

# L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

## e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

### ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO . . . . .	L. 6 -	12 -
SEMESTRE . . . . .	» 3 -	6 -
TRIMESTRE . . . . .	» 2 -	4 -
La copia cent. 10, arretrato 0.20		

DIRETTORE

GUSTAVO VERONA

Per inserzioni rivolgersi:

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



Il luogotenente americano Patrik O' Brien, fatto prigioniero dai tedeschi e ora riuscito a fuggire dal campo tedesco.

Fot. Strazza - lastre Cappelli.

OFFICINE MECCANICHE  
BREVETTI SARACCO DI  
**ALFREDO TALAMONA**

**TORINO**

Fornitrici del Regio Governo.

MOTORI D'AVIAZIONE  
Fabbricazione di proiettili  
STRUMENTI DI PRECISIONE

TORINO

**"GALLINARI,"**

Società Industrie Aeromarittime

**LIVORNO**

**Autoscafi**

**Idrovolanti**

**Eliche marine**

e per **Aviazione**

**Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri**

**GIOVANNI AMBROSETTI**

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

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

*Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio*

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

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

Premiato con Medaglia d'Oro

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

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

**A. COTTINO & C.**

CASA FONDATA NEL 1898 TORINO FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA  
TEL.º 22-79 · TEL.º COTTINRADIO

(Censura)

# L'aviazione dopo la guerra

## I GRANDI TRASPORTI AEREI

Il problema della guerra aerea è intimamente legato con l'altro problema dei grandi trasporti a distanza o, in altre parole, è assolutamente necessario che quando appena sia possibile, gli apparecchi si rechino con mezzi propri nei luoghi di concentramento provenendo direttamente dalle fabbriche o da campi ad esse vicini.

L'Italia fu la prima a capire questa necessità, e dall'inizio della guerra organizzò delle « rotte » aeree dimostratesi di eccezionale interesse e di grande utilità specialmente in questi ultimi tempi ed in contingenze particolarmente difficili.

Fu ancora l'Italia — e qui è opportuno ricordare la benemerita Direzione della Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare e della *Legge Aerea Nazionale* — a suggerire e ad ottenere che gli Alleati facessero proprio il sistema, e ad essa spetta oggi di insistere e di continuare nell'opera preziosa che risolve il problema particolarmente grave dell'alimentazione del fronte europeo. Il metodo, d'altronde, fu riconosciuto così opportuno che oggi si affaccia la domanda se mai convenga adottarlo anche per le macchine costruite in America. Il trasporto degli aerei impegna gravemente le ferrovie non tanto per il loro peso quanto per il volume occupato, ed è noto che il volume rappresenti per i trasporti marittimi tutto, cosicché l'impegno diventa massimo.

Ora il traffico transoceanico è sostanzialmente mutato, perchè se nel tempo di pace le esportazioni dell'Europa verso l'America, se non equivalevano si avvicinavano però molto alle importazioni, scoppiata la guerra le esportazioni europee quasi del tutto cessarono mentre le importazioni americane aumentarono a dismisura.

I vapori navigano oggi dall'ovest verso l'oriente in pieno carico, anzi in sopraccarico: essi non sono in condizioni di poter caricare altre merci, tanto meno se voluminose come gli aereoplani. Ne potrebbe derivare che la produzione americana, prevista enorme, dovesse non essere trasportata nella sua totalità sul teatro della guerra. Preoccupati di tale eventualità affacciata da competenti della materia, e fra costoro ricordiamo il ten. coll. Perfetti, Capo della Missione Italiana degli Stati Uniti, essi, congiuntamente ai capi dei servizi astronomici marittimi, hanno seriamente studiato il problema della possibilità di trasportare gli apparecchi americani per via d'aria attraverso l'Atlantico.

Trattasi di una impresa ardua, che non trova consentimento unanime perchè i tecnici che escludono, se non la possibilità assoluta, la convenienza della traversata mediante idrovolanti sono numerosi. Senza entrare nel vivo di una discussione da farsi in futuro, si può però apprezzare il parere degli ottimisti specialmente per quanto ha riflesso col problema della semplice traslazione sia per il consumo, tale da restare inferiore al carico utile, sia per la durata efficiente dell'apparecchio. Esso verrebbe usato circa 40 ore per la traversata e ne resterebbe più di un centinaio per l'azione veramente guerresca prima che si verifichi il bisogno di ricambi, di nuove messe al punto, di sostituzioni. Il problema ha particolarmente interessato il presidente dell'*Aereo Club* d'America, il quale lo ha fatto testè proprio concretando un progetto, forse un poco roseo, ma perfettamente logico, e completo pur nella parte nautica, perchè espone un metodo ed accenna ad una fondata possibilità di assicurare la « rotta » agli apparecchi.

Un aereo in volo va considerato come un corpo immerso totalmente nell'oceano dell'aria, la quale è in continuo movimento. Esso segue la corrente eventuale nella quale si trova a navigare e, poichè le correnti aeree hanno una notevole velocità, così la direzione voluta dell'apparecchio, cioè quella che gli viene impressa dal pilota, è diversa di quella reale per il fatto che le correnti ostacolano, aiutano, trasportano più o meno lateralmente il navigatore per una quantità che sul mare non è in suo potere di controllare altro che con osservazioni astronomiche alla loro volta quasi impossibili da farsi a bordo degli attuali apparecchi. Un aereo che partisse dall'America per raggiungere l'Europa facendo scalo, giusto il progetto, alle Azzorre e in Spagna, avrebbe ben poche probabilità di raggiungere il porto sol che dovesse affidare la propria direzione agli strumenti di bordo. Di ciò preoccupati ed è legittima la maggiore preoccupazione in materia, gli americani studiarono la possibilità di indicare ad ogni istante la « rotta » all'aereo in volo ed essi assicurano di avere risolto il problema mediante le onde hertziane e usando di un apparecchio probabilmente analogo ad uno strumento noto ai marinai col nome di bussola radiotelegrafica Tosi-Bellini.

E' fondato il progetto? Apparentemente esso

offre un complesso di elementi che dovrebbero consentire una risposta affermativa e spetta ai tecnici più distinti di assicurarci o meno della sua effettuabilità. A noi, per ora, basta rilevare la dichiarata possibilità per spingerci senz'altro a richiamare su di essa l'attenzione universale giacchè se vi è una possibilità ne dovrebbe conseguire una diversa produzione americana per impedire una perdita di tempo preziosissimo pochi essendo i mesi che ci distanziano da quella che sarà veramente la grande guerra aerea.

## LA MUSICA SENZA FILI

L'ultima scoperta, secondo le notizie che vengono dall'America, è quella della musica senza fili. L'inventore è il signor Lee de Forest, un americano di origine francese, il quale ha appunto tenuto testè una conferenza per illustrare la sua scoperta. Egli ha asserito di poter trasmettere a grandi distanze, senza fili, i suoni ben distinti degli strumenti d'una intera orchestra. Si può credergli quando si rifletta che egli non è nuovo nel campo di simili studi. Fu infatti il Lee che un anno fa presentò uno strumento da lui chiamato *audion*, col quale si poté parlare, senza trasmissione di fili, da Nuova York a Parigi. Ma anche quest'invenzione è destinata a passare in

