

Tenente Pilota Corrado Augias

(Ancona, 1900 – Furbara, 19 gennaio 1926)

Figlio del Col. Cav. Adolfo Augias
e di Paolina Viganotti



Arruolato nel 1917

Il 6 ottobre 1924 il Sottotenente Pilota Corrado Augias, inquadrato nella 81^a Squadriglia Caccia, partecipa alla IV Edizione della Coppa Baracca, su circuito aereo Clerici, Malpensa, Cameri, Alessandria, Piacenza, Ghedi, Ponte S. Pietro, Clerici.

La Squadriglia risulterà 1^a Classificata a pari merito con la 14^a Squadriglia Bombardieri.



S.Ten. di Squadriglia
Augias sig. Corrado

L'equipaggio della
81^a Squadriglia

Inquadrato nella Squadriglia Sperimentale Armamento, sul Campo Volo di Furbara (Cerveteri-Roma) compie il suo ultimo volo il 19 gennaio 1926.

Dopo essersi intrattenuto con gli amici ascoltando il Capitano Leopoldo Eleuteri raccontare di una sua battuta di caccia appena compiuta e di una futura missione all'estero, il Ten. Augias decolla con un Hanriot HD.1 per una missione di combattimento simulato contro l'Ansaldo AC.2 del Cap. Eleuteri. Alla terza simulazione i due velivoli entrano improvvisamente in collisione. Entrambi gli aerei perdono un'ala e precipitano al suolo da circa mille metri di altezza, causando la morte di entrambi i piloti.



Furbara, 1926. Hanriot HD.1

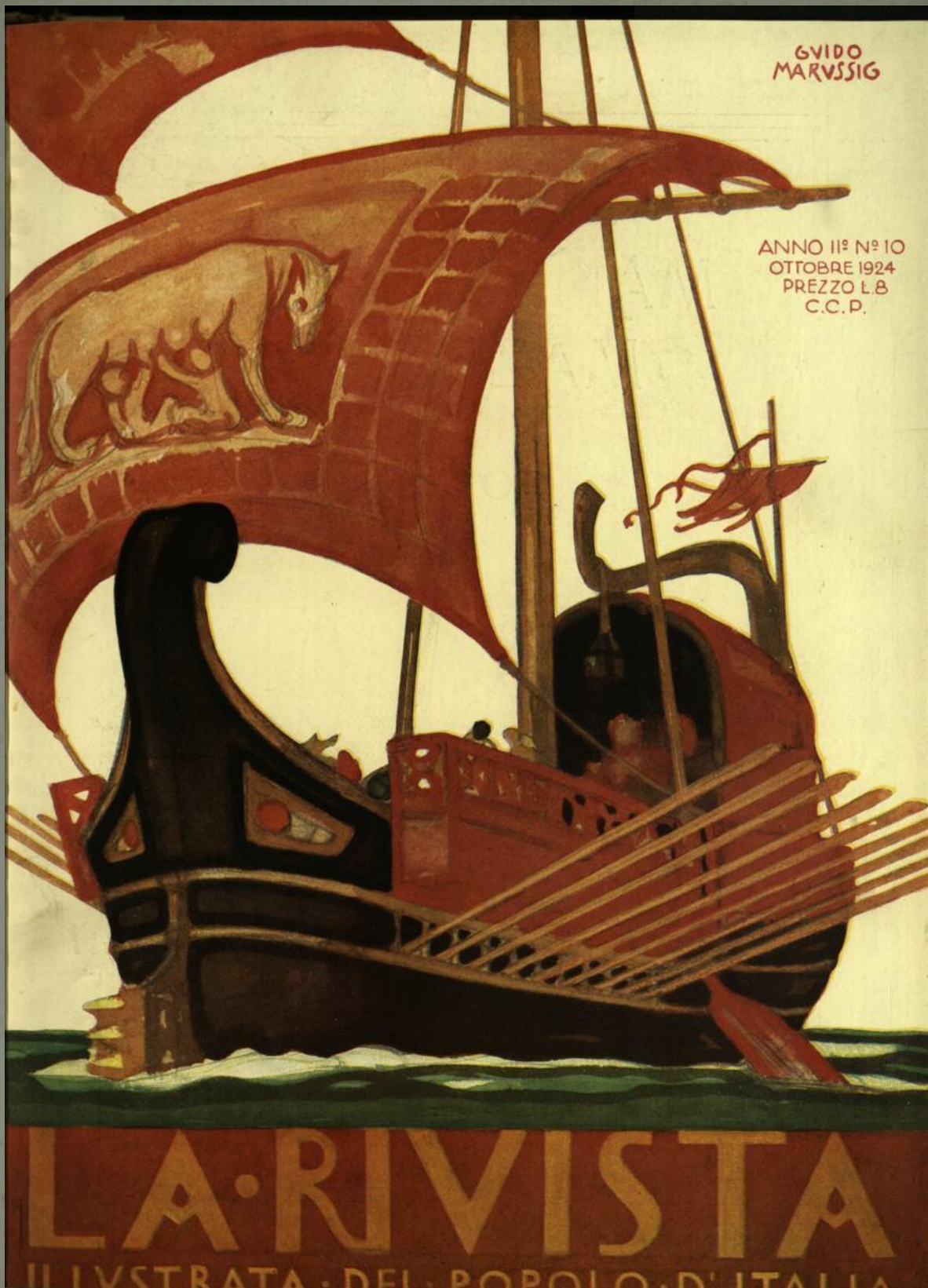


Furbara, 1926. Ansaldo AC.2

Di recente è stata individuata la stele posta sul punto di impatto dell'Ansaldo AC.2 del Cap. Leopoldo Eleuteri a 2500 metri, sud-est, del campo volo di Furbara. Continua la ricerca per l'individuazione dell'eventuale stele posto a suo tempo in memoria del Ten. Pilota Corrado Augias.



Appunti di Francescoviz





francescoviz

Il Presidente del Consiglio dà la partenza ai concorrenti della Coppa Baracca.

LA COPPA BARACCA

In argomento di gare, di corse e di simili pubbliche manifestazioni, il desiderio ed il proposito di tutti gli aviatori amanti della loro professione sono certamente quelli di vedere raccolta, intenta e plaudente sui campi di volo, una folla pari per numero e per animo a quella che si pigia e si affanna per assistere alle grandi competizioni di automobili o di cavalli.

Quella speranza non sarà certo soddisfatta molto presto, per ragioni molteplici che cercheremo di analizzare.

Buona parte degli spettatori negli autodromi e negli ippodromi è composta di persone che fanno dell'automobile e dell'equitazione uno sport preferito, o di persone che all'uno od all'altro sport hanno per svariati tramiti legati un po' dei loro interessi materiali; per l'aviazione non è altrettanto.

