

L'ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	6	11
SEMESTRE	3	6
TRIMESTRE	1	2

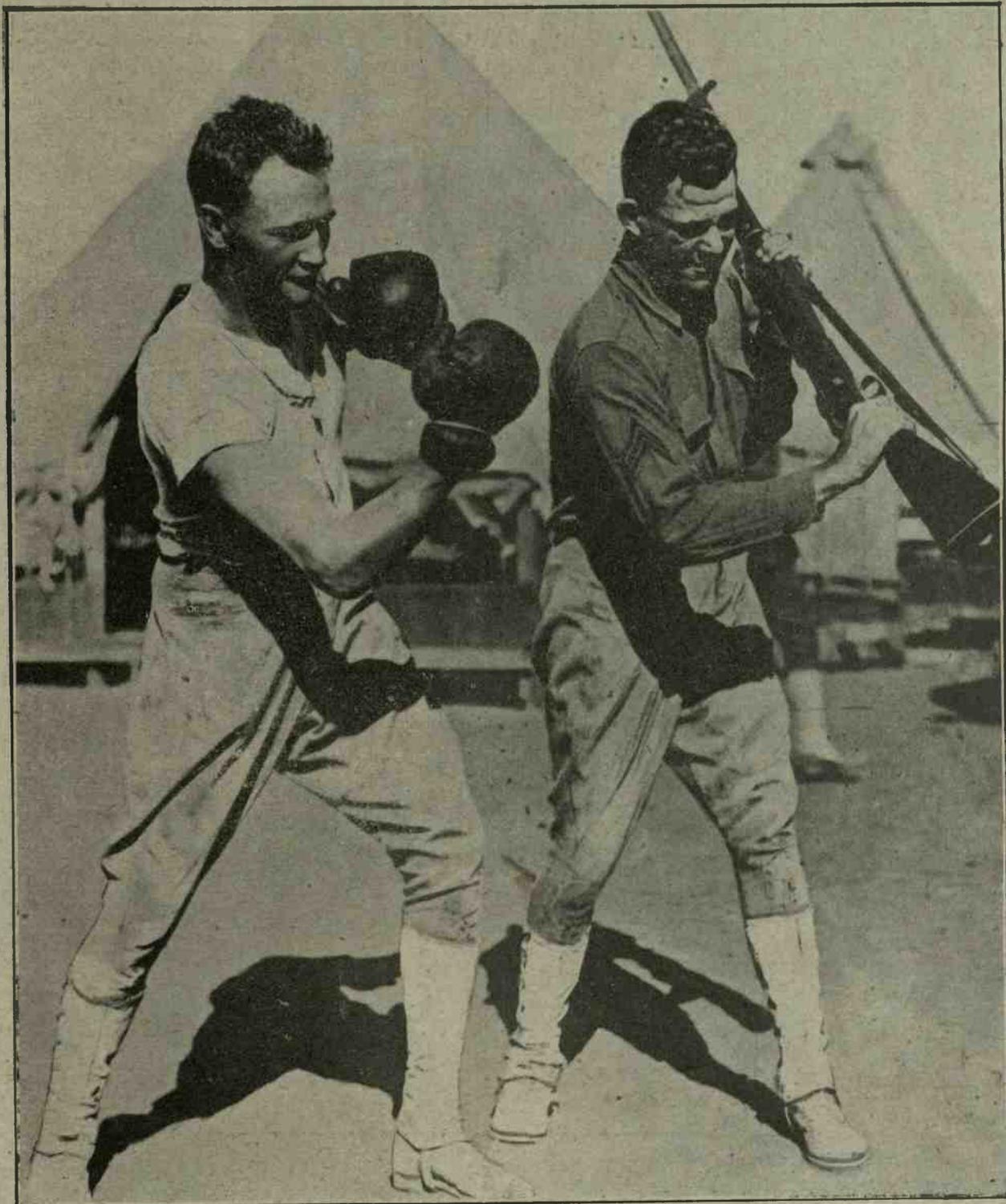
La copia cent. 10, arretrato 0.20

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 Romagnosi, 1



LA PREPARAZIONE DEL SOLDATO AMERICANO. — Colpire col "Box", o col calcio del fucile è la stessa cosa.

(Fotografia Ufficiale Americana).

PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

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.

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

P. COTTINO & C.

CASA FONDATA NEL 1898 TORINO FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
 TEL. 22-75 - TEL. COTTINRADIO

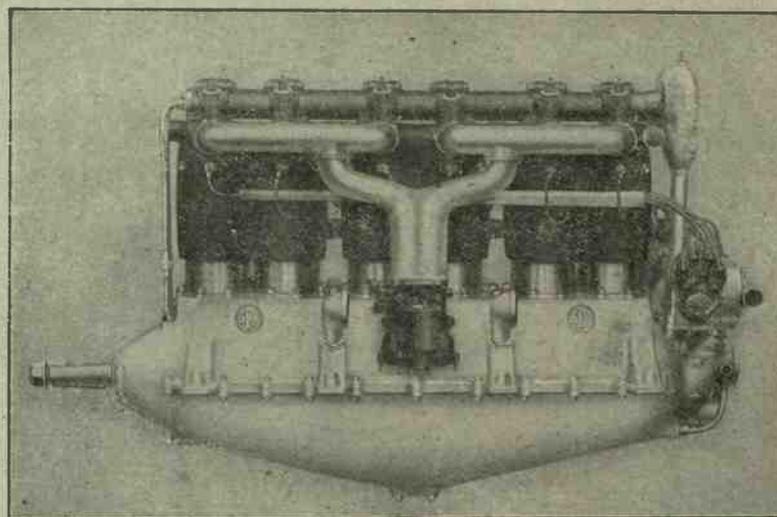


TORINO SPA GENOVA

Capitale L. 10.000.000.

Produzione di guerra

Camions militari.
 Affusti automobili.
 Autoambulanze.
 Autocarri speciali.
 Motori p. aeroplani.



Produzione normale

Automobili da turismo.
 Camions industriali.
 Omnibus per servizi pubblici.
 Autocarri speciali.
 Motori per imbarcazioni.

Il Motore d'Aviazione " **SPA** ", ha al suo attivo, oltre ai massimi Records di velocità-distanza, i Raids di guerra: Friedrichshafen, Innsbruck, Zagabria, Pola, Vienna, Franzensfeste.

SOCIETÀ LIGURE-PIEMONTESE AUTOMOBILI.

