

L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

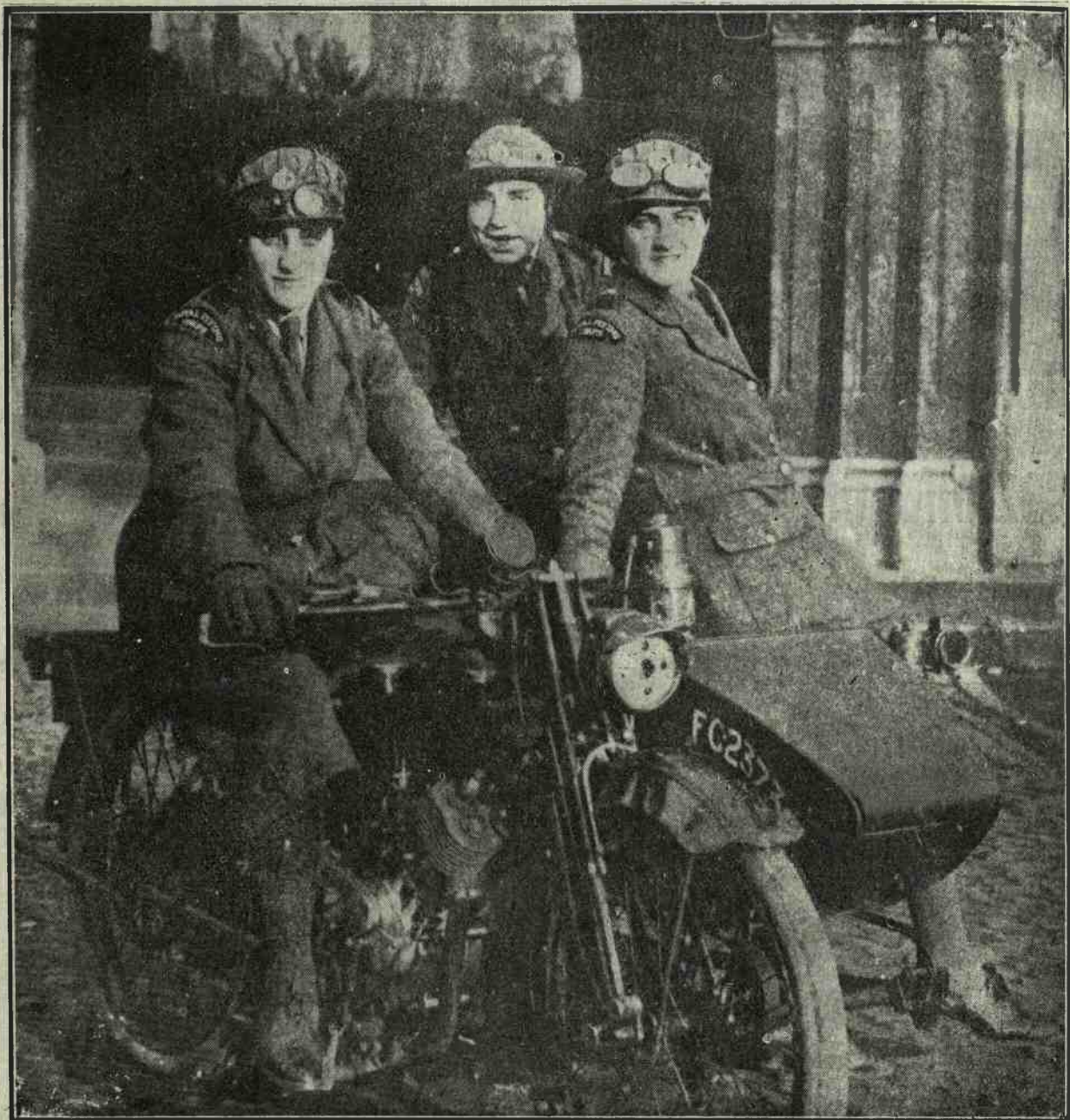
	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 6	L. 10
SEMESTRE	» 3	» 5
TRIMESTRE	» 1	» 2

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 GRANDE ESERCITO AMERICANO



LE DONNE MOTOCICLISTE DISIMPEGNANO IL SERVIZIO DI STAFFETTE NELL'ESERCITO AMERICANO

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Società Ceirano Automobili Torino

Vetture da Turismo per il 1917
12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Reparto vendita: TORINO Via Madama Cristina, 66.

OFFICINE MECCANICHE
 BREVETTI SARACCO DI

ALFREDO TALAMONA

TORINO

Fornitrici del Regio Governo.

MOTORI D'AVIAZIONE

Fabbricazione di proiettili

STRUMENTI DI PRECISIONE

TORINO

PNEUMATICI FIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

Fornitori del R. Governo

SOCIETÀ ITALO-ORIENTALE "EMAILLITE,,

Stabilimento: BOVISIO - MOMBELLO

PRIMA FABBRICA ITALIANA

di

VERNICE

per

AEROPLANI

Agenzie:

ROMA

TORINO

VENEZIA



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

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

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

Spazzole speciali per applicare l' " Emaillite ,,

Direzione ed Amministrazione:

MILANO - Via Monte di Pietà, 9

Telefono 12-53.

