

L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

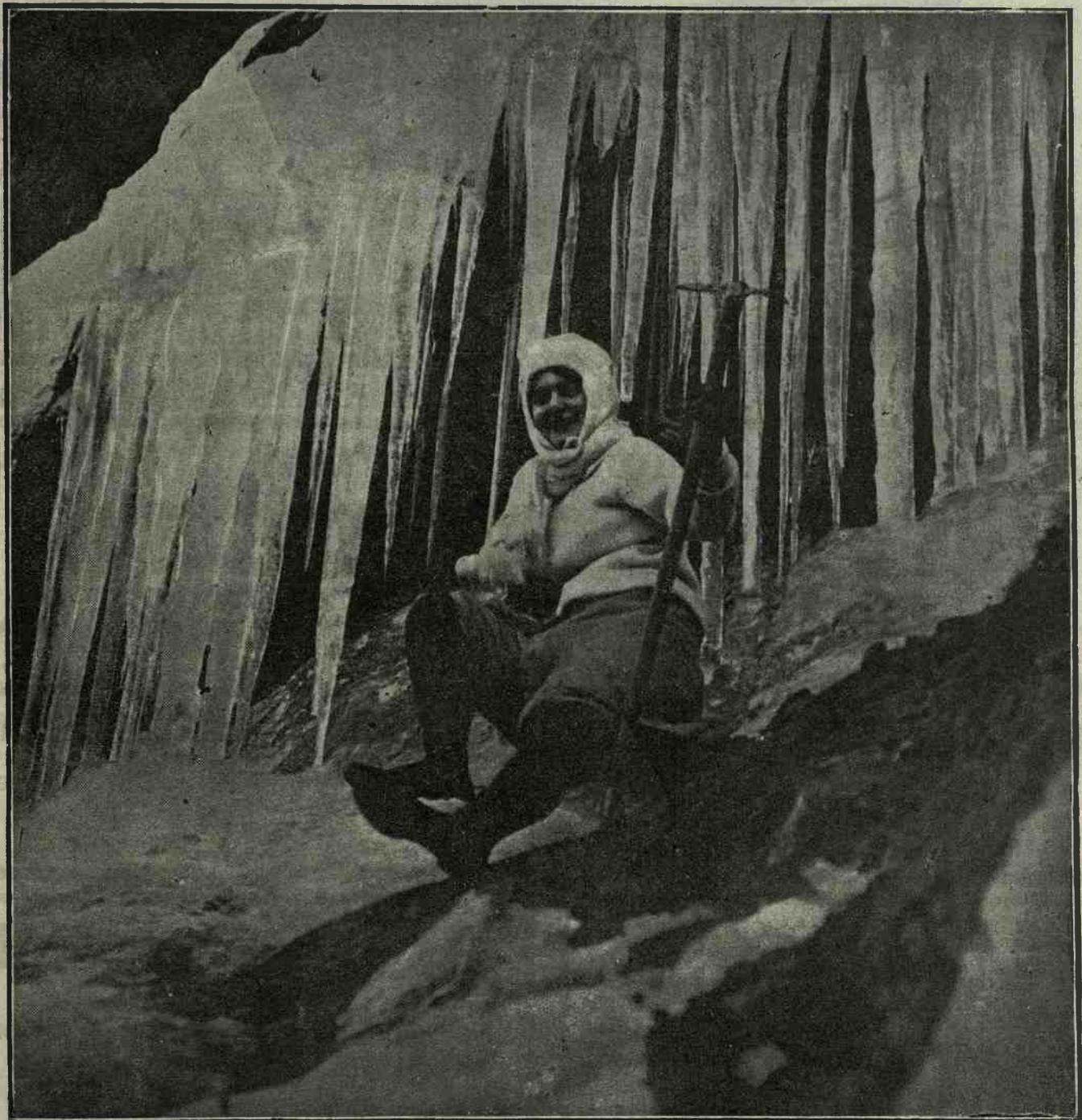
e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

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

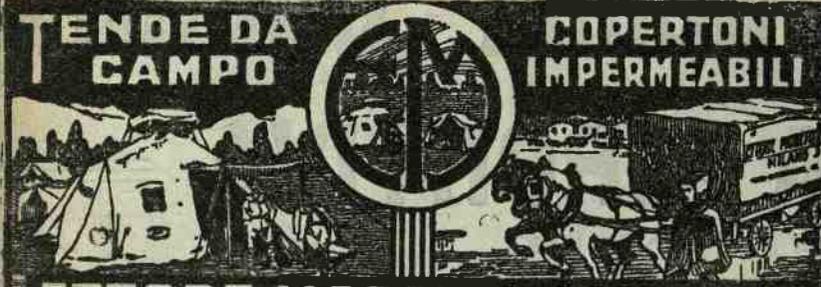
DIRETTORE
GUSTAVO VERONA

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



LA DONNA E LO SPORT. — M.me Lewan, milionaria americana, notissima alpinista, ha fatto ora l'ascensione del Monte Bianco, in questa stagione ancora ostile alle grandi ascensioni,
 (Fot. Argus - lastre Tensi).

TENDE DA CAMPO **COPERTONI IMPERMEABILI**



ETTORE MORETTI - MILANO
FORD BONAPARTE 12

Le mie Tende da Sport si trovano pure in deposito a Torino presso:
A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta delle Chiese - Telefono 30-56

PNEUMATICI FIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE
TIPO DAIMLER - TIPO D'API TUBI QUADRI SENZA SALDATURA
RIPARAZIONI



P. COTTINO & C.

CASA FONDATA NEL 1898

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

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

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

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

Spedizioniere delle Reali Case di S. M. la Regina Madre e di S. A. R. il Duca d'Aosta.

Premiato con Medaglia d'Oro

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

Società Ceirano Automobili Torino

Vetture da Turismo per il 1917

12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Officine: TORINO - Corso Francia, 142

Reparto vendita: TORINO Via Madana Cristina, 66.



L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Offici: 28bis Via Sacchi - TORINO - Fabbrica: Madonna di Campagna

Fornitori del

R. GOVERNO ITALIANO

R. GOVERNO INGLESE

R. GOVERNO SPAGNUOLO

R. GOVERNO ELLENICO

R. GOVERNO RUMENO

L'elica INTEGRALE nell'attuale guerra europea è adottata dalla Armata: Italiana - Francese - Inglese - Belga - Russa.

IL SERVIZIO POSTALE AEREO TRA CIVITAVECCHIA E LA SARDEGNA

Mentre andiamo in macchina s'inaugura ufficialmente alla presenza del direttore generale d'aeronautica tenente generale Marieni e del rappresentante del Governo il servizio militare della posta aerea organizzato dalla Direzione tecnica dell'aviazione militare ed alla cui riuscita ha dato tutta la intelligente opera di saggio e pratico organizzatore il capitano cav. Jacoponi, capo del reparto rifornimenti, coadiuvato dai suoi ufficiali del reparto e dai piloti tenenti Landi, Villa, sottotenente Fusconi e sergente Morselli.

Riservandoci nel prossimo numero di illustrare ampiamente questo primo importante servizio con cui l'aviazione va orientandosi verso il campo pratico e cioè quello commerciale, riportiamo qui il seguente interessante articolo di Nautico pubblicato sul Messaggero. N. d. R.

La guerra ha fatto progredire l'aviazione con passi da gigante, tanto che, sebbene essa serva attualmente soltanto, o quasi, a scopi bellici, è giunto il momento di considerare le possibilità commerciali dei trasporti per le vie dell'aria. Nel dopoguerra il numero dei piloti, dei meccanici, delle macchine e degli enormi impianti di produzione recentemente costruiti, supererà qualunque necessità militare e navale, e pertanto il dippiù sarà disponibile per qualunque impresa che dia promessa di un successo finanziario, come pure per gli scopi di un'importanza nazionale sufficiente a giustificare i sussidi dello Stato.

Quantunque sia certo che l'aereo non potrà mai competere con la ferrovia, l'autocarro ed anche il carro ordinario per il trasporto dei carichi ingombranti e pesanti, certo è che i suoi progressi, a differenza di tanti altri avvenuti durante le ostilità, nonchè l'esperienza acquistata in quanto riguarda la navigazione aerea, permettono di affermare la possibilità di servirsene a scopi pacifici.

Esistono macchine capaci di portare un carico di alcune tonnellate ad una velocità doppia di quella di un direttissimo, le quali possono essere adattate senza difficoltà al trasporto di un certo numero di passeggeri; d'altra parte attualmente è possibile di volare quasi in ogni circostanza di tempo, e gli accidenti, relativamente limitati, che ora accadono, sono il più delle volte dovuti a manovre acrobatiche che il pilota non eseguirebbe e non sarebbero necessarie durante un viaggio ordinario.