## La Rivista che costa meno delle altre

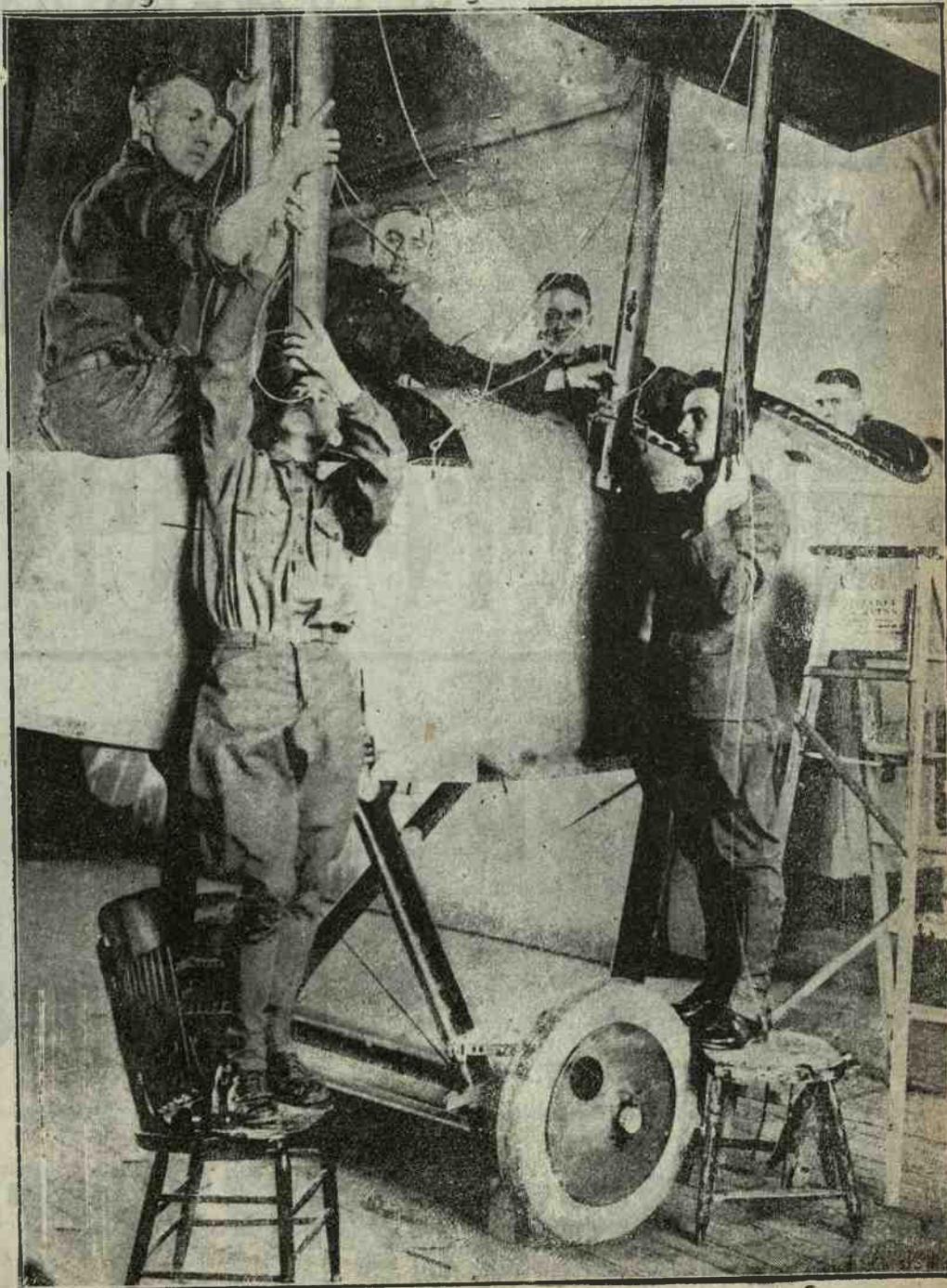
E' la nostra. Nessuna altra rivista illustrata di sport infatti si pubblica oggi in Italia a 10 centesimi. Al minimo il prezzo delle altre riviste è doppio. L'aviazione, che fu da noi trattata per i primi in Italia, continuerà a formare il principale oggetto della nostra pubblicazione, alla quale tutti i maggiori industriali d'Italia hanno conservato il loro appoggio morale e materiale.

### Abbonamenti:

Anno	Italia L. 6	Estero L. 9
Semestre	» 3	» 5
Trimestre	» 2	» 3

Leggete e diffondete sempre più la STAMPA SPORTIVA.

seconda linea di fronte a quella, che già si annuncia, della « luce senza fili ». Così è: la luce senza tubature o fili, e persino senza lampade, sta per essere un fatto compiuto. Il problema, mediante il radio, potrebbe dirsi risolto. Ma l'applicazione pratica è resa impossibile dal fatto che il radio è raro e costa assai. Ed ecco i chimici al lavoro. Essi, nei loro gabinetti, mentre di fuori infuria la guerra, perseguono la scoperta di un mezzo illuminante da sostituire al radio. E sono già sulla buona strada, se annunciano fin d'ora che la loro scoperta porterà tra poco la rivoluzione in tutti i possibili metodi di illuminazione finora conosciuti.



Come l'America prepara la sua grande flotta aerea. — Il montaggio degli aeroplani. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

**SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA**

**Gio. Ansaldo & C.**

**GENOVA-BORZOLI**

---

**GRANDE**

**Cantiere Aeronautico**

---

**Aeroplani**

**Idroplani**

**Costruzioni Aeronautiche**

La superficie laccata si può levigare ancor meglio del legno, ed è impermeabile.

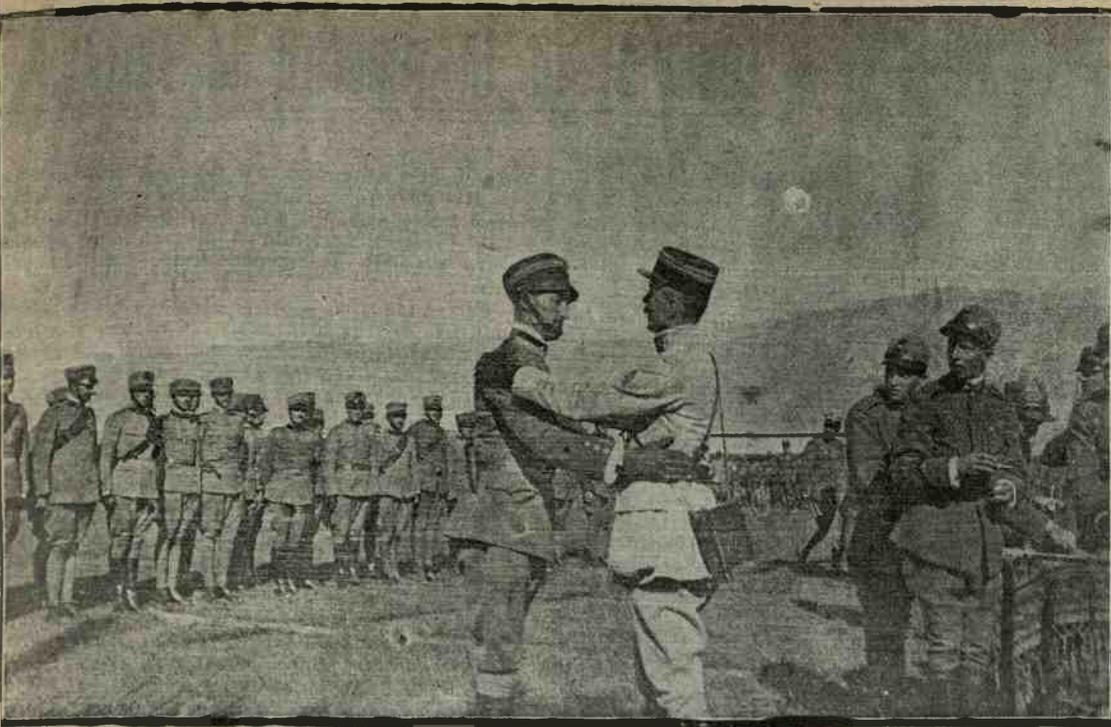
#### Gli attacchi aerei.

Una rivista inglese, *The Aeroplane*, raccoglie elementi di studio e cifre di statistiche per mostrare quali siano i rischi che corre l'abitante d'una agglomerazione in caso di bombardamento aereo, secondo ch'egli si trovi in istrada o al coperto.

Di solito, la zona pericolosa sottoposta agli effetti d'una esplosione non supera i 35 o 40 metri dal punto di caduta, ed è in questa zona che si rischia di essere uccisi, feriti da schegge, gettati a terra, ecc. Poichè l'angolo medio delle traiettorie col suolo è di circa 45 gradi, se ne deduce che stando in piedi a più di 4 metri e 50 dal punto di caduta della bomba si può rimaner immuni da ferite per « frammentazione », supponendosi che la scheggia, a quella distanza, passerà a 2 metri dal suolo. Ma esiste una seconda zona di « frammentazione » pericolosa: quella coperta dalle schegge quando ricadono. Questa zona assume la forma d'una corona che abbia un metro di larghezza e in media 200 metri di raggio; il centro è naturalmente il punto di caduta della bomba. Sommate le due zone sopradette, si ha per ogni bomba uno spazio pericoloso di circa 6000 metri quadrati. La rivista inglese tenta poi un interessante quadro sinottico per determinare, in base al luogo in cui si trova l'abitante di Londra e al numero delle bombe lanciate, il pericolo ch'esso corre.

Il maggiore rischio è previsto per il caso in cui su Londra cadessero 5000 bombe. In tali condizioni, l'abitante che non disponga d'alcun ricovero, avrebbe una probabilità su 30 d'essere colpito; ne avrebbe invece una su 19.200 se si trovasse nel pianterreno d'una casa a tre piani. Si aggiunga che, a Londra, la superficie dei giardini, dei viali, dei cortili e delle vie essendo il triplo di quella edificata, vi sono 3 probabilità contro una che le bombe cadano in terreno scoperto. Di qui la grande necessità per i londinesi di mettersi al coperto in caso di attacchi aerei.

### L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA e LA STAMPA SPORTIVA costa cent. 10.



Il bacio fraterno dell'aviatore francese all'aviatore italiano.