Telegrammi: EMAILLITE - Milano.

FABBRICA RADIATORI BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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

P. COTTINO & C

CASA FONDATA
 NEL 1898

TORINO

(Censura)

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA

TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a Sfere - Sfere di acciaio
Bossoli per cannone - Armi da fuoco automatiche
VILLAR PEROSA (Pinerolo).

«Perchè la Patria viva»,

Domenica l'onor. Raimondo, ha tenuto a Torino una conferenza di propaganda pel Prestito dal titolo «Perchè la Patria viva».

L'oratore inizia il suo dire con un pensiero ai caduti che combattono nelle trincee ed ai caduti e ci gridano l'estrema invocazione perchè per il loro sacrificio e il sacrificio dei superstiti la Patria viva.

Dopo una esaltazione della versatilità dell'ingegno e del lavoro italiano nella produzione bellica, spiega il dovere che i cittadini oggi hanno di dare alla Patria il loro contributo finanziario. Dovere e null'altro perchè va predicando che i sottoscrittori avranno diritto alla riconoscenza della Patria quasi meritate ammirazione dare alla Patria morente un prestito usurario all'interesse del 5,78 per cento.

La riconoscenza — dice — lasciamola ai nostri soldati che muoiono, senza interesse.

L'oratore ricorda le tragiche ore dell'invasione, i focolari abbandonati, il pianto dei profughi lontani dagli altri e dai focolari, e domanda: Dov'erano, in queste ore, quelli che predicavano che la Patria è una formula superpassata da una ideologia? E in uno slancio di esaltazione d'amore patrio, l'oratore giustifica il suo allontanamento dal partito esclamando: «Se fummo infedeli al partito non fummo infedeli alla Patria».

L'on. Raimondo ricorda d'aver parlato ai torinesi alla vigilia della partenza per Pietro-

grado quando era animato dalla speranza che la Russia avrebbe adottato la forma democratico-repubblicana. Aveva, infatti, rinunciato alla vodka, era innamorata della libertà e fece la rivoluzione che non fu condotta come doveva. Abbiamo visto come sia molto facile trascinare le masse, ma non facile governare. Il Governo, per quanto rivoluzionario, non poteva compiere il miracolo di alimentare un popolo quando mancavano o le derrate o i mezzi di trasporto, ed allora il popolo creduto che si trattasse di un Governo non abbastanza non borghese ed ha scacciato i cadetti ed ha scacciato Kerenski.

L'oratore, dopo un quadro della Russia rivoluzionaria, traccia un quadro della Germania militarista, depressa, ed ammonendo che la guerra oggi prolunga non per definire questioni di territori, ma per il possesso dell'Alsazia e Lorena o di Trento e di Trieste, che sono pure nel cuore di tutti, ma perchè la Germania aspira più oltre, consumando il sacrificio anche del popolo russo che aspetta l'aiuto della democrazia socialista tedesca; parla oscuramente di certe «garanzie» che pretende dal Belgio, non nasconde il desiderio

di compensi in Francia e tende a farci mendicare un confine dall'Austria mentre questa ha invaso la Serbia e tende a Durazzo.

«E' in queste condizioni — l'oratore domanda — che si vuole la pace? Una simile pace equivale ad una resa: cesserebbe la nostra guerra, ma non la loro, con questa pace non ci batteremmo ma saremmo battuti».

L'onor. Raimondo ricorda lo strazio di Venezia, per ammonire che tante stragi compiute dalla Germania non dovranno germogliare nè perdono nè oblio. Oggi che l'Italia è spezzata in due non possiamo permettere che si forgi un'anima di indifferenza, non possiamo neanche supporre lontanamente che il sacrificio per cacciare l'invasione

«b) se insieme sia disposto a secondare efficacemente il probabile effetto che il terrore dei velivoli, soprattutto delle loro rappresaglie via via più crudeli, produrrà in ogni luogo, quello cioè d'infondere nelle Nazioni la volontà determinata che la guerra attuale debba essere l'ultima, come disse Lloyd George il 14 dello scorso dicembre, e come avevo detto io stesso, con minima autorità, ma coi medesimi argomenti logici, in un giornale romano del 4 novembre».

Il 20 corrente ha risposto per il Governo il generale Alfieri, ministro della Guerra, con queste notevoli parole:

«a) Il Governo è pienamente convinto della necessità per noi e per gli alleati di superare in modo assoluto nell'aviazione i nemici, e l'onorevole interrogante può essere assicurato che, anche per effetto di periodiche conferenze interalleate, ogni sforzo possibile viene fatto per raggiungere l'accennato scopo con un beninteso coordinamento delle risorse di ciascun paese, sì da trarre il massimo profitto dalle risorse stesse.

