

L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 20,75	L. 25,00
SEMESTRE	» 10,37	» 12,50
MENSILE	» 0,86	» 1,04

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



S. E. il Ministro della Guerra Tenente Generale Morrone fra un gruppo di aviatori.
LA BANDIERA DI COMBATTIMENTO DELL'APPARECCHIO " Città di Torino "

(Fot. Pietro Pollini)

TENDE DA CAMPO  **COPERTONI IMPERMEABILI**



ETTORE MORETTI - MILANO
FORO BONAPARTE 12

Le mie Tende da Sport si trovano pure in deposito a **Torino** presso:
A. MARCHESI - Via S. Teresa, 1 - Piazzetta della Chiesa - Telefono 30-55.

Società Ceirano Automobili Torino

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

Veicoli Industriali da 2 e 4 tonn.

MOTORI D'AVIAZIONE

Officine: **TORINO** - Corso Francia, 142
Reparto vendita: **TORINO** Via Madama Cristina, 66.



L'Elica Integrale

Ing. G. A. MAFFEI & C.
Uffici: 28bis Via Sacchi - **TORINO** - Fabbrica: Madonna di Campagna

Fornitori del

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

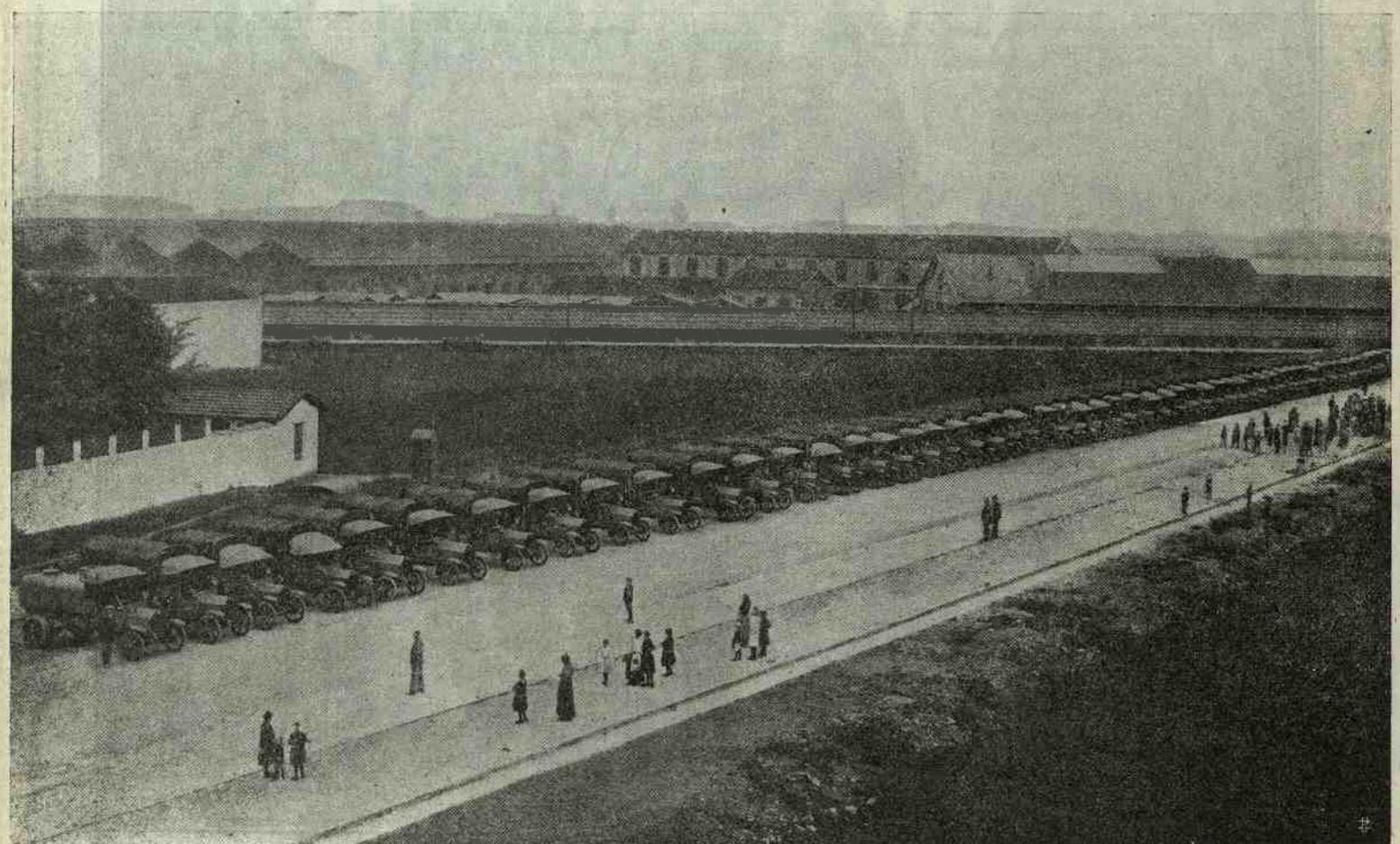
L'elica **INTEGRALE** nell'attuale guerra europea è adottata dalle Armate: Italiana - Francese - Inglese - Belga - Russa - Turca.

GIACOMO MERCANDINO - Torino

Via Ilarione Petitti, 9 - Via Lagrange, 20

Copertoni impermeabili d'ogni qualità
e per ogni uso.

PADIGLIONI, HANGARS, ecc.



Una consegna di autocarri militari della **S. P. A.**
Società Ligure Piemontese Automobili - Torino

GLI SPORTSMEN ALLA GUERRA

In onore di un valoroso torinese

La settimana scorsa nel Municipio di Torino si è svolta una modesta quanto simpaticissima cerimonia. Il sindaco conte senatore Teofilo Rossi, insieme con gli assessori, ha voluto personalmente consegnare al sig. Carlo Vuetaz, sottocapo di Ufficio, un artistico dono offerto per sottoscrizione fra il sindaco stesso, la Giunta, ed i colleghi, in segno di affettuoso omaggio ed ammirazione per la valorosa sua condotta. Il sig. Vuetaz, il noto campione del canottaggio, benché in età di 52 anni volle arruolarsi volontario e seppe guadagnarsi al fronte una medaglia d'argento ed una medaglia di bronzo al valor militare.

L'artistico dono, consistente nel classico bersagliere dell'indipendenza, opera egregia dello scultore Ceragioli, reca la seguente dedica:

« A Carlo Vuetaz — bersagliere volontario di guerra, esempio di alto sentimento patriottico — di sacro entusiasmo e giovanile ardimento — in « eroiche gesta affermati — decorato con medaglie « d'argento e di bronzo al valor militare — il Sindaco, Assessori e Colleghi del Municipio — in « segno di affettuosa ammirazione offrono — marzo « 1917 ».

Ecco le motivazioni con cui vennero concesse le due medaglie:

Conferimento di medaglia di bronzo: Vuetaz Carlo, da Torino, sottotenente complemento reggimento bersaglieri:

« Volontario di guerra e di età avanzata, aiutante maggiore in seconda, disimpegnava in momenti difficili il suo ufficio con coraggio ed intelligenza, riuscendo d'efficace aiuto al comandante del battaglione, cui era stato affidato il comando di vari reparti di corpi diversi che coprivano una fronte di circa tre chilometri. Era di costante bello esempio ai suoi dipendenti ». Monfalcone, 15-22 maggio 1916.

Conferimento di medaglia d'argento: Sottotenente nel ... reggimento bersaglieri, Vuetaz Carlo:

« All'assalto di una trincea nemica, fortemente organizzata, visto a cadere il suo comandante di

battaglione, si metteva alla testa. Gravemente ferito, rimaneva sul posto fino al mattino successivo in cui fu raccolto, durante la nostra avanzata ». Altipiano Carsico, 9 agosto 1916.



Il noto campione di canottaggio Vuetaz Carlo decorato con 2 medaglie al valore militare.

Parlando di guerra

Misure... di giustizia.

Un ufficiale di marina francese dirigeva recentemente un attacco contro uno dei più grandi

sottomarini tedeschi che siano finora apparsi sul litorale francese. La nave pirata era violentemente cannoneggiata, quando si vide sul suo albero salire e scendere uno strano straccio bianco. Con tutte le precauzioni che si impongono in simili circostanze quando si ha a che fare con i tedeschi, i francesi si avvicinarono all'U... completamente fermo. L'equipaggio era in piedi sulla piattaforma e levava le braccia in alto. Invitati a salire a bordo della controtorpediniera francese, i marinai teutonici obbedirono e a loro volta invitarono i francesi a salire sul sommergibile. Quando il drappello inviato dal comandante francese entrò nell'U... trovò tutti gli ufficiali assassinati dal loro equipaggio: « Ne avevamo abbastanza », disse un marinaio tedesco, e abbiamo preso la sola misura che permettesse di farla finita ».