## Parlando di aviazione

### Aeroplani di grandi dimensioni.

In una comunicazione alla Società aeronautica britannica, pubblicata dal *Times* in un *Engineering Supplement*, il signor F. Handley Page ha esposto i vantaggi degli aeroplani di grandi dimensioni. Ne riproduciamo qualche considerazione.

L'aeroplano non si sottrae alla legge comune di tutti i mezzi di trasporto, che divengono meno costosi col crescere delle dimensioni. L'aumento di peso nella macchina aerea non annulla i vantaggi costruttivi, e non introduce svantaggi dal punto di vista aerodinamico. L'aumento di peso nella struttura non cresce proporzionalmente al potere di sollevamento, come si può comprendere considerando che al disotto di certi spessori minimi in tutte le parti non si può discendere. Questo è vero in particolar modo per le parti dell'aeroplano, che comprendono puntali tubolari. Anche nei pattini, nelle costole e nei piani stabilizzatori longitudinali non occorre aumentare il peso in proporzione all'aumento del peso totale della macchina. E per la struttura della fusoliera si verifica lo stesso fatto.

La manovra delle grandi macchine non richiede al pilota uno sforzo maggiore che quella delle macchine più piccole. Purchè i timoni, e in genere tutte le superficie manovrabili o deformabili, siano convenientemente bilanciati, non occorre adottare servomotori. Non solo, ma è anche da osservare che una raffica che non disturba il moto della macchina più grande, obbliga quasi sempre la macchina più piccola a manovrare.

I vantaggi della macchina grande per trasporti di carichi e per voli più lunghi sono ben noti; e, considerando anche la possibilità di portare motori di rispetto, si può ritenere che, almeno per quanto riguarda le applicazioni commerciali, l'aeroplano dovrà ancora continuare a svilupparsi sulla via delle dimensioni grandi.

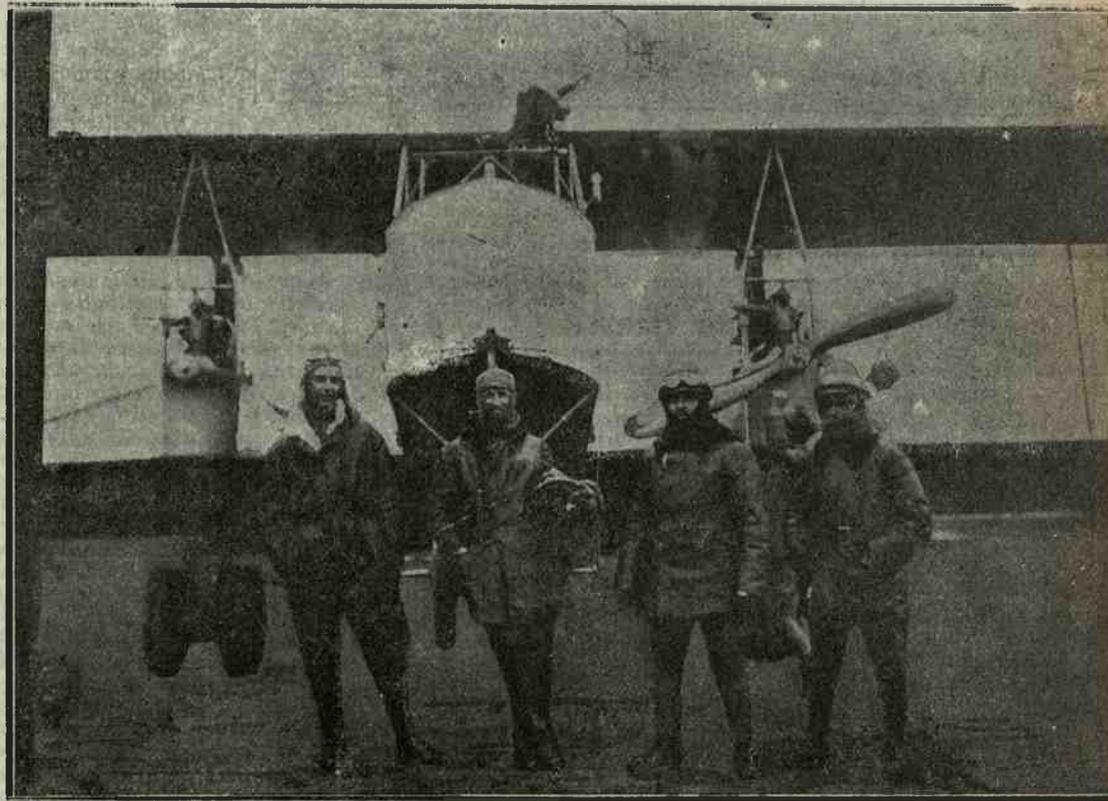
### Elliche di legno ed eliche metalliche.

Uno dei vantaggi principali, per il quale le eliche di legno si imposero, è la grande levigatezza e l'assenza di sporgenze atte a generare vortici oziosi e dannosi alla propulsione e quindi, specialmente con le velocità meno elevate di una volta, anche al sostentamento.

L'elica di legno ha un grave difetto: è soggetta

a deteriorarsi per effetto dell'umidità o delle alternative di caldo e di freddo.

In America si sarebbe giunti recentemente a realizzare un'elica metallica a superficie perfettamente levigate, senza sporgenze aerodinamicamente dannose, e non attaccata dagli agenti atmosferici. Le pale di acciaio sarebbero formate con appositi stampi a freddo, quindi pulite chimicamente, poi verniciate con uno strato piuttosto spesso di lacca non cotta, quindi compresse ad alta temperatura, in modo da ottenere una aderenza intima fra l'acciaio e la lacca, paragonabile ad un'amalgama. Pare che le qualità di resistenza dell'acciaio siano migliorate notevolmente da questo processo.



L'equipaggio di un Caproni.



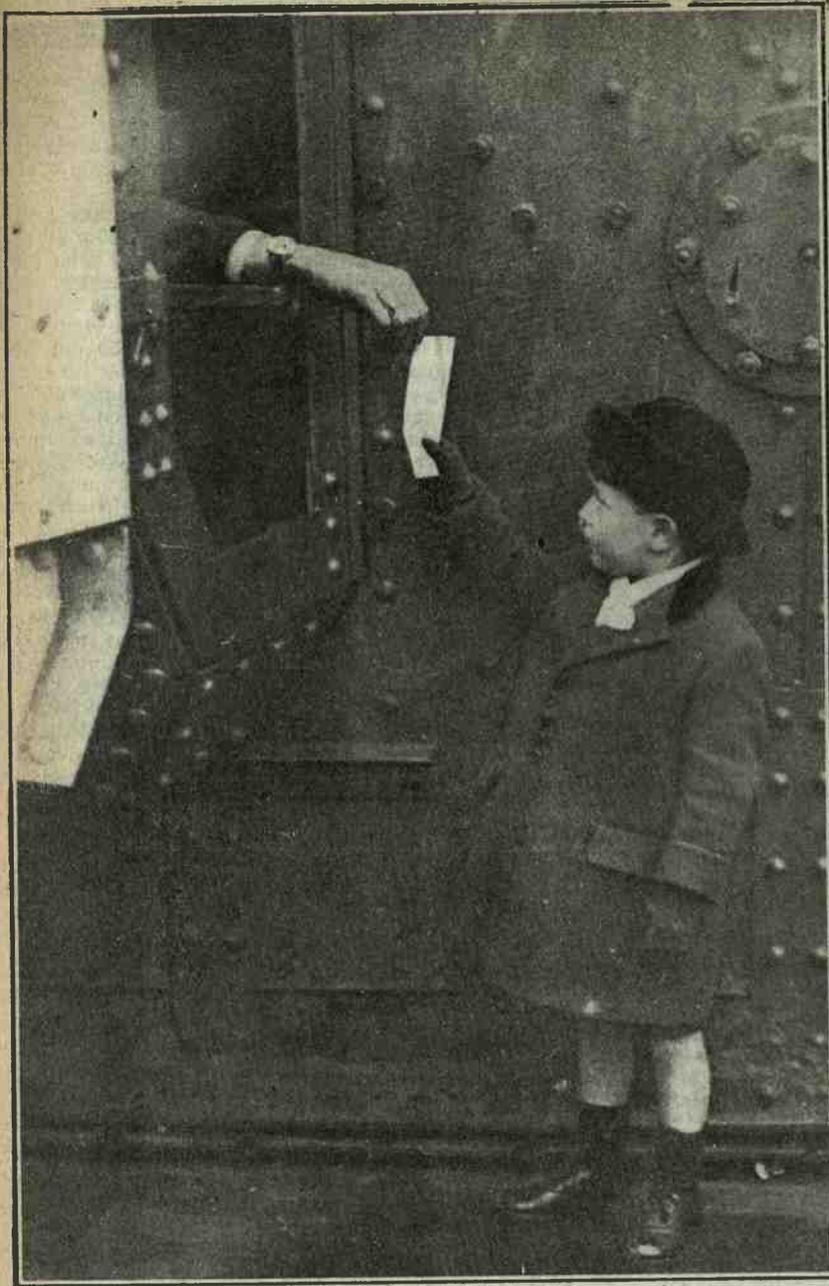
**Carburatore  
Italiano**

**FEROLDI**

Riconosciuto il migliore  
per **AUTOMOBILISMO**  
ed **AVIAZIONE**.

