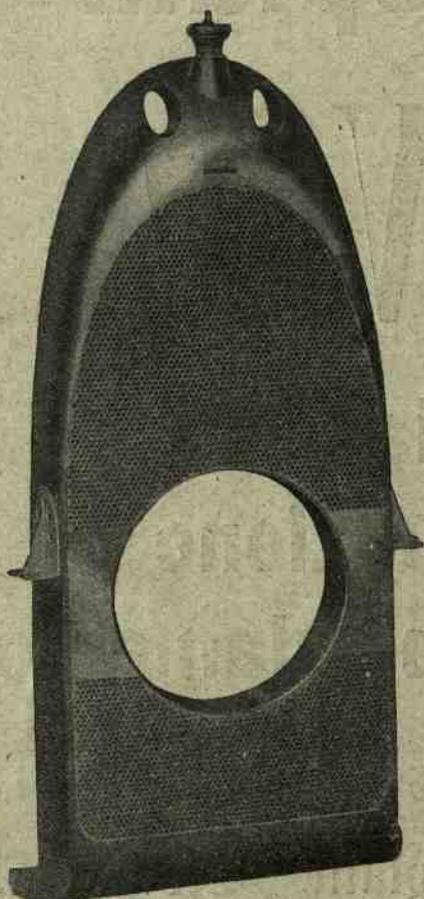
Specialità:

Tubi ottone e rame EXTRASOTTILI, Spessore da 1/10 di mm. e più.

Tubi acciaio EXTRASOTTILI PER BICICLETTE E AUTOVEICOLI.

Tubi ottone e rame CAPILLARI, Foro diametro da 1 mm. e più.

## RADIATORI A NIDO D' APE

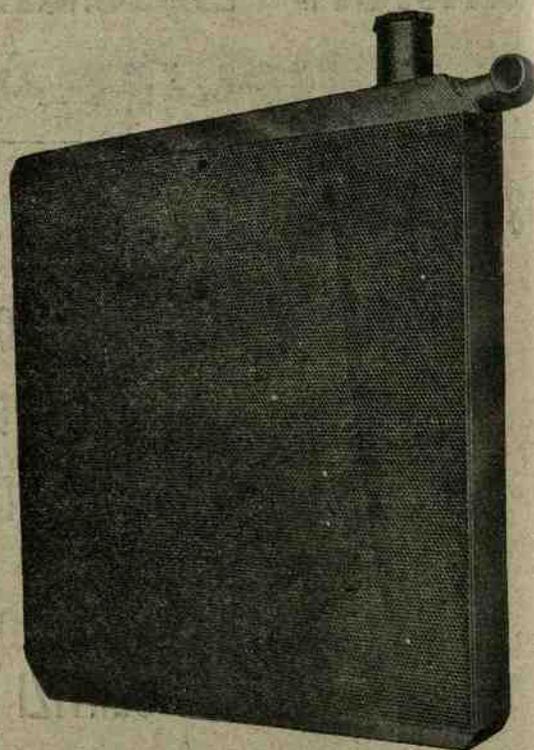


MASSIMO POTERE RADIANTE

Grande leggerezza.

PERFETTA TENUTA D' ACQUA

Preventivi - Campioni a richiesta.



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

**GENOVA** - Via Maraglio, 2 - **TORINO** - Piazza Cavour 2.