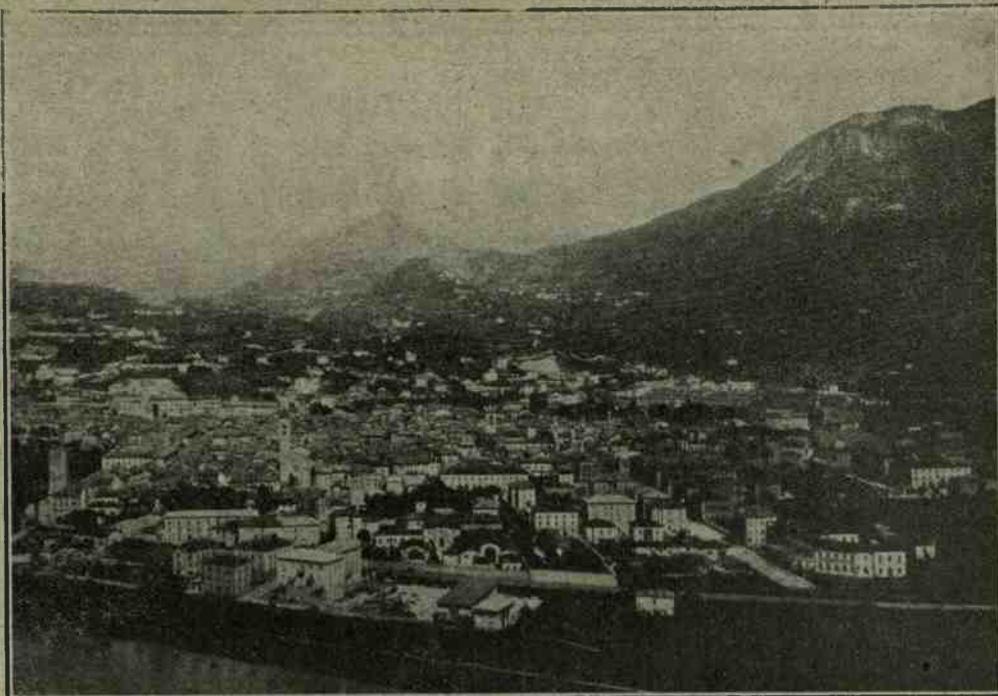
Trento e Trieste

E' stata offerta una colazione alla Sezione italiana del Parlamento interalleato a Parigi, composta degli onorevoli Ruffini, Alessio, Canepa, Pallè, Di Scalea, Theodoli, Medici, Frasso Dentice e del segretario prof. Formichi.

L'importanza del convegno era caratterizzata dalla numerosa rappresentanza del Governo francese. Erano infatti presenti i ministri Pichon, Leygues, Simon Le Brun, e una quarantina di senatori e deputati tra i più autorevoli, come Barthou, Dumer, Thomas, Moutet, Renoux, Ahel, Daubigny, Meniers, Gargnier, Aragò, Constantin, ecc. Allo champagne, il ministro Pichon rinnovò l'espressione della sua più calda ed antica amicizia per l'Italia. Egli dichiarò che non possono nascere malintesi fra la Francia e l'Italia, poichè la Francia considera come egualmente sacri ed impregiudicati i fini di guerra dell'una e dell'altra Nazione, e la questione di Trento e Trieste alla stessa altezza di quella dell'Alsazia-Lorena. Aggiunse che confida che le più cordiali e frequenti relazioni fra le Delegazioni di quello che gli italiani designarono col nome di Parlamentino, gioveranno a smussare tutti gli angoli e ad assicurare la più sincera intimità. Il ministro Pichon si promette di poter presto, allorchè avrà lasciato il potere, dare tutta la sua opera ai lavori di questa rappresentanza dei vari Parlamenti alleati.

Seguì uno smagliante discorso del deputato Barthou, il quale accennò alle difficoltà incomparabili della fronte italiana, ignorata da molti, ma da lui bene studiata da vicino in occasione della sua indimenticabile visita in Italia, e alle difficoltà di speciale carattere interno in cui si trovò l'Italia per preparare il suo popolo alla guerra. Ad essa fu necessario passare gradatamente per vari stadii, quello della neutralità, quello della dichiarazione della guerra all'Austria e poi della dichiarazione della guerra alla Germania. Il deputato Barthou pose in rilievo i servizi di capitale importanza resi dall'Italia agli Alleati. «Dopo ciò — disse — non è più possibile che si abbiano fra la Francia e l'Italia dissidi insanabili, perchè in qualsiasi difficoltà parleremo con sincerità e franchezza da una parte e dall'altra, come si può fare in queste adunanze interparlamentari». L'oratore ha inneggiato alla vittoria ormai sicura, augurandosi che anche nella pace la Francia e l'Italia procedano con la massima cordialità l'una a fianco all'altra e diano opera per la costituzione della Società delle Nazioni, nella quale l'oratore ha fermissima fede.

L'on. Ruffini pronunciò quindi un discorso in francese, ringraziando e dicendo, tra l'altro, che questa guerra è stata la prova del fuoco per la fratellanza latina, prova terribile per la Francia, la quale doveva rivendicare le frontiere della patria, e per l'Italia, cui toccò difendere le frontiere, non meno sacre alla sua anima nazionale.



Veduta di Trento.

Parlarono quindi, applauditissimi, il deputato belga Peron e Franklin-Bouillon.

Salvatore Barzilai, nel *Messaggero*, dopo avere ricordato una frase del presidente del Consiglio, onor. Orlando, nella quale il presidente, prevedendo già da tempo il fatto della promessa di federazione che l'imperatore Carlo avrebbe fatto, aggiungeva: «Ma sarà troppo tardi!», scrive: «Carlo I rivolgendosi ai suoi popoli immagina l'esistenza di una patria austriaca da rimettere in piedi, preannunziando, per l'edificio che crolla, i lavori di ricostruzione dell'Austria.

La Galizia e le terre della Sacra Corona ungherese rimarrebbero escluse dalla ricostruzione ed all'ombra di questa Sacra Corona alcuni milioni di slovacchi e molti milioni di croati, sloveni e rumeni dovrebbero starsene tranquilli. Ma gli cecco-slovacchi hanno risposto a Praga; i serbi e sloveni hanno confessato la loro unione coi croati; i tedeschi e magiari con questo proclama di Carlo I vedranno spezzato l'ultimo legame con l'impero. A Trieste poi si offre la menzogna della situazione speciale.

Tardi venuto, l'Imperatore dimentica quello che Trieste fu in passato; dimentica che essa fu dichiarata porto franco e la sua Dieta ebbe facoltà di legiferare, il suo Comune ebbe attribuzioni

statali. Ma tutto questo, ora per ora, fu fraudolentemente strappato a Trieste per castigarla del suo amore verso l'Italia e le fu lasciata solo la libertà di piangere e maledire in segreto nell'attesa di un giorno di redenzione. Oggi dovrebbe appagarsi di questa falsa moneta suggerita agli Asburgo dalla disperazione? No! Il deputato nazionale di Trieste ha già ieri affermato al Parlamento di Vienna che solo il trattato di pace avrebbe dato a Trieste il compimento dei suoi destini e se oggi una ferocia repressiva non lo interdicesse un no! formidabile risponderebbe dall'opposta riva al miserabile espediente del Principe austriaco».

L'on. Barzilai ricorda il fatto di Napoleone a Leben quando per intimidire l'arrogante plenipotenziario austriaco ruppe simbolicamente il piccolo vaso di vetro.