Pertanto, se si ammette che i problemi naturali e meccanici relativi all'aviazione commerciale sono risolti o suscettibili di soluzione, il punto più importante da decidere è se possa oppur no essere conveniente economicamente. Recentemente sono state fatte, alla Royal Aeronautical Society britannica, due importanti conferenze, una sulle macchine aeree e l'altra sulla navigazione aerea commerciale, le quali sono un indizio di ciò che si prepara per un futuro assai prossimo; mentre lord Montagu ha annunciato che parlerà prossimamente sulle rotte aeree mondiali. Un fatto caratteristico è che nessuno dei tecnici che finora manifestarono la propria opinione sull'argomento, ha dimostrato la benchè minima fiducia sull'avvenire del dirigibile, sia esso del tipo Zeppelin

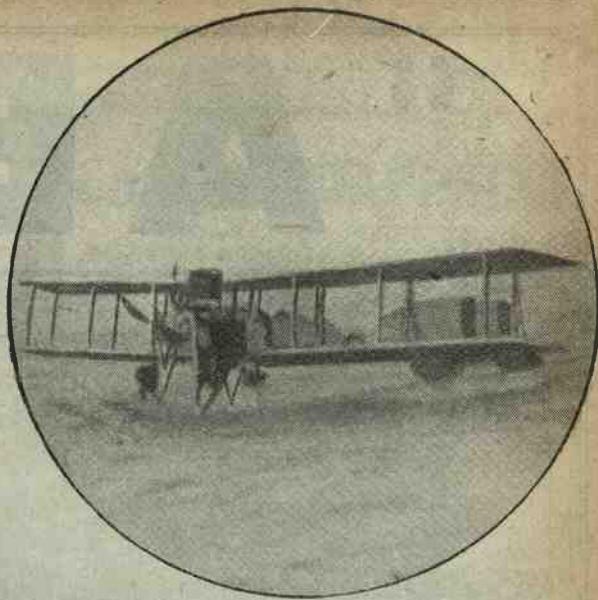
o di qualsiasi altro, tauto per ragioni tecniche quanto, e più ancora, per ragioni economiche.

Uno dei conferenzieri, il signor Holt Thomas, tecnico di molto valore, che da anni si occupa dell'aviazione nei riguardi commerciali, ha detto che il costo del viaggio quotidiano, andata e ritorno, di un velivolo da passeggeri fra Londra e Parigi, sarebbe di circa sei franchi per miglio, tutto compreso: interessi del capitale, spese di viaggio, paghe del personale, tasse, ammortizzamento.

Se il viaggio fosse fatto quotidianamente da quattro macchine, la spesa si ridurrebbe a circa 3,75 franchi per miglio, e siccome ciascuna di esse porterebbe 12 passeggeri, si avrebbe un buon profitto mettendo il biglietto a 125 franchi per viaggio. Questo durerebbe soltanto tre ore invece di sette, e perciò non è irragionevole la supposizione che il numero dei passeggeri sarebbe sufficiente a far sempre ciascun viaggio al completo.

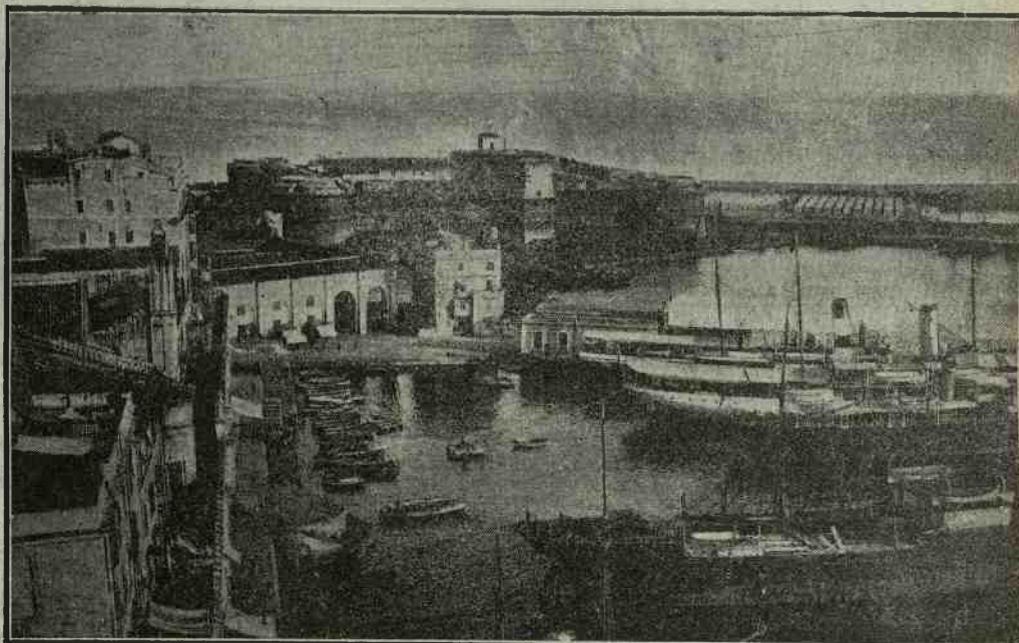
Questo è importante, perchè il profitto scomparirebbe se il numero dei passeggeri per ogni viaggio si riducesse a nove e ne verrebbe una perdita se fosse minore; perciò per mettere il servizio in grado di funzionare, bisognerebbe dargli un sussidio.

In quanto al servizio postale, le cifre del signor Holt Thomas dimostrano che potrebbe competere



La macchina aerea per la posta d'oltre mare.

stantinopoli e Mosca sarebbero raggiunte in 20 ore, da Londra, pagando 625 franchi per il biglietto e 30 centesimi per il francobollo. Conviene aggiungere che queste durate dei viaggi sono computate in base alla velocità oraria di 80 miglia (128,7 chilometri) l'ora, relativamente modesta.

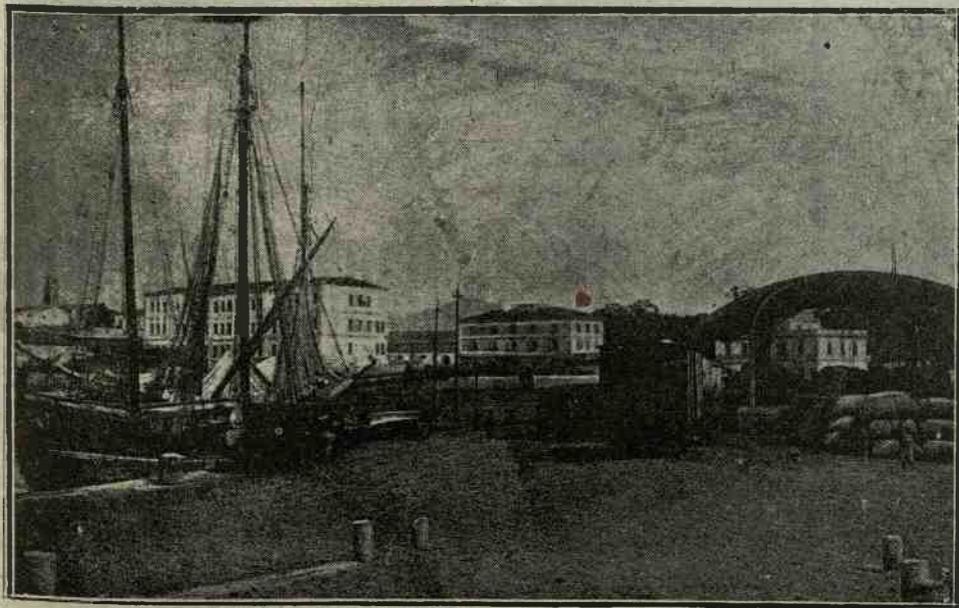


Civitavecchia - Panorama del Porto e Forte Michelangelo.

anche per il costo con l'ordinario. Si potrebbero trasportare i passeggeri e la posta da Londra a Marsiglia in 8 ore invece che in 23, come attualmente, ed il biglietto sarebbe di 250 franchi e l'affrancazione di una lettera di 15 centesimi. Co-

Il signor Holt Thomas ritiene necessario, per questi servizi, da stabilire lungo la rotta, ad intervalli non superiori a 10 miglia, delle stazioni di atterraggio allo scopo di evitare qualunque pericolo; e l'impresa può sembrare a tutta prima enorme. Tuttavia queste stazioni non devono essere degli aerodromi completamente attrezzati ma semplicemente dei piazzali livellati e di convenienti dimensioni, provvisti di telefoni e alcuni con tettoie di riparo, altri con fari e fanali per la navigazione notturna. La spesa media di fitto e manutenzione essendo computata in circa 6500 franchi l'anno per ogni stazione, il loro impianto aumenterebbe di 25 centesimi per miglio il viaggio Parigi-Londra, con quattro macchine al giorno andata e ritorno.