La nostra storia.

Una bandiera italiana precedette sul Podgora nel 1878, quella dei nostri reggimenti. L'episodio è ricordato nel *Bollettino della Società per la storia del Risorgimento*.

In Italia si festeggiava, il 2 giugno 1878, la ricorrenza dello Statuto, quando nella mattinata di quel giorno, comparve agli occhi dei goriziani, inalberato sulla vetta del vicino Podgora un vessillo tricolore con una leggenda che dalle cronache dell'epoca non è precisata, ma che fu qualificata come sediziosa dalle autorità austriache.

La polizia, messa in moto dall'impressione che il fatto aveva destato nella cittadinanza, anche perché la notizia era stata presto diffusa nel regno, e all'inalberamento del vessillo era seguita la diffusione di numerosi proclami irredentisti e perfino il lancio dei petardi, riuscì a metter le mani sopra qualche persona sospetta. Così venivano arrestati Giuseppe Multisch, Stefano Riavitz, Antonio Tabai (proprietario del « Goriziano » di cui si sopprimeva la pubblicazione), Vincenzo Lucardi, Carlo Jamscheg, Luigi Gregoricchio ed altri.

Il Tabai, considerato come il capo dell'atto audace, riuscì ad evadere dal carcere e a sfuggire la pena che l'attendeva come reo di alto tradimento. Tutti gli altri arrestati furono deferiti alla Corte d'assise di Gratz e nel giugno 1879, ritenuti colpevoli di perturbazione della pubblica tranquillità, furono condannati.

OFFICINE MECCANICHE
BREVETTI SARACCO DI

ALFREDO TALAMONA

TORINO

Fornitrici del Regio Governo.

MOTORI D'AVIAZIONE

Fabbricazione di proiettili

STRUMENTI DI PRECISIONE

TORINO - Via Morghen, 64 - TORINO

PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.

Fabbrica di Accumulatori Elettrici
per tutte le applicazioni



Società Anonima

Giov. Henseberger

Milano - Monza

Esportazione in tutto il Mondo

Istruzioni, Preventivi gratis a richiesta.



La marcia. — Posizione generale del corpo nel momento del doppio appoggio dei piedi. Ogni adulto, di costituzione media, in piana e senza alcun carico, deve poter fare un percorso di 50 km. in una giornata di 12 ore.



Il salto. — Come si prende lo slancio e si riprende contatto col terreno.

Gli Sports atletici

IL SALTO

Il salto, come la corsa, la marcia, è l'esercizio fisico, si può dirlo senza tema di sbagliare, il primo di tutti, nella storia dello sport umano.

Infatti, senza inoltrarci in discussioni scientifiche sulla combattuta provenienza dell'uomo dalla scimmia o meno, alla mente di ognuno salta (è il caso di dire) l'osservazione semplicissima del bambino che appena può fare i primi movimenti essi non sono che dei salti, sconnessi tra loro, ma salti.

Del resto la stessa corsa non è che un succedersi di salti più o meno alti e più o meno lunghi.

Dai tempi antichi a venire a noi fu anche questo ramo di ginnastica regolarizzato... militarizzato, ma se torniamo nella notte dei secoli, se ci inoltriamo col pensiero e con la logica fino alla vita dei primi nostri padri, dobbiamo per forza di cose dedurre che questi uomini per cercare del nutrimento, per scansare i punti inabitabili, per sfuggire le belve e per... rincorrere l'amante, dovettero usare la corsa, e, stante l'inuguaglianza del terreno, dovettero saltare. In ciò, come del resto in tutte le manifestazioni materiali, l'uomo non fece che imitare l'animale, mentre altri dicono, con uguale giustezza, che nessuna imitazione vi fu perché l'istinto fu comune.

I secoli sono passati, si sono accumulati l'uno sull'altro, la civiltà, i progressi continui, tutto ha subito un — a volte lento, a volte frettoloso — mutamento, anche nel ramo ginnico, ma il salto è rimasto qual era, e lo si è sempre praticato in ogni tempo e in ogni luogo uniformemente.

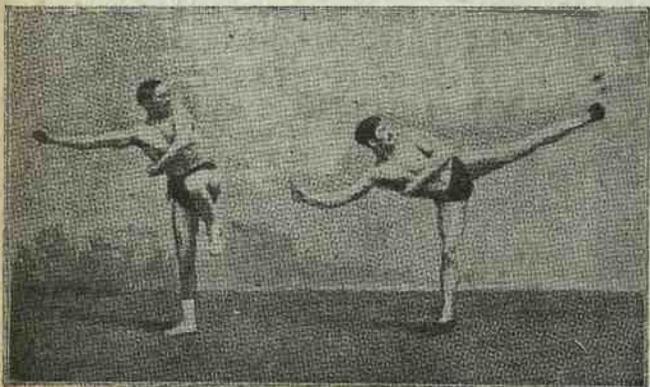
Che cosa è il salto?

È un movimento per il quale il corpo abbandona la terra e resta un istante come sospeso nello spazio, librato nell'aria.

Questo movimento è il risultato di una forza d'impulsione prodotta da una brusca distensione delle membra inferiori.

Per ottenere questa distensione, i muscoli flessori del piede, della gamba, della coscia e del tronco, con la loro azione, abbassano il centro di gravità del corpo, ed appena cessato il loro sforzo, la contrazione energica dei muscoli estensori rad-drezza violentemente le articolazioni piegate, determinando una forza di proiezione che distacca il corpo dalla terra.

La resistenza opposta dal peso del corpo è di

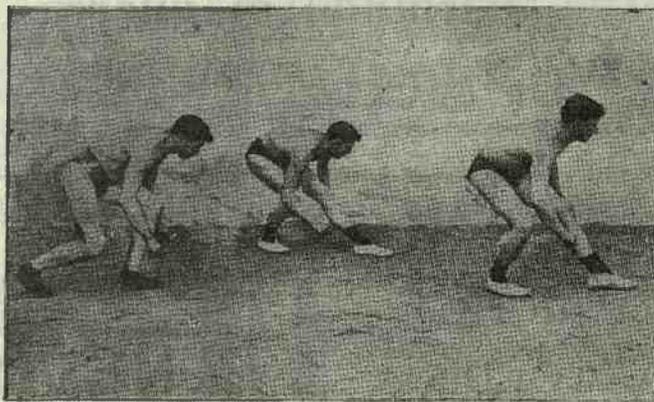


La boxe. — Colpo del piede dato con la gamba sinistra avanti all'altezza della faccia. Alzare la gamba sinistra flessa con la coscia il più che sia possibile vicino all'addome, cambiando nello stesso tempo la guardia del braccio; distendere vigorosamente la gamba.

certo considerevole, ed è perciò che le bellissime performances ottenute nel salto devono, e lo sono per i veri conoscitori, essere considerati di un grande valore atletico.

Gli antichi greci avevano accordato al salto l'onore di far parte dei giochi olimpici, e con la lotta, la corsa, il disco e il giavellotto, costituiva il così detto pentathlon.

Nelle palestre, nelle scuole dove l'educazione fisica era anticamente, ed è tuttora (sebbene non dappertutto), impartita, il suolo su cui il saltatore



La corsa. — Posizione di partenza per una corsa di velocità. Il corpo è fortemente inclinato in avanti, le gambe sono distese l'una avanti all'altra, tutto il peso del corpo è sulla gamba in avanti nel corridore di sinistra e sulle gambe di dietro per i due corridori di destra.

deve cadere era ed è morbido, per far sì che la caduta non produca conseguenze dannose all'organismo, ma il saltatore provetto che conosce la vera posizione della messa dei piedi a terra, può anche su suolo duro cadere senza sentire il minimo disturbo.

Ma nelle palestre l'educazione fisica è impartita ai poco pratici, ai ragazzi ignari di norme, di quelle norme cioè che la civiltà ha preso dall'inciviltà per ritornare con studio continuo al punto di partenza, a quello cioè che l'uomo selvaggio faceva da sé istintivamente. Il salto che si esige nei giochi olimpici pare sia stato quello in lunghezza. Ogni distanza coperta dall'atleta era marcata da una piccola zappa. Era stabilito un minimo di lunghezza da sorpassare. La lunghezza massima del suolo adibito al salto (e quindi fatto morbido di sabbia, meglio che coi nostri materassi che ancora si vedono nelle palestre) era di 50 piedi, ed Eustachio racconta che un certo Phayllos, a Delfo, superò questa lunghezza di 5 piedi. Più tardi, per aumentare lo slancio e quindi anche la lunghezza del salto, si usò una sbarra, una pertica, e l'uso è venuto fino a noi nel salto con la pertica.