In fatto di corse di cavalli si è formata una lunga tradizione e consuetudine, ed in fatto di corse automobilistiche il mirabile posto acquisito dalla nostra industria, eccitata ed esalta, oltre al resto, anche il sentimento d'orgoglio nazionale.

Segue poi, come ragione non ultima d'importanza, che mentre le cognizioni inerenti allo sport ippico ed a quello motoristico sono assai diffuse e diremmo popolari, quelle intorno al volo ed agli aeroplani sono tuttavia rare e scarse.

Ma non basta. Le corse automobilistiche in circuito e quelle ippiche si svolgono con una tale frequenza, od almeno con una tale sicura periodicità e sono così certe del favore del pubblico che gli organizzatori possono prepararsi impianti e servizi ed ordinamenti di una qualche stabilità, larghezza, anzi dovizia.

Queste sono le ragioni inerenti agli spettatori: quelle inerenti ai competitori sono di gravità ancora maggiore.

Consideriamole da due punti di vista, uno più specialmente tecnico-industriale-commerciale, e uno puramente sportivo, anzi umano.

Ai risultati d'una corsa di cavalli o d'una gara di autoveicoli è legato direttamente il successo commerciale d'un allevatore o d'un costruttore; le qualità della razza, o la perfezione dell'industria, ne sono, a dritto o a rovescio, ostentate e messe in luce.

Tutto uno stato d'animo si viene formando nel pubblico in seguito ai risultati d'una di queste gare e, specie per quanto riguarda gli autoveicoli, il vantaggio computabile in danaro contante è quasi immediato.

Per gli aeroplani e relativi motori la cosa è ben diversa. Dei loro costruttori gli unici clienti, o quasi, sono gli Stati, i Governi. Quello nazionale anzitutto, poi quelli delle Nazioni che non avendo industria aeronautica propria o avendola embrionale, debbono ricorrere all'estero. Ora, i Governi resistono facilmente alle suggestioni d'una corsa di aeroplani; essi hanno modo e mezzo di accertare assai più severamente e scientificamente i requisiti veri degli apparecchi di cui si propongono l'acquisto.

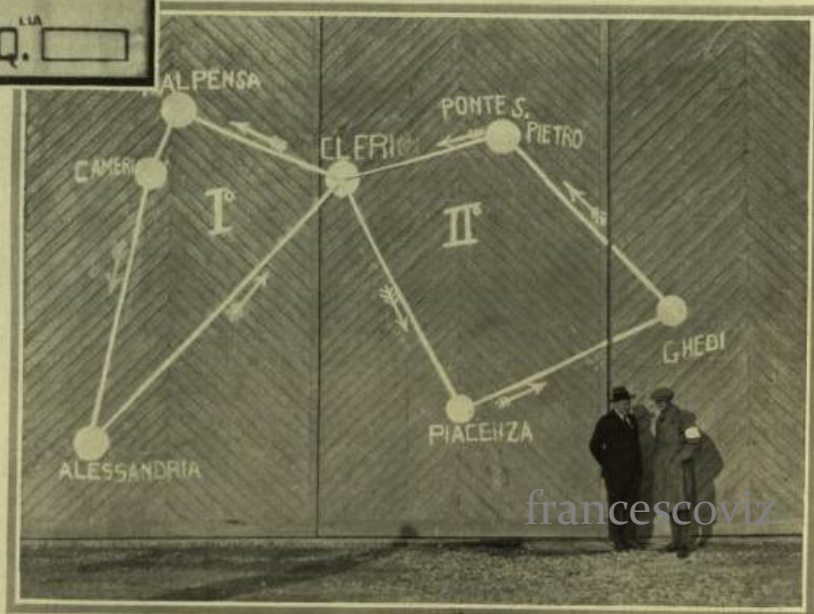
Per quanto riguarda il punto di vista che chiamiamo sportivo ed umano, bisogna pensare che i volatori concorrenti ad una gara sono quasi sempre in servizio dello Stato, e più spesso in servizio militare; e lo Stato che fornisce ai competitori il mezzo ed il consenso necessari al volo, ha tutto l'interesse che le gare siano pretesto e dimostrazione di addestramento, o di efficienza, o di potenza militare, e

COPPA BARACCA	
CIRCUITO	2 ^a
PARTE LA SQ.	31
CIRCUITO	☐
ARRIVA LA SQ.	☐

perciò le prepara e le regola a tali fini, preoccupandosi solo in via secondaria dell'interessamento diretto del pubblico, ma più curando che il rischio ed il danno, ed il logoramento pel personale e pel materiale siano i minimi compatibili col risultato prefisso.

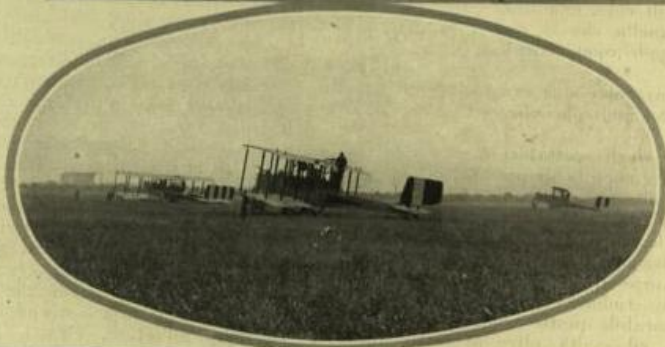
Se a tutte le argomentazioni esposte si aggiunge la considerazione che l'attività e la possibilità di movimento e di competizione degli aeroplani si estendono nelle tre dimensioni dello spazio, e che il pubblico non può seguirne le fasi oltre ad una breve distanza dal suolo, se ne deducono spiegazioni sufficienti al fatto spiacevole per noi aviatori, che tuttora gli aeròdromi sono, nei giorni di gara, meno affollati degli autodromi e degli ippòdromi.

Ma tutto ciò forma motivo di conforto nel ripensare ai veramente numerosi spettatori che il giorno 5 ottobre si avviavano



Grande tabella di segnalazioni del percorso.

(Foto Flecchia).



Una squadriglia di grossi apparecchi da bombardamento.

Sotto: Una pattuglia di aeroplani da ricognizione.



Una pattuglia di
aeroplani da caccia
in volo.

competere, troppo sembrando umiliante al loro amor proprio di soldati abituati a ben altri rischi e disagi, un rinvio od un ritardo. Ma le ragioni di sicurezza pel personale e di conservazione del materiale furono pesate dai comandanti superiori e valutate senza debolezze.