TORINO - Via Silvio Pellico, 6.

## Come si fa in America la réclame a



Il prestito della Vittoria in America. — Un ragazzo che ritira la cartella vendutagli dal personale addetto ad una Tank che gira per New York.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

## Le industrie sportive

## e il dopo guerra

Per industrie sportive noi dobbiamo intendere quelle che unicamente servono allo sport come diletto personale, ed in questa categoria entrano quelle che servono ad arredamenti e corredi per gli sports, come l'alpinismo, il canottaggio, la scherma, la ginnastica nelle sue variatissime manifestazioni, la caccia, la pesca, ecc., e quelle altre le quali, pur essendo nate per e con lo sport, attualmente sono vere e proprie industrie di trasporti,

## SPORTSMEN!...

adoperate le

## LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE  
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA  
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

come il ciclismo ed il motorismo, che a sua volta ha creato l'automobilismo, la motonautica, l'aeronavigazione.

Se delle prime in certo modo - trattandosi di quasi divertimenti personali - si è avuto un arresto, delle seconde invece, durante questo triste periodo di guerra si è avuto un immenso sviluppo, e ciò si spiega in un modo molto facile. La guerra oggi-giorno, se è fatta di continui ammassamenti in posizioni, è d'altra parte costituita da imponentissimi spostamenti di masse, e per tali spostamenti occorrono trasporti, e per tali trasporti occorrono mezzi adatti e solleciti. E se una volta con treni o carriaggi trainati da bestie era facile - perchè era comune il mezzo per tutti i belligeranti - il trasporto di uomini e cose da un punto all'altro, nel momento attuale questi movimenti hanno richiesto quella infinità di trasporti meccanici che - possiamo dirlo con giusto orgoglio noi che ne fummo i primi e più convinti propagandisti - le industrie nate per lo sport hanno saputo creare ed apparecchiare.

Enelle diverse fronti di battaglia abbiamo visto, come in una esposizione fantastica

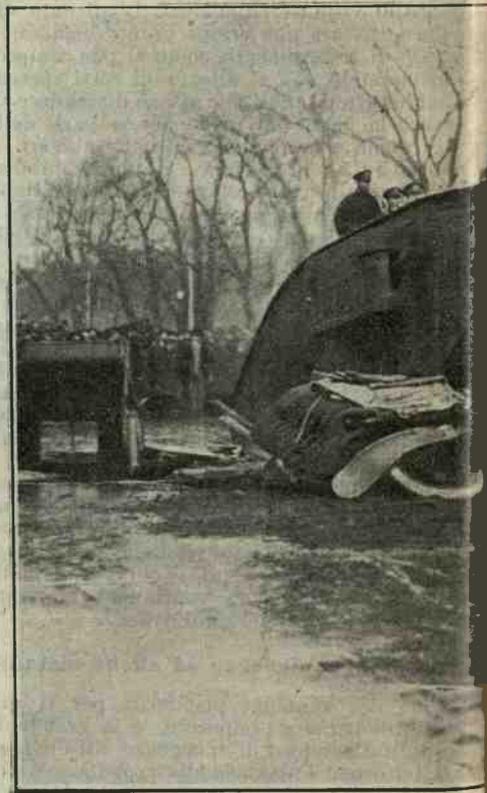
— forse un po' troppo brutalmente fantastica — dalla umile bicicletta al potentissimo aeroplano da bombardamento tutte le forme di questa meravigliosa industria applicate a migliaia di servizi utili, indispensabili alla guerra, sovvenire nei momenti più belli, ed anche in quei più brutti, ai bisogni più urgenti e vari con una esattezza ed una utilità che solo congegni perfettissimi, nati dalle perfette menti meccaniche dei nostri uomini moderni, potevano ed hanno dato.

In molti — e noi ci prendiamo il gradito incarico ancora una volta di calmarli nelle loro paure — sorge sempre, come uno spettro che è tale perchè rappresenta un pericolo irreali ed irrealizzabile, questo dubbio amaro: cosa ne sarà dopo la guerra di tutte queste grandi industrie ora nate e cresciute perchè il bisogno urgente le ha fatte nascere e crescere? Dove andranno a finire queste vaste fabbriche impiantate in aree immense, queste macchine utensili, queste braccia usate ad un lavoro metodico, adattate ad una creazione guerresca? Rispondiamo con un capovolgere dello stesso argomento: Da dove sorsero questi uomini e queste macchine? Ohi prima forgiava un ferro per uso comune, adattò il suo braccio per forgiarne uno che servisse ad uso guerriero. Ohi fece, ad esempio, l'oggetto per adornare un abito, un gingillo pur che sia, un temperino, una scatola, un nonnulla, appena suonò l'appello piegò la volontà e la mano per formare il proiettile, la sciabola, la bomba, la

causa da mitragliatrice, il cannone. Come avvenne la prima trasformazione — ed essa fu la più difficile anche perchè dovette avvenire sotto l'impulso della necessità affrettata — avverrà la seconda che potrà disporre di maggior tempo e di maggiore calma.

Per le industrie sportive che sono vere e proprie industrie di trasporti, come il ciclismo, l'automobilismo nelle diverse sue forme terrestri, marittime ed aeree, questa trasformazione non dovrà avvenire perchè sarà soltanto il caso di mutarne l'applicazione. Ma, obbietano alcuni di quelli che il pericolo vogliono per forza ingrandire, se è vero da una parte che le industrie possono, quando anche ne abbiano bisogno, trasformarsi nella produzione di oggetti utili e necessari alla vita comune, avrà il mondo — dopo una crisi così terribile — il bisogno per tutta questa produzione che può e diventerà facilmente una sovrapproduzione? Questo è un fatto sociale e per il quale possono trovarsi argomenti pro e contro a seconda dell'animo che li formula e li emette. Il futuro ha sempre avuto delle grandi incognite per chi non voglia troppo studiare il passato, mentre per chi nel passato fissa lo sguardo acuto nessuno spavento, nessuna tema per l'avvenire si presenta, perchè l'avvenire è fatto di progresso. Diminuirà forse il numero delle biciclette, e perchè? Quello degli automobili da terra, da acqua, da aria, e perchè?

Non siamo noi — che pur ci vogliono chiamare, e noi accettiamo con gioia l'appellativo, ottimismo, gente che vede tutto roseo anche quando tutto inclinerrebbe a far vedere nerissimo — che dovremo indicare le cause per le quali sosteniamo che queste, come tutte le altre industrie avranno un incremento maggiore dopo la guerra, ma siete voi, che sempre ci spaventate con i vostri infondati timori, che ci dovrete dire su quali basi solide fondate il vostro pessimismo, i vostri fantasmi neri, e che in certi momenti non sono altro che parti della vostra fantasia, forse stanca, forse ammalata per questa rovina che ci circonda e che tutti gli animi par che voglia abbattere ma che pur non abbatte. Voi dovrete — quando la calma nel ra-



Cosa può una Tank. — Ecco un'Automobile di Toronto, durante un corteo pro Prestito della Vi

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio  
Bossoli per cannone - Armi da fuoco automatiche