Oggi il salto è da noi praticato in altezza e in lunghezza, con e senza slancio e con la pertica.

Tra i metodi diversi praticati due sono i principali: 1° quello di prendere l'ostacolo di fronte saltandolo col passaggio di tutto il corpo al di sopra; 2° quello

importato dagli americani che scavalcano l'ostacolo distendendosi e sfiorando magari con le spalle l'ostacolo, pesando col corpo sulle reni più che sui piedi.

Questo ultimo metodo acquista terreno sempre più e specie nelle Società atletiche, e ciò perché i saltatori europei usando il metodo così detto ginnastico, il primo cioè dei descritti, finivano sempre con l'essere battuti dagli americani, che avevano trovato degli ingegnosi artifici, non vietati dai regolamenti perché nemmeno previsti.

Non è men vero del resto che questi due generi di salti son, come valore atletico, diversi abbastanza.

Esaminiamo, per esempio, il salto in altezza a piè fermo eseguito dall'americano Ray C. Ewry, che è detentore del record mondiale con metri 1,657,3.

Ecco come esegue il salto:

Egli presenta il fianco all'ostacolo, si proietta in alto e un po' da un lato, poi, appena arrivato un po' al di sopra della sbarra solleva una gamba con la quale supera l'ostacolo tenendola fortemente piegata, il ginocchio contro il petto. Appena questa gamba è passata, solleva l'altra che supera a sua volta l'ostacolo nello stesso modo, mentre la prima s'abbassa e riceve il peso del corpo sul suolo.

Non è forse, dopo tale descrizione, il valore di questo salto, diverso da quello di un metro e 45 centimetri eseguito a piedi giunti dal Goulleau o dal Maspoli, di fronte e senza slancio?

Nel salto in altezza gli americani adoperano l'istesso metodo come nel salto senza slancio.

Il saltatore arriva, correndo, di fronte sull'ostacolo, è solo al principio della distesa della gamba sinistra che comincia a girarsi di fianco, poi passa successivamente le due gambe al disopra dell'ostacolo e il suo corpo continua a girare sul suo asse verticale in tal modo che nel toccar terra ha eseguito un mezzo giro completo. Ed è così che Sweeney, dell'Università di Pennsylvania, saltò, nel 1895, 6 piedi, 5 pollici e 5/8 (cioè metri 1,9716).

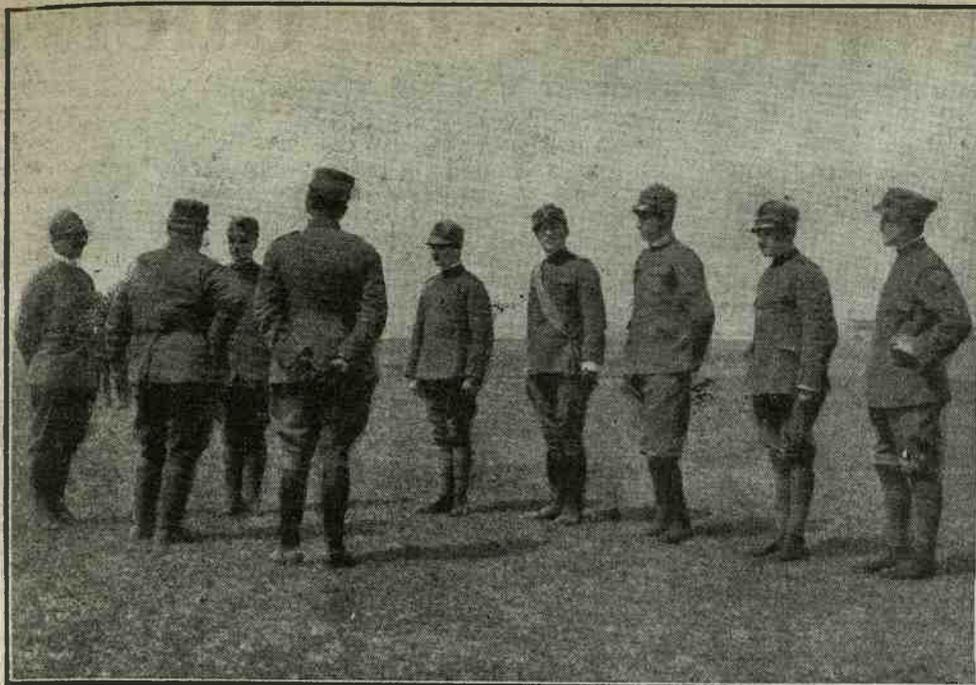
Il salto in lunghezza, per quanto sembri semplicissimo, è invece assai complicato.

Il saltatore parte col piede sinistro e all'ultimo passo di corsa si slancia sollevando le braccia che poi si portano in basso ed in fine fortemente indietro, poi si sollevano di nuovo e ritornano indietro compiendo due volte questo movimento durante il salto.

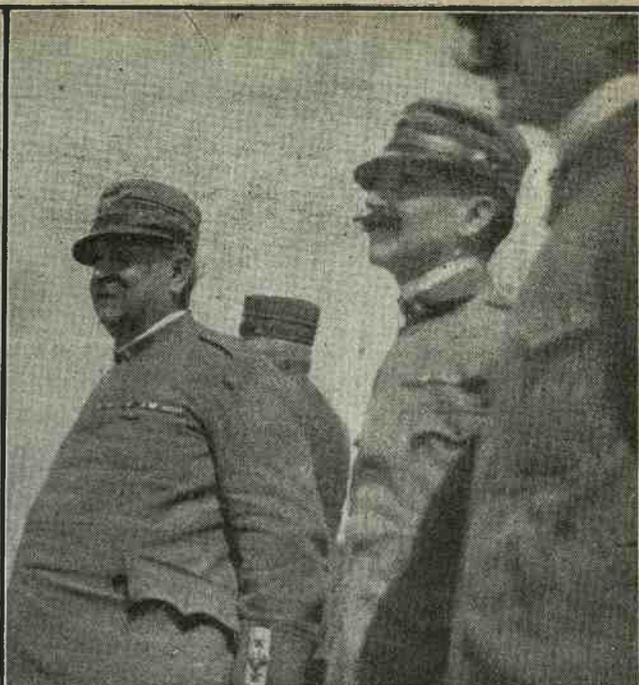
L'irlandese P. I. O'Connor nel 1901 ha saltato 24 piedi, 11 pollici e 3/4 (cioè m. 7,6136); era il record del mondo, ma nel 1903 l'americano Prinstein ha saltato 3 o 4 centimetri di più.

Senza slancio, Ray C. Ewry ha fatto ai giochi





S. E. il Ministro Morrone visitando un campo di aviazione e assistendo in rivista i piloti e si trattiene a parlare col capitano che è il noto campione ciclista Ruggerone (Eros).



S. E. il Ministro Morrone visita un campo di aviazione. (Fot. Pietro Pollini).

olimpici del 1904, 11 piedi, 5 pollici (m. 3,4798), battendo il suo record precedente.

Per poi rendersi conto dell'aiuto che portano i pesi nel salto così detto con gli « *haltères* » ricordiamo la performance ottenuta da G. W. Hamilton che con pesi di kg. 9,9748 superò a piè fermo metri 4,3942. Anche in Francia, dove il salto è tenuto molto in voga come ginnastica elementare e come atletismo, si sono ottenute delle splendide performances dal Bulkeley, Bitoch, Iardiu, Cateau, ecc., ed anche in Italia basterà dare un'occhiata alle nostre maggiori Società ginnastiche (Forza e Coraggio, Pro Patria, Andrea Doria, ecc.), per trovare ivi degli ottimi campioni in questo genere di sport che è primo nella storia dei fatti sportivi, ora assurti con l'intensa propaganda a voce, in iscritto e con azione, ad avvenimenti di importanza universale.

PERRONE RAFFAELE.

ambasciatore Nelson Page. Ma di solito essi sono avvocati, giornalisti, professori. Hanno stipendi bassissimi e spese di rappresentanza quasi nulle. Ma ciò non impedisce che essi sappiano tenere degnamente il loro posto. La mancanza « di tradizione » dà loro una maggiore adattabilità e permette che possano penetrare più direttamente nello spirito dei paesi che essi rappresentano. Con quella semplicità che è caratteristica della razza anglo-sassone essi vanno direttamente al loro scopo, senza scorciatoie e senza finzioni. E la semplicità dell'abito nero, immune da trine e feluche, si riflette sui metodi delle trattative.