Per i lunghi viaggi sopra il mare, il signor Thomas suggerisce di stazionare sulle rotte, a 50 miglia l'una dall'altra, delle piccole navi, che servirebbero di guida e darebbero assistenza in caso di necessità; egli propone che tutte le principali

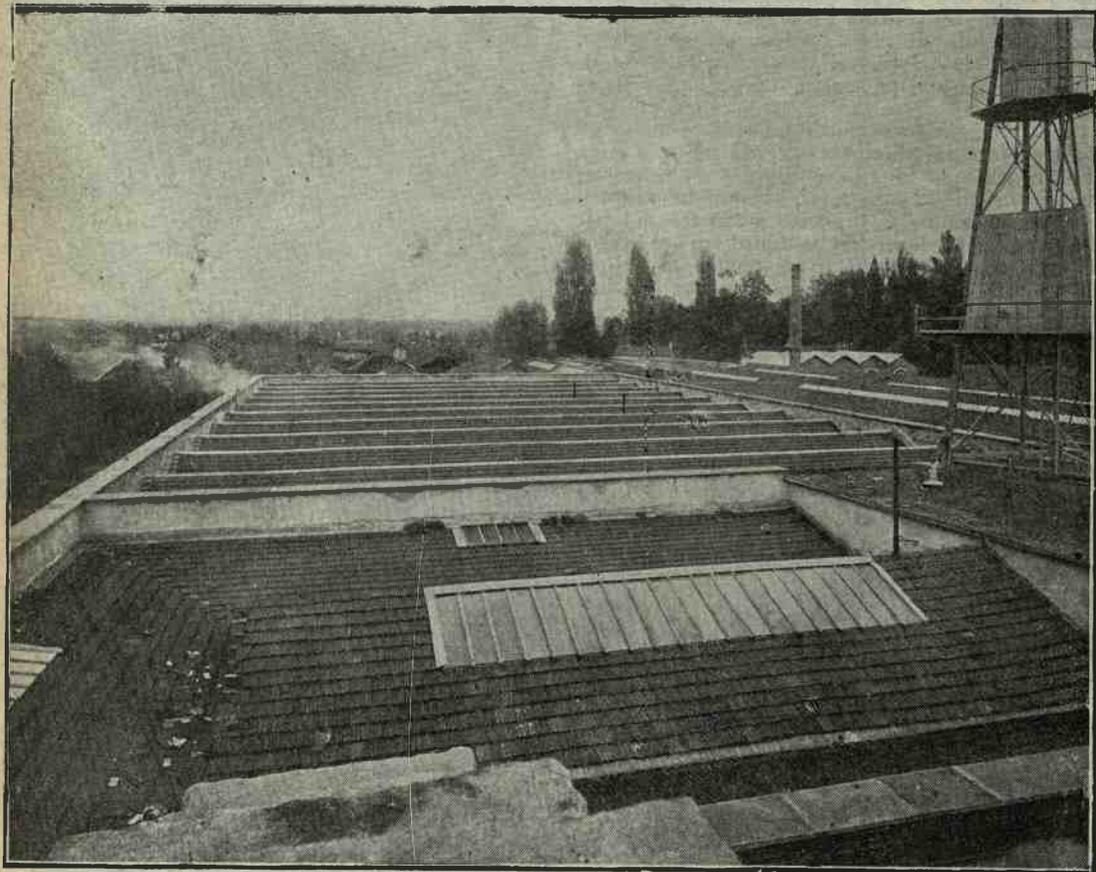


Terranova Pausania - Il Porto.



“ AER ”

Fabbrica
di
Aeroplani



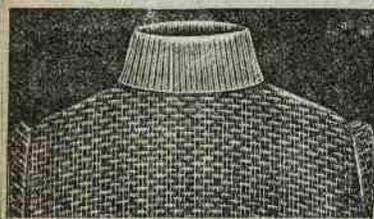
Una veduta a volo d'uccello al disopra del grandioso Stabilimento.

STABILIMENTO AUSILIARIO
Decreto Ministeriale n. 23

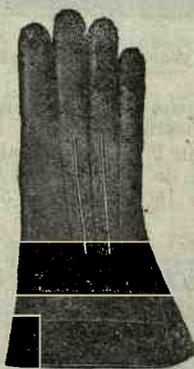
Direzione e Officine
in
ORBASSANO
(Torino)

G. VIGO & C.^{la}

TORINO - Via Roma, 31 - Entrata Via Cavour
Filiale in GENOVA - Via XX Settembre, 5.



Unica Casa
specializzata
in Articoli per
SPORT
ed



ABBIGLIAMENTI SPORTIVI

Il più ricco assortimento in

**Articoli ed Equipaggiamenti
per Montagna**

ATTREZZI
PER GINNASTICA



GIUOCHI da
SALA e da GIARDINO



AEROPLANI - IDROPLANI

Apparecchi da bombardamento e da caccia

UT ETIAM COELO PATRIA SAECURA



Società Italiana Transaerea

Fornitrice del Ministero della Guerra
e Paesi alleati.

Capitale L. 700.000 interamente versato.

TORINO - Corso Peschiera, 251

Parlando di guerra

Un debitore solvibile.

Il finanziere Verneuil va pubblicando nel *Matin* alcuni interessanti articoli a dimostrazione della tesi che la Germania, vinta, sarà tuttavia in grado di pagar largamente le spese di guerra ai suoi nemici e le devastazioni compiute nei loro territori.

Infatti, la potenza economica della Germania, contrariamente a quello che si verifica in Francia, è, per una larga parte, indipendente dalle riserve della sua fortuna mobiliare e della sua ricchezza acquisita. Le risorse e il credito tedeschi riposano innanzi tutto su le ricchezze incalcolabili dei suoi giacimenti minerari, e si fondano anche sulla potenza del suo macchinario, sul lavoro e la disciplina dei suoi abitanti, su una mano d'opera abbondante, il cui accrescimento, arrestato dalla guerra, riprenderà in pochi anni, con l'afflusso delle generazioni nuove.

Se dunque la fortuna acquistata dalla Germania ha subito ora gravi danni, il suo capitale in lavoro, che è il perno della sua prosperità, resta intatto e produttivo; ed essa si prepara a fargli rendere tutto ciò che può dare.

« La fortuna della Germania — ha detto Rathenau, uno dei più grandi industriali tedeschi — sarà ridotta di circa un quinto, e perciò ricondotta al valore che aveva nel 1900. Per ricostituirla al più presto possibile bisogna che l'Impero aumenti la sua potenza produttrice, non lavori se non coi metodi tecnici più razionali e più perfetti, e si sforzi d'impiegare soltanto materie indigene ».

Il De Verneuil è dello stesso parere. La Germania riparerà col lavoro tutte le sue perdite, per gravi che siano, e sarà dunque in grado di pagare in denaro o natura le indennità.

Le nazioni sorelle...

Ciò che avviene in Germania si ripete in Austria. Sorelle in vita... e in morte.

La *Libertà* di Trento, che già prima delle polemiche suscitate dalle rivelazioni inglesi aveva detto delle mostruose profanazioni imputate all'industrialismo medieuropeo con lo sfruttare i cadaveri dei caduti in tutte le loro parti sfruttabili, si afferma ora in possesso di dati di fatto e testimonianze che confermano esistere lugubri stabilimenti per l'estrazione delle parti grasse dalle salme dei combattenti anche in Austria e in Ungheria. Uno di essi lavorerebbe in una città austriaca non molto lungi dalla nostra fronte. Nessuno osa par-

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

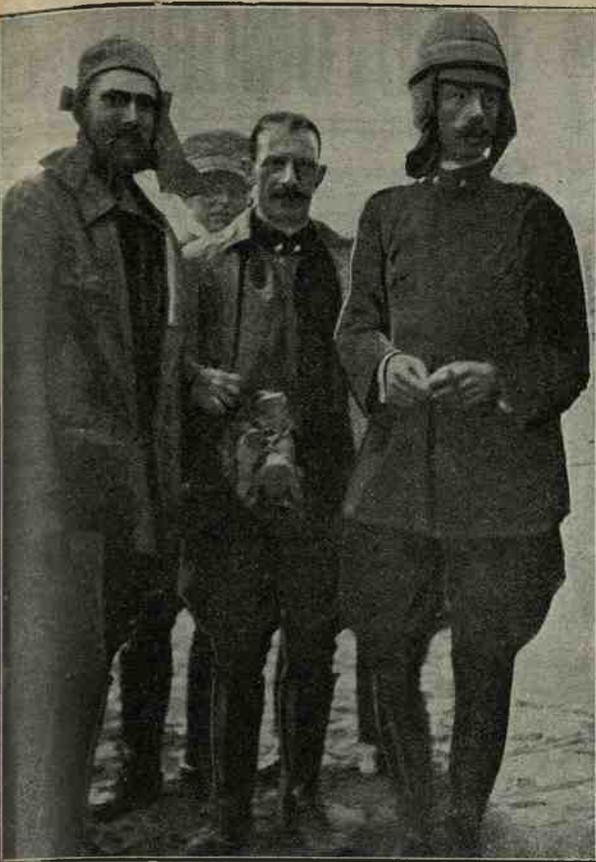
ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

larne essendo minacciata la pena di morte per la minima indiscrezione. Il giornale cita pertanto il caso d'una signora che vive in territorio austro-ungherese e che all'annuncio della morte del marito soldato corse all'ospedale della città ungherese ove il decesso avvenne per poter vedere l'amata salma. Questa era però chiusa nel feretro ed ogni insistenza perchè la bara fosse scoperchiata riuscì vana. Solo più tardi il guardiano per consolarla le disse: « E' inutile ch'ella stia qui ad attendere; non vedrebbe che ossa scarnificate e bruciacchiate. Ora è così; neppure i morti ci appartengono ». Pur non facendo nomi, per ragioni ovvie, il giornale dichiara di poterli fare quando possa essere garantita in modo assoluta la completa immunità dei testimoni di fronte alle rappresaglie austro-tedesche.