Le nuvole basse sembravano voler incombere tutto il giorno sulla pianura dei circuiti. Fu così deciso il rinvio; e solo quando tutti gli apparecchi erano stati ricoverati nei loro hangars, un ironico vento fugò la nuvolaglia, ed un beffardo sole irrisse le inutili prudenze.

Quel migliaio di fedeli che il giorno seguente si recò nel campo di Cinisello ad assistere alla deliberata partenza, fu compensato dell'attesa, giacché la gara riuscì oltremodo interessante, e le cure, le previdenze, le regole poste ed osservate, fecero sì che tutto si svolgesse secondo l'ordine prestabilito, senza che neppure un minimo incidente si potesse lamentare.

La competizione di pattuglie, assolutamente nuova nella forma e nel metodo di valutazione dei meriti relativi, ebbe fasi avvincenti e curiose.



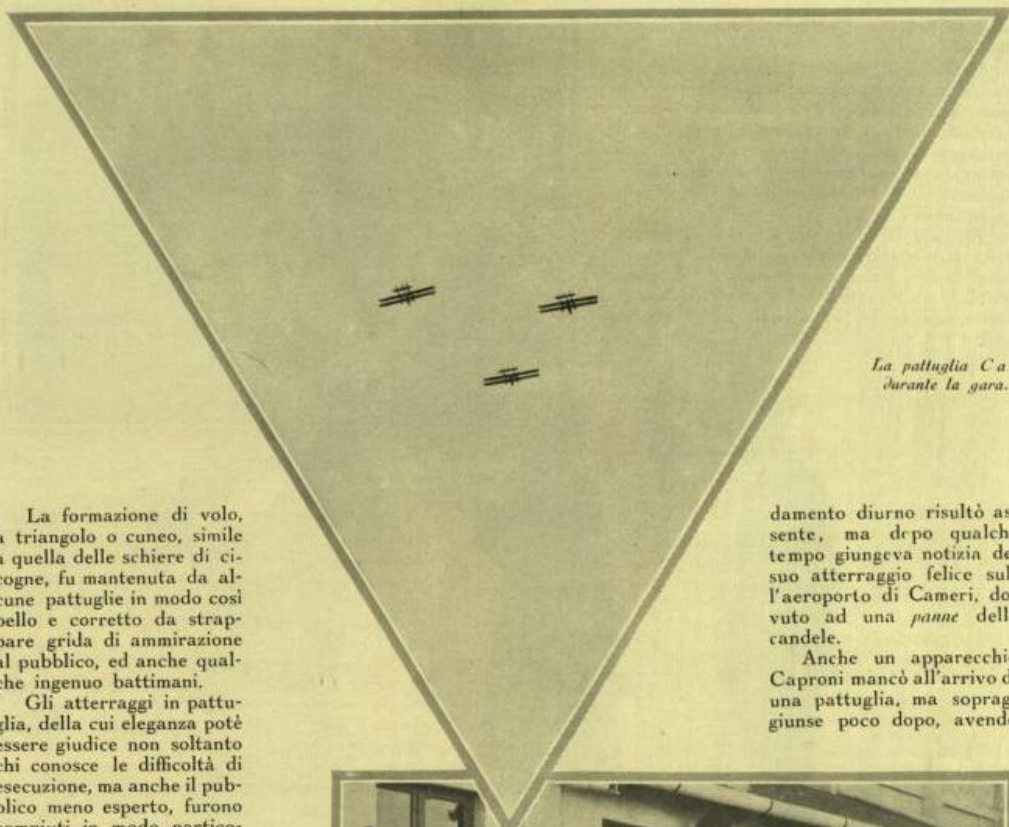
L'equipaggio della 81ª Squadriglia Caccia, prima classificata nella Coppa Baracca a pari merito con la 14ª Squadriglia Bombardamento.

Da sinistra: Serg. Melandri Luigi, Serg. Vicentini Arrigo, S. Ten. di Squadriglia Angione sig. Corrado, Comand. di Squadriglia Gelmetti Cap. Umberto, Comand. di Squadriglia Lucido Cap. Bruno, Ten. di Squadriglia Palloni sig. Bruno, Al. scelti. Bassi Mario.

Equipaggio della 121ª Squadriglia da ricognizione terza classificata.

Da sinistra: Serg. Relli, Ten. Morcini, S. Ten. Corsi, Comand. Cotti, Ten. Orlando, Serg. M. Ramberti, Ten. Milante, Serg. M. Baccarini, Ten. Ucelli, Ten. Fervizi.





*La pattuglia Ca 5
durante la gara.*

La formazione di volo, a triangolo o cuneo, simile a quella delle schiere di cicogne, fu mantenuta da alcune pattuglie in modo così bello e corretto da strappare grida di ammirazione al pubblico, ed anche qualche ingenuo battimani.

Gli atterraggi in pattuglia, della cui eleganza poté essere giudice non soltanto chi conosce le difficoltà di esecuzione, ma anche il pubblico meno esperto, furono compiuti in modo particolarmente mirabile dalla 81^a Squadriglia da caccia.

La regolarità della velocità prescritta, accertata da cronometristi dislocati ai traguardi di arrivo e di partenza, ed in alcuni vertici dei circuiti, fu mantenuta da alcune pattuglie in modo perfetto, a malgrado del discreto vento che vi si opponeva.

Al primo atterraggio un apparecchio da bombar-

damento diurno risultò assente, ma dopo qualche tempo giungeva notizia del suo atterraggio felice sull'aeroporto di Cameri, dovuto ad una panne delle candele.

Anche un apparecchio Caproni mancò all'arrivo di una pattuglia, ma sopraggiunse poco dopo, avendo



francescoviz



Equipaggi della pattuglia della 14^a Squadriglia Ca 5, prima classificata nella Coppa Baracca a pari merito con la 81^a Sq.
In piedi, da sinistra a destra: Serg. Pil. Squaglia, Serg. M. Pil. Pezzi, Ten. Ore. Scalzerle, Ten. Ore. Carciola, Comand. Sq. Pilota Lorenzini, Comandante Sq. Ore. Sturlese, S. Ten. Pil. Quaglia, Ten. Pil. Baratti, Ten. Pil. Gualini, Seduti, da sinistra a destra: 1^o Av. mt. Palumbo, 1^o Av. Pil. Nibbeli, Av. mt. Tessari, Serg. M. Pil. Limolo, Serg. mt. Picci, Av. mt. Santini, Aiut. Batt. Pil. Lazzarini.

Equipaggi della pattuglia della 11^a Squadriglia Ca 5 prima classificata.