«b) Il Governo, subordinatamente alle esigenze dell'impiego in guerra dei mezzi disponibili — ciò che è d'esclusiva competenza del Comando Supremo — è insieme, ben disposto a far tutto il possibile perchè gli effetti materiali e morali dell'uso dei velivoli siano tali da efficacemente contribuire ad infondere e mantenere nella Nazione viva e determinata la volontà che la guerra attuale, condotta con fermezza fino al pieno raggiungimento della vittoria, debba essere l'ultima, come anche dall'onorevole interrogante autorevolmente auspicato».



L'on. Raimondo dopo la conferenza tenuta al teatro Chiarella ha visitato diverse fabbriche torinesi. — Ecco al campo collaudi della Società Aeroplani Pomilio mentre ammira un volo di un ardito aviatore.

possa essere un sacrificio inutile; invocano vendetta i profughi dalle terre invase e martoriate.

C'è in quest'ora bisogno di fede e d'amore: anche i timidi, i timidi, quando i ponti sono tagliati devono raggrupparsi sull'esempio della Serbia e del Belgio, che muoiono, ma non s'arrendono. Allora, compiuto il nostro dovere, saremo degni della pace e degni della nostra storia.

L'aviazione e la pace vera

Risposta del Governo al Sen. Morandi.

Il 26 gennaio l'on. Morandi chiedeva in Senato d'interrogare, con risposta scritta, l'on. Presidente del Consiglio, per sapere:

«a) se il Governo sia ben convinto della necessità per noi e gli alleati di superare in modo assoluto nell'aviazione i nemici, poichè, lasciando i tedeschi padroni del cielo, essi attuerebbero domani, con minor sacrificio di denaro e di sangue, il loro barbaro sogno sulla terra;

Il grave lutto di un nostro collega.

Venerdì 1° marzo dopo lunga e penosa malattia a soli 27 anni moriva in Torino la signora Maccagno Angiolina nata Ronc, moglie al nostro affezionato ed antico compagno di lavoro Giuseppe Maccagno, oggi sergente alla fronte. — All'amico, così duramente colpito dalla sventura, valga a lenire il grande dolore, il pensiero che noi e tutti i suoi numerosi amici partecipiamo al lutto della sua famiglia, ricordando la bontà della povera estinta e all'amico Maccagno, al padre esemplare di tre graziosi bimbi, esprimiamo le nostre più sincere condoglianze.

N. d. R.

Impiegate il vostro denaro al 5,78 % esente da imposte presenti e future sottoscrivendo al Prestito Consolidato 5 % netto.

Officine di Villar Perosa

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

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



S. A. R. il Principe Ereditario assiste a Roma ad una patriottica cerimonia dall'Altare della Patria.
(Fot. Argus - lastre Tensi).

Primavera sportiva...

(Un ramo d'ulivo).

II.

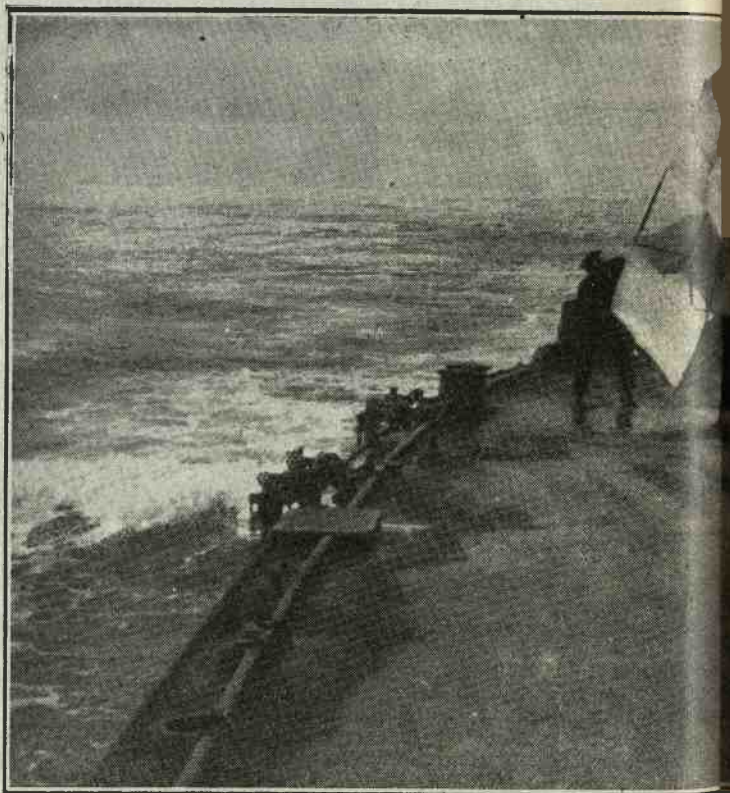
Parlavamo adunque, nelle nostre precedenti note, di gioventù forte e bella da formare con savi e retti criterii di educazione fisico-sportiva da applicare a qualsiasi manifestazione sportiva, e nel caso particolare ci rivolgevamo al ciclismo per il quale si annunzia — e forse se ne è già avuto l'inizio mentre queste nostre parole cadono sotto gli occhi del nostro lettore — un risveglio promettente... qualora le promesse però abbiano un valore efficace per l'avvenire e non sieno quelle di un semplice passatempo annuale che lasci le cose come erano. Procediamo adunque all'esame del come è ora il ciclismo e del come potrebbe essere perchè possa effettivamente accompagnarsi agli altri sports atletici nell'ottenimento del fine unico.