Una scoperta americana contro i sottomarini

Il presidente del Consiglio consultivo navale americano testè annunciava al Consiglio di avere inviato a Washington gli oggetti per combattere i sottomarini. Aggiungeva che numerose esperienze fatte sulle coste dell'Atlantico, dettero risultati altamente soddisfacenti che permettono al Consiglio di confidare che si può ottenere una felice soluzione.

Diplomazia russa ed americana

Diego Angeli fa interessanti raffronti, nel *Marocco*, tra la diplomazia russa come apparve finora, un po' antiquata e impennacchiata, e quella, ad esempio, degli Stati Uniti, che si presenta schietta e persino un po' rude nella semplicità del suo abito nero, senza galloni né onorificenze. Il diplomatico russo (fatte alcune eccezioni) ha sempre preferito vivere, fin qui, un po' appartato, aprendo i propri salotti solo a pochi eletti.

Il Parlamento, il Senato, la stampa, gli intellettuali, erano per lui altrettanti centri d'infezione. Questo stato d'animo andò tanto oltre che quando si trattò per la prima volta del viaggio di Nicola II a Roma, il ministro della Casa imperiale che era stato mandato per trattare le modalità della visita, se ne tornò al suo paese senza aver concluso nulla, perché — diceva — « un Governo il quale aveva come direttore generale agli Esteri un israelita » — si trattava del senatore Malvano che allora esercitava quelle funzioni — « non era un Governo serio col quale si potesse trattare seriamente! ».

A contrasto di questi funzionari, ecco i diplomatici americani. Essi « mancano di tradizione » — dicono i professionisti della diplomazia — e infatti non sono « di carriera »; vengono reclutati un po' fra tutte le categorie di cittadini. Uomo politico fu solo a Roma, il Mayor von Langkerke, molto ricco e molto fastoso; scrittore è l'attuale



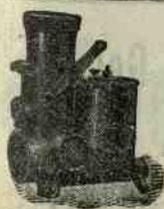
L'ing. Caproni è una vera competenza in materia di aviazione ed il suo nome è strettamente legato alle gloriose gesta degli aviatori italiani.

**Carburatore
Italiano**

FEROLDI

Riconosciuto il migliore
per AUTOMOBILISMO
ed AVIAZIONI.

TORINO - Via Silvio Pellico, 6.



L'Industria Sportiva e la Guerra

L'industria sportiva ha essa avuto un arresto o un progresso a causa della guerra? E' questo l'argomento che parecchi nostri confratelli hanno, se non svolto completamente, toccato in parecchie occasioni. Ed è naturale che non si siano potuti raccogliere tali e tanti dati bastevoli ad una completa dimostrazione, perchè oggi l'industria sportiva meccanica che a quella noi alludiamo, è tutta — o quasi tutta, come è non solo facile ma inutile dimostra — rivolta alla guerra e solo per questa essa lavora e produce in ogni campo, dall'aeroplano alla bicicletta, dal pronipote alla nonna di questa grande rivoluzionatrice del mondo meccanico quale è l'industria sportiva.

E se diamo una passata alle pubblicazioni nostre — che poche ce ne pervengono dall'estero di questi tempi — dalle ultime settimane non possiamo se non confortarci delle notizie che da esse possiamo trarre, notizie che accompagnate dai progetti avvenire, che sono poi quelli di un dopo guerra che ognuno di noi si augura prossimo, stanno lì ad incuorarci, ad assicurarci per lo sviluppo ed il maggior incremento di un'industria quale è quella di cui trattiamo, che ha saputo trarre occasione da ogni movimento, da ogni bisogno, e di pace e di guerra, per mettersi in valore ed in utilità per il progresso del mondo e per le sue opere di civilizzazione.

Gian Giacomo Roseo, nella Gazzetta del 27 aprile, fa una rapida corsa, nutrita di cifre interessantissime, attraverso le esportazioni di macchine sportive italiane, e conclude il suo articolo con questi

dati che qui riportiamo e con delle considerazioni che meglio non sapremo fare:

« Le vendite nostre in questi ultimi anni si sono così comportate:

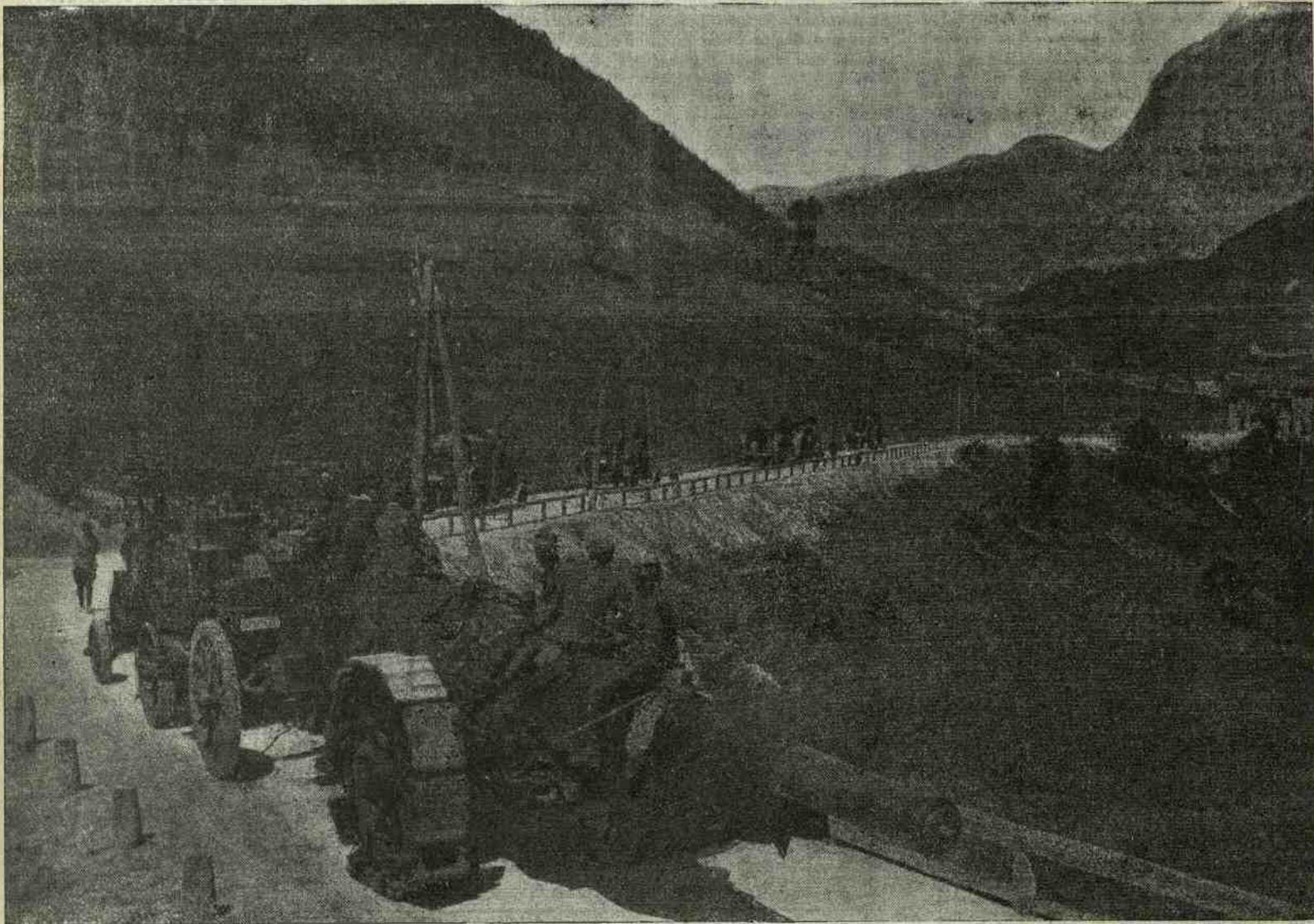
	anno 1916	anno 1915	anno 1914	anno 1913
Camions L.	74.663,100	35.830.400	4.037.327	2.305.470
Vetture »	9.515.150	27.550.575	36.634.670	31.875.467
Motocicli »	11.400	11.400	94.160	268.648
Biciclette »	440.360	457.178	344.225	632.661
Parti Div. »	93.620	227.540	95.816	190.163
Totale L.	84.723.630	64.077.093	41.206.198	35.267.409

Nonostante le forti richieste degli eserciti italiani, malgrado la difficoltà degli approvvigionamenti del carbone e del materiale, ad onta del rincaro di ogni mano d'opera e della sua scarsità, delle insidie nei trasporti, i crediti procuratici dalle rendite sui mercati esteri di macchine sportive, prese tutte insieme, in tempo di guerra sono raddoppiate. Esempio eloquente di magnifica organizzazione industriale e di intensa operosità».