Da sinistra a destra: S. Ten. Pil. Pina Giovanni, Ten. Pil. Borello, Alcecrando, Ten. Ore. Corlani Guido, Ten. Ore. Natalucci Aurelio, Ten. Pil. Rigolone Virginia, Mareo. Pil. Palco Giuseppe, Ten. Pil. Locarno Andrea, Sergente Pil. Mazzolani Guido, S. Ten. Pil. Cigerna Enrico, Serg. Pil. Marcellino Terezo.

perduto tempo nell'eseguire l'operazione di bombardamento.

Le comunicazioni telefoniche, telegrafiche e radiotelegrafiche funzionarono con piena soddisfazione, e le notizie sul bombardamento, sul mitragliamento e circa i passaggi ai traguardi periferici, venivano notificate al pubblico dalla voce di un alto-parlante e da numerosi tabelloni di segnalazione.

La gara fu molto serrata, senza perdere della sua lealtà, nobiltà e compostezza, e verso la fine rimasero a competersi il primo posto la 14 Squadriglia da bombardamento notturno e la 81 Squadriglia da caccia.



S. E. Mussolini a colloquio col Colonello Oronzo Andreani, comandante l'Apollonaro dell'Aeronautica.



Quando alla sera, con una rapidità non consueta in tali manifestazioni, tutte le valutazioni poterono essere considerate nel loro complesso, compreso quanto riguardava l'esecuzione di fotografie dall'alto, le due pattuglie citate risultarono *ex-aequo*, e perciò la vittoria e la Coppa furono attribuite ad entrambi.

L'occhio sereno e la bocca ridente, Benito Mussolini agitando una azzurra bandieretta offertagli, dette l'aire ai volatori. Poi salì sulla tribuna d'onore, e tenne tra le labbra un fiore colto sul campo tra l'uno e l'altro rombo di partenza.

Aveva l'espressione arguta e soddisfatta dei giorni in cui chiede tregua alle cure dello Stato per scendere tra la gioventù che applica fortemente e lietamente il maschio precetto di *vivere con periglio*.

Agli aviatori che lo guardavano, scevri di ogni spirito di parte politica seguace od avversa, pieni solo del loro ardore di naviganti e di combattenti celesti, sembrò in quel momento di essere i migliori epigoni del condottiero che in modo così perspicace li sa comprendere ed amare, dell'Uomo capo di uomini, che scrolla le virtù della stirpe e ne scioglie dall'inopia le penne, perché prorompa il suo volo verso le mete del domani.

A. MECOZZI.



Manovra di partenza d'un grosso apparecchio da bombardamento. Sopra: Il paracadutista ed inventore Ten. Freri dopo i suoi audaci esperimenti.

L'ALA D'ITALIA

EDITORIALE ITALIANA AEREA

MILANO - Via Valpetrosa, 2

francescoviz
Rivista Mensile di Aeronautica

ABBONAMENTO ANNUO

Ordinario L. 40.- } Estero il doppio
Sostenitore » 100.- }

SOMMARIO: La IV.^a Coppa Baracca: Castiglioni - Dall'Europa all'America in dirigibile - La Coppa d'Italia: G. Lourier - Il Concorso di volo a vela di Asiago - La Mostra Aeronautica di Napoli: Ing. Ferdinando Bonifacio - I nuovi velivoli a vela tedeschi: Ing. W. Langsdorff. AEROTECNICA: Le ali di aeroplani: Ing. E. Garuffa - Istrumenti di navigazione aerea. - Documentazione aeronautica.

LA IV^a COPPA BARACCA

La massima prova militare aeronautica dell'annata, la Coppa Baracca, ha trovato nella munificenza del Grand'Uff. Rusconi le possibilità di continuazione, dopo che il Comandante Massucco si è aggiudicata colla duplice vittoria del 1922 e del 1923 il primo trofeo posto in palio per commemorare con una manifestazione aerea, il grande asso scomparso, Francesco Baracca.

fini di uno scopo militare è riuscita di alto insegnamento. Abbandonata la competizione a carattere individuale, la gara di quest'anno è stata disputata con formazione di pattuglie per categorie di apparecchi.

Stabilita la velocità base per i vari tipi di velivoli concorrenti, si è molto opportunamente pensato, ai fini del rendimento, di tenere cal-



francescoviz

Il gruppo degli aviatori concorrenti alla IV Coppa Baracca

La nuova Coppa offerta dall'industriale milanese sta a dimostrare che il valore dell'aeronautica bellica che tanti sacrifici di sangue ha richiesti alla più generosa gioventù d'Italia non viene disconosciuto collo scorrere del tempo, ma le persone che ne hanno le possibilità contribuiscono a mantenere vivo nella memoria di Francesco Baracca il ricordo di tutta la falange degli eroici caduti della nostra ala.

Ed è nel culto dei morti che le nuove generazioni aviatriche troveranno lo sprone migliore per mantenere all'Italia quel primato assicurato dai volatori di primo bando, di quelli che appresa l'arte sublime del volo, condussero le ali della vittoria nei più cruenti duelli delle solitudini aeree. Se l'esistenza è fatta di speranze nessuno però osa di liberarsi dai ricordi del passato, quando a quelli si guarda come ad una fonte di viva luce, alle luce che ha dato all'Italia il miracolo di Vittorio Veneto.

L'annuale rassegna aeronautica ha avuto nella manifestazione svoltasi il 6 Ottobre un carattere di compattezza e di omogeneità che ai-

colo di altri coefficienti, quali l'omogeneità della formazione della pattuglia in partenza lungo il percorso ed all'arrivo, come pure di tener calcolo dei risultati realizzati dai vari compiti di guerra che ad ogni specialità di apparecchi venivano affidati per l'esecuzione.

La data della manifestazione era stata stabilita per il 5 ottobre. Alla vigilia e per tutta la notte tra il giorno 4 ed il 5 l'acqua è caduta abbondantemente, tanto da indurre gli organizzatori a rimandare la prova al giorno successivo, lunedì 6 ottobre. Il rinvio non è stato certamente tra le più indovinate soluzioni, poichè il sole pisciò verso le nove, ha regalato ancora una magnifica giornata autunnale ed avrebbe certamente concesso alla manifestazione il più regolare svolgimento. Non bisogna dimenticare che per avvicinare al movimento aeronautico la massa del pubblico e creare un'atmosfera di maggiore comprensione delle necessità di una forza aerea, occorre dare al pubblico le possibilità di tale avvicinamento organizzando le manifestazioni in epoche e giorni in cui sia facile l'accorrere ai campi di volo per la dispo-



Una pattuglia in partenza

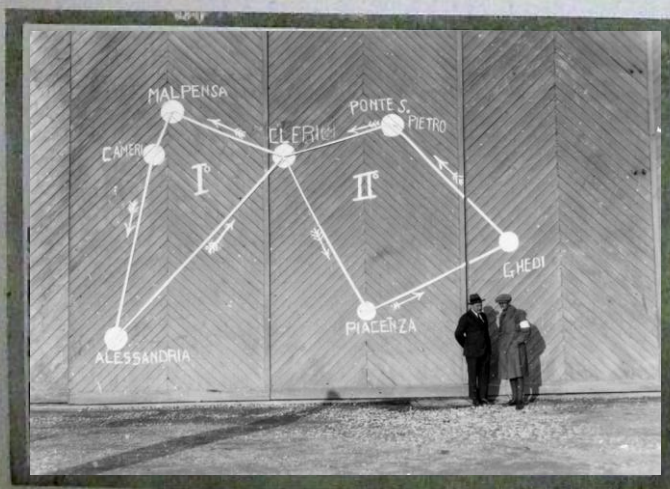
nibilità di tempo che può consentire particolarmente una giornata festiva.