Attualmente il ciclismo è codificato, con pochissime varianti di poco valore, come lo era trenta anni fa (mi si passi quel trenta come cifra rotonda!), e come nelle precedenti note abbiamo esposto, se allora una simile codificazione era sopportabile — perchè si voleva lanciare la bicicletta nel commercio mondiale e lo scopo fu rapidamente ottenuto — attualmente non è più questo lo scopo del ciclismo, e cambiato deve quindi essere il modo di regolarne le manifestazioni. Anzitutto è da abolire la divisione dei corridori in professionisti e dilettanti. Questa odiosa divisione, contro la quale non è la prima volta che non soltanto noi combattiamo, non può più servire se non alla creazione di spostati, di uomini che non sempre sanno vivere nella regola, di ambizioni che non hanno base e ragione alcuna, di idoletti dai piedi di argilla i quali a loro volta creano nuove illusioni, in una gioventù che a ben altro noi amiamo avviare. I guai del professionismo non fa mestieri che io li elenchi,

quando son purtroppo noti anche a quegli industriali, organizzatori ed associazioni che se ne servono, e se ne servono soltanto perchè esistono ed esistono soltanto perchè un vecchio e stantio principio di regolamento li ammette ancora. Sdomani con un colpo di penna, che sarebbe come un colpo di vento disinfettante che spalanchi le finestre di una camera chiusa per lungo tempo, noi avessimo il coraggio (oh! Dio, ce ne vorrebbe così poco...) di cancellare questa istituzione ibrida dal nostro codice ciclistico, che cosa ne potrebbe avvenire? Mi attendo di saperlo da quei miei avversarii che vorranno farmelo conoscere... » disinteressatamente e spassionatamente.

E qui tocchiamo un altro tasto che suona un po' maluccio. Cerchiamo di girare la situazione e di non prendere troppo di fronte un nemico momentaneo col quale domani — quando sarà persuaso dei nostri buoni argomenti — possiamo e dobbiamo restare amici. Il professionismo ciclistico è di gran giovamento all'industriale che se ne serve per la sua réclame, per il suo prodotto.

Qui potremmo parlare di tante cose, e gli argomenti ci si accavallano fin sulla punta della penna numerosissimi e facilissimi e prontissimi alla difesa della nostra tesi, ma noi scegliamo il più semplice, il più alla mano ed anche il meno compromettente, quale effetto diverso può dare un dilettante da quello che darà un professionista nei riguardi della réclame di una casa costruttrice? Nessuno. Ed anzi, come effetto morale, il mondo che segue le fasi delle corse ciclistiche e ne apprezza più o meno... grossolanamente i risultati, direbbe che c'è stato maggior merito per una macchina l'aver potuto rompere il traguardo montata da un dilettante, anzichè se lo fosse stata da un professionista che è a credersi (diciamo a credersi...) rotto a tutte le astuzie come



In alto mare.

SPORTSMEN !...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

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

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

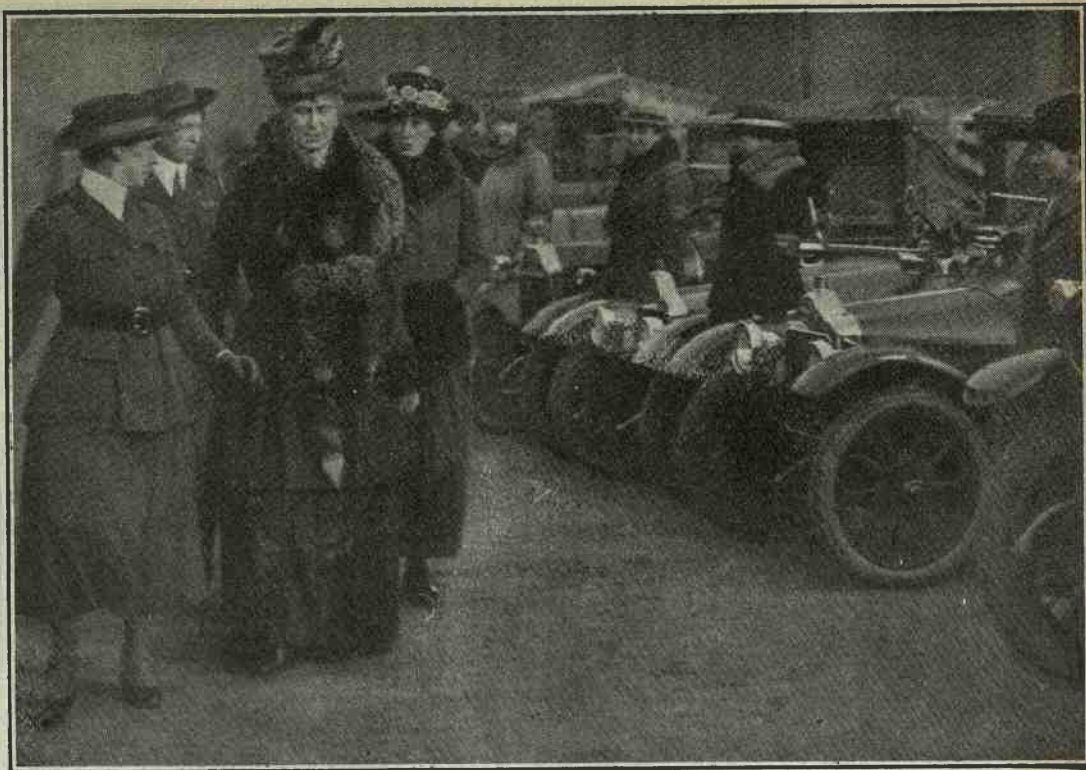
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