E qui il Roseo parla di macchine come i camions, le vetture, moto, ecc., e tratta, come abbiamo già detto, delle sole esportazioni, ma se a ciò noi potessimo aggiungere, come un giorno lo potremo, la produzione abbondantissima e sceltissima di aeroplani e dirigibili, e dei diversi pezzi che compongono questi dominatori dell'aria, e potessimo inoltre avere la statistica esatta della produzione che è servita alla nazione sia per scopo militare, ed è la grandissima parte di essa, come a scopo civile, e nemmeno questa è disprezzabile, specialmente se

si esamini la vendita di motociclette e biciclette (che quella di vetture automobili ha dovuto essere quasi sempre sospesa o ritardata dalle fabbriche — anche quelle a fortissimo rendimento — per dare sfogo alle impellenti richieste militari) se un giorno, ripetiamo, noi vorremo, come dovremo, parlare di questa industria in questo fatale e criminoso periodo, noi potremo con vera alterezza ammirare ed elogiare questi nobili sforzi e questi più nobili successi che un'industria, la quale non ha più di un quarto di secolo di esistenza, ha saputo e voluto ottenere ed ha dato all'Italia uno dei posti migliori nella gara internazionale del lavoro, che è la vera e grande gara della civiltà e del progresso.

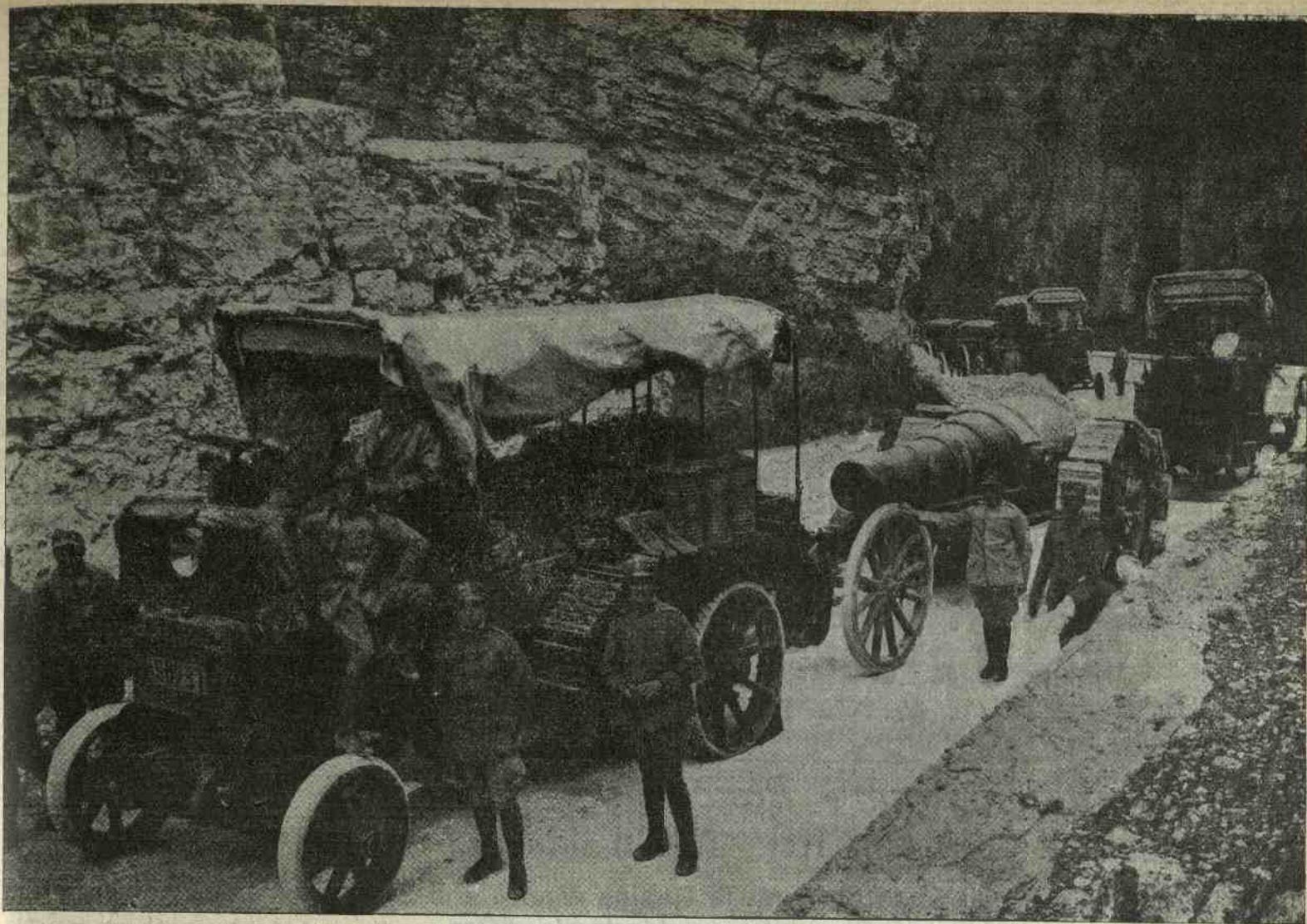
In altri giornali abbiamo trovato notizie più o meno particolareggiate di quanto si propone di fare, e ci auguriamo che la cosa non vada a spasso tra le solite Commissioni perchè essa è attuabile anche nel periodo di guerra, il ministro Ferro, che si può dire il ministro sportivo per eccellenza (svolgeremo l'argomento che lo riguarda in un prossimo numero) per la creazione di trasporti postali a mezzo d'aria. E nell'Auto Industriale di marzo abbiamo letto interessanti cose che riguardano l'agricoltura e la motocoltura, con una discussione elevata, ma che apporterà i migliori frutti a chi della materia nobile si voglia interessare, sui vantaggi che dalla motocoltura si possono e devono trarre, e sul come essa venga applicata, con quali metodi, con quali macchine, con quali usi. Interessantissimo — nella stessa rivista — è l'accenno agli esperimenti di motocoltura che si sono svolti.



I colossi dell'artiglieria italiana raggiungono le più alte cime delle Alpi. Con i trattori Fiat i maestosi cannoni si allineano ora fra le nubi come difensori delle nostre Alpi.

Gomme Piene
WALTER MARTINY
 per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma
 Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato.
 Via Verolengo, 379 - TORINO - Telefono 28-90
FORNITORI DEL REGIO ESERCITO



Le trattrici Fiat prestano valido aiuto per il traino delle grosse artiglierie sui terreni più aspri e difficili.

l'opera degli stessi eroici soldati francesi — nel tempo di corsa di Tremblay dove sotto la direzione di un delegato del Ministero d'agricoltura (il quale non era — dice l'Auto — se non quel Bergougnan che noi troviamo alla testa di ogni nobile manifestazione di laboriosità e di energia) si è assistito alle prove di un trattore americano di cui la robustezza e la semplicità avevano già offerto al paese di origine esperienze sicure.

Ed i risultati furono ottimi e la rivista conclude le sue note in proposito con una piccola perorazione che noi facciamo nostra per chiusura di queste brevi note sulle industriali nelle quali — finalmente — ci intratteremo del progresso e dell'avvenire di questa industria sportiva alla quale guardiamo fidenti per la grandezza d'Italia:

« L'esperimento ha suscitato un interesse grandissimo, giacchè esso risponde alle esigenze del momento e quelle dell'avvenire. Alle esigenze del momento, perchè si è già deciso di ripartire il terreno suddetto

fra quattro formazioni militari destinando alla loro alimentazione i prodotti di esso, specialmente patate e fagioli. Alle esigenze dell'avvenire perchè immensa sarà l'efficacia che la propaganda di questi moderni metodi di coltura produrrà fra coloro i quali oggi difendono la patria con le armi alla mano e domani, spogliata la divisa del soldato e indossata novellamente la casacca dell'agricoltore, avranno il compito non meno sacro di ricostruirne la floridezza spargendo il seme e raccogliendo il frutto ».