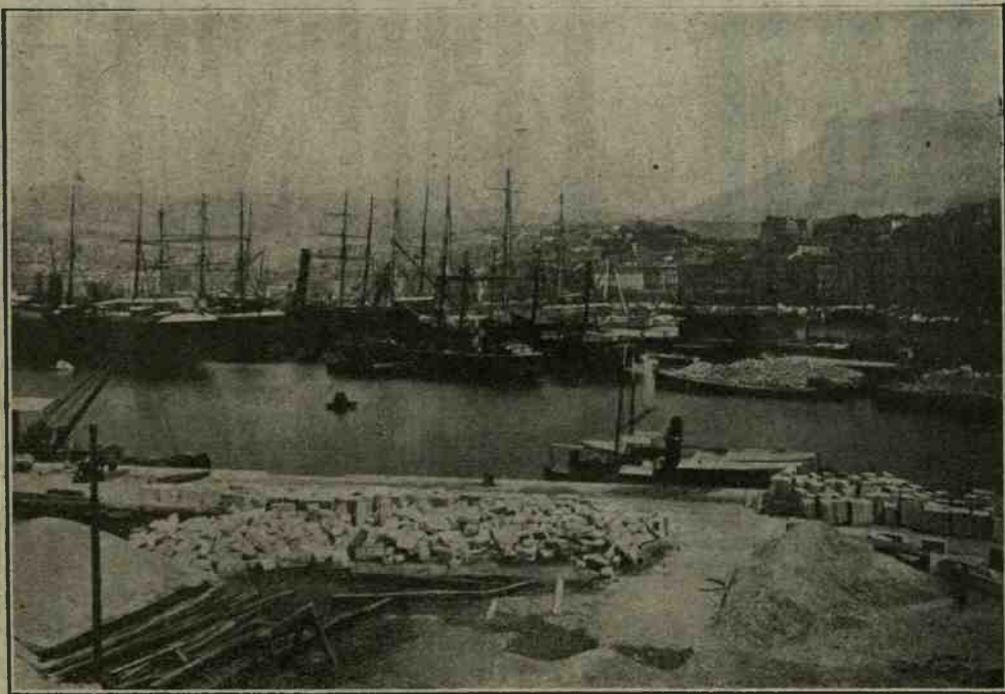
Termina dicendo: «Parecchie volte, come scrive un arguto pubblicista francese, nel corso del secolo XIX furono raccolte e rimesse insieme le parti della porcellana austriaca spezzata, ma l'operazione, possibile al tempo della schiavitù dei popoli, non sarà possibile nell'ora della rinascita delle nazioni».

LE PETIZIONI INGLESI

Il partito nazionale britannico ha mandato giorni or sono, alcuni suoi rappresentanti in casa di Lloyd George per presentargli una petizione che sollecitava l'internamento di tutti gli stranieri nemici. Alle parole con cui i delegati ne accompagnarono la consegna, il primo Ministro rispose che apprezzava il patriottismo ond'erano animati i suoi visitatori e che avrebbe studiato con grande attenzione la loro richiesta. E tese la mano per ricevere il foglio. Ma il capo della delegazione spiegò: «Il foglio è dinanzi la vostra porta».

Lloyd George si fece alla finestra e vide che un «camion», decorato di bandiere alleate, stava fermo dinanzi la porta di casa sua, e sul «camion» vide un enorme rotolo di carta, delle dimensioni di quei rotoli che i giornali ricevono dalle cartiere. «E' la petizione — disse l'oratore della delegazione. — E' redatta il più succintamente possibile; ma i firmatari sono circa un milione. Spero che vorrete prenderne conoscenza». Lloyd George dichiarò che non voleva ignorare i nomi di quei buoni cittadini. Furono dunque installati nel suo giardino due cilindri sui quali la petizione si svolse come una tela panoramica nei teatri. Basta un macchinista per mettere in movimento l'apparecchio; e quando ha qualche minuto libero, il Primo Ministro scende a leggere il prezioso manoscritto.

Questo episodio, che l'*Oui* amplifica non senza arguzia, è riferito, nella sua sostanza, anche dal corrispondente londinese dell'*Action Française* il quale aggiunge che il rotolo era lungo ben tre chilometri e conferma che fu portato a destinazione in un camion ornato delle bandiere alleate.



Veduta di Trieste

Ogni corsa una vittoria!

Sulle belle strade e col sole, come sul terreno fangoso
e sotto pioggia torrenziale, i Pneumatici

Bergougnan & Tedeschi

trionfano sempre.

Infatti, anche nel **Circuito d'Orbassano**

i corridori

ACCOMOLLI VINCENZO (1°) e GARINO MAURIZIO (3°)

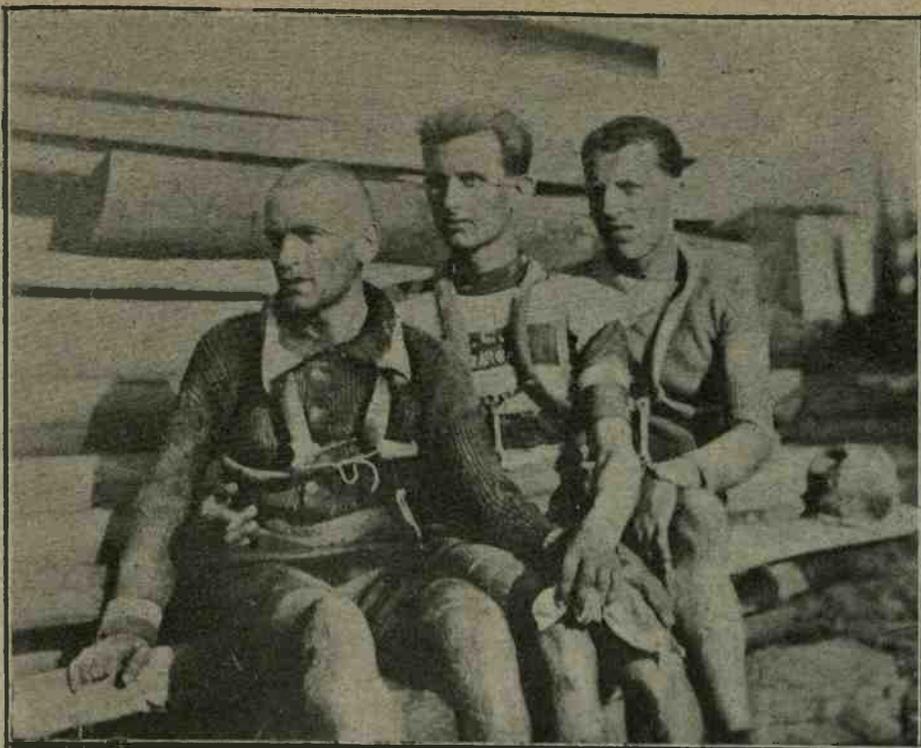
montavano

Bergougnan e Tedeschi

Stabilimento Ausiliario - **TORINO** - Strada Lanzo, N. 316.

FILIALE DI MILANO - Via Melzo, 15.

AGENZIA DI BOLOGNA - Via Galliera, 60.



La « Popolarissima » Toscana. — Al centro: Callani, 1° arrivato. A sinistra: Paolucelli, 2° arrivato, ambedue della Società Operaia Fornaci di Barga (Lucca). A destra: Occhialini, 3° arrivato, della Società Sportiva Siger. — L'Occhialini è il 1° classificato nella Categoria militare. — Percorso Firenze-Montecatini, km. 50. Velocità media oraria Km. 33,180.

(Fot. Morandi Pietro - lastre Tensi).

tedesco avvolge i suoi scopi di guerra, e ci dia a conoscere fino a qual punto si spingerebbe, favorita degli eventi, la rapacità germanica.