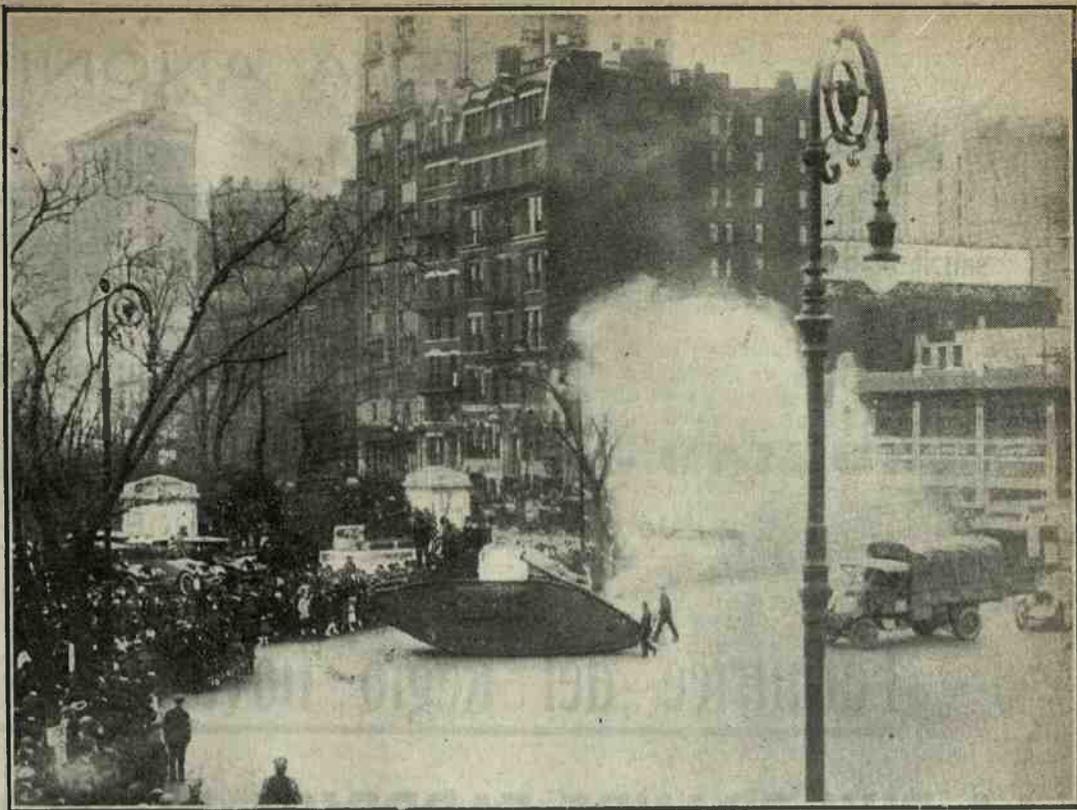
VILLAR PEROSA (Pinerolo).

# prestito della Vittoria

...nare ve ne darà licenza — persuaderci con dati fatto che il mondo vorrà starsene con le braccia legate a pensare a tutto ciò che di male, di triste avvenuto, e vorrà rinunciare a tutto quanto di bello, di grande si potrà fare per rimediare in parte appunto a tutto quel male, a tutta quella stessa.

Per noi invece non dubbii atroci, non paure inculcate, non scetticismi sconfortanti; noi viviamo la fede come devono vivere gli uomini forti e che fanno il progresso dell'umanità. Noi sosteniamo, il tempo ci darà presto ragione perchè non se- ti, non lustri, ma anni e pochi ci vorranno perchè l'umanità riprenda il giusto cammino abbandonato in un momento, come questo, saturo di gravi necessari sconvolgimenti sociali, noi sosteniamo dunque — e non per vano augurio ma per forte certezza del nostro principio — che le industrie sportive (come tutte le altre delle quali però qui abbiamo voluto trattare) dopo questo periodo guerra mondiale continueranno nel loro sviluppo nel loro incremento perchè esse costituirono, come costituiranno, uno dei più grandi e veri beni dell'umanità, del progresso, della civiltà. E si dire le industrie sportive, in fine di queste nostre poche note, noi intendiamo tutte, nessuna esclusa, tanto quelle che adattate ai trasporti saranno indispensabili per usi comuni a tutti, quanto quelle che serviranno e serviranno a veri usi sportivi, perchè lo sport non è, come alcuni pensavano dicevano (ed ora questi alcuni o non esistono più o son passati dalla nostra parte), un diletto, non è una mania, non è un capriccio, ma un vero sentito bisogno dei nostri tempi, una vera e senza necessità degli uomini del nostro tempo.

Ai bisogni, alle necessità non si può rinunciare, non rinunciando alla vita, ed ecco quindi la ragione unica per la quale l'avvenire delle industrie sportive non ha da temere per il dopo guerra; come dimostrammo avanti dovranno riprendere in lentezza e fatica la loro via perchè nessuna trasformazione difficile esse dovranno sostenere, nessun mutamento importante esse dovranno compiere.



Per il Prestito dell'America Libertà in America. — Le Tanks per le vie di New York acclamate dalla folla e che hanno dato grandi risultati per la raccolta di grandi fondi. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Meditino su tutto ciò i vecchi ed i nuovi industriali, quelli dai quali l'Italia ricevette e riceverà ricchezza e gloria, e contribuiscano sempre, con tutta la loro già nota buona volontà, allo sviluppo continuo di questa che è una vera grande forma dell'attività umana del nostro secolo.

La Stampa Sportiva.

volta si valse dei cavalli... come forza motrice: tipo più alto, questo, del precedente, con ruote esterne, e uno scoperto inferiore dentro cui stavano appunto i cavalli per spingere il curioso macchinario di guerra. Il primo tank per armi da fuoco, fece probabilmente il suo nuovo esperimento sotto il regno di Enrico VIII, verso il 1512, ma, a parte la applicazione delle armi a polvere, non differì molto nella forma esterna dai modelli precedenti.

## I Tanks per la réclame

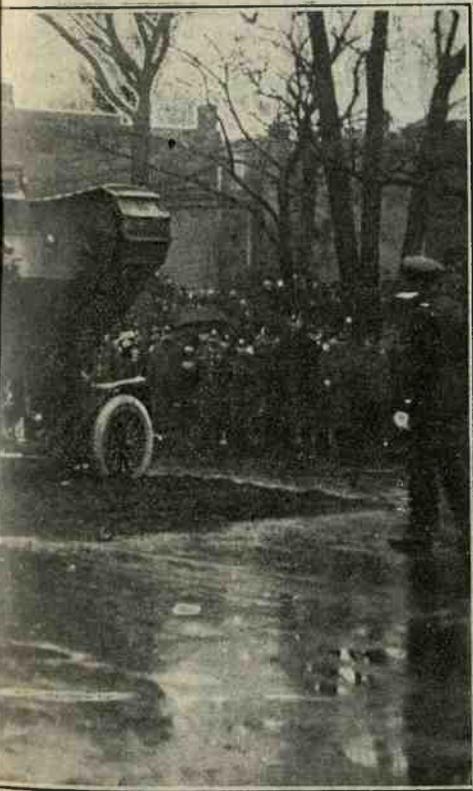
### del Prestito in America

In America quale mezzo efficace di propaganda per il prestito della vittoria si sono fatti girare nelle grandi città i tanks.

Gli storici insegnano (come del resto ci insegnano i tecnici) che i tanks, le strane e terribili macchine di cui tanto si parla nella guerra attuale, non sono già un prodotto staremmo per dire, improvviso dell'epoca moderna, ma hanno i loro precedenti in età lontane e in apparecchi bellici di varia potenzialità e struttura, costituenti come i diversi anelli di una lunga e interminabile catena. Un collaboratore della *Tribuna Illustrata* dice che il primo antenato del tank deve molto verosimilmente ricercarsi nella torre marciante dei guerrieri medievali. Era costesa una costruzione in legno, molto alta e semoventesi su quattro ruote, come un carro. I soldati del tempo se ne servivano specialmente per l'attacco delle fortezze circondate da fossati d'acqua. La torre marciante era accompagnata da alcune baracche, pur esse semoventi, e piene di pontieri, il cui compito consisteva nel riempire in alcuni punti il fossato perchè vi potesse sopra scorrere la torre, donde gli arcieri e gli uomini d'attacco dentro contenuti, si buttavano poi alla conquista della fortezza. Verso la fine del medioevo fece la sua prima apparizione un altro antenato del tank interessantissimo. Esso poteva essere paragonato a una vera e propria casetta da contadini, con tetto a due spioventi, munita di ruote e segnata intorno da feritoie, dalle quali gli arcieri protetti, saettavano sul nemico. Un tipo di carro d'attacco che rappresentò un passo nell'evoluzione dell'antico tank fu poi quello che per la prima

## VARIETÀ

Siamo nella stagione delle nevi e delle piogge e la *Tribuna Illustrata* si chiede chi ha inventato il parapigioggia. Molti dicono che gli egizi, i cinesi e gli assiri siano stati i primi a usare l'ombrello. Ad ogni modo il più antico parapigioggia conosciuto veramente dalla storia fu quello che l'abate Alcuino di Tours, nell'800 dopo Cristo, inviò in dono al vescovo Arno, accompagnandolo con queste parole: « Vi mando un tetto portatile per preservarvi dalla pioggia ». L'invio di tale ombrello richiese un accompagnamento di parecchi soldati armati. Molti anni dopo, e precisamente nel 1640, le cronache ricordano che i parapigioggia erano « mobili » di famiglia, pesavano parecchi chilogrammi e si tramandavano da generazione a generazione... quasi come un tesoro. Fu soltanto verso il 1700 che gli ombrelli si incominciarono a ricoprire di seta. Così, qualche lustro in seguito, eran diventati di gran moda, per le sete dei parapigioggia, i colori rosa, giallo e verde. Fra le curiosità in fatto di ombrelli è da porre il parapigioggia esposto or non è molto a Chicago. Nel manico di esso si conteneva infatti, una spada, un porta-sigari, un cannocchiale, un orologio, un calamaio, una penna.