Ed il seme, aggiungiamo noi, spargiamolo abbondantissimo preparandoci sin da ora, nel fragore delle armi, a mantener saldo e validissimo questo che si può ben dire un primato nel mondo industriale, sia fabbricando sin da ora, nei limiti del possibile concesso dalle esigenze militari, sia progettando quei piani per l'avvenire i quali ci trovino pronti e non ci immiseriscano in lunghe e travagliate attese durante il periodo di ristabilimento che indubbiamente tutti più o meno dovremo sopportare, e che è detto il periodo del dopo guerra.

Prepariamoci a far sì che esso sia quanto più breve e meno dannoso ed a ciò provvederà il valore e l'abnegazione dei nostri industriali, dei nostri geniali inventori e costruttori, e di quell'operaio che è tutto il nostro gran vanto così nell'interno come all'estero. *La Stampa Sportiva.*

GENTILEZZE TEUTONICHE

Gerard, l'ex-ambasciatore degli Stati Uniti a Berlino, denunciando in un suo discorso al « Canadian Club » di New York le crudeltà di cui sono vittime in Germania i prigionieri francesi e inglesi, ha narrato questo episodio: « Un giorno lessi nella Norddeutsche Allgemeine Zeitung che certi abitanti d'una città del nord della Germania si erano comportati male verso alcuni prigionieri nemici, e

che di ciò erano stati puniti. Bene! dissi fra me: ecco finalmente dei tedeschi ai quali il Governo sta per dare una lezione d'umanità. E incaricai il console americano di fare un'inchiesta. Ma, ahimè! l'inchiesta rivelò quanto segue: Un treno carico di prigionieri canadesi si era fermato a lungo su un binario di ricovero d'una piccola stazione. La popolazione si avvicinò al treno, e come i canadesi si lamentavano di morir di sete, gli abitanti, per pietà, diedero loro da bere. Ed era questo che la Norddeutsche Allgemeine Zeitung chiamava comportarsi male, e per un tal delitto quei cittadini furono puniti! Ma ho veduto ben altro — soggiunse Gerard. — Ho veduto dei fanciulli, armati di archi e di frecce, avanzarsi verso i campi dei prigionieri e tirare su gl'infelici. Ho veduto anche trasportar degli inglesi e dei francesi in un campo di prigionieri russi malati di tifo, col pretesto che era bene che gli Alleati fossero uniti nella morte come nella battaglia ».

Rag. **A. G. ROSSI & C^o**
 Forniture per Carrozzerie
AUTOMOBILI
VEICOLI
INDUSTRIE
SPORTIVE
TORINO
 36, Corso Vinzaglio
MILANO
 3, Via San Vittore

CACAO TALMONE

Il re dei Caraibi *Il re dei Re*

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

Officine di Villar Perosa **Cuscinetti a sfere - Sfere di Acciaio**
Pezzi staccati per Biciclette e per Automobili.
VILLAR PEROSA (Pinerolo).

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

P. COTTINO & C.

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

CASA FONDATA
 NEL 1898



Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

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

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

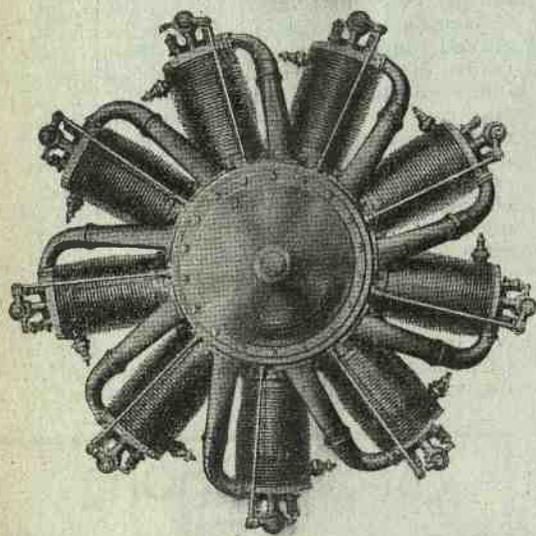
Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

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

Premiato con Medaglia d'Oro

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.



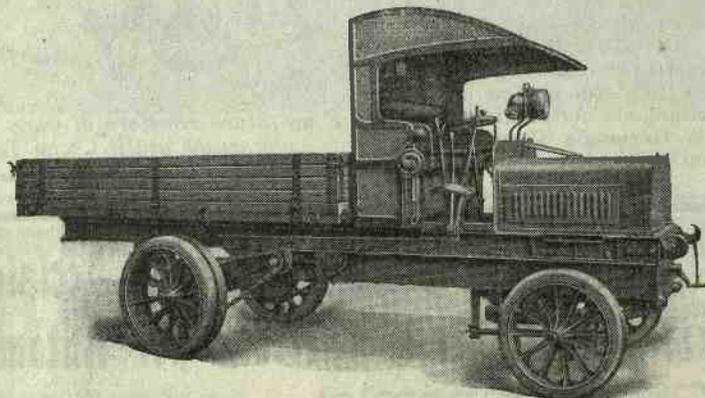
Società Italiana Motori GNOME e RHONE

73, Strada di Veneria - TORINO - MADONNA DI CAMPAGNA

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



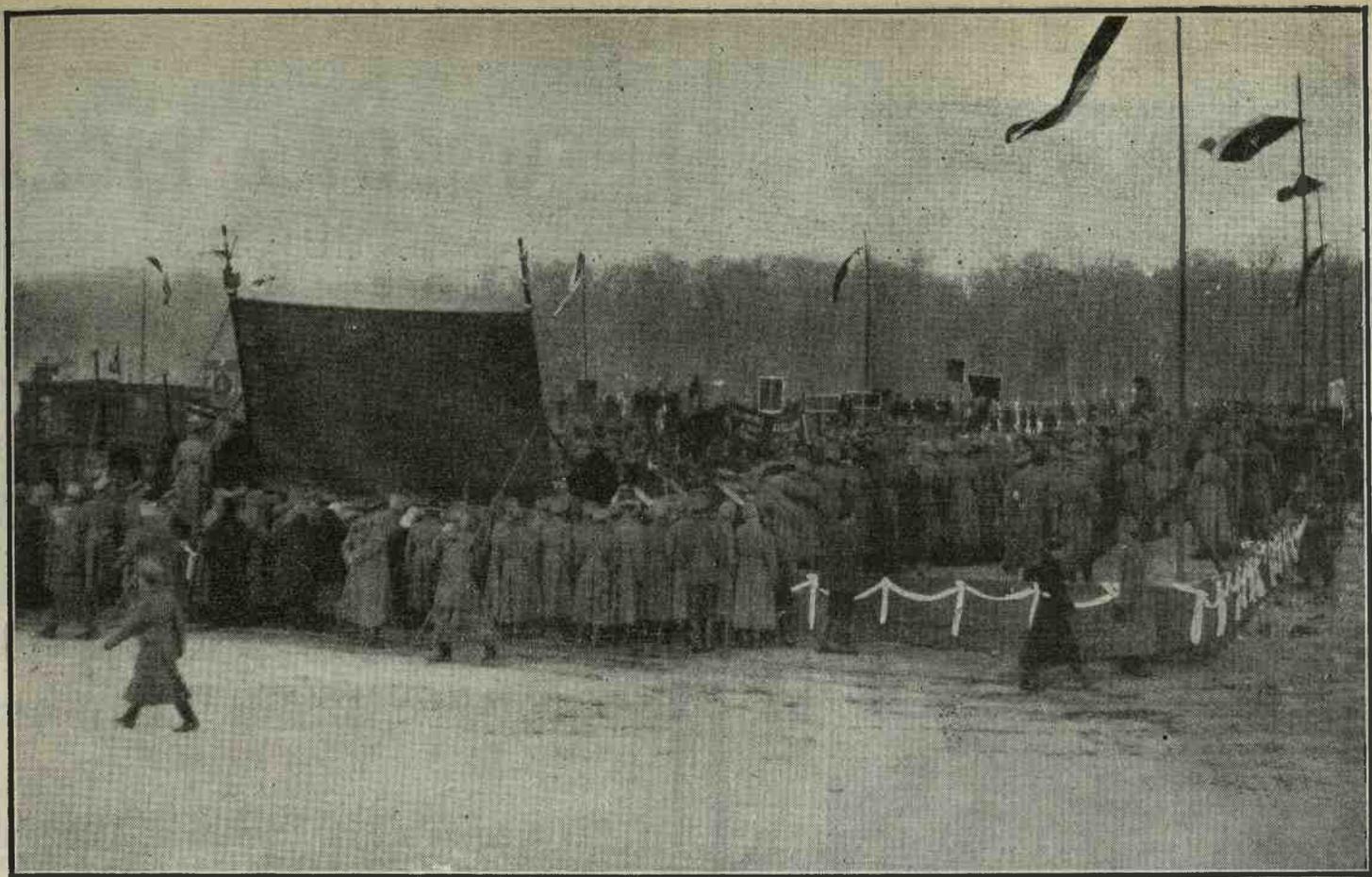
SOCIETÀ' ITALIANA SOLLER GIORGIO MANGIAPAN e C.