Esempi tipici dello spionaggio tedesco.

Il *Petit Journal* cita alcuni fatti singolari che mostrano fino a qual punto lo spionaggio è organizzato dai tedeschi nei porti neutri per il servizio di caccia dei sottomarini. Il comandante del sommergibile che affondò, il 14 marzo, il vapore norvegese *Storaas*, parlando col capitano del piroscifo, disse: « Questo è il primo viaggio che lo *Storaas* fa, dopo essere rimasto sette mesi in riparazione ». Egli era, dunque, egregiamente informato. Una nave spagnuola veniva fermata, nello scorso gennaio, da un sottomarino il cui comandante affermò al capitano: « Avete a bordo la tale merce ». L'affermazione era inesatta, ma perchè solo al momento della partenza si era rinunziato all'imbarco di quella merce. Ai primi di febbraio, un altro sommergibile fermava il piroscifo norvegese *Ingeborg*, che navigava da Gothenburg all'Inghilterra, e il comandante del sottomarino chiese che gli fosse consegnato un ufficiale inglese di nome Russ. Egli infatti sapeva che quell'ufficiale si trovava a bordo. Ma ecco un episodio più tipico. Un vapore francese che veniva dall'America, veniva affondato, a gennaio, non lungi dalla costa francese. « Vi aspettiamo da tre giorni; siete in ritardo », disse il comandante del sottomarino al capitano. Ed era proprio così: il vapore francese aveva lasciato il porto americano tre giorni dopo la data primitivamente fissata.



Il colonnello aviatore Piazza (nel centro) morto in questi giorni a Milano.

città del mondo siano vicendevolmente collegate in questo modo, e quantunque il suo progetto sia troppo vasto per un'attuazione immediata, bisogna pensare che dal poco nasce il molto e che anche le ferrovie ebbero origini modeste da piccoli tronchi di percorsi limitati.

Il vantaggio principale del trasporto aereo è naturalmente la velocità, e nessuno può negarne l'importanza. Ma esso ne possiede altri sussidiari, che lo rendono specialmente adatto per aprire al traffico nuove contrade prima della costruzione di carreggiabili e di ferrovie. Gli aeroplani possono viaggiare in linea retta sopra i deserti o sopra regioni dove la costruzione delle ferrovie sarebbe di un costo proibitivo, anche se fosse possibile. Il signor Thomas dice che in simili casi un servizio per una traversata di 100 miglia, ossia 160 chilometri, può essere inaugurato con la spesa di un milione e mezzo; mentre, in media, la ferrovia ad un solo binario per il medesimo percorso costerebbe 25 milioni. Naturalmente la ferrovia soddisferebbe alle esigenze di un traffico molto superiore; ma potrebbe essere fatta poi, quando lo sviluppo della regione la rendesse necessaria.

Le gesta dell'aviazione militare, avendo modificato l'attitudine del pubblico, generalmente analitica o diffidente verso questa recente conquista del genio umano, non è improbabile che l'aviazione commerciale sia accolta con simpatia. Ed è quasi superfluo osservare che una Nazione la quale le avesse dato un vasto impulso, si troverebbe in caso di una guerra futura — « quos Deus averta » — in una condizione assai più favorevole delle altre.

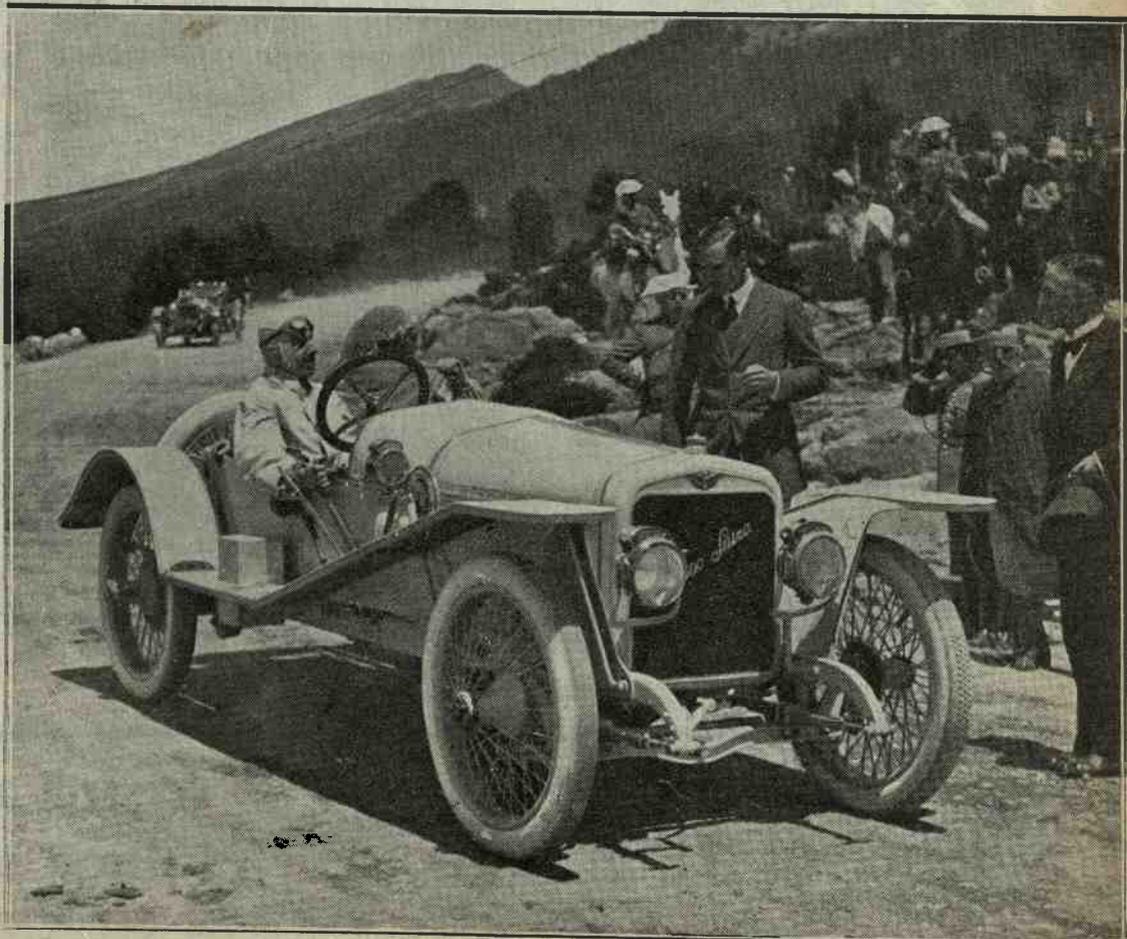
Nautico.

La morte del colonnello aviatore Piazza

A soli quarantasei anni, dopo aver dedicato tutta la sua forte intelligenza, le migliori energie di una ferma volontà e di un cuore generoso alla Patria, che adorava, altamente onorando, spirava per violento e crudo morbo contratto alla fronte, la bell'anima di Carlo Maria Piazza, colonnello Comand. il 16° Artiglieria da Campagna, cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia e dei Ss. Maurizio e Lazzaro. Decorato con due medaglie d'argento al valor militare e con la Croce di Guerra Francese con Palme.

Il coi. Piazza fu tra i primi ufficiali dell'esercito italiano che presero il brevetto di aviatore e come tale partecipò alla campagna di Libia dove si meritò la croce di cavaliere dell'ordine militare di Savoia.

Dopo la campagna diede tutta l'opera sua all'organizzazione dell'aviazione militare in qualità di comandante del primo battaglione squadriglie.



Alfonso di Spagna che comincia ad avere le preoccupazioni della guerra dovrà rinunciare al suo sport preferito.



La Fiat nel Queensland.

Ettore Cozzani, un'anima ardente di italiano, col fondare la sua rivista Eroica, ha voluto riunire, raccogliere tutte le volontà pure di questa nostra Italia in fiore e tenerle avvinte, unite onde perseverare in un solo alto e sublime scopo, la grandezza della patria nostra.

E si è rivolto ai giovani, a quelli che non ancora danno il braccio, il sangue, tutto se stesso per questa immensa guerra di idee, ma che attendono nelle retrovie, ascoltano e meditano, si preparano o pel cimento, al quale potrebbero essere chiamati col prolungarsi della guerra, o perchè un dopo guerra di gloria e di grandezza si formi, si concreti, si realizzi per questa terra benedetta, ora dal mondo intero ammirata e riconosciuta nei suoi valori inestimabili.