Il rinvio al lunedì, ai fini di una vasta propaganda ha certamente



Il tabellone dei tempi per la segnalazione dei passaggi

nuociuto, perchè ha privato la gara dell'assistenza di quel maggior pubblico che noi vogliamo presente, anche per dare un reale convincimento che l'aviazione è qualcosa di più pratico e sicuro di quanto



comunemente si sia portati a credere. La gara ha avuto felicissimo svolgimento, senza dover registrare incidente di sorta alcuno e lasciando pienamente convinti che gli equipaggi si sono immedesimati in una delle prime necessità che sola può dare dei buoni risultati; la disciplina di volo.

S. E. Mussolini, Alto Commissario per l'Aeronautica, ha dato personalmente le partenze a tutte le pattuglie ed ha atteso sul campo i primi arrivi dopo compiuto il circuito di Milano, Malpensa, Cameri, Alessandria, Milano.

Numerose autorità facevano ala attorno al Presidente del Consiglio. Notati oltre il Vice Commissario generale Bonzani e S. E. Piccio, comandante generale della R. Aeronautica, il generale Prandoni, il generale Cattaneo comandante il Corpo d'Armata, i generali Sircana, Danioni, Cavanero, Biancardi, Grossetti, il generale della Milizia, on. Arrivabene, il Prefetto di Milano, il Grand'Uff. Rusconi muni-



S. E. Mussolini in attesa di dare il via agli apparecchi concorrenti

fico donatore della Coppa, gli on. Negrini, Terruzzi, Torrusio, il comm. Baracca e la Contessa Baracca, la Contessa Ferretti, il Comandante Valle della Marina, il Console Dabbusi, il vice prefetto di Monza, i sindaci e le rappresentanze dei Comuni di Sesto, Monza, Cinisello, Balsamo ecc. Tanto nella giornata di domenica che in quella di lunedì i genitori del compianto asso Francesco Baracca hanno sostato a lungo seguendo tutto l'andamento della gara. Presenziarono anche gli assi comm. Arturo Ferrarin, il transvolatore della Roma-Tokio e l'asso degli assi Silvio Sgarbi, nostro addetto aeronautico a Londra.

Le partenze avvennero in quest'ordine:

1. II.ª Ca3 ore 9,8'0''5/5;
2. 31.ª A-300 ore 9,22'48''3/5;
3. 14.ª Ca3 ore 9,32'28''3/5;



Un gruppo di esponenti dell'attività aeronautica milanese

Comm. ATTILIO LONGONI, nostro Direttore - Conte PIERO FERRETTI, Direttore del 1° Centro allenamenti - Cav. Uff. ALBERTO OSTALI, Presidente dell'Ass. Naz. Piloti Aeronauti.

4. 1.a Br.1 ore 9,49'30";
5. 121.a A-300/4 ore 9,58'1"2/5;
6. 81.a Hd. ore 10,77'2/5;
7. Baracca (91.a Spad) ore 10'20'28"3/5.

Dopo pochi minuti che l'ultima pattuglia Spad è partita, giungono sul campo i primi apparecchi dopo aver ultimato il circuito di Km. 203,5. Gli apparecchi dopo aver sostato qualche ora per il rifornimento, intervallo di cui ne approfittano i piloti per rifocillarsi, ripartono poi per il secondo ed ultimo circuito, poichè col rinvio della gara il percorso è stato stabilito a solo due circuiti dei tre fissati. Nel pomeriggio avvengono gli arrivi ammiratissimi per le perfette formazioni di pattuglia che hanno saputo conservare dalla partenza all'arrivo. La classifica con tutto il conteggio dei punti di maggioranza o minorazione dati dai coefficienti elencati, ha richiesto qualche giorno ed ha sortito il seguente ordine:

- 1.º - 11.ª SQ. Ca.3 (bombardamento notturno), punti 33;
- 1.º - 81.ª SQ. Hd (caccia), punti 33;
- 2.º - 11.ª SQ. Ca.3 (bombardamento notturno), punti 68;
- 3.º - 121.ª SQ. A 300-4 (ricognizione), punti 82;
- 4.º - 1.ª Br.1 (bombardamento notturno), punti 114;
- 5.º - 91.ª SPAD-BARACCA (caccia), punti 123;
- 6.º - 31.ª A 300-4 (ricognizione), punti 148.

I premi sono stati assegnati come segue:

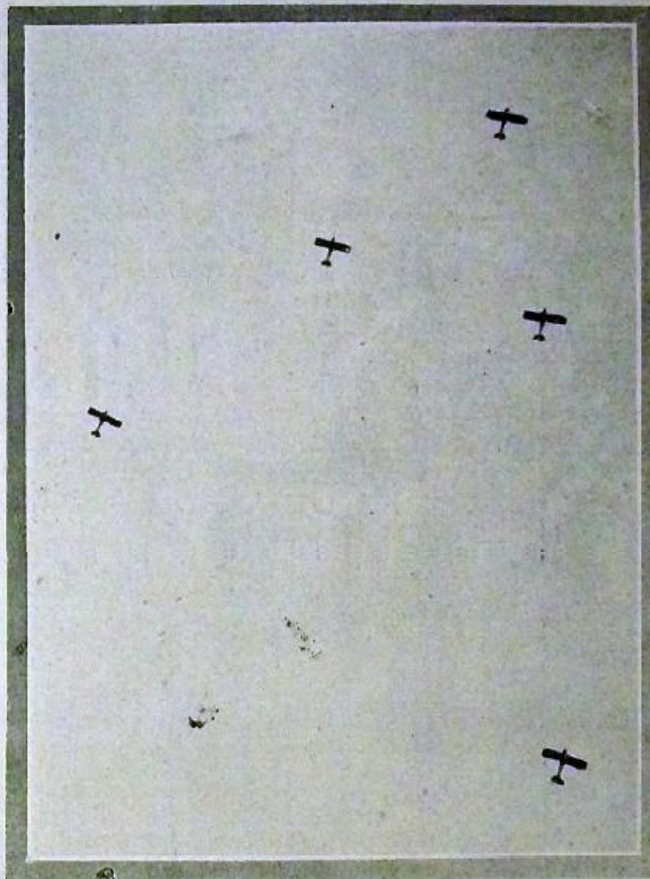
Alla 81.ª Pattuglia da Caccia toccano: Coppa Locatelli, premio spettante alla pattuglia meglio classificata per regolarità sul circuito ov'è incluso P. S. Pietro; medaglia d'oro del Comm. Baracca; medaglia oro dell'Associazione Italiana Aviazione; una medaglia oro e quattro d'argento dell'Associazione Piloti Aeronauti.