—♦— MILANO —♦—

Via Schiapparelli, 8, angolo Via Copernico
 Telefono 60-345 - 60-372

Autocarri per portata utile
 da 40 a 150 quintali.

Trattrici per traino utile
 fino a 300 quintali.



La solenne cerimonia delle vittime della rivoluzione russa a Pietrogrado. La folla al Cimitero e alcune delle numerosissime bandiere e stendardi delle Associazioni partecipanti al corteo. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Attorno alla guerra

Quanto costa la guerra.

Jean Finot, studiando nella *Revue* le condizioni che sarebbero necessarie per garantire all'Europa una pace di cento anni, tenta un calcolo approssimativo di ciò che costerà la guerra alle nazioni belligeranti.

La ricchezza dei miliardi è fantastica, soprattutto se la si compara al costo delle guerre del XIX secolo. Finot considera che alla fine del luglio 1917, le sole spese fatte dagli Alleati e debitabili alla Germania, senza contare le riparazioni dovute per le devastazioni dei territori invasi, ammontano a 600 miliardi di franchi. E risulta che tutte le guerre riuscite da Napoleone I fino ai nostri giorni, non hanno assorbito la metà della somma che costerà la guerra attuale.

Per ciò che concerne le perdite vite umane, le cifre sono ancora più impressionanti. Il Finot prende come base i dati forniti dalla « Società di studi della guerra » di Coenaghen, i quali segnalano, per i primi anni del conflitto, un milione e mezzo di morti e tre milioni di feriti nei soli eserciti austro-tedeschi. Ora, tutte le guerre combattute dal 1790 al 1815 hanno costato all'umanità due milioni di morti:

quella dal 1854 al '56 è costata 785 mila morti; quella del 1866, non più di 45 mila; 184 mila

diretta al padre: « Sono stato incaricato di un servizio di cui ogni buon tedesco sarebbe onorato.

Fo la spoletta fra la Francia e la Germania per condurre ai campi il bestiame umano. Otto giorni or sono abbiamo lasciato la Francia con 400 inglesi ed alcune centinaia di francesi. Arrivando a Francoforte abbiamo constatato di aver perduto lungo il viaggio 380 inglesi e un certo numero di pantaloni rossi ».

L'alsaziano ha domandato al padre di Jacobi come spiegava la scomparsa dei prigionieri. Jacobi ha risposto: « Li hanno soppressi durante il viaggio! ».

Falsificatori di giornali.

A un curioso stratagemma è ricorso e ricorrerebbe tuttora il Governo tedesco, a quanto narra *L'informazione*, per ingannare le popolazioni sulle condizioni degli Stati dell'Intesa. Vennero, cioè, falsificate le edizioni dei più autorevoli e più diffusi giornali italiani in modo da ottenere la più perfetta imitazione tipografica e ciò allo scopo di far figurare in essi le più strabilianti informazioni e i più fantastici racconti sulla depressione morale e sull'insuccesso militare dell'Italia e dei suoi Alleati. — Questi falsi giornali italiani venivano poi diffusi nelle edicole e messi in mostra nei negozi; e siccome parecchie persone, a Berlino ed in altre città della Germania, sanno leggere bene o male l'italiano, così negli aggruppiamenti di persone si trovava spesso, oltre a quelli espressamente scritturati, il traduttore di tutto l'impasto di menzogne destinato a rianimare lo spirito tedesco veramente depresso.

Da Berlino si provvide pure a spedire i falsi giornali italiani anche in Austria per diffonderli specialmente a Trieste e a Trento.



Preparativi per gli ultimi sforzi bellici in Torino.

quella del '70, e nelle ultime guerre balcaniche 462 mila uomini furono sacrificati.

Finot esprime l'opinione che la sintesi suprema della pace consisterebbe in una espiazione finanziaria sotto forma d'indennità, che impedisse alla Germania di armare eserciti per un centinaio di anni.

Secolo di civiltà.

L'*Echo de Paris*, sotto il titolo: « I tedeschi assassinano i prigionieri », pubblica la lettera di un alsaziano, che si è trovato in un campo tedesco di prigionieri.

La lettera comincia col dichiarare che le affermazioni del discorso del ministro prussiano della guerra Stein, secondo il quale i prigionieri tedeschi sarebbero maltrattati, ha per solo scopo di giustificare il cattivo trattamento inflitto dai tedeschi ai prigionieri inglesi e francesi. In prova delle sue affermazioni lo scrivente inserisce nella lettera un brano di una corrispondenza ributtante del tenente di scorta Jacobi, figlio del direttore degli uffici del registro a Mulhouse.

Ecco il brano significativo della lettera



Nelle trincee — I proiettili vengono preparati e coperti per essere passati alle batterie che dovranno lanciarli.

SPORTSMEN !..

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE · ESPORTAZIONE

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



CICLI

PEUGEOT e PICENA

Pneus HUTCHINSON

G. e C. Fratelli PICENA

Corso Principe Oddone, 17 - TORINO

OFFICINA SPECIALIZZATA

per la costruzione

Carrelli e Ruote per Aeroplani

QUALSIASI TIPO

Lavorazione meccanica parti di Automobili

FORNITORI del R' Esercito.

PREVENTIVI A RICHIESTA**AEROPLANI - IDROPLANI**

Apparecchi da bombardamento e da caccia

UT ETIAM COELO PATRIA SAECURA

**Società Italiana Transaerea**Fornitrice del Ministero della Guerra
e Paesi alleati.

Capitale L. 700.000 interamente versato.

TORINO - Corso Peschiera, 251



Al campo di esperimento dei giovani esploratori romani. — L'arrivo di S. A. R. il Principe Umberto.

In giro fra i... guerrieri

Il *Simplicissimus* — il giornale umoristico tedesco che ci è noto per certe innovazioni non trascurabili nel campo del disegno caricaturale — ha disegnato in uno degli ultimi numeri l'arrivo al cielo del conte Zeppelin. San Pietro, nel suo solito abbigliamento e con le sue solite chiavi, gli viene incontro elogiandolo (povero S. Pietro, come saresti caduto in basso, malgrado i... Zeppelin!): per gli eroi della guerra e per gli inventori di genio sono pronti i migliori posti.

E Zeppelin di rimando: Da quei posti si può veder la Germania?

La rivista non prosegue il dialoghetto. Non sa, evidentemente, trovar la risposta di San Pietro, dato l'invito ad entrare tanto kaiserescamente servile, ma la risposta avrebbe dovuta dargliela il vero romano non tanto antico, ma abbastanza moderno, in un: vatti a far ammazzare te e la Germania... e giù un calcio, ruzzoloni in braccio a Lucifero. Ma il conte Zeppelin, nella caricatura del confratello (per modo di dire... e per uso antico che pur bisognerà abolire!) tedesco, tiene attorno a sé degli angeli che ne cantano le lodi, ed altri angeli, con gesti di grande meraviglia, spingono uno dei suoi palloni verso il cielo.

Oh! che voglia bombardare il Paradiso o minacciarlo di invasione se non credesse di accettarlo? E quegli angeli, commenta un nostro giornale, non raffigurano nella mente dell'autore (che potrebbe avere avuto un momento di eroica... ed ironica respiscesenza) i bambini uccisi dalle bombe dei dirigibili tedeschi?

Dire e non dire... lavorare per lodare chi non merita, disegnare dei paradisi, quando la mente giusta pensa agli inferni! Eh! la matita e la penna non sono un'agevole strumento quando il Kaiser vi guarda, vi osserva... e vi freca, come dicono a Roma...

**

Ma quando qualche tedesco può scappar lontano alle grinfie dei suoi aguzzini tenta anch'egli dei nobili sfoghi. Narra un giornale inglese che in uno degli ultimi affondamenti fatti con quella manità che li distingue un ufficiale di brigata tedesco, salvato da una scialuppa inglese, criticando il modo di fare dei suoi poco egregi compatrioti così ebbe ad esprimersi: non amo il mio paese per questi fatti!