Si legga, per esempio, ciò che scrive il professore Haase di Breslau, a proposito d'indennità di guerra, nella *Schlesische Zeitung*: « La Russia è stata già trattata come si meritava. Ora è la volta dell'Italia, che per punizione del suo tradimento dovrà servire economicamente le Potenze centrali durante un certo numero d'anni, cedere all'Austria tutti i territori sino al Tagliamento, restituire Tripoli alla Turchia e infine dare alla Germania la sua colonia africana della Somaliland ».

Quanto alla Francia una enorme indennità di guerra e un trattato di commercio vantaggioso per la Germania non bastano. I bacini minerari di Longwy e di Briey devono naturalmente diventare tedeschi con Verdun, e il Sundgau con Belfort. Le regioni occupate in Francia saranno restituite solo quando l'indennità di guerra di 50 miliardi sarà stata completamente pagata ».

Finalmente, il prof. Haase esige la parte ovest del Marocco con Tangeri, una parte del Congo francese, per arrotondare il Congo tolto ai belgi, ed altre piccolezze. L'Italia e la Francia sono, dunque, servite. Restano la Gran Bretagna e gli Stati Uniti; ma il prof. Haase non le risparmierà. Si riserba di conciarle a dovere in un prossimo articolo.



Peticoli Dante della Siger, soldato nel Battaglione Dirigibili, vincitore del Circuito del Mugello.

(Fot. Morandi Pietro - lastre Tensi).

Accomoli vince il Circuito d'Orbassano segnando un nuovo trionfo per la Casa Bergougnan-Tedeschi.

un apparecchio nazionale si portava all'altezza di m. 7450. Le quattro precedenti tappe di questo record sono dunque:

1914 - 9 luglio	— Linnekogel m. 6600
1915 - 8 settembre	— Audemars » 6600
1916 - 26 aprile	— Hawker » 7200
1916 - 10 novembre	— Guidi » 7450

I PROFESSORONI TEDESCHI

Le nazioni latine — dicono i tedeschi — sono i paesi degli avvocati; ma la Germania, ahimè! è il paese dei professori, e gli « herren professoren », specialmente di questi tempi, sono gente di abbondevole eloquio e di rara petulanza.

Così avviene che qualcuno di essi sollevi di tratto in tratto il velo di Maja in cui il Governo



Le corse in Toscana. — Il Circuito del Mugello. — L'arrivo.

(Fot. Morandi Pietro - lastre Tensi).

Quella di domenica è stata una delle più dure prove ciclistiche della stagione. Il Circuito d'Orbassano, organizzato per festeggiare il ventennio della Società « La Torino », si è disputato sotto una pioggia dirotta, segnando la vittoria di un « puro » della vecchia guardia, il dilettante Vincenzo Accomoli. Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Accomoli Vincenzo, dell'U. S. Barriera di Nizza, alle ore 12,52'36'', impiegando ore 3,44'36'' a compiere i 100 km. del percorso ad una media di km. 27,714 all'ora.
2. Vertemati Luigi, dello S. C. Milano, alle ore 12,55'.
3. Garino Maurizio, dell'U. S. B. N., alle ore 12,58'.
4. Forno Armando, dell'U. S. B. N., alle 13,3'.
5. Rolfo Giovanni, dell'U. S. B. N., alle 13,15'.
6. Vianzone Angelo, della Torino, alle 13,25'.

Ecco come si susseguirono i diversi passaggi:

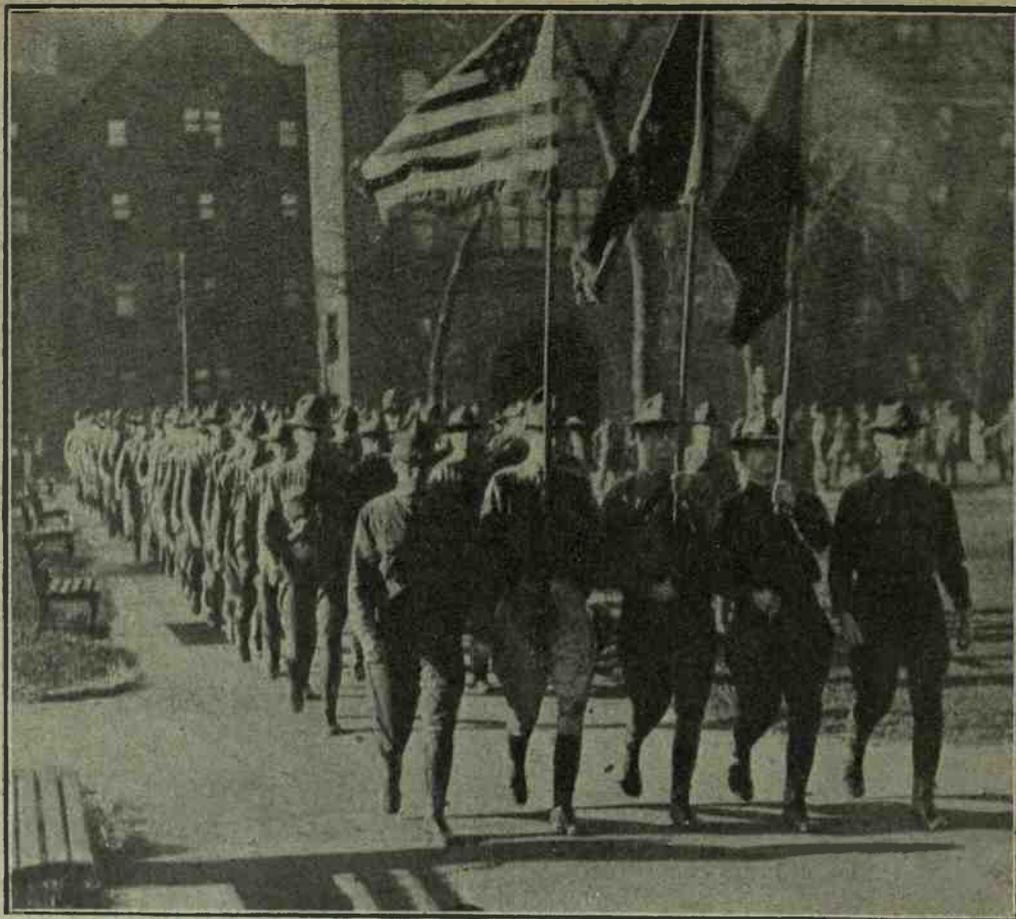
Partenza, ore 9,8. — Primo giro, ore 9,29: Galli, Forno, Accomoli. Tempo: 23 minuti. Secondo giro, 10,35: Galli, Vianzone, Accomoli. Tempo: 30,40''. Terzo giro, 10,30: Galli, Vianzone, Forno. Tempo: 30,16''. Quarto giro, 11,3: Accomoli, Vertemati, Forno. Tempo: 32,54''. Quinto giro, 11,37: Accomoli, Vertemati, ad un minuto Rolfo. Tempo: 33,49''. Sesto giro, 12,10: Accomoli, Vertemati, ad un minuto Rolfo. Tempo: 34,6''. Settimo giro, 12,56: Accomoli, a 2 minuti Vertemati. Tempo: 40,55'.

AERONAUTICA

Il « record », mondiale d'altezza portato da un americano a 8670 metri.