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

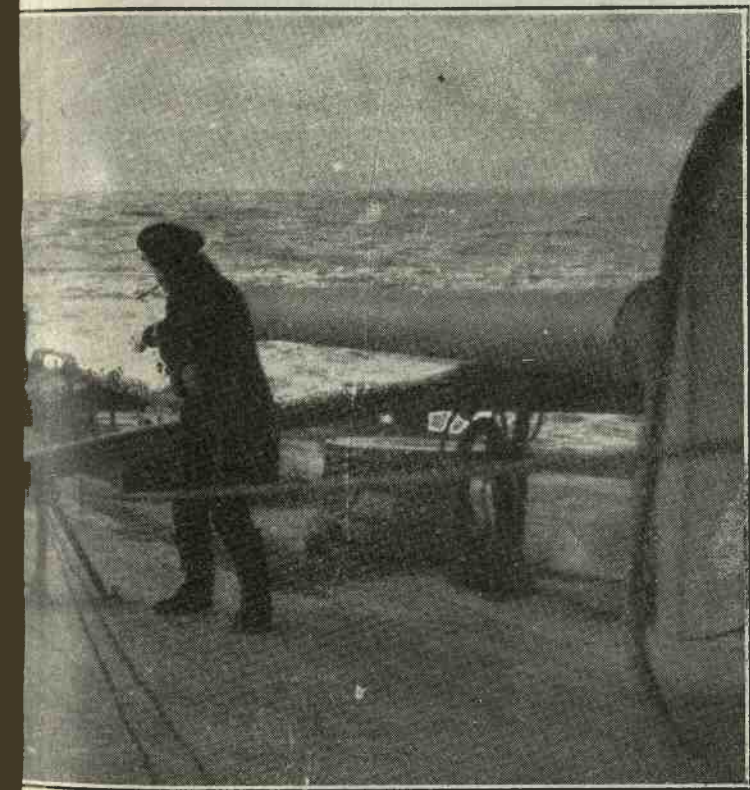
Premiato con Medaglia d'Oro

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

tutte le risorse dovute al suo stato di servizio. Di questo semplice principio vorremmo si persuadessero i nostri industriali ed essi basterebbero, con l'autorità che deriva da... tante cose, ad imporre la cancellazione di questa... macchia sportiva. Una volta scomparsa la divisione tra professori... studenti, cade mezzo codice antico e l'altra metà facile ad essere accomodata con i tempi moderni che adesso corrono come e più del ciclismo stesso. Come dovrebbe essere accomodato? Con due principi ai quali nessuno può negare la propria approvazione: libertà per tutti, sicurezza per tutti. Penalità enormi per le frodi sì, ma libertà sconfinata per chi usi dei mezzi leciti e permessi. Non entriamo nei dettagli, ci sembrerebbe voler troppo far da dottori in una materia della quale tutti siamo dottori e per codificare la quale ognuno di noi può portare il suo buon consiglio, il suo ottimo parere, il suo coscienzioso voto. Noi siamo sicuri che la questione è tutta lì: volersi intendere, che in quanto al sapersi è cosa oltremodo facile. Facciamo una nuova lega, se non nuova del tutto, rinnoviamo almeno quell'antica ma con metodi veramente e radicalmente efficaci e validi e consoni ai tempi. Parliamo liberamente tra noi, senza restrizioni, senza pensare ai nostri piccoli affari, ai nostri piccoli interessi; presentiamoci a questo nuovo parlamento — che dovrebbe raccogliere i vecchi organizzatori, gli industriali, i giornalisti sportivi, i giovani di buona e ferma volontà — con la coscienza aperta ai nuovi grandi scopi che vogliamo ottenere, dando al ciclismo l'avviamento verso il fine nobile di essere utile alla gioventù... e non ad altri che ad essa, e cerchiamo di mettere ordine in tutta questa farragine di impedimenti che ora fa rivacchiare ma non vivere lo sport ciclistico e nel contempo — per chi voglia ben guardare in fondo