Alla 14.ª Pattuglia bombardamento notturno Caproni spettano la Coppa Montegani, donata dal Sen. Treccani; la Coppa Clerici dono della famiglia Clerici; una medaglia d'oro del Sindaco di Milano; altro d'oro.

Alla 11.ª Pattuglia da bombardamento notturno Caproni; la Coppa Gabardini, una medaglia d'oro; 4 medaglie d'argento ed altro premio.

Alla 121.ª Pattuglia da Ricognizione; Targa degli Ufficiali del Presidio di Piacenza; una medaglia d'oro e 4 d'argento del Gruppo Aviatori Pensuti.

Alla 1.ª Pattuglia da bombardamento diurno: una medaglia d'oro e altro premio.



La pattuglia di A. 300/4 della 121.ª Squadriglia giunge sul campo dopo aver ultimato il percorso di gara.

Alla 91.ª Pattuglia da Caccia: 2 medaglie d'oro.

Alla 31.ª Pattuglia da ricognizione: una medaglia d'argento.

La manifestazione, anche come percentuale di apparecchi arrivati che è stata altissima, poichè un solo apparecchio è stato costretto ad atterrare e conseguentemente ad essere sostituito da un altro per mantenere l'integrità della pattuglia, dimostra che oltre la preparazione dei piloti e delle macchine anche l'organizzazione è stata ottima sotto tutti i rapporti.

Alla riuscita della manifestazione di quest'anno, hanno collaborato di concreto l'Ispektorato Tattico di Aeronautica, l'Associazione Nazionale Piloti Aeronauti e gli elementi del Gruppo Pensuti.

Ma particolarmente la nostra lode va rivolta a quella fortunata accolta di volatori che hanno potuto compiere la gara in modo tanto ammirevole da lasciar persuasi che l'animo dei nostri navigatori si sente tanto superiore a tutte le diatribe e le piccole discussioni interessate che la stampa ha sollevato in questi ultimi tempi. Gli attori principali della nostra potenza aerea hanno risposto con entusiasmo alla prova ed hanno soddisfatto le generali aspettative.

CASTIGLIONI



Il Comandante Amedeo Mecozi -
Inestancabile organizzatore della Coppa Baracca

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Anno XXVIII. — N. 9.
 Anno
 Semestre
 L. 15,00
 L. 7,50

Si pubblica a Milano ogni settimana

Ufficio del giornale:
 Via Solferino, 28, Milano

Per le inserzioni rivolgersi all'Amministrazione del Corriere della Sera: Via Broletto, 28 - Milano.

Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

Per tutti gli annunci e inserzioni è riservata la propria rubrica e, secondo le leggi e i regolamenti internazionali.

Anno XXVIII. — N. 9.

28 Febbraio 1926.

Centesim 25 la copia.



Anno XXVIII. — N. 9.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

EROI SFORTUNATI Il tenente AUGIAS.



Vittima di un accidente aereo è morto, gli ultimi giorni del mese scorso, il tenente Corrado Augias, audace pilota, arruolato-tosi volontario appena diciassettenne. Era nato ad Ancona nel 1900, e fra le belle pagine della sua attività aerea va annoverata la vittoria della coppa Baracca nell'ottobre 1924.

francescoviz

francescoviz

Dal veglione alla tragedia. A Colonia, un'automobile, nella quale si trovavano quattro persone reduci da un veglione, per evitare una vettura, sfondava il parapetto del Reno e precipitava nel fiume. I quattro mascherati annegarono. (Disegno di A. Bellomo).

ANNO XLVIII - N. 18
ABBONAMENTI
PER L'ITALIA PER L'ESTERO
Anno . . . L. 65 Anno . . . L. 220
Ses. mesi . . . L. 33 Ses. mesi . . . L. 66
Tre mesi . . . L. 17 Tre mesi . . . L. 34
L'abbonamento decorre dal 1° e del 15 del mese
Un numero cent. 25, arretrato cent. 35
I manoscritti non restituiti anche non accoppiati

Il Messaggero

EDIZIONE DEL MATTINO
INSERZIONI
Piccola pubblicità: Condizioni ripetute rubriche:
Cronaca . . . L. 5 - per ogni millime-
Cinematografici . . . 4 - to di altezza se
Finanziari . . . 5 - una colonna
Sportivi . . . 4 -
Commerciali . . . 3.50
Pagamento anticipato - Indirizzare
Bulle Pubbliche Italiane (Tel. 22-78) e via Salsomaggiore

Società «L'Editrice» proprietaria
Giovedì 21 Gennaio 1926 s. Agnese - Venerdì 22 s. Vincenzo
Roma, Tritone 152 - Telef. 3-43

La visita del conte Volpi alla grande base navale di Portsmouth

Fervide accoglienze ufficiali e di popolo al Capo della Delegazione italiana
(Nostro servizio particolare)
PORTSMOUTH, 20. Il giorno di oggi ha
risorto una parentesi d'importanza
politica nella vicenda dei negoziati
fra i debiti italiani, sostenuti da
simbolo invito della potenza navale
britannica nel secolo.
Un banchetto e una solenne rivista
si conclude, le condizioni saranno mi-
gliori di quelle abbreviate dalle più au-
daci speranze appena una settimana fa.
Con questa impressione, paternità pu-

sto perché nel bilancio inglese fu valu-
tata assai prudentemente l'entrata spera-
ta di ripartizioni tedesche a soli 10 mi-
lioni di sterline annue la quale cifra cor-
risponde appena al 60 per cento di un
cancello più ottimista e fondato per cui
quella entrata dovrebbe portarsi oltre i
venti milioni di sterline annue.
Nella differenza tra queste due cifre la
Inghilterra ha ampio margine per fare
concessioni all'Italia come alla Francia.
Noi ai suoi uomini di Governo riusciva
molto difficile giustificare presso l'opi-
nione pubblica l'opportunità di tali ri-