L'Echo des Sports annuncia un nuovo record ed un nuovo recordman per un'impresa fra le più ambite nell'aviazione sportiva: il massimo d'altezza sarebbe stato raggiunto dall'aviatore americano Ruddy Schroeder, che il 18 scorso settembre salì all'altezza di 8670 metri. L'Aero Club d'America ha omologato tale performance, che sarà considerato record se anche dagli altri Aero Club sarà riconosciuta.

Il presente record d'altezza apparteneva al tenente italiano Guido Guidi, che il 10 novembre 1916, partendo dall'aerodromo di Mirafiori, con



Studenti americani che si allenano nei loro collegi. (Fot. Ufficiale Americana).

Il nostro studioso di aeronavigazione seguendoci nella inchiesta che facciamo con tutti quelli che mostrano di avere la grande visione dell'avvenire, per quanto riguarda questo nuovo grande mezzo di civiltà e di progresso, volle trattenerci attorno ad un suo progetto che non possiamo qui presentare — per varie ragioni — nei suoi minimi particolari ma per il quale vogliamo pur spendere qualche parola.

Egli ci parlò del come dovrebbe essere costruito il veicolo dell'avvenire, debba esso servire al trasporto di merci come al trasporto di persone. E ci ricordava come oggi — i tre elementi nei quali deve avvenire questo trasporto, sono stati completamente conquistati dalla meccanica. Si viaggia e si portano merci, senza limitazione di numero e peso, in terra, per acqua e in aria. Ma quando noi osserviamo che questi tre mezzi di trasporto hanno delle differenze che portano dispendio per la costruzione e per l'uso, ci sorge l'idea della possibilità che il genio umano debba costruire un veicolo che possa servire in aria, in acqua ed in terra.

Un miracolo! potrebbe risponderci uno dei soliti che misurano l'avvenire sulla lunghezza del proprio naso. Noi, o meglio il nostro studioso, ci dimostrava il contrario e con ragioni inoppugnabili.

Osservate l'idroplano. Esso contiene in sé il grande principio. Non è tutto, lo sappiamo bene, ma è il principio. Si eleva da terra, si eleva dall'acqua, nei due elementi può posare per poi riprendere il cammino. Da questo fatto ne deve venire l'altro, come diretta conseguenza, che esso apparecchio, atto a navigare nell'aria, ora che se n'è voluto fare un apparecchio di aeronavigazione, può essere reso atto a muoversi in terra ed in acqua e per tempo indeterminato, funzione che adesso già compie, in perfetta regolarità meccanica, soltanto per poco tratto di tempo e di spazio.

Immaginiamoci quindi per poco una grossa vettura che abbia la proprietà di trasformarsi in una grossa imbarcazione ed in un grande aeroplano. Quali cause di peso, di superficie, di instabilità od

altro che sia possono opporsi a ciò? Il peso è ormai una questione che non si fa più nei riguardi dell'aeronavigazione che ci ha dato le corassate aeree, dove ogni arma ed ogni uomo possono nell'avvenire essere sostituite da merci e da passeggeri.

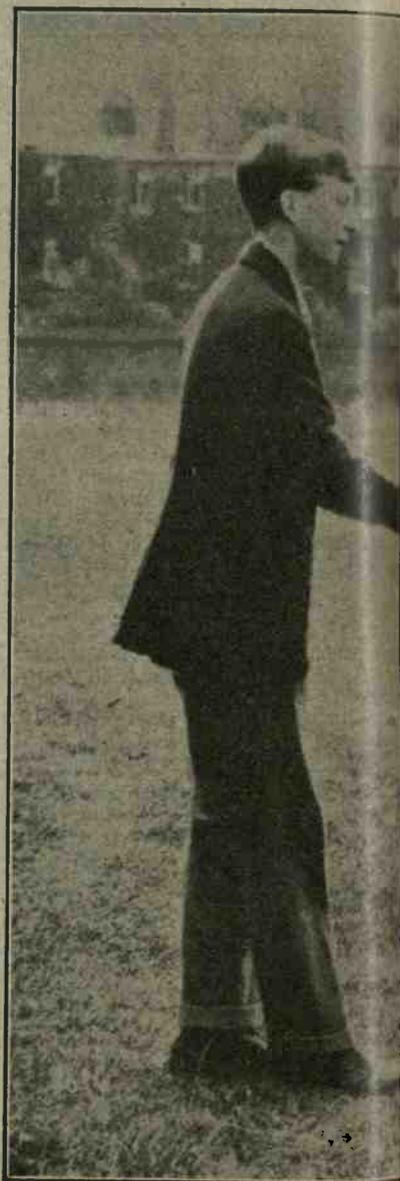
La superficie è ancora un problema che si va studiando con vero amore e che ci darà in un prossimo avvenire, con l'aumento dei piani, o per meglio dire delle ali, la diminuzione della estensione laterale di esse, in modo da poter ottenere dei veicoli aerei che si servano abbondantemente dello spazio tra la terra ed il cielo in senso verticale, anziché di quello che pur ci è limitato in senso orizzontale. L'instabilità è un problema ormai del tutto risolto come quello del peso. Che cosa ci resta a fare se non a studiare quei particolari meccanici che ci permettano la trasformazione sollecita di una vettura in un motoscafo e di questo in un aeroplano? Ecco dove il genio costruttore dei nostri meccanici dovrebbe svolgere il suo lavoro, il quale lavoro non è più inventivo ma applicativo. Quando sarà risolto questo problema della trasformazione noi potremo dire di avere completamente soggiogati i tre elementi sui quali deve avvenire il movimento delle nostre persone e delle nostre cose.

E la meccanica ci ha abituati a cose tanto meravigliose che anche questa non ci sembra che attuabilissima. Perché il grande studio della mec-

Il Veicolo

canica applicata ai trasporti è tutto dedicato alla economia, al risparmio di materiale, di tempo, di lavoro. Il risparmio del materiale lo avremmo appunto nell'uso di un solo mezzo per i tre diversi trasporti, quello del tempo lo avremmo nel fatto di poter eseguire questi trasporti senza bisogno di trasbordare merci e passeggeri dalla ferrovia al battello e da questo all'aeroplano, e l'economia di lavoro è ovvio, onde noi ci risparmiamo di parlarne.

Una osservazione che non conta, ma che pur qui vogliamo riportare è questa: non serve più l'aeroplano a portarci da un punto all'altro valicando monti e sorvolando sui mari? E' vero, ma le linee dirette e brevi sono una delle ricerche da farsi per ottenere appunto quelle economie di cui sopra, alle quali si aggiunge l'importantissimo risparmio del combustibile o di quell'altro nuovo mezzo di vitalità che vorrà darsi al motore dell'avvenire.



Il Duca di Connaught e il Principe

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

Chiedete Catalogo alle Ditte M. CAPPELLI - Via Friuli - Milano.

I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino.

ell'avvenire

Ed a tutto ciò si aggiunga che i trasporti dell'avvenire per essere veramente utili e solleciti non dovranno essere più fatti nelle grandi proporzioni di adesso, perchè questa complicazione d'imbarchi e sbarchi, di trasbordi e di irradiazioni andrà man mano scomparendo con la molteplicità dei mezzi di trasporto che permetteranno lo scambio più sollecito tra paesi e paesi mediante l'uso di questo immenso spazio che ci circonda e che ci permette di muoverci senza toccarci, senza limitazioni nel numero e nei viaggi.