La Regina Alexandra con la Principessa Mary visitano una Sezione di Auto-Ambulanza femminile. Mrs Beatty (Comandante) parla alla Regina. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).



un cervo volante.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

alle cose — non produce se non un effimero beneficio all'industria ciclistica ed un danno notevolissimo, morale e materiale, a quei giovani che ad esso si dedicano, sia che ne vogliano dolorosamente fare una professione, sia che con entusiasmo ne intendano fare uno sport. Studiamo bene la questione nelle sue finalità prima di presentarci a dar mano alla riforma, e poi con un grande principio avviamoci alla tranquilla e fruttifera discussione.

Ed essa avvenga fra le vecchie unioni e le nuove federazioni, senza malumori per il passato, senza screzi per il presente, senza pregiudizi per l'avvenire. Vogliamo metterci d'accordo tra italiani coscienti, tra uomini di sports che per esso lavorammo e lavorar dobbiamo?

Io presento il ramoscello d'ulivo; chi ha l'autorità necessaria lo raccolga e dia l'inizio per la grande riforma che sia nuova gloria interna, per ora, internazionale appena sarà possibile.

Marzo 1918.

RAFFAELE PERRONE.

L'INQUISIZIONE TEDESCA

C'è della fantasia voluttuosamente macabra nei tedeschi per torturare le popolazioni dei paesi invasi. La *Tribune de Genève* narra ora che fu eseguito il bagno turco.

Molti deportati belgi ne furono vittima per essersi patriotticamente rifiutati di lavorare a profitto degli invasori della loro patria. I prigionieri vengono interamente svestiti e gettati in piccole celle riscaldate come un bagno turco. Uno degli evasi a cui fu inflitta tale tortura narra che la cella era tanto piccola da potersi toccare le pareti stendendo le braccia. Le pareti e il tetto sono in legno, ma foderate per impedire l'entrata dell'aria. Allorchè la porta è chiusa, la ventilazione non si opera che a mezzo d'un foro largo come una moneta da cinque centesimi.

In queste celle riscaldate i prigionieri si affannano, traspirano ed aprono la bocca. Allorchè sono presso a svenire li si toglie da lì, ma per obbligarli a restare, in piedi o seduti, all'aperto qualunque tempo faccia ed a sopportare tutte le torture inerenti a questo passaggio di temperatura.



LA DITTA

CHIRIBIRI & C.