Manifestazioni italofobe in Germania

(Nostro servizio particolare)
BERLINO, 20.
C.P.T. Molte volte è stato già riferito
nel Messaggero la campagna che viene
condotta su molti giornali tedeschi con-
tro i viaggi turistici, per rappresentazio-
ni d'Italia che occupa l'alto Adige.
I giornali tedeschi riportano oggi da
Tirolo senza che si potessero offrigere le
frasi pronunciate.
Lo spettacolo dovrebbe essere trascorso, il
barlume Grandis non può prodursi negli
ultimissimi numeri.
Nel circolo italiano questa epidemia ha
destato una rituale capitaneria. Viene ri-
tenuto che in Italia sono numerosissimi

IL MESSAGGERO - 21 Gennaio 1926 - Pag. n. 2

Tripoli delle rappresentanze della Madre
Patria, ha organizzato grandioso e
assicurandosi notevoli agevolazioni di
viaggio per terra e per mare per i mesi
di febbraio, marzo e aprile.
Il programma dei festeggiamenti reca:
Febbraio: Fantasia araba; Grande caro-
sello con intervento di 300 cavalieri ara-
bi, «Kermesse» nel grande parco di Sidi
Messari; Gita alla città romana di Leptis
Magna; Corsi di fiori; Corse di berberi;
Veglioni.
Marzo: Grande match di calcio; Festa
della primavera e primo convegno agri-
colo nazionale con l'intervento del più
noti agricoltori e degli istituti agricoli
italiani; Illuminazione a mare; Tiro al
piccione; Campeggio di caccia.
Per l'Aprile: Grande stagione lirica;
Raid automobilistico Tripoli-Tunis; Cir-
cuito automobilistico della Tripolitania;
Corse al galoppo e corse di meharah
(cammelli corridori); Torneo di scherma;
Campeggio archeologico con festa not-
turna al palazzo imperiale di Settimio
Severo a «Leptis Magna».
Si sta organizzando il primo convegno
tripolitano di climatologia che potrà pre-
ludere alla creazione della Stazione cli-
matica invernale di Tripoli.
In occasione dei festeggiamenti e col-
legni non saranno eccezionali agevo-
lazioni per il soggiorno negli alberghi.

Il divieto d'esportazione del frumento prorogato al 30 giugno

La «Gazzetta Ufficiale» pubblica il R.
Decreto-Legge 3 gennaio 1926, concernen-
te la proroga del divieto di esportazione
del frumento:
Art. 1. — Il divieto di esportazione del
frumento continuerà ad essere applicato
fino al 30 giugno 1926.
Art. 2. — Il presente decreto, che en-
trerà in vigore dal 1° gennaio 1926, sarà
presentato al Parlamento per la conver-
sione in legge.

Il Governatore della Tripolitania a Siracusa

SIRACUSA, 20.
A bordo della torpediniera «Colazie-
re» è giunto il governatore della Tripo-
litania, generale De Bono, accompagna-
to dal suo segretario particolare capitano
Butturini.
Il generale De Bono ha proseguito per
Roma col diretto delle ore undici, os-
sequiato dal prefetto comm. Poidomani,
dal segretario provinciale del Fascio
comm. Alfieri, dal segretario generale
della Corporazione fascista, comm. Cia-
netti.

La relazione del ministro dei LL. PP. ripristina i tradizionali sistemi di appalto

Sono interessanti le modificazioni al re-
gio decreto 8 febbraio 1923 stabilite nel
disegno di legge per la conversione in
legge del regio decreto sulla esecuzione
di opere pubbliche, emanato il 28 ago-
sto 1924.
Per effetto di tali modificazioni si ri-
torna di regola ai sistemi tradizionali
della nostra legislazione sugli appalti, con
opportuni ritocchi e con l'ammissione, en-
tro giusti limiti, di nuove forme di con-
tratto, le quali, dopo i recenti esperimenti,
debbono essere soggette ad una precisa
disciplina, sotto il duplice aspetto della
regolarità giuridica e della prudenza am-
ministrativa.
Il metodo dell'appalto-concorso, da am-
metterli nei casi previsti dall'art. 4 della
legge sulla contabilità generale dello Sta-
to è disciplinato con nuove norme, tra le
quali è degna di nota quella che attri-
buisce all'Amministrazione il diritto di far
proprio, con la corresponsione di un
giusto compenso, uno dei progetti presen-
tati dalle ditte concorrenti e di procedere
all'aggiudicazione col metodo della licita-
zione privata fra ditte di accertata ido-

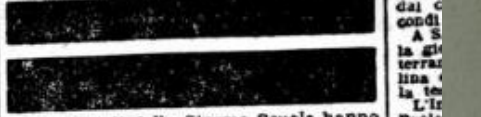
contrattazioni e le concessioni a privati
per persone o per società da nominarsi
o da costituirsi. Queste norme tendono ad
eliminare la speculazione di mediatori
palesti o larvati che si risolvono da un
lato in grande jattura per l'erario e dal-
l'altro in un pericolo di esoso sfrutta-
mento per i diretti esecutori dell'opera
pubblica.
Esposte nei termini su riferiti le linee
della riforma della importante e delicata
materia relativa alla gestione delle opere
pubbliche, il ministro Giurati conclude la
interessante relazione invitando ad ap-
provare il disegno di legge, che ha già
riportato l'approvazione del Senato del
Regno.
L'on. Michele Bianchi in Sardegna
ORISTANO, 20.
Nella mattinata e nel pomeriggio di
ieri il sottosegretario di Stato on. Mi-
chele Bianchi visitò i lavori di bonifica
di Sanluri, di Terralba e di Santa Giu-
sta. A sera inoltrata egli giunse ad Ori-
stano ricevuto dalle autorità civili, po-

francescoviz

Il 19 corrente in seguito a tragico inci-
dente di volo, cooperando ai maggiori
destini dell'Ala Italiana, gloriosamente
periva

CORRADO AUGIAS

Tenente aviatore
Il padre colonnello cav. Adelfo, la
mamma Paolina Viganotti, i fratelli rag.
Umberto Carlo, Luisa e Clara, gli zii e
cugini Materozzoli, Viganotti, Galluzzi
Petrelli, Angeletti, con animo straziato
ne danno il triste annuncio.
Le solenni onoranze, avranno luogo
venerdì 23 corrente alle ore 10 parlando
dall'Ospedale Militare del Celio.
Non s'inviando partecipazioni personali.
Si dispensa alle visite.