...mata in due attacchi da questo colosso di ferro a (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

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

**WALTER MARTINY** Industria Gomma

Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato.

TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

SOCIETÀ ANONIMA

# FIAT

Sede: **TORINO - Corso Dante, 30** - Telefoni: 45-00 - 45-01 - 45-02 - 45-03

Capitale nominale L. 50.000.000 - Emesso L. 34.000.000.

Fornitrice del Regio Governo e Governi Esteri.

## LA PIU' GRANDE FABBRICA D'AUTOMOBILI D'EUROPA

**Vetture - Veicoli industriali e militari**

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

## 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.*



**E' uscita l'interessante pubblicazione "ALI e RUOTE", la Storia dell'Aviazione Militare Italiana. Contiene oltre 200 fotografie. E' messa in vendita presso le principali librerie del Regno. Chi volesse acquistarla può inviare cartolina-vaglia di L. 2,35 all'Amministrazione della "Stampa Sportiva", Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO.**

## LEGGENDO...

Abbiamo recato notizia altra volta dei cani da guerra e del loro uso. Però il passato più glorioso agli animali da guerra l'ha il cavallo. Onorato antico — scrive *Lectures pour Tous* — come divinità, dà vita nel medio evo agli Ordini cavallereschi, e nei poemi e romanzi dell'epoca celebrato come il tipo ideale del coraggio, del sacrificio e dell'onore. Guerriero e cavallo corrono le stesse avventure, i medesimi pericoli; sono di una gloria assolutamente eguale, e i loro nomi vanno indissolubilmente uniti nella leggenda. *Batio* e *Xanto*, *Bucefalo*, *Babieca*, *Baiardo* son famosi nelle varie epopee pari di Achille, di Alessandro il Grande, del Campeador, di Rinaldo di Montalbano.

Nella storia napoleonica la cavalleria è spesso prima che, nelle vicende alterne del combattimento, decide della vittoria. Così a Jena, ove i Dragoni della Regina si copre di gloria. Così a Marengo, ove le sorti già volgevano a favore degli austriaci, quando la cavalleria del generale Kellermann assale di fianco e scompiglia e mette in fuga il nemico. Così ad Austerlitz, ove Gioacchino Murat e il generale Rupp, alla testa dell'irresistibile cavalleria franco-italiana, sfondano la massa compatta delle fanterie avversarie. Al suo fianco destriero eresse Giulio Cesare un monumento davanti al Tempio di Venere genitrice. Vi furono cavalieri che spinsero la loro adorazione per il fedele compagno di battaglia fino a chiedere di venir sepolti con lui!

Oggi, coi progressi dell'artiglieria, il cavallo è un po' decaduto dall'antica grandezza. Ma il suo contributo alla guerra, sebbene in misura diversa, è ancora apprezzato, e una buona carica di cavalleria è sempre preziosa al momento opportuno. Anche sull'altipiano di Asiago la cavalleria nostra si distinse e ha cooperato in modo gagliardo alla rapida cacciata del nemico dal sacro suolo della Patria. Era quindi naturale che accanto alla Croce Rossa, la quale ha cura dei soldati feriti, sorgesse in ogni paese belligerante la Croce Azzurra, a tutela degli animali che, vittime della loro devozione, rimangono feriti o si ammalano. Molti cavalli, guariti negli appositi stabilimenti, tornano al fronte, alcuni vengono destinati all'agricoltura, altri infine sono posti a disposizione di Enti diversi come, per esempio, l'Istituto Pasteur, ove servono per esperimenti medici e per la preparazione di sieri preventivi contro le epidemie delle truppe al campo.

\*\*

Lo storico caffè di Venezia, che fu ricordato da cronisti, commediografi e pittori, ha chiuso i suoi battenti. Forse in quest'ora tragica — nota Enrico Barzilai Gentili nella *Tribuna Illustrata* — il caffè civettuolo, del quale ogni stanza dava l'impressione di una vaga bomboniera imbottita che accoglieva di solito una varia folla di ve-

neziani e forestieri, non aveva il colore del tempo. Ai tempi della Repubblica il caffè *Florian* era il convegno preferito dei nobilomini, delle damine incipriate ed eleganti... in quel caffè quante tipiche figurine che il genio di Goldoni, di Gallina e di Selvatico ha poi esternato nel teatro! Ma un'altra volta il caffè *Florian* chiuse le sue porte, quando Venezia nel '49 resisteva al barbaro ed eterno nemico:

*Il morbo infuria  
Il pan ci manca,  
Sul ponte sventola  
Bandiera bianca.*

Ma vennero i lieti giorni della riscossa ed il caffè accoglieva, una volta ancora intorno ai suoi tavoli, i veneziani felici ed entusiasti, che sfoggiavano al sole della libertà, quel tradizionale *morbin* che non li aveva abbandonati neppure nei giorni tristi del servaggio. Venezia ha sempre sor-

ferenze ha detto che parecchi dei suoi compagni i quali al momento della partenza pel polo erano calvi, al ritorno della spedizione erano irri-conoscibili, così abbondantemente l'atmosfera dei ghiacci eterni aveva rivestito di nuovo onore del cranio le loro teste. E il celebre esploratore dava del fenomeno questa spiegazione. Sempre si è tratti ad attribuire la calvizie ad un'affermazione microbica. Ed è in ragione dell'assenza dei germi patogeni della calvizie nelle regioni polari che i capelli sbarazzati dei loro indivisibili ma formidabili nemici, sembrano rivivere e crescono rigogliosi. E che così sia lo comproverebbe il fatto che effetti consimili a quelli che si osservano ai poli nei riguardi dei capelli, sono stati notati anche tra gli operai che lavorano nelle ghiacciaie artificiali. A Londra, il direttore di uno di questi frigoriferi, nei quali si conservano le carni trasportate in Europa da oltre oceano, racconta che nessuno dei suoi impiegati è calvo e al fatto attribuisce presso a poco le stesse cause che gli attribuiva l'esploratore. Il caldo, infatti, la stessa tradizione popolare lo insegna, favorisce la caduta dei capelli: sono facilmente calvi tutti coloro i quali portano copricapi molto pesanti o pelosi. Così la *Tribuna Illustrata*.

\*\*

I chimici tedeschi continuano ad affaticarsi nella ricerca di nuovi mezzi e nuovi metodi per produrre ciò che manca al loro paese. Per rimediare alla mancanza dell'olio per i bisogni industriali,



Un canile militare.

(Laboratorio Fotografico del Comando Supremo).

riso fra le lagrime: forse è questo il segreto della sua resistenza, della sua mirabile forza di rassegnazione. Essa sorride anche oggi e non lamenta troppo la chiusura del suo caffè prediletto, certa che non sarà che passeggera e temporanea, come non può essere che *passaggera*, quella fosca ombra, che proietta sulla Regina dell'Adriatico, l'insidia del suo tradizionale nemico.

\*\*

Taluni specialisti affermano che il freddo è il miglior elemento per attivare la crescita dei capelli. E per confortare il loro asserto richiamano l'attenzione sul fatto che gli esploratori polari tornano forniti di un'abbondante capigliatura. Shakleton stesso, nelle sue con-

hanno pensato di estrarlo dal « carbone di terra » una delle varie specie di carbon fossile, e, secondo la *Technische Rundschau*, sono stati ottenuti ottimi risultati. Uno stabilimento di Mulheim ha adottato due metodi differenti. 1° Mettendo il carbone di terra a bagno nell'acido solforico liquido alla temperatura normale ha ottenuto un olio minerale un po' denso, d'un bel giallo dorato, molto profumato; 2° distillando lo stesso carbone insieme col vapor di acqua ad altissima temperatura ha ottenuto un catrame che contiene, fra gli altri, degli oli assai somiglianti al petrolio ed alla paraffina. Lo stesso stabilimento ha fatto una scoperta ancora più importante: avrebbe trovato il mezzo di sciogliere direttamente e completamente il carbone di terra trasformandolo in un miscuglio solubile nell'acqua. Sarebbe arrivato a questo risultato sottoponendo il carbone all'azione di una corrente di ozono ed avrebbe ottenuto, con questo processo un corpo grasso acido, che contiene almeno il 92 per cento di olio. Quest'ultima scoperta avrà conseguenze di altissima importanza.