Rivolgersi alla giovinezza è come guardare al fiore, e guardare al fiore significa operare da saggi per l'ottenimento del frutto. Questa guerra — del resto — l'hanno fatta e la vanno facendo le energie più giovani delle nazioni alleate, e nello scopo alto e sublime, per il quale e inglesi, e francesi, ed italiani, e russi (chè anche la Russia giovane sentirà ancora una volta la strapotente voglia di guardare innanzi e guardando di procedere nell'accordo di tutte le forze veramente democratiche) ed ora i veri giovani del mondo, gli americani, si battono e si sacrificano, si vede appunto come la gioventù, l'avvenire del mondo, si avanzi con le sue richieste, con i suoi desiderii, con i suoi

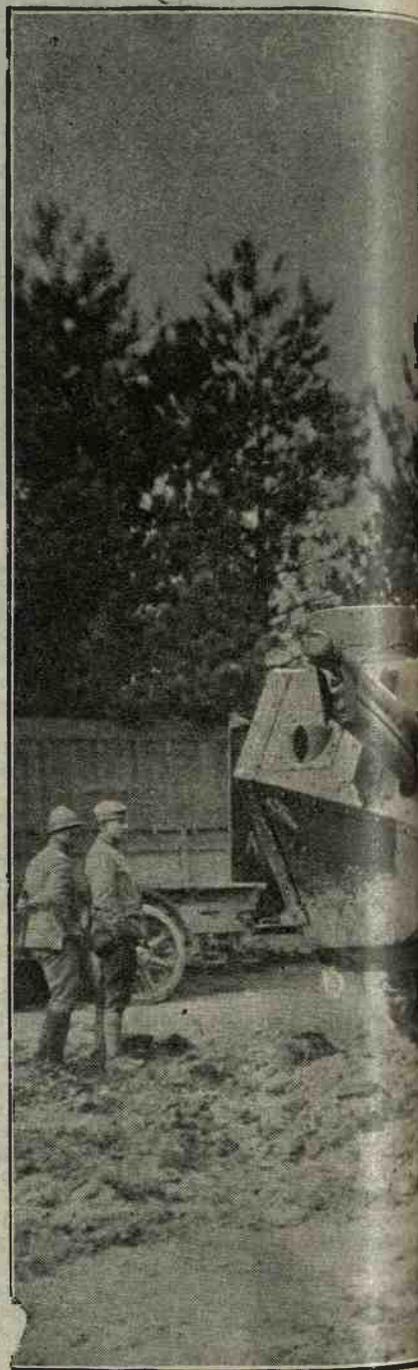
diritti. Non è un pensiero di gioventù quello di aspirare alla libertà dei popoli, al rassettamento dei diritti di essi, all'assicurazione di una pace duratura e perenne? Non si è sempre detto che le guerre sono una necessità della vita dei popoli mentre ora una voce alta e solenne rompe dai petti di milioni di giovani e ci ammonisce che ciò non è vero, che le guerre sono volute e non fatali, che esse possono e debbono essere evitate, che il militarismo può e deve essere abbattuto, che le armi uccideranno le armi e che il progresso ormai penetra nell'animo e lo volge alle vere altezze, ai grandi e puri sentimenti umanitari.

Se la gioventù ha questo ideale, ed ogni altro non sarebbe che il portato di vecchie lezioni e non la spinta dell'animo proprio, se per esso combatte e muore, o si prepara per la grandezza d'Italia, noi che per anni ed anni mal vedemmo, mal pensammo e male operammo, dobbiamo ritirarci da questa vita e lasciare che la gioventù, essa sola che ha lo sguardo fisso verso il gran sole dell'avvenire, lavori per accostarsi ad esso.

Ben venga quindi ogni manifestazione che della gioventù emani e che veramente tra i membri di essa nasca, vegeti, si accresca, fiorisca e grandeggi nel frutto. Noi — anche noi fummo giovani — ci adagiammo dopo le guerre anche atroci e sanguinose per le quali ci fu dato di chiamarci italiani in un troppo placido ottimismo, in una troppo onesta sicurezza, ma non fummo soli, chè anzi gli

L'AUTOMOBILE DI

esempi di altri popoli ben più di noi grandi nell'opere di pace e di guerra, ci fu forse di esempi e troppo l'esempio volemmo seguire; noi credemmo e sperammo che l'evoluzione dell'animo umano predicataci con tanta magniloquenza specialmente da quei popoli che ora accessero l'enorme guerra, bastasse a frenare gli impeti malvagi di conqui-



L'offensiva contro i Boches sulla fronte di Francia. Grandissimi servizi.



La Fiat in India.

statori e di regressisti, ed intanto questi popoli preparavano la nuova grande invasione, si perfezionavano con le più raffinate crudeltà nella scienza di guerra, e davano a questo mondo l'esempio di quali limiti può raggiungere l'ingegno umano quando si volge al male, quando uno scopo basso e volgare, quale il predominio di una razza sull'altra, si rende padrone della mente e con il braccio.

Noi fummo forse buoni, forse imprudenti, forse

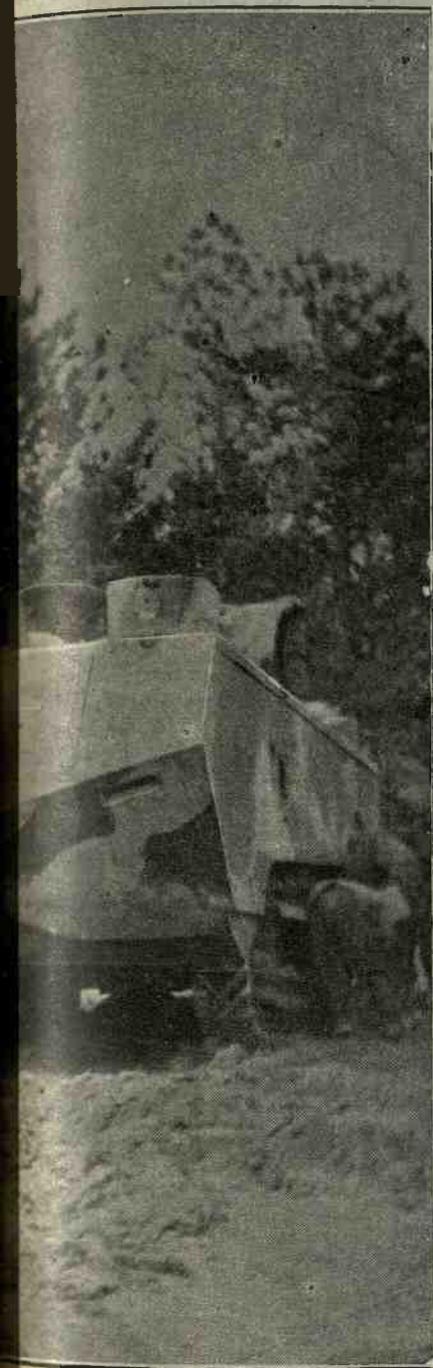
Officine di Villar Perosa

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

VILLAR PEROSA (Pinerolo).

ERRA E DI PACE

pieni di troppa fiducia, ma i giovani, quelli che ora danno il loro sangue e quelli che vengono su e guardano l'immensa carneficina con occhio che non ride più nella sua giovinezza, ma che ha dietro di sé un cervello che medita ed attende, questa gioventù che per vostra colpa — è bene avere la onesta franchezza di confessarlo — si



tanks francese che durante gli ultimi combattimenti
(Fot. Strazza - lastre C. S. Pelli.)

te martoriata, diminuita, più che dimezzata da una così orrenda carneficina, questa gioventù ha il diritto di gridarci: non voi guiderete i destini del mondo che si evolve veramente, che sente il suo compito e vuole compierlo, non voi sarete gli arbitri in questo grande giudizio universale né gli operatori di questa grande opera dell'avvenire del mondo, ma noi, noi che abbiamo compreso tutto, noi che abbiamo visto il vero pericolo, che abbiamo sentita la grande minaccia e



La Fiat nel Queensland.

siamo accorsi nelle vie a gridare ed a chiedere una guerra di liberazione come ora accorriamo ed accorreremo tutti, non un solo eccettuato, per chiedere, dopo averla imposta a quelli che non vorrebbero ancora accettarla, una pace che abbia veramente da chiamarsi tale.

Ecco l'Italia di domani, ecco l'Europa di domani ecco il mondo di domani, la gioventù! ni siamo e dobbiamo restare in attesa delle grandi opere che questa efflorescenza di anime pure e grandi saprà operare e perciò quando, come il Cozzani dalla Spezia consiglia e va formando, vedimmo i giovani chiamarsi a raccolta, unirsi, discutere, pensare, anche agire, noi ammiriamo questo movimento verso il futuro perchè solo dal movimento può e deve attendersi il raggiungimento dei propri ideali.

E fra qualche anno, da questi giovani che non son tali, perchè la fanciullezza passarono in mezzo a dolori ed a strazii, che maturarono innanzi tempo nella tristizia di una strage che mai ebbe l'uguale nella storia del mondo, noi avremo tali prodotti che veramente ci affideranno per un avvenire di grandezza della patria, del mondo, dell'umanità.

Largo ai giovani, solo in essi è fede, è speranza, è sicurezza.

La Stampa Sportiva.

Come è fatto il tedesco.

Edgard Berillon, professore alla Sorbona, ha dedicato all'esame dei caratteri distintivi della razza teutonica uno studio, dal quale si occupa nel *Temps* un arguto scrittore: Lenotre. Uno di questi caratteri è la piccolezza del torace in confronto con la prominente esagerata dell'addome, conformazione che spiega l'uso frequente del busto tra gli ufficiali del Kaiser e che risulta certamente dalla voracità atavica. Questa voracità è la caratteristica più specifica della razza tedesca.