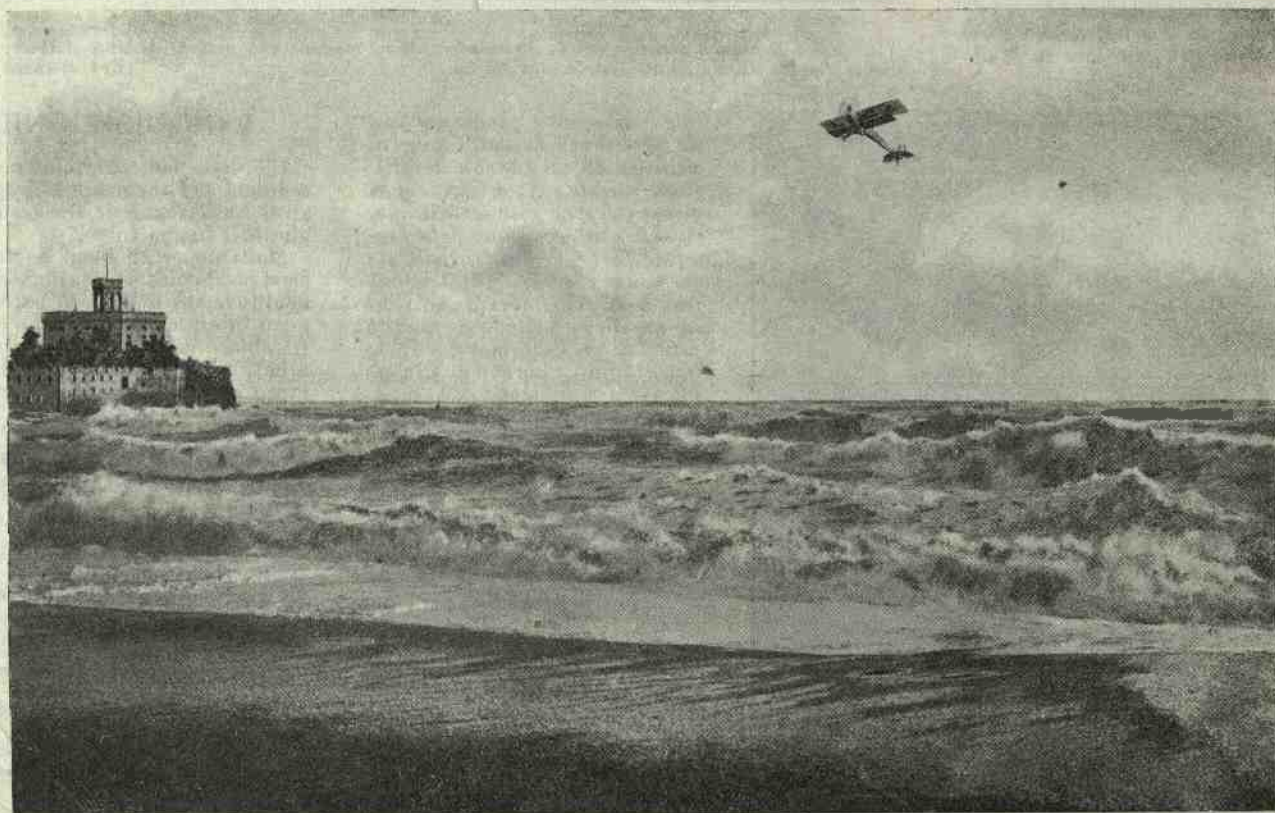
VELIVOLI-AUTOMOBILI

ha impegnato la sua produzione nella costruzione di

MOTORI PER AVIAZIONE

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

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA Gio. Ansaldo & C.



Cantieri Aeronautici

1. BORZOLI (Mare).

2. BOLZANETO.

3. TORINO.

Aviazione ed aviatori

Il bombardamento di Innsbruck.

« Nella mattinata di ieri una squadriglia bombardò efficacemente gli importanti impianti della stazione di Innsbruck ».

Pola bombardata dai nostri idrovolanti.

L'Ufficio del Capo di Stato Maggiore della Marina comunica: « La notte del 28 febbraio una squadriglia di nostri idrovolanti si è recata a bombardare Pola, colpendo con due tonnellate di esplosivo l'arsenale e le altre opere militari con visibile efficacia. Durante il ritorno dei nostri aerei, incolumi, malgrado il nutrito fuoco di sbarramento anti-aereo, furono osservati grossi incendi fino a 50 chilometri dalla costa nemica ».

La posta aerea tra New York e Washington.

Un servizio postale con aeroplani sarà iniziato tra New York e Washington il 15 aprile. Saranno fatti viaggi nelle due direzioni, con una sosta a Philadelphia, situata tra le due città. Si sta tentando anche la istituzione di viaggi per città molto più lontane.

Il *Post Master General Bourloson* annuncia che un servizio regolare con aeroplani sarà tra breve inaugurato fra tutte le grandi città.

Garros e Marchai ricevuti da Poincaré.

Il Presidente della Repubblica, Poincaré, ha ricevuto i due aviatori Garros e Marchal, che sono usciti ad evadere dalla Germania, e li ha felicitati calorosamente.

Un ex-sindaco di New York in aeroplano.

Da un campo di aviazione degli Stati Uniti giunge notizia che un ex-sindaco di New York sta esercitandosi per divenire aviatore. In un recente volo egli tenne la direzione di un aeroplano militare per quindici minuti, ad una altezza di parecchie migliaia di piedi.

Statistica delle imprese compiute da aviatori francesi.

Una nota ufficiale dice: « Dal 1° dicembre 1917 al 15 febbraio 1918 i velivoli francesi hanno effettuato 22.518 voli. L'aviazione, in una lotta particolarmente accanita, distrusse 197 apparecchi nemici, e vere battaglie in linea le permisero di acquistare una innegabile superiorità. Nel medesimo tempo soltanto 38 apparecchi francesi furono abbattuti nelle linee francesi e nemiche.

« L'aviazione tattica diede prova di una particolare attività: vi furono 1399 ricognizioni fotografiche, dalle quali furono riportati 21.328 clichés. Gli aeroplani di osservazione operarono senza tregua per l'aggiustamento dei tiri di artiglieria; gli apparecchi da bombardamento rivalleggiarono in ardore, giorno e notte, e lanciarono 192.000 kg. di esplosivi sui centri nemici, mentre 39.900 kg. furono lanciati nel periodo corrispondente dell'anno scorso.

« I palloni di osservazione stettero in aria 3593 ore per la loro opera di sorveglianza. Il nemico perdetto nelle linee francesi numerosi apparecchi di tipo recente, che ci diedero complete indicazioni circa i progressi dell'industria nemica. E' incontestabile che i nostri aviatori conquistarono la superiorità. Il luogotenente Fonk abbatté il suo venticinquesimo apparecchio nemico ».

PER L'INDUSTRIA AVIATORIA

La Sezione Aeronautica, del Comitato per l'incremento dell'industria italiana, ha suddiviso i vari gruppi di industriali e costruttori in tre sotto-sezioni:

- a) *Aeroplani e Dirigibili,*
- b) *Motori d'aviazione,*
- c) *Accessori e materiali inerenti all'industria aeronautica.*

Le sottosezioni sono dirette da apposite Commissioni per lo svolgimento dei programmi.