# Società Ceirano Automobili Torino

Vetture da Turismo per il 1917

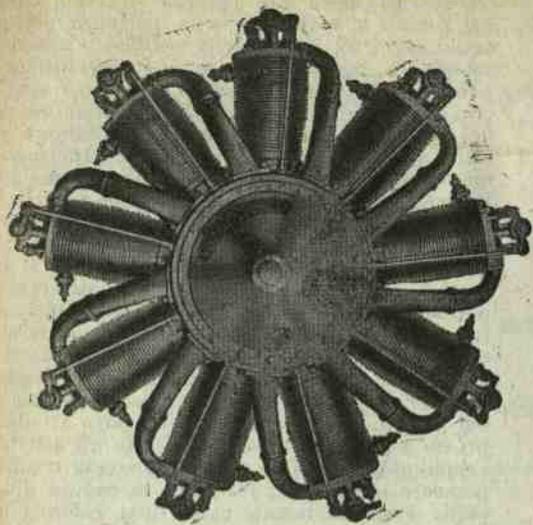
**12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP**

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

**MOTORI D'AVIAZIONE**

Reparto vendita: TORINO Via Madana Cristina, 66.

PNEUMATICI  
**G. TEDESCHI & C.**



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

## FASCIE e GUARNIZIONI



per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA  
DURATA  
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:  
**DOMENICO FILOGAMO** - Torino - Via dei Mille, 24.



## L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Uffici: 28bis Via Sacchi - TORINO

Fornitori del

R. GOVERNO ITALIANO  
R. GOVERNO INGLESE  
R. GOVERNO SPAGNUOLO  
R. GOVERNO ELLENICO  
R. GOVERNO RUMENO

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

## SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA

(Società Anonima)



S. I. A. I.

Direzione ed Amministrazione

MILANO - Via Silvio Pellico, 12

CANTIERE E AERODROMO

Costruzione prettamente italiana degli  
IDROVOLANTI NAZIONALI da ricognizione,  
"SAVOIA" da bombardamento,  
caccia sommergibili.

Per ogni informazione rivolgersi alla:

**SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA**

12, Via Silvio Pellico — MILANO — Via Silvio Pellico, 12.

Telegrammi: IDROVOLANTI "SAVOIA", - MILANO

Telefono: 12-645

## Gli affamatori... di una volta

Come è vero che non c'è proprio niente di nuovo sotto il sole e che l'uomo è sempre quella bestia... umana! uno studioso fiorentino ha pubblicato in questi giorni sulla *Nazione* dei brani e riguardano le cronache del 1300. dettratti da del Codice Laurenziano di Domenico Lenzi, detto Biadajuolo, nel quale sono registrati gli eventi relativi alle famose carestie di quel secolo lontano. Gli affamatori esistevano allora, come esistono adesso, ma la differenza sta nei metodi usati dai signori di allora e che bisognerebbe forse rimettere in pratica per certi gentiluomini dei nostri giorni. Narra il ricercatore che nella mattina del 15 settembre 1329 al mercato di Firenze non essendo visto se non pochissimo grano — dopo che era stato applicato il calmere sul prezzo — fu minaccia di sommossa da parte del popolo e si voleva affamare. Il segretario del Podestà, certo ser Villano di Gubbio — ed i modi furono non da... villano — ma giustificatissimi — consigliò gli ufficiali della Biada (sarebbero oggi giorno i commissari dipendenti dall'on. Crespi...) a riunire in una stanza tutti i granaiuoli e gli incettatori ed a procedere alla spiccia contro di essi, senza tante guardie, processi, convenzioni... e, forse, conseguenti amnistie.

E così fu fatto. Convocati i granaiuoli e gli incettatori in una sala oscura, appena li ebbero sottomano — ed erano trentasei — li disarmarono in arresto, mandandoli al carcere delle Stinche (oggi teatro Verdi). A notte furono svegliati e un di essi — tal Dolce Guiducci — venne senz'altro da ser Villano sottoposto a ripetuti tratti di corda, cosicché le di lui brida sgominavano gli altri incarcerati. Dopo di che finalmente a terra il disgraziato, ser Villano gli chiese: «Dimmi di ciascun biadaiuolo quanto grano, o biada per te ha in bottega, o in casa: chi sono coloro, che per Firenze abbiano comprato grano per rivendere; chi sono quelli granaiuoli, o biadaiuoli, che abbiano fatta compagnia con alcun uomo della città di comprare e di rivendere grano o biade. Tutto questo voglio io sapere, che tu me lo dica, se tu non vuoi che le braccia rimangano alla fune senza alcun ricambio». — Il Guiducci,

seriosamente ed umilmente, rispose: «Così sia in mio aiuto, come io vi dirò il vero di tutto che domandate mi avete, e di ciò che io saprò». La stessa operazione fu fatta agli altri e tutti risposero come Dolce aveva risposto.

In questo modo spicciativo fu trovato il grano potette rivendersene a buon prezzo! Per mutar le leggi bisogna che sieno mutati i costumi, ma quando questi si mantengono alla stessa bassezza come sarebbe utile il ripristinare delle leggi antiche!

Erpi.

## Attorno alla guerra

### L'accademico Joffre.

Sarebbe un errore il credere che Joffre, della candidatura al posto lasciato vuoto da Clémentine all'Accademia francese si parla molto nei giornali parigini, rivestirà le palme verdi degli immortali senza aver mai scritto nulla. E, come si sa, aver messo del nero sul bianco è condizione indispensabile per sedere sotto la Cupola. Nel 1895, essendo tenente colonnello del genio, pubblicò un opuscolo sulle « Operazioni della guerra » Joffre prima e dopo l'occupazione di un paese: racconto dettato senza pretese letterarie ma in uno stile chiaro ed energico, dei quali anni di guerra contro i Tuareg, nei quali il « comandante » Joffre si preparava a lotte

ben altrimenti grandiose. Ma questo lungo rapporto non costituisce tutto il bagaglio letterario del maresciallo, il quale è anche autore d'un opuscolo sul Madagascar, oggi introvabile.

Non v'è bisogno, del resto, di ripescare queste vecchie pubblicazioni per legittimare l'entrata di Joffre sotto la Cupola.

Quanti accademici — scrive il *Journal* — possono vantarsi d'aver scritto una pagina così sicuramente destinata a rimanere immortale, come l'ordine del giorno della Marna: « Tutte le truppe che non potranno più avanzare dovranno farsi uccidere sul posto, piuttosto che retrocedere... »? E poi, non è detto che un giorno Joffre non pubblichi anche lui le sue memorie, le quali raggiungerebbero una tiratura che nessuno dei suoi futuri colleghi raggiungerà mai...

### Gli aeroplani barella.

Si è parlato del deputato e medico francese dott. Chaissing, il quale ideò l'utilizzazione degli aeroplani pel trasporto dei feriti urgenti dalla fronte alle ambulanze chirurgiche poste a decine di chilometri dietro le prime linee. L'idea era stata avanzata e propugnata anche in Italia fin dalla incredibile invasione del Veneto dal tenente Riccardo Ponzelli, il quale la comunicò regolarmente il 7 novembre alla presidenza generale della

leggera, con l'ordine alla cavalleria di attraversare il Texel, d'approssimarsi alle navi da guerra danesi bloccate dal mare congelatosi, e di impadronirsi di esse.

La cavalleria francese attraversò al galoppo quei piani di ghiaccio, giunse alle navi da guerra, intimò la resa, fece prigionieri gli equipaggi e s'impadronì delle navi.

Terribile fu l'inverno 1788-89, precursore della grande rivoluzione francese: il pane gelò a Tolosa, e, al dire di Peignot, non lo si poteva tagliare che dopo averlo esposto al fuoco. Vuolsi che il pane gelasse pure in Italia nell'inverno del 1231. Rigidissimo fu pure l'inverno del 1798-99. Durante esso la Senna, la Mosa, l'Elba, il Reno gelarono. La Mosa fu attraversata in vettura all'Aja e a Rotterdam un reggimento di dragoni passò a Magonza il Reno sul ghiaccio. Fu rigidissimo e lungo l'inverno del 1808; quello del 1812-13 è famoso per il passaggio della Beresina, tanto funesto a Napoleone.

### Come giocano i ciechi.

Un professore dell'Istituto d'educazione per i ciechi di Nantes ha inventato o riadattato parecchi giochi allo scopo di far divertire i ciechi, i giochi di carte sono i soliti, ma ogni carta porta in un angolo segni di rilievo per farla conoscere al tatto.

La tombola consta di novanta tavolette di zinco coi numeri scritti in caratteri Braille e, per evitare che chi le estrae dal sacchetto le riconosca al tatto prima dell'estrazione, esse sono coperte da una fodera mobile di cartone: il cieco che fa l'estrazione toglie la fodera per leggere il numero e poi la rimette sulla tavoletta metallica. I gettoni per segnare i numeri usciti sono tenuti fermi sul cartellone da fermagli, fissati sotto gli altri numeri scritti in caratteri Braille; le linee, che dividono i quadretti dal cartellone, sono indicate da punti in rilievo.

Similmente è adattato il giuoco dell'oca, in cui i dadi portano i numeri in rilievo; ed eguale sistema è stato seguito per il domino.