La padronanza dell'aria è la vera risorsa per l'avvenire dei nostri movimenti. Su questo uso dell'aria, come ambiente nel quale dovremo far funzionare i nostri mezzi di traffico, dovrà volgere, e per tutti i particolari inerenti, lo studio e l'attenzione dei nostri geniali inventori e di quelli che sulla guida di essi traggono le utili applicazioni



Ragazzi americani che aiutano la produzione in tempo di guerra. (Fotografia Ufficiale Americana).

per l'uso pratico. L'uomo può dire di aver trovato, nella conquista dell'aria, una delle più grandi vie per il suo vero progresso, per la civiltà e l'affratellamento dei popoli.

E se ne saprà ben servire. Ce ne affida il grande lavoro che in poco tempo, malgrado le difficoltà gravi del momento, si è compiuto nel campo della aeronavigazione.

La Stampa Sportiva.

L'ITALIA CHE CAMMINA

Thomas Okey, il quale fu per vent'anni nella Commissione Educativa di Toynbee Hall in Londra, scriveva nell'ultima *Rassegna italo-britannica* l'importanza del nuovo impulso che vien dato in Inghilterra alla nostra lingua. Prima della guerra nelle quindici Università della Gran Bretagna vi erano undici cattedre per l'insegnamento del tedesco e nessuna per l'insegnamento dell'Italiano; di semplici « lettori » ve n'erano venti per il tedesco e dieci per l'italiano; di cattedre minori se

ne contavano 11 per il tedesco ed una per l'italiano. Quando l'Italia è intervenuta nel gran conflitto accanto agli Alleati, l'Okey chiese al capo del reparto educativo de London County Council dei provvedimenti per l'insegnamento dell'italiano nelle scuole serali del Consiglio.

« Trovatemi — rispose Sir Robert Blair — un certo numero di Case commerciali londinesi, le quali promettano di assumere ognuna un impiegato che sappia scrivere e parlare l'italiano ed io prenderò il provvedimento scolastico che mi suggerite ».

L'Okey coll'aiuto del cav. Sambucetti poté trovare subito trecento Case commerciali, e, sebbene questo numero fosse inferiore a quello richiesto da Sir Robert, fu accettato come sufficiente ed immediatamente si accordarono facilitazioni per l'insegnamento dell'italiano commerciale nelle scuole del Consiglio della Contea di Londra.

Nel 1916-1917 furono circa 460 gli studenti e queste classi sono ora estese in ventuna Istituzioni mantenute o sussidiate dal Consiglio. Ma il Consiglio della Contea di Londra ha fatto di più. Fino ad ora nessuna cattedra di italiano vi era nelle Università inglesi; il Consiglio votò lo scorso anno seicento sterline annue per la fondazione di una cattedra di italiano nell'Università di Londra che il Senato affidò al dott. Antonio Cippico. Oltre a ciò con pubblica sottoscrizione furono raccolti i fondi per dei premi agli allievi che si distinguono nell'italiano e per due borse triennali di 50 sterline l'una a quell'Università inglese o scozzese che tenga un corso per gli aspiranti al diploma d'onore in italiano.



del Belgio.

(Fot. Argus - lastre Tensi)

Officine di Villar Perosa

Cuscinetti a sfere - Sfere di acciaio

VILLAR PEROSA (Pinerolo).



L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.

Uffici: 28bis Via Sacchi - TORINO

Fornitori del

R. GOVERNO ITALIANO

R. GOVERNO INGLESE

R. GOVERNO SPAGNUOLO

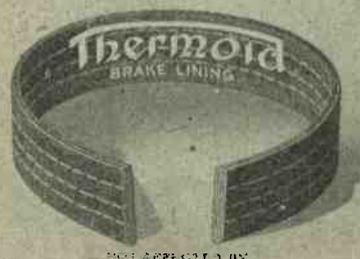
R. GOVERNO ELLENICO

R. GOVERNO RUMENO

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

FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI



NOT AFFECTED BY
HEAT, OIL OR GASOLINE.

ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

"GALLINARI"

Società Industrie Aeromarittime

LIVORNO

Autoscafi

Idrovolanti

Eliche marine

e per Aviazione

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: - 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 Italiana Motori GNOME e RHONE

TORINO

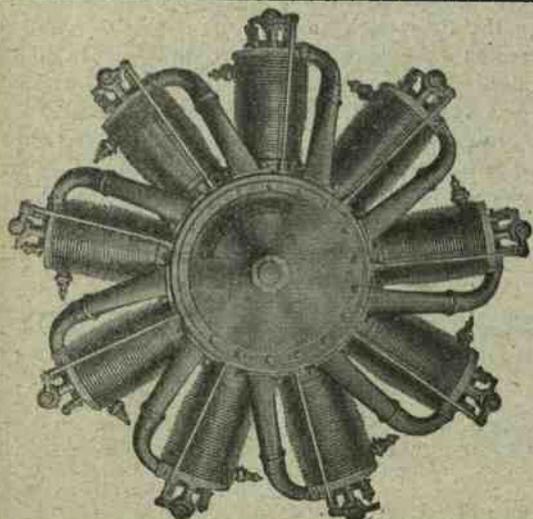
Motore "LE RHONE"

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



L'aviazione inglese

Attorno alla guerra

I surrogati.

Il blocco ha privato la Germania di molti prodotti che una volta importava; ma i tedeschi, preparati nei tempi di pace dalla pratica intensiva della contraffazione, si diedero durante la guerra a creare una quantità di quei succedanei che essi designano col nome di « ersatz », quali ad esempio, i sigari e le sigarette fatti di foglie d'alberi e le camicie e gli abiti tessuti di carta o d'ortica.

Ma soprattutto in materia alimentare il genio tedesco s'è rilevato più fertile in invenzioni, del cui numero e della cui importanza ci possiamo fare un'idea approssimativa dall'interdizione con cui il Governo imperiale ha recentemente colpito ben settecento di esse, considerate come dannose alla salute. Fra i prodotti proibiti sono compresi il « Tonir », sorta di cnbo per fabbricare il brodo; la « Eieikuchenpulver », polvere d'uova per dolci, la cui composizione non potrebbe esser rivelata senza inconvenienti alle persone delicate; un « prodotto economico da spalmare sulle tartine, che sa di fragola, di lampone, di ribes e di ciliegia »; cinque specie di salsicce di coniglio, senza coniglio; un'essenza di marmellata artificiale; una polvere da arrostitire, detta di Mackensen; una infinità di birre con nomi come « sorgente d'oro », « goccia di luppolo », « spuma di salute »; la « minestra d'Ercole »; la « zuppa coi legumi di Venere », ecc. Riproducendo questa lista il *Berliner Tageblatt* fa delle riflessioni malinconiche. Esso constata che gli « ersatz » alimentari cadono in discredito.

Il militarismo.