Tacito descriveva i tedeschi del suo tempo amanti della tavola e del letto, « così intenti a soddisfare la loro ghiottoneria che dimenticavano ogni nozione di prudenza », e quattordici secoli più tardi Lutero li rimproverava « di rimpinzarsi fino a dover poi restituire tutto ciò che avevano mangiato e bevuto ».

Wilhelm Pierson, nella sua *Storia di Prussia*, scrive che in pieno secolo XVII gli slesiani « erano certamente cannibali, poichè, in una sola occasione, 500 uomini furono uccisi e mangiati ». Da lungo tempo, e molto prima della presente penuria, sono aperti macelli canini nelle principali città tedesche. Le costole di cane sono normalmente servite in certe trattorie, sotto il nome di « costole di montone di Spagna ».



La Fiat in India.

La Società BROWN PERFECTION TUBE COMPANY, a New-York, titolare della Privativa Industriale italiana, Vol. 413, num. 96, del 30 Agosto 1913, per:

“ Perfectionnements aux chambres à air pour bandages pneumatiques et procédé pour les fabriquer „

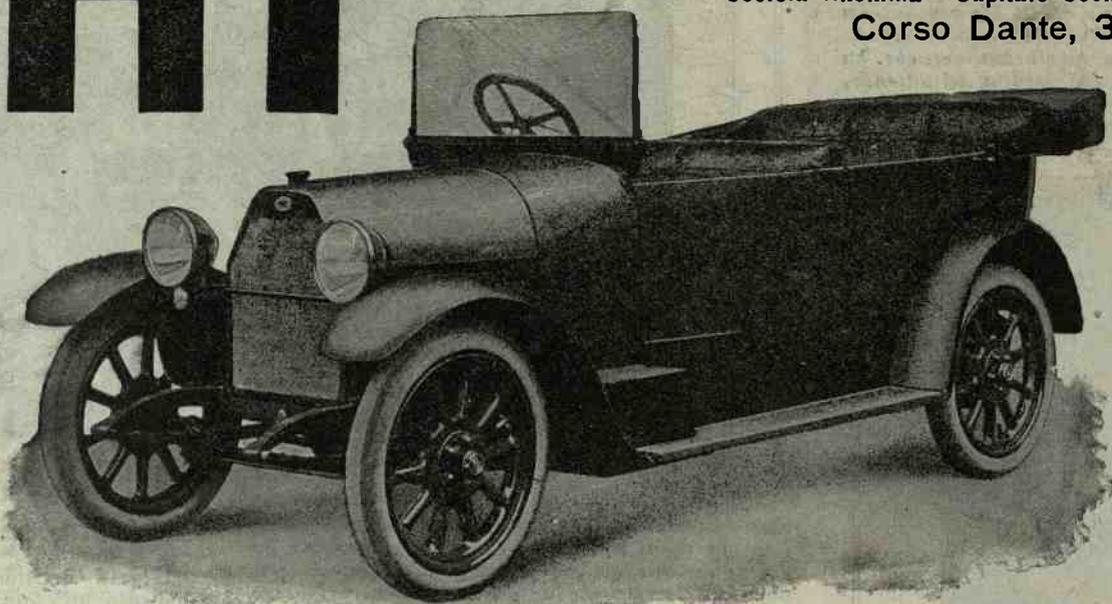
desidera entrare in trattative con industriali italiani per la totale cessione o la concessione di licenze di esercizio della Privativa stessa.

Rivolgersi alla Ditta SECONDO TORTA & C., Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, 28 bis, Via Venti Settembre - TORINO.

FIAT

Fabbrica Italiana Automobili Torino

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



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

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

Garages Riuniti FIAT

ROMA
Via Colobrio, 46 - Telef. 36-86
MILANO
Corso Sempione, 55 - Tel. 84-45 - 12-700

FIRENZE
Via L. Alamanni, 7 - Telef. 8-16
GENOVA
Corso Buenos Aires - Telef. 13-88

BOLOGNA
Porto S. Felice - Telef. 13-77
PADOVA
Piazza Covonar, 9 - Telef. 2-88

SIENA
Porto Camollia - Telef. 2-82
PISA
Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86

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

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

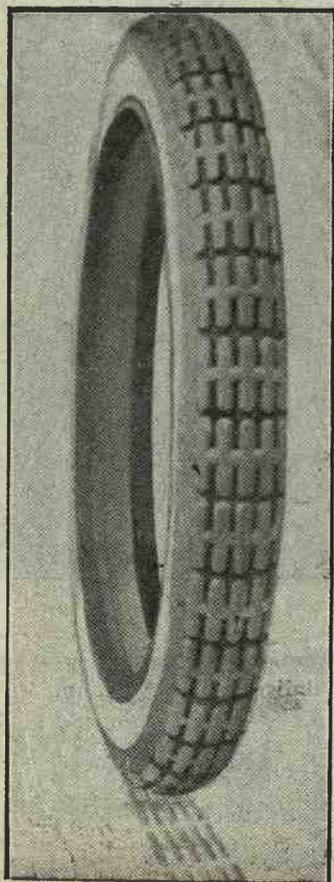
GOODRICH

Automobilisti!

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

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

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



PNEUMATICI GOODRICH

FORNITORI DEL REGIO GOVERNO

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



Servizi di guerra a Monzabico (Africa).



Autocarri Fiat al servizio della società Magnesite di Livorno.



Autocarri Fiat da trasporto nella Pampas (Argentina).

L'eterna bibbia

Non quella del nuovo e vecchio testamento, ch  ella   e deve restare veramente eterna, ma quella che ormai fiorisce nelle auguste bocche, negli augusti (proto, attento alla correzione che in mi diventi angusto questo benedetto imperiale aggettivo!) cervelli, nelle augustissime penne degli imperiali teutonici, ha avuto un altro evan- glio in questi giorni. Leggiamone un po',   anche meno il sentirsi predicare... quando il predicatore il manto di ermellino e razzola tanto male.

Ha parlato dunque padre. E ha parlato alla divisione della Guardia comandata dal suo ondogenito Eitel. E' un ente di nuovo, perch  niente puo' essere una Bibbia e tanto meno una Bibbia tedesca. Ed   detto:

La Guardia del tempo si   coperta che stavolta di bria, e perciu' vuole primarle il suo imperiale ringra- mento. Cio' che   fatto in questa primavera pot  av- venire solo coll'a- gito del Dio degli Erciti. Ricordu' di aver lavorato con la Guardia per lun- gi anni nel campo d'esercitazione di Beritz e di Kreut- berg all'addestra- mento militare, ten- do conto anche di modi di conce- dere la lotta e della tecnica del nemico. La brigata pot  app- untare di tali funzioni in dure e vittoriose e parare cose nuo- ve. Tutti possono con buona co- scienza: « Abbiamo fatto il possibile per perfezionarci ». Spe- che il Dio degli Erciti rimarr 

che in avvenire con i tedeschi; vuole attenersi inrollabilmente al proposito di spezzare la vo- ta di guerra degli avversari.

cco il solito Dio degli eserciti, l'uno e l'altro elmo a punta, ed ecco la volont  di un venire nel quale l'uso di questo Dio e di questo Ercito dovr  sempre farsi sentire per una sempre immensa Germania.

Questo   un bel regalo ai pacifisti, ai socialisti, ai sognaballisti...