La Sezione Aeronautica è per ora così composta:
Associazioni, Enti, Istituti: Ministero Pubblica Istruzione; Unione delle Camere di Commercio; Camere di Commercio di Milano, Lodi, Potenza; Municipi di Roma, Torino; Il « Corriere della

CACAO TALMONE



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

Sera », « Unione Cooperativa »; Assicurazioni « La Fondiaria ». Istituto Nazionale delle Assicurazioni, Cooperativa Italiana Incendi; Associazione per lo Sviluppo dell'Alta Coltura; Associazione Ex-Alievi del Politecnico di Milano; Associazione fra le Società italiane per Azioni; Associazione fra gli industriali d'Italia per prevenire gli infortuni sul lavoro; Banca Commerciale Italiana; Direzione Centrale della Banca Commerciale Italiana; Banca Popolare di Cremona; Collegio degli Ingegneri di Milano, del Friuli, di Bologna; Istituto Industriale Milanese « Feltrinelli »; Lega Industriale di Torino.

Società Industriali e Commerciali: Società Anonima Nieuport Macchi, Varese — Società Anonima Italiana Giovanni Ansaldo, Genova e Roma — Società Anonima Costruzioni Aeronautiche « Savoia », Milano — Società Idrovolanti Alta Italia, Milano — Società Anonima Costruzioni Aeronautiche Ingegneri O. Pomilio e C., Torino — Società « Civea » Spezia — Industrie Aviatriche Meridionali, Napoli — Officine Energia Elettrica di Novara — Acetati e Derivati, Torino — Società per lo sviluppo dell'Aviazione in Italia (Caproni) — Società Italo Orientale « Emaillite » Milano — Fratelli Zari, Bovisio — « Züst » Milano — Agenzia Generale Forniture Aeronautiche, Milano — Società Elettro ferroviarie, Milano — Società Anonima Meccanica Lombarda, Sesto S. Giovanni — Fratelli Frattini, Milano — Società Italiana Transaerea, Torino — Isotta Fraschini, Milano — Dnerot, Palermo — Società Generale Imprese Aeronautiche, Milano.



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

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.

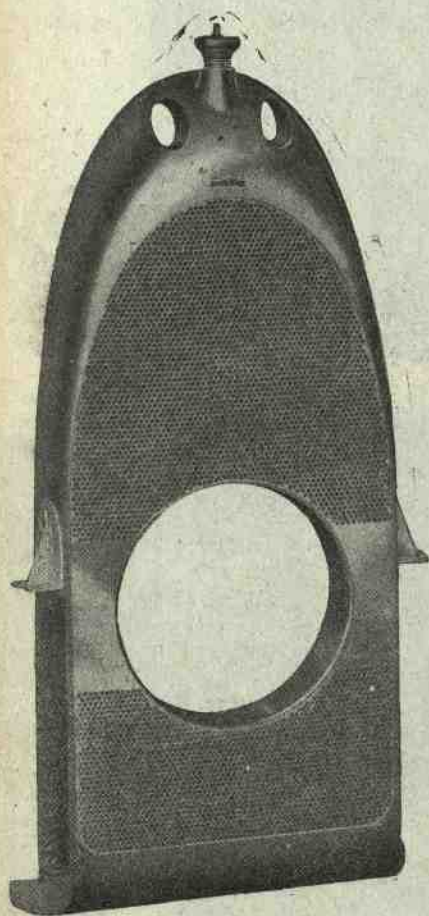
Impianti completi di tubazioni di bordo per piroscafi.

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.



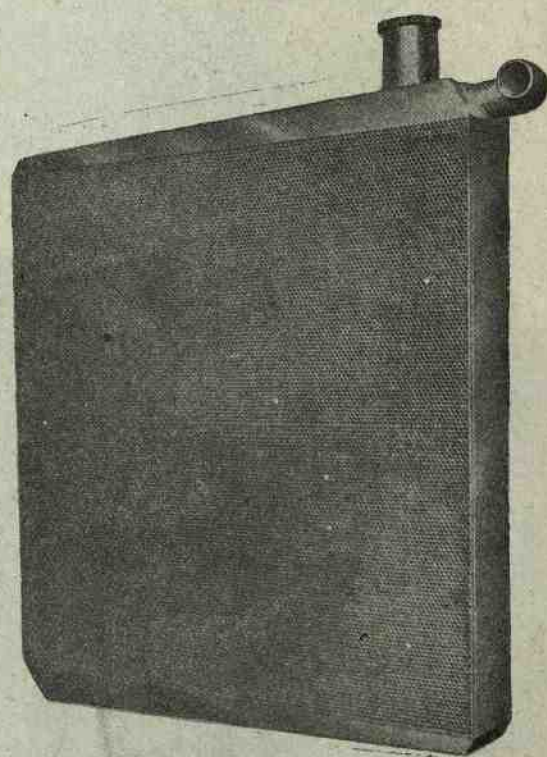
RADIATORI A NIDO D'APE per
**Aeroplani, Di-
rigibili, Auto-
mobili** (a tubi tondi tra-
filati, senza saldatura, campanati).

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.