Tenente A. A. CORRADO AUGIAS

Pilota da caccia
decaduto, a soli 25 anni, il 19 gennaio
1926, sul Campo di aviazione di Furbara,
in seguito ad incidente di volo
il trasporto funebre avrà luogo ve-
enerdì 22 corr. alle ore 10, muovendo dal-
l'Ospedale militare del Celio.
Soc. Imp. Fusi PIACENTI, via del Leone 31



Gli ufficiali del R. Corpo del Genio ae-
ronautico hanno il dolore di annunciare
la perdita del

Capitano ing. LEOPOLDO ELEUTERI

Asso di guerra
decorato di due medaglie d'argento
al valore militare
decaduto il 19 gennaio 1926 sul Campo
d'aviazione di Furbara, in seguito ad
incidente di volo.
Il funebre avrà luogo venerdì 22 cor-
rente alle ore 10, muovendo dall'Ospeda-
le militare del Celio.
Soc. Imp. Fusi PIACENTI, via del Leone 31

CRONACA DI ROMA

Il cronista è in ufficio dalle ore 16 alle ore 18 e dalle ore 22 in poi - Telefoni: Cronaca 3-43 - Direzione e redazione 83-99 - Amministrazione 60-81

francescoviz

Le eroiche vittime dell'infortunio aviatorio di Furbara

Nel cielo di Furbara, il 19 corrente alle ore 16, uno dei più fulgidi assi della nostra guerra il capitano ing. Leopoldo Eleuteri, ed uno dei più generosi ed entusiasti e già meraviglioso pilota da caccia, il tenente Corrado Augias facevano sacrificio della loro giovinezza e del loro ingegno per la sempre maggiore grandezza dell'Ala italiana.

Le innumeri gesta di guerra del capitano Eleuteri sono rammentate da questa motivazione di medaglia d'argento:

«Pilota da caccia di eccezionale audacia e perizia, sempre nelle sue azioni di guerra, nobile esempio di fermezza e di disprezzo del pericolo, dal 18 luglio al 28 ottobre 1918 abbatté ben cinque apparecchi nemici. In una delle sue numerose scorte ad apparecchi da bombardamento si scagliò ripetutamente contro una forte pattuglia avversaria e, pur avendo avuto l'apparecchio più volte colpito e danneggiato per un'ala che cominciava a bruciare, non desisteva dal proprio compito.

Dotato di mirabile ardimento in ogni circostanza, anche la più difficile, dimostrò sempre entusiasmo ed impareggiabili doti di pilota e di soldato.

Cielo del Piave e degli Altipiani, luglio-novembre 1918».

Una nobile proposta

Dal comandante della 70-ma squadriglia da caccia in guerra, *Flaminio Aret*, alla quale apparteneva il compianto capitano Eleuteri, riceviamo la seguente lettera che volentieri pubblichiamo:

«Con l'ultima tragica sciagura aviatoria di Furbara l'Italia perde un gran pilota e un gran soldato; un'anima limpida, gentile e generosa: il capitano Leopoldo Eleuteri.

Figlio della sua forte e verde Umbria, che egli adorava, s'era arruolato come volontario di guerra nel corpo aeronautico. Attratto irresistibilmente dall'ebbrezza del volo ci si era lanciato con tutto l'entusiasmo che egli riponeva in tutto ciò che gli sembrava grande e bello. Uscito dalla scuola, forte e sicuro pilota, era stato inviato in una squadriglia da ricognizione sul fronte del Trentino e subito si era distinto per l'ardire la perizia e la passione di volare, volare sempre e continuamente senza preoccuparsi delle insidie del nemico, meravigliosamente sereno.

Scampato per ben due volte da una morte sicura grazie al suo sangue freddo

ed alla sua immutabile tranquillità di animo, aveva finalmente raggiunto il suo sogno: quello di essere passato alla caccia! Quivi poté dare ampio sfogo a tutte le sue grandi doti di pilota e di soldato ed il cielo del Piave lo poté vedere ed ammirare terribilmente aggressivo e sempre vittorioso. Fu un grande esempio e un animatore per il suo immutabile entusiasmo e per l'immensa fede che egli riponeva nelle virtù del soldato italiano! La 70-ma squadriglia non lo dimenticherà mai: ne fu la più fulgida gemma!

Finita la guerra e laureatosi in ingegneria fu nuovamente attratto dalla nostalgia dell'ala... e non seppe resistere alla tentazione di rivolare e di ridare ancora il suo ingegno, la sua forza, la sua giovinezza alla Patria!

Il capitano Eleuteri è un asso di guerra, è decorato di 2 medaglie d'argento al valore. Magnifiche medaglie, ma ben poca cosa ancora di fronte a ciò che è stato e di fronte a ciò che ha dato alla Patria!

Io rivolgo pertanto un'ardente preghiera al Capo dell'Aviazione italiana, all'onorevole Mussolini, che tanto ha penetrato il cuore e l'animo dei piloti della nostra nuova e grande Italia, perchè egli faccia sì che il nome dei suoi figli migliori non cada mai nell'oblio e venga degnamente onorato.

Il capitano Eleuteri fu il grande asso della 70-ma squadriglia da caccia! Alla 70-ma squadriglia l'onore ed il vanto di portare il nome glorioso di questo eroe!

Il suo comandante della 70-ma squadriglia da caccia in guerra

Flaminio Aret».

I funerali

I piloti in congedo della Zona Laziale, iscritti alla Direzione dei Centri di allenamento, sono invitati per questa mattina venerdì, alle 10, a trovarsi all'ospedale militare del Celio per rendere onore alle salme dei compianti ufficiali aviatori capitano Eleuteri e tenente Augias, periti nell'incidente aviatorio al campo di Furbara.

Analogo invito è rivolto a tutti gli aviatori che appartennero all'ex-squadra «Natale Palli» del Fascio romano.

PIETRO QUAGLIETTA & C.

PIANOFORTI Esteri e Nazionali

Eccezionali facilitazioni pagamento

Via Paolina, 23 (S. Maria Maggiore)

francescoviz

EDIZIONE DEL MATTINO
INSEZIONI
Pubblicità: Confidatari in ogni ufficio
Cronaca: 10
Sport: 10
Giornalismo: 10
Finanze: 10
Commercio: 10
Lettere: 10
Pubblicità: 10
Pagamento anticipato - Indirizzare
Roma, Tribunale 192 - Telef. 3-43

Il Messaggero

Venerdì 22 Gennaio 1926 - Sabato 23 - Domenica 24

Società «L'Editore» proprietaria

ANNO XLVIII - N. 19

ABONNAMENTI

PER L'ITALIA PER L'ESTERO

Anno ... L. 65

Sem. ... L. 33

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

Tr. ... L. 17