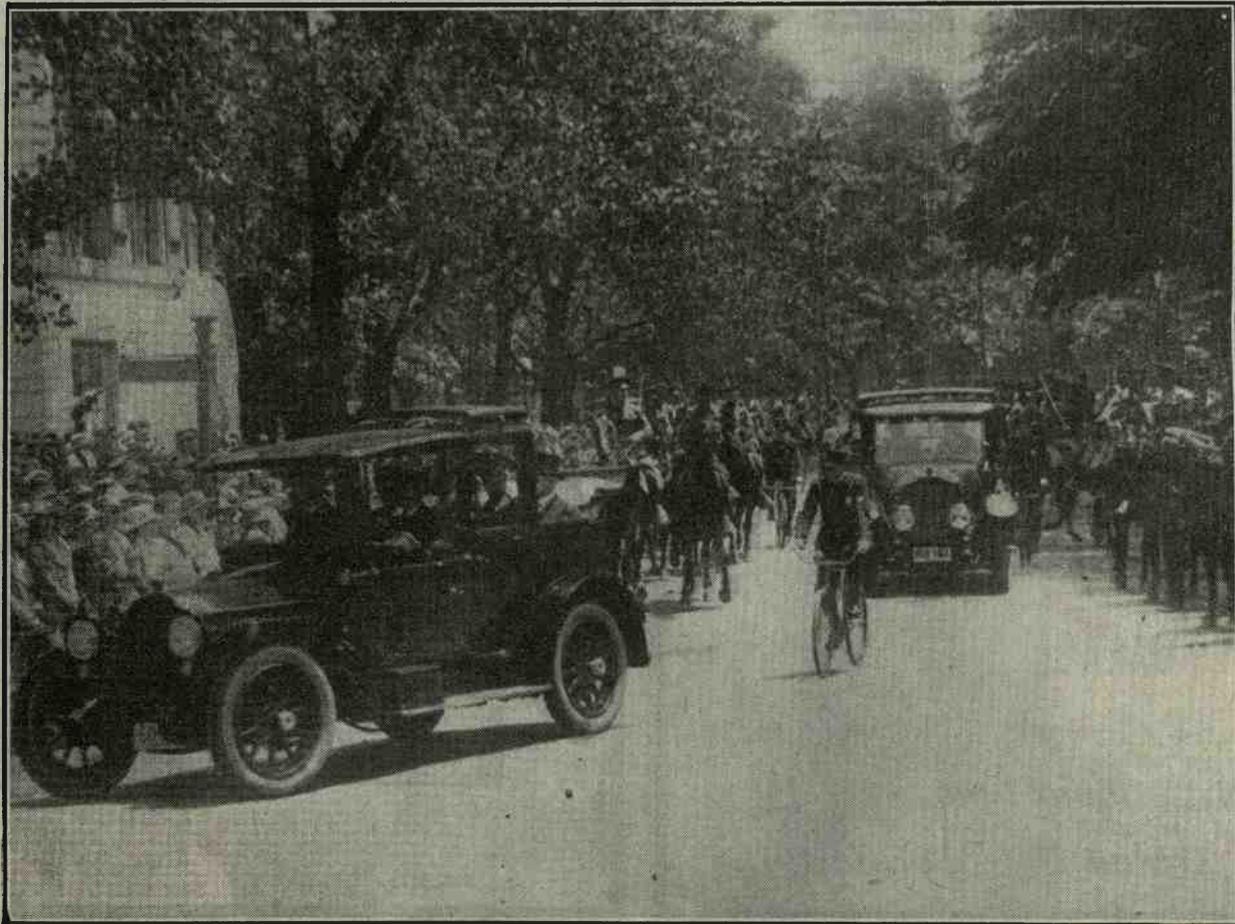
E dopo il padre... il figlio... Parl  come il padre ricordando i nomi che testimoniano del valore della Guardia, come Maurepas, Cl ry, Peronne, la Maisonnette, Villers, Hourtebise. Dei vuoti si sono aperti nelle file della Guardia e i camerati

chiede e finch  orgogliosi col capo eretto e collo scudo dell'onore lucente torneranno in patria e sulle tombe dei padri e degli avi potranno dire: « Abbiamo protetto la patria, le abbiamo ottenuto il posto che le spetta ».

Dopo il padre ed il figlio, per la santissima trinit  tedesca, ci sarebbe voluto lo spirito santo, ma non fu possibile trovare una sola colomba che lo raffigurasse. Lo stormo dei corvi   troppo, troppo numeroso...

Che frastuono fanno tutte queste parole armate, pare che abbiano paura di non essere pi  am- mirate!

Erpl.



L'arrivo a Washington della Missione Italiana presieduta da S. A. R. il Principe di Udine.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

I nostri eroi.

Ecco un episodio inedito dei recenti fatti d'arme al di l  dell'Isonzo, come ci viene comunicato dalla fronte con garanzie di autenticit . — La sera del 3 corrente al Dosso Falti quando, dopo il bombardemto che aveva tutto spianato, gli austriaci vennero all'assalto su quella posizione, non trovarono resistenza perch  i pochi superstiti eran coloro rimasti intrati dentro le ca- verne, e li fecero prigionieri. Fra que- sti il comandante la . . . Compagnia Mitraglieri tenente Reboa Giovanni. Incolonnati si av- viavano alle linee austriache quando a pochi passi dalla m ta il tenente accortosi di non essere sorvegliato abbastanza chiam  a s  il sottotenente Rambelli e via a fuga precipitosa

verso le nostre linee. Scoperti furono fatti segno a un fuoco d'inferno, e quasi non fossero bastanti le pallottole austriache, pochi metri prima di giun- gere alle nostre posizioni furon presi di mira anche dai nostri che nell'oscurit  li avevano scambiati per nemici. Miracolosamente salvi al grido di « viva l'Italia » entrarono nelle nostre linee, il tenente Reboa ferito, il sottotenente incolume.

I PNEUMATICI
che hanno vinto
TUTTE LE PRINCIPALI CORSE DEL 1916



TORINO - Madonna di Campagna



TORINO - Madonna di Campagna



PREMIATA SARTORIA A. MARCHESI

Via S. Teresa - (Piazzetta della Chiesa)
TORINO - Telefono 30-55

Il Catalogo Generale ILLUSTRATO

si spedisce *gratis* a richiesta.

ABITI SPORT - ABITI ELEGANTI

Divise di ogni genere

Specialità Costumini per ragazzi

DIVISE PER UFFICIALI

Completo equipaggiamento per militari al fronte

C. PROTTO & C. - TORINO

Piazza S. Martino, n. 7

Rappresentanti con Deposito Generale in Italia delle:

Catene "The Coventry", per qualsiasi trasmissione: Galle a Rulli, Silenziose: 40 tipi a magazzino.

Candele "Lodge", Inglesi: 12 Modelli diversi.

Molle "H. Terry", & Sons - Fili d'acciaio, ecc.



Cantieri BAGLIETTO

VARAZZE

COSTRUZIONI DI YACHTS a vela ed a vapore.

COSTRUZIONI DI NAVI MERCANTILI

CANOTTI AUTOMOBILI per diporto e per servizio.

BATTELLI FLUVIALI Trasporto passeggeri.

OFFICINA MECCANICA

GARAGE

Grand Prix Milano 1906.

Grand Prix Torino 1911.



TORINO - SOCIETÀ ANONIMA PER COSTRUZIONI AERONAUTICHE O. POMILIO & C.

LA DITTA **CHIRIBIRI & C.**

VELIVOLI-AUTOMOBILI

ha impegnato la sua produzione nella costruzione di

MOTORI PER AVIAZIONE

farà conoscere quando potrà accettare nuove ordinazioni di **VETTURETTE**.

Il trionfo dell'industria italiana alla Mostra Aeronautica di Milano

OLIO
OLEOBLTZ
SOC. REINACH-MILANO

Regolarmente omologato, è stato segnato a Bari un interessante record aviatorio dal sergente maggiore Antonio Tarantini, il quale, montando un biplano Savoia-Farman, motore Colombo 100 cavalli, ha battuto il record nazionale di altezza, di un ariatore e un passeggero con carico di guerra salendo alla quota di metri 5070.

Ma non solo in questa recente notizia che particolarmente interessa i tecnici, ricorre il bel nome figurale di « Savoia ». Esso è legato ai fasti più gloriosi della nostra rinascita aviatoria militare e, nel 1912 le iniziative di Lorenzo Santoni fiorivano già come una delle più liete promesse della genialità nazionale, oggi la Società Anonima di Costruzioni Aeronautiche Savoia, costruttrice dei celebri biplani Savoia-Farman e la Società Idrovolanti Alta Italia hanno fornito e forniscono alla R. Marina e alla difesa costiera le squadriglie di idrovolanti Savoia e, con la multiforme loro attività e l'imponenza dei risultati, riassumono l'espressione completa e squisita di tutto il vittorioso fervore italiano per l'arma che, ai cieli, farà scendere la vittoria sui campi d'Italia.

Esse hanno assunto ormai una simpatia popolare, si accompagnano alle gesta più mirabili dei nostri esploratori bombardieri e combattenti aerei, e trovano la più solenne frequentazione nei bollettini di Luigi Cadorna e in quelli che illustrano i raids dei valorosi aviatori della Marina. E la gratitudine e l'ammirazione degli italiani sarebbero certamente anche maggiori se superiori necessità di riserbo non vietassero spesso la rivelazione di eventi ed episodi gloriosi, che, dal primo volo di d'Annunzio su Trieste ai bombardamenti a Pola e Durazzo, sul Carso e nel Trentino, si sono rinnovati e si rinnovano ogni giorno.

Gli apparecchi che portano il nome di Savoia non potevano mancare di essere degnamente illustrati nella Mostra di Aeronautica aperta dalla Lega Aerea Nazionale nel chiosco delle grazie.

Nel grandioso stand abbinato delle due Società troneggia la maestosa *que* per idrovolanti, una delle principali attrattive della Mostra.

La decorazione severa ed elegantissima fa meglio risaltare le grandi fotografie che, se pur dimostrano lo sviluppo ed illustrano la complessità della vastità delle due grandi fabbriche per gli aeroplani, non possono che figurare come limitati e sintetici saggi di quanto le due Società, la Savoia e la Società Idrovolanti Alta Italia, abbiano in questi anni compiuto come ausiliari della difesa nazionale prodigando ogni energia in tale multiforme azione con la persuasione di operare per il primato industriale d'Italia con l'aspirazione di dotare la patria di grandi produttivi e competenti opifici di ali armate per la difesa della vittoria. E vi sono riuscite.