Nel giuoco degli scacchi ogni pezzo si può fermare alla scacchiera, mentre il colore dei pezzi stessi è indicato da chiodini con teste più o meno grosse; e si sono veduti alcuni ciechi diventare buonissimi giocatori di scacchi, valendosi della loro forte memoria, grazie alla quale vengono ad avere nella

mente quasi una completa visione dei vari stadi della partita.

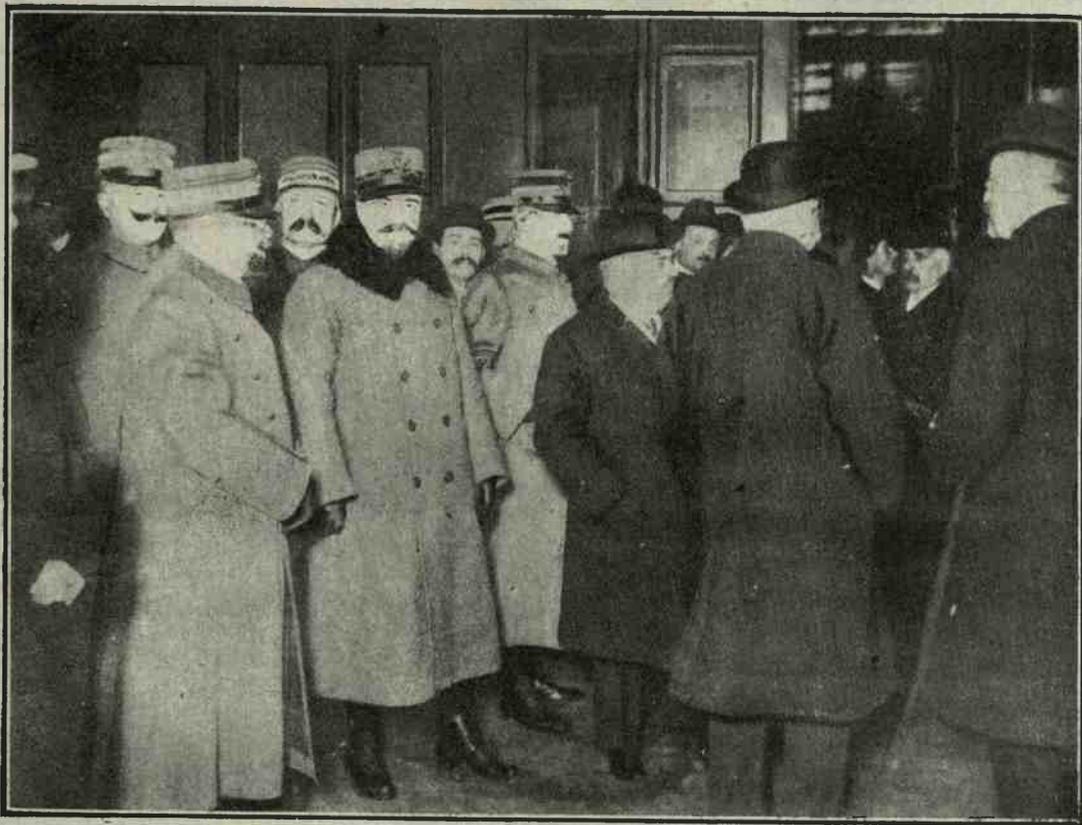
### Le future tasse tedesche.

Fallita per i tedeschi — o almeno, per quelli tra i tedeschi che non si fanno illusioni — la speranza di ottenere dagli Alleati la formidabile indennità che doveva, nei loro calcoli del 1914, saldare le loro non meno formidabili spese di guerra, gli economisti di Germania si chiedono oggi come potrà l'impero ammortizzare il debito colossale contratto in questi tre anni. Il professore Jastrow — informa *Le XX Siècle* — in un libro intitolato « Oro e sangue per la patria », espone il progetto d'una tassazione nuova, per una cifra eguale al quarto o al terzo di tutte le fortune private, che, secondo lui, permetterebbe alla Germania di liberarsi del fardello di quelle spese. Si tratterebbe d'una enorme imposta, senza precedenti nella storia finanziaria, la quale, riscossa in una sola volta, procurerebbe i fondi sufficienti all'ammortizzamento immediato del debito tedesco. L'idea non è accolta male in Germania.

La borghese *Frankfurter Zeitung*, organo della banca e della borsa, approva, ed aggiunge anche che il Ministero imperiale delle Finanze avrebbe già abbozzato un progetto di legge in questo senso. L'operazione, del resto, comunque la si voglia considerare, consiste nel cancellare il debito con un tratto di penna: si prenderà ad ogni cittadino tedesco il denaro necessario per ricomperare i titoli dei prestiti di guerra che egli detiene. Il che dal giornale belga è definito un vero fallimento.

### Gli inverni di guerra.

Le vicende di guerra nell'inverno attuale danno motivo ad O. Zanotti Bianchi di rievocare nella *Nuova Antologia* altri inverni cui vanno connessi fatti storici notevolissimi. Nel dicembre 1657 tutto l'esercito svedese, capitanato da Carlo X, poté passare dalla Svezia alla Danimarca sopra il ghiaccio, dal quale erano coperti il Sund, il Piccolo e il Gran Belt. Il 20 gennaio 1794, Pichegru, generale della Repubblica francese, mandò nel nord dell'Olanda alcuni distaccamenti di cavalleria e di artiglieria



La Conferenza degli Alleati a Parigi. — L'arrivo del Generale Dall'Olio alla Stazione del Nord.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

# 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.

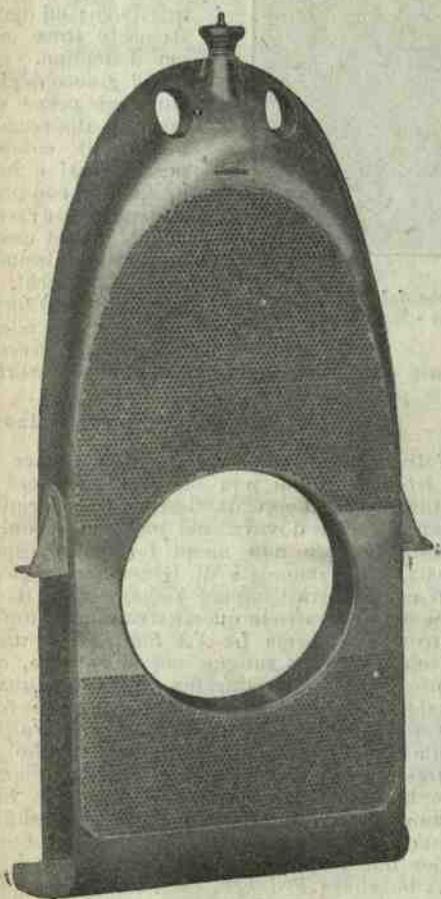
Impianti completi di tubazioni di bordo per piroscafi.

Specialità:

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

Tubi acciaio EXTRASOTTILI PER AEROPLANI, DIRIGIBILI, BICICLETTE.

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



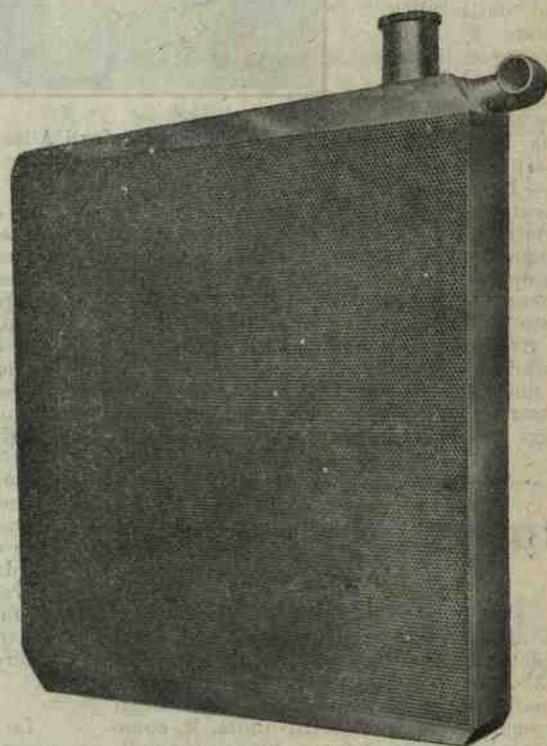
**RADIATORI A NIDO D' APE** per  
**Aeroplani, Di-**  
**rigibili, Auto-**  
**mobili** (a tubi tondi tra-  
 filati, senza saldatura, campanati).

MASSIMO POTERE RADIANTE

Grande leggerezza.

PERFETTA TENUTA D'ACQUA

Preventivi - Campioni a richiesta.



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

**GENOVA** = Via Maragliano, 2 — **TORINO** = Piazza Cavour 2.