Un giornale tedesco di Helsinki, il *Suomi Finland*, consacrava, giorni or sono, all'« Ideale del soldato » questo strabiliante articolo: « Il soldato non ha il diritto di parlare e nemmeno di pensare. La recluta non è un uomo: diverrà un uomo solo sotto il comando del suo superiore. La recluta è una cera molle che il superiore può modellare a suo talento... Bisogna anzitutto che il coscritto sia coricato a terra nudo come un verme, e che egli oda sibilare intorno

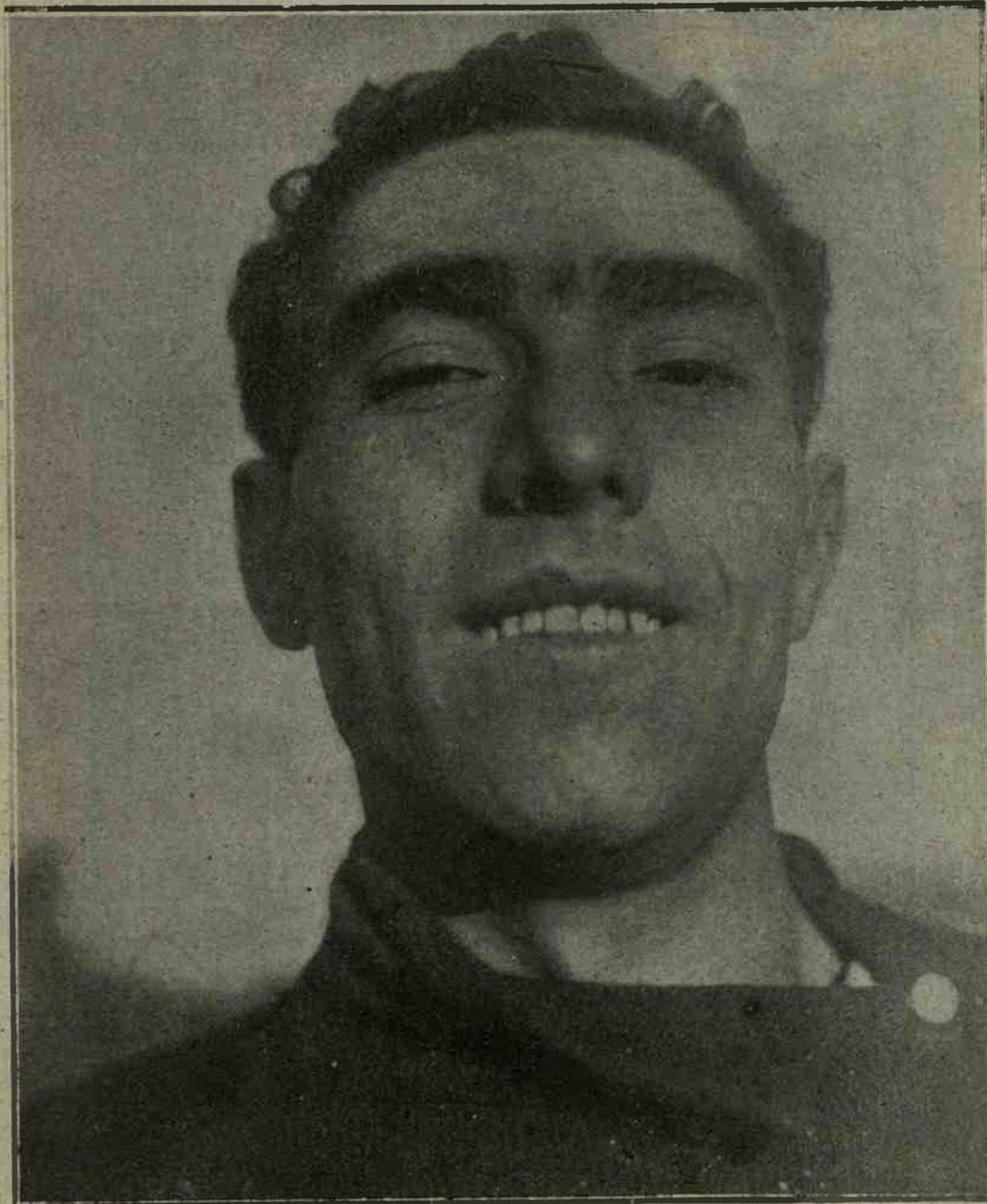
alla sua testa il frustino del suo superiore... Il superiore è il Signore Iddio del soldato. E' un Dio a cui il soldato non ha il bisogno né il dovere di rivolgere delle preghiere, ma del quale egli deve rispettare ed eseguire i santi comandamenti. Il Dio del soldato non è mai contento; egli non dice mai grazie, neanche per le cose meglio fatte; ma per gli errori e per gli atti di disobbedienza, castiga crudelmente. Perché egli ha nelle sue mani le chiavi dell'inferno terrestre. Quest'inferno non brucia, ma vi si odono nondimeno pianti e stridore di denti. E' pieno d'una lordura fetida, nella quale il superiore immerge colui che ha male agito... ».

Ecco l'ideale che gli istruttori tedeschi offrono ai soldati finlandesi per indurli a marciare contro gli Alleati che vettovagliano la costa murmana.

già distrutto ben 47 aeroplani tedeschi e ne ha obbligati 23 a prender terra.

I piloti inglesi si sono rivelati particolarmente adatti per voli di ricognizione e di bombardamento. Gli avversari sono spessissimo incapaci di tener loro fronte. Aerodromi, accampamenti, ridotte, concentramenti di truppe tedesche vengono sistematicamente bombardati con rara efficacia. L'opera dei tanks è sempre sussidiata dal lavoro d'ispezione degli aeroplani inglesi.

Ma anche nei servizi di caccia i piloti britannici hanno rivelato una indiscutibile valentia. I virtuosi della caccia aerea non difettano nelle loro squa-



Belloni, su strada e su pista, ha con le sue ultime vittorie confermato di essere oggi il migliore campione ciclista d'Italia (monta Bicyclette Bianchi con Pneumatici Pirelli).

driglie; anche se bollettini e comunicati ne tacciono le gesta.

L'Inghilterra — ci è noto — ha due grandi doti peculiari nelle manifestazioni varie della esistenza delle nazioni — fare, e bene, ma non apparire. E così nell'aviazione. Dati i tempi, è questo un bene? La discussione ci trarrebbe oltre e fuori dei nostri limiti. Per ora ammiriamo e glorifichiamo questa nostra grande alleata, che anche in questa nuova e terribile arma ha saputo raggiungere quella grandezza che s'addice al suo nome, alla sua storia.

L'Inghilterra sin dall'inizio delle operazioni di guerra intese il grave e grande compito che incombeva nell'attuale guerra a questa nuova arma e diede alla sua aviazione — sia di terra che di mare — un magnifico impulso.