L'Agenzia Generale Forniture Aeronautiche espone in uno stand che desta il più vivo interesse, quanto ha attinenza al lavoro da essa espletato. Vi figurano le « eliche » da essa fabbricate, nel proprio stabilimento di Cusano, che, per la perfezione degli impianti e la sua organizzazione tecnica è in grado di creare e produrre il tipo di elica che meglio si adatta ad ogni apparecchio e motore.

Figurano anche nello stand le diverse parti metalliche, i vari accessori e strumenti di precisione che essa fornisce al R. Governo ed alle più importanti Case costruttrici di velivoli.

Esponde infine l'AGFA un ricco e completo campionario di articoli di corredo aviatorio, prodotti nel suo laboratorio di sartoria, ammirati per la novità dei modelli e per la finitezza delle confezioni.

La Ditta Franco Tosi di Legnano, che in tempo di pace portò e porterà ancora vittorioso il nome italiano in ogni parte del mondo, appena scoppiata la guerra dedicò ogni sua attività alla preparazione di materiale bellico fra il quale motori di aviazione adatti per ogni sorta di aeroplani da bombardamento e da caccia, per i quali ha specialmente adibito il suo stabilimento ovest in Legnano che ha in breve tempo raggiunto una forte produzione giornaliera.

Così la Ditta Franco Tosi ha preso parte alla Mostra della Lega Aerea nel chiosco delle Grazie, esponendo nello stand che occupa i due lati della prima sala d'ingresso dell'Esposizione un motore da 180 HP da essa costruito. Da un lato dello stand, a sinistra, si osserva un motore completo a cui fu fatta subire una prova eccezionale al freno



Re Giorgio parla col Capitano Hicks reduce da una incursione aerea.
(Foto Strazza - lastre Cappelli).

di cento ore, riuscita ottimamente e dall'altro lato, a destra, una sezione del motore stesso che fu trovata del massimo interesse da competenti e tecnici e che è veramente uno dei più notevoli pezzi esposti.

La Ditta Tosi espone anche una serie di bombe per aeroplani e dirigibili, un proiettile da 305 fabbricato nelle sue officine, fotografie di bombe di sua speciale costruzione, di apparecchi generatori di idrogeno per dirigibili nazionali, di cui molti già in uso alla fronte e fotografie di vari reparti degli Stabilimenti di Legnano e dei Cantieri Navali di Taranto che occupano, i primi, una manovalanza di circa 6000 operai ed i secondi di circa 1000 operai, presentando così uno stand interessantissimo che dimostra ancora una volta quanto si può fare in Italia anche nel campo del-

l'industria e con quanta forza si prepari la vittoria delle armi alleate.

Fra le industrie accessorie all'aviazione e delle quali gli italiani devono vivamente compiacersi, vi è quella dei magneti per l'accensione dei motori a scoppio.

Il principale merito di aver liberata infine l'industria italiana del motore a benzina dalla servitù dell'estero, va dato alla nota Ditta fabbricante di macchine elettriche, la Ercole Marelli e C. della nostra città, poichè essa in breve tempo ha saputo organizzare un completo speciale riparto per la costruzione in serie ed in grandi quantità dei magneti. Nè un solo tipo è stato ideato, costruito e provato, ma parecchi che portano tutti l'impronta della genialità e dell'estetica italiana.

Alla Mostra di Aeronautica, che nessuno trasalca di visitare, tanto è l'interesse che suscita, la Ercole Marelli e C., oltre ai tipi costruiti per incarico del Governo, presenta il « Magnete Italiano » appunto nei vari tipi per uno, quattro, sei e dodici cilindri, sia ad avvolgimenti rotondi che ad avvolgimenti fissi.

Parecchie nuove disposizioni meccaniche ed elettriche sono state adottate specialmente al riguardo del flusso magnetico, e dei dispositivi di anticipo e ritardo, coll'intento che le scintille di accensione riescano sempre in ogni caso intense e vivaci.

Trattandosi poi di magneti per automobili, una cura speciale è stata data alla robustezza ed alla facilità di ispezione e pulizia. I magneti per aviazione, oltre a ciò, sono anche leggerissimi. Senza pinze e senza arnesi si può facilmente levare la calotta del distributore, che di solito sui motori è accessibile, e così mettere all'aperto tutta la parte elettrica del magnete con tutti i contatti e relativi carboni.

Ci compiacciamo altamente noi pure del successo che la Marelli da ogni parte riscuote, perchè vediamo nelle iniziative di questa nota ditta, un potente aiuto all'industria dell'automobile, dell'aeroplano, ed allo sport e turismo in genere.

Quando i 1000 operai del nuovo riparto Marelli lavoreranno in pieno, non mancheranno certo magneti per noi e per l'esportazione, sempre in pro della nostra Italia!

Le Acciaierie e Ferriere Lombarde hanno partecipato alla Mostra Aeronautica organizzata dalla L. A. N. con uno stand che richiama l'attenzione dei visitatori per la sua ricchezza ed eleganza. E' noto che le acciaierie e Ferriere Lombarde posseggono ben sette stabilimenti, di cui tre in Sesto S. Giovanni, uno a Milano, uno a Vobarno e due in Dongo, ove traggono ogni sorta di prodotti della siderurgia: dagli acciai dolci e ad alta resistenza, ai laminati d'ogni specie dei suoi numerosi treni; da tubi saldati e senza saldatura per ogni impiego, ai fili d'acciaio ed alle funi metalliche, alle reti, alle punte, nastri laminati a caldo ed a freddo per i cavi sottomarini, ecc.

Ma la produzione delle Acciaierie e Ferriere Lombarde che figura alla Mostra è quella che più specialmente riguarda l'aviazione: tubi senza saldatura extra sottili, circolari, ovali, quadrati, rettangolari ottenuti con acciai al carbone od al nikel, secondo le esigenze: cerchi per aeroplani, corde e fili di cui due eleganti vetrine contengono un completo, perfetto campionario.

Più specialmente da rilevarsi, un tubo senza saldatura « Italia » trafilato a freddo del diametro di 120 mm. per 1 mm. di spessore che costituisce un prodotto sinora mai ottenuto da alcuna altra ditta del nostro Paese.

Sono anche esposte delle bombole e bombolette per gas compressi pure ottenute con tubi senza saldatura, a dimostrare che questa produzione non è monopolio di nessun altro stabilimento.

GIOVANNI ANSALDO & C.

Società Anonima Italiana

Sede legale Roma

Sede Amministrativa e Industriale Genova

Capitale L. 45.000.000 interamente versato

CANTIERE NAVALE DI SESTRI PONENTE

Navi da Guerra e Piroscafi di qualsiasi tipo e dimensione • Armamento e Arredo delle Navi • Tettoie Gru e Strutture metalliche • Camions per batterie complete • Carri-cassoni per munizioni • Automitragliatrici blindate • Affusti e scudi per cannoni • Cassette per munizioni • Lavorazione di proiettili.

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. - Stabilimento Meccanico | SAMPIERDARENA |
| 2. - Stabilimento per la costruzione di locomotive | SAMPIERDARENA |
| 3. - Stabilimento per la costruzione delle artiglierie | SAMPIERDARENA |
| 4. - Stabilimento della Fiumara per munizioni da guerra | SAMPIERDARENA |
| 5. - Stabilimento per la costruzione di Motori a scoppio e combustione interna | SAN MARTINO
SAMPIERDARENA |
| 6. - Stabilimento per la costruzione di Motori di aviazione | SAN MARTINO
SAMPIERDARENA |
| 7. - Fonderia di Acciaio | CAMPI - CORNIGLIANO LIGURE |
| 8. - Acciaierie & Fabbrica di Corazze | CAMPI - CORNIGLIANO LIGURE |
| 9. - Stabilimento Elettrotec. | CORNIGLIANO LIGURE |
| 10. - Stabilimento Metallurgico Delta | CORNIGLIANO LIGURE |
| 11. - Fonderia di bronzo | CORNIGLIANO LIGURE |
| 12. - Stabilimento per la fabbricazione di bossoli di artiglierie | CORNIGLIANO LIGURE |
| 13. - Cantieri Officine Savoia | CORNIGLIANO LIGURE |
| 14. - Tubificio Ansaldo | FEGINE - VAL POLCEVERA |
| 15. - Cantiere Aeronautico | BORZOLI |
| 16. - Cantiere Navale | SESTRI PONENTE |
| 17. - Proietificio Ansaldo | SESTRI PONENTE |
| 18. - Proietificio Ansaldo | PEGLI |
| 19. - Stabilimento per la fabbricazione di materiali refrattari | STRAZZANO SER-
RAVALLE SCRIVIA |
| 20. - Officine Allestimento Navi | Molo Giano - PORTO DI GENOVA |
| 21. - Miniere di Cogne | COGNE - VALLE D'AOSTA |
| 22. - Stabilimenti Elettrosiderurgici | AOSTA |

PER UNA PIÙ GRANDE GUERRA AEREA

Il più maestoso Cantiere Aeronautico del MONDO

è sorto in pochi mesi a

Borzoli al Mare

per iniziativa della

Società Ansaldo

Da esso usciranno quanto

prima le più potenti macchine

aeree che il genio italiano abbia

saputo ideare.