E anche noi, o tedesco che vuoi sembrar buono forse per... paura, solo per questi fatti non possiamo amarlo!

Erpi.



S. A. R. il Principe Ereditario attorniato dai membri della Giunta Permanente del Corpo Nazionale.

Il certificato di abile rematore e di abile nuotatore.

Nella certezza che la guerra attuale avrà una importantissima ripercussione sull'educazione fisica della gioventù ed apporterà grande incremento a tutti quanti gli sports, siamo lieti di segnalare un lodevole provvedimento recentemente preso dai Ministeri della Guerra e della Marina in favore della pratica sportiva del remo e del nuoto.

Già nell'agosto 1913, in una relazione presentata al Congresso di canottaggio tenutosi in Roma, l'on. Montù, presidente del R. Rowing Club Italiano, segnalava l'importanza che può avere nell'esercito la conoscenza degli sports nautici. Successivamente, nel giugno 1914, la Direzione generale del R. C. inviava al Ministero della Guerra un progetto di regolamento per il rilascio d'un certificato di abile rematore e di abile nuotatore, per la fondazione ed esercizio di scuole del remo e del nuoto, e per la costituzione di nuclei organizzati di rematori e nuotatori.

Le vicissitudini della guerra impedirono che tale progetto avesse una più sollecita approvazione, la quale però è giunta nello scorso marzo tanto da parte del Ministero della Guerra quanto da parte del Ministero della Marina.

La notizia, che sarà certamente accolta con soddisfazione da quanti si interessano dell'educazione fisica e specialmente dalle società di canottaggio e di nuoto, ha una evidente importanza, sia per il riconoscimento ufficiale dato ad una Federazione sportiva, sia come indice delle nuove direttive sorte nei Ministeri competenti nei riguardi della preparazione premilitare della gioventù.

ABITIFICIO NAZIONALE

TORINO

Via Pietro Micca, n. 1 - Tel. 57-32

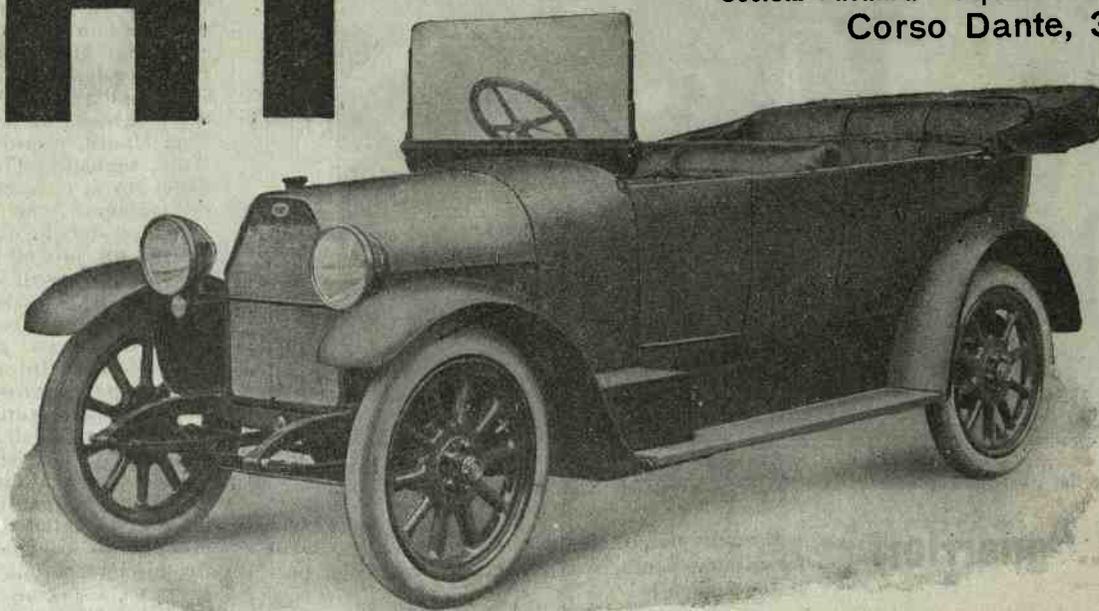
Fornitore del CORPO GIOVANI ESPLORATORI D'ITALIA

Casa specializzata per la Confezione Uniformi da Ufficiale e relativo equipaggiamento.

FIAT

Fabbrica Italiana Automobili Torino

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



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

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

Garages Riuniti FIAT

ROMA
Via Calabria, 46 - Telef. 36-86
MILANO
Corso Sempione, 55 - Tel. 94-45-12-700

FIRENZE
Via L. Alamanni, 7 - Telef. 9-16
GENOVA
Corso Buenos Aires - Telef. 13-88

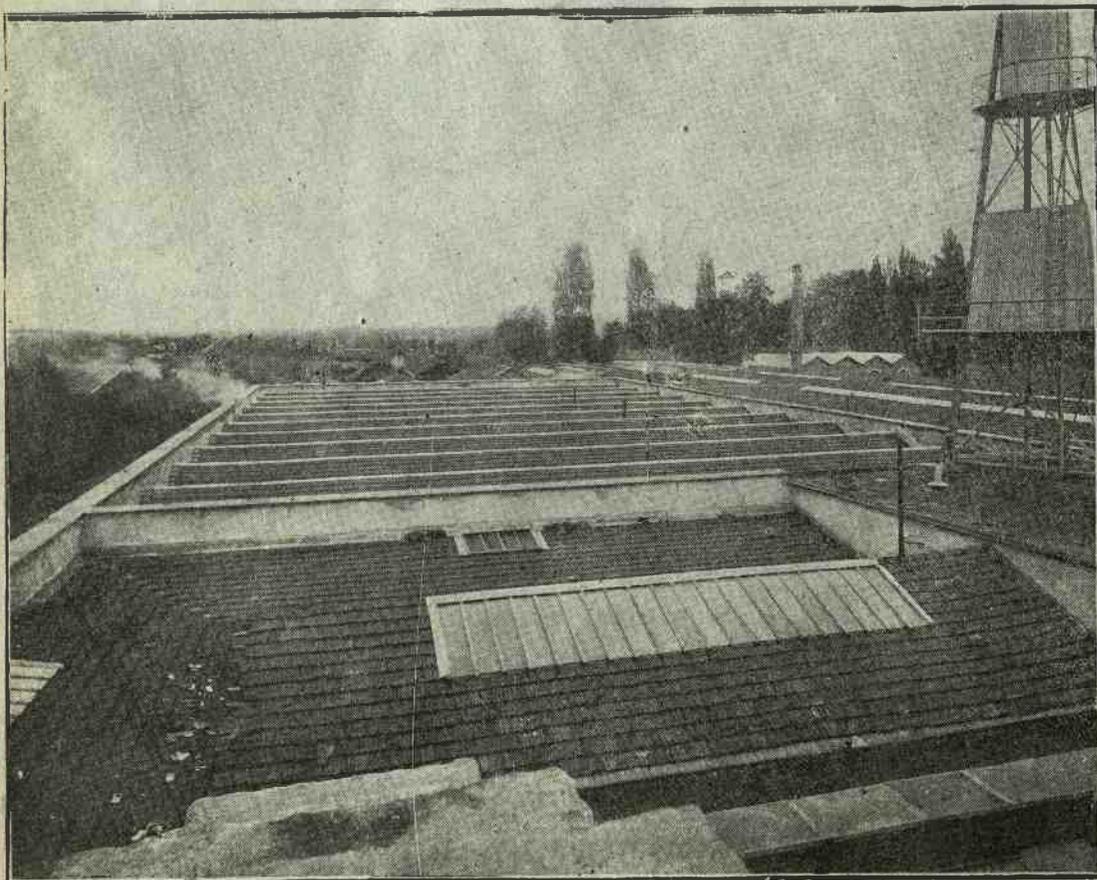
BOLOGNA
Porta S. Felice - Telef. 13-77
PADOVA
Piazza Cavour, 9 - Telef. 2-88

SIENA
Porta Camollia - Telef. 2-92
PISA
Via Santa Maria, 44 - Telef. 2-86

TORINO
Corso M. d'Az. 16 - Telef. 27-19, 13-05
LIVORNO
Piazza Orlando - Telef. 41 6

NAPOLI
Via Vittoria, 46-VI - Telef. 17-45
BIELLA
Via XX Settembre, 37 - Telef. 2-05.

" AER "



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

Fabbrica di

Aeroplani

STABILIMENTO AUSILIARIO

Decreto Ministeriale n. 23

Direzione e Officine

in

ORBASSANO

(Torino)