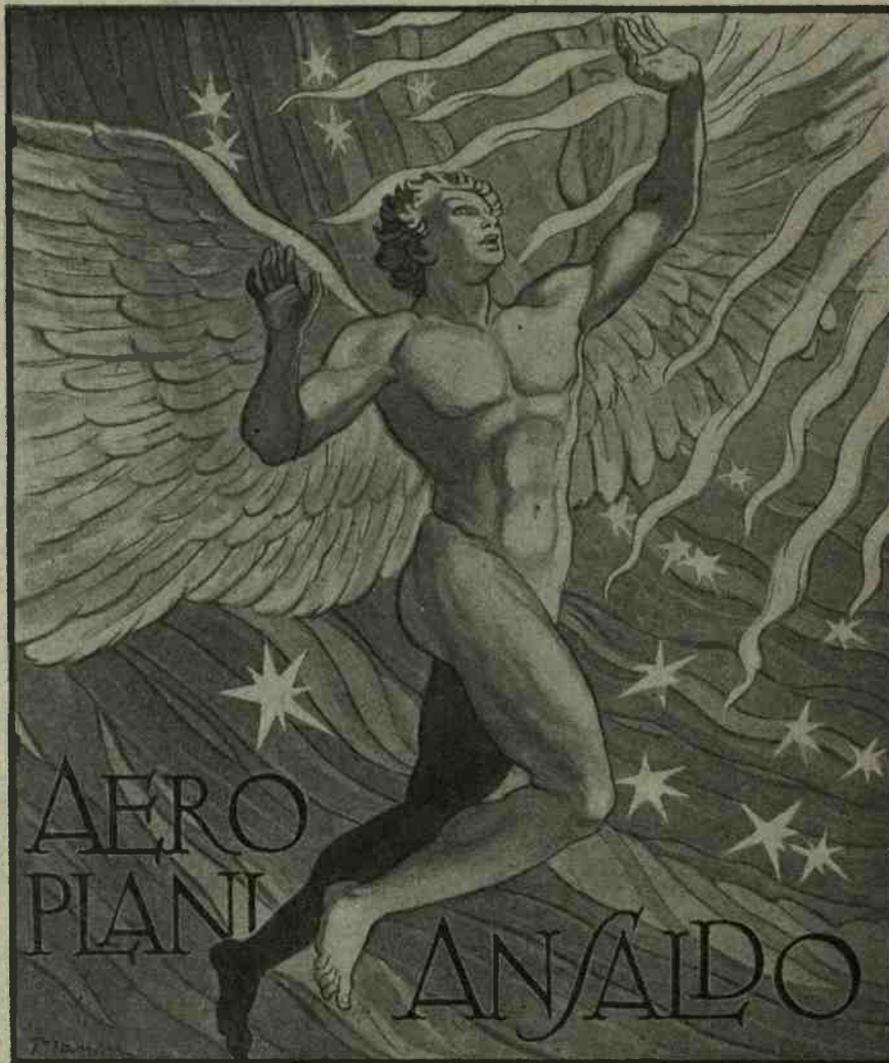
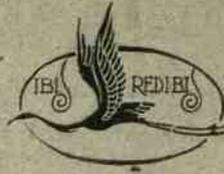
Che cosa fu per il passato l'aviazione inglese? — Quasi nulla, se escludiamo i tentativi del colonnello Cody (quanto dolce alla memoria nostra questo nome, che ci ricorda le strane gesta del Buffalo-Bill!), tentativi che seguirono a quelli già fortunati in Francia, e si rinnovavano ancora quando Blériot tentò ed effettuò per primo il passaggio della Manica. Fu anzi questo volo magnifico dell'aviatore francese che svegliò nell'Inghilterra non solo la passione ma il bisogno di dedicare l'opera del Governo e dei privati a pro di questa, che appariva come una delle armi più degne della civiltà e del progresso. Perché allora — e fu un bene od un male ce lo diranno gli imparziali storici della nostra guerra — non tutti pensarono che dall'aviazione dovesse e potesse uscire la più formidabile arma della guerra. L'Inghilterra studiò e perfezionò tipi già adottati da altri, ma ebbe in ciò una cura come il popolo inglese sa avere in ogni sua manifestazione, la cura della buona scelta. Ed infatti è avvenuto appunto per questa sua prerogativa speciale che entrata per ultima a formarsi una armata aerea, ora si trova alla testa tra le altre nazioni, che molto prima di essa a ciò lavorarono, e conta squadriglie di esplorazione, di caccia, di bombardamento che emulano i fasti gloriosi — ed anche i non gloriosi... — di tutte le altre nazioni in guerra.

Quella parola non gloriosi va spiegata nel senso delle insidiose squadriglie di bombardamento di città indifese che i nostri avversari compongono e mantengono per quel solo scopo, non certo umano e civile; ma anche in queste rappresaglie bisognerà che noi, e l'Inghilterra con noi, ci prepariamo per cambiare quel pane con quella tale focaccia. Ci sarà facile per quanto ostico ai nostri sentimenti di civiltà. Oggi l'Inghilterra, come accennavamo, tiene testa con la sua aviazione, formatasi come in un miracolo, come con una bacchetta magica, nel breve volgere di mesi, non di anni, agli avversari fortissimi.

Sul fronte occidentale gli aviatori britannici hanno mietuto allori, senza per questo però menare quel vanto che altri avrebbero sparso ai quattro venti a colpi di sonora gran cassa. Infatti soltanto ora noi cominciamo a sentire qualche nome sui fasti degli aviatori inglesi, mentre avevamo un maggiore Bishop che combattendo 110 volte ha

BERGOUGNAN & TEDESCHI

I PNEUMATICI
che vinsero tutte le principali corse dilettanti



Cantieri BAGLIETTO

LIGURIA

COSTRUZIONI DI YACHTS a vela
ed a vapore.

COSTRUZIONI DI GALLEGGIANTI E
PARTI STACCATE PER IDRO-
VOLANTI E DIRIGIBILI.

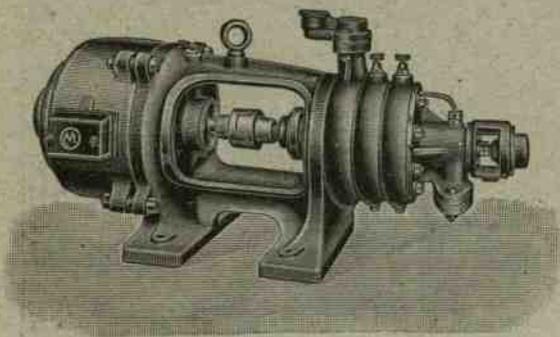
MOTOSCAFI ANTISOMMERSIBILI
ED ALTRI SERVIZI MILITARI.

Grand Prix Milano 1906.

Grand Prix Torino 1911.

ERCOLE MARELLI & C.

MACCHINE ELETTRICHE



MOTORI - DINAMO - ALTERNATORI
TRASFORMATORI - VENTILATORI
AGITATORI D'ARIA - MAGNETI

INDIRIZZARE LA CORRISPONDENZA A Casella Postale N. 1254.

MILANO

SOCIETA' ANONIMA COSTRUZIONI AERONAUTICHE

“SAVOIA,,

Direzione
e Amministrazione

MILANO - Via Manzoni
N. 5



Stabilimento
e Aerodromo

OFFICINE MECCANICHE

Costruzione prettamente italiana

degli

Aeroplani

“SAVOIA,,

da caccia
da ricognizione
da bombardamento

Per informazioni rivolgersi alla

Società Aeroplani “SAVOIA,,

Via Manzoni, 5 - **MILANO**

Telefono 37-98.

Telegrammi: AEROPLANI “SAVOIA,, - Milano.



A fianco degli Eserciti combattenti per la civiltà, lotta, prescelta, la Macchina "FIAT",