

L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 5	L. 10
SEMESTRE	L. 2,75	L. 5
MENSILE	L. 0,50	L. 1

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



GLI AMERICANI IN GUERRA. — Gli automobilisti si preparano per la guerra.

(Fot. Strazza - Iastre Cappelli)

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 Madana Cristina, 66.

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 **VETTUBETTE.**

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.



**PREMIATA SARTORIA
A. MARCHESI**

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

**Il Catalogo Generale
ILLUSTRATO**

si spedisce *gratis* a richiesta.

ABITI SPORT - ABITI ELEGANTI

Divise di ogni genere

Specialità Costumini per ragazzi

DIVISE PER UFFICIALI

Completo equipaggiamento per militari al fronte

FASCIE e GUARNIZIONI

per **FRENI e FRIZIONI**



ECONOMIA

DURATA

COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.

Monsù Travet e la guerra

(per gli impiegati)

Un'altra favola, un'altra vecchia e stantia parodia di questa umanità — che cammina verso una vera e propria redenzione — è scomparsa per effetto della guerra. I commediografi burloni, i giornalisti in cerca di buon umore, gli scontenti di ogni cosa e che contro qualcuno hanno da sfogare il proprio mal animo una volta avevano il tipo ottomano, il povero *travet* dalle famose... e fameliche maniche di lustrino, freddo, compassato, senza entusiasmi, fisso e compreso in un solo pensiero, nello dello stipendio mensile, quello della carriera grama, quello del genuffettersi davanti ad ognuno più di lui avanzato di grado. Quindi ne veniva fuori quella figura caricaturale e goffa di un uomo che non lo era quasi, senza fede, senza scatti, senza vita, paralizzato, morto addirittura per il mondo. Favola? Verità? Un po' l'una, un po' l'altra. Le condizioni dell'ambiente — lo ha insegnato la vita ad ognuno di noi — formano, riducono l'individuo. Noi abbiamo potuto aver campo di osservare dei mutamenti completi in certi animi che da ribelli divennero ossequientissimi, e questo fatto non fu dovuto ad imposizioni volute ma a saturazione di animo in ambienti fatti per questo. La guerra ha dato un colpo di vento anche in questa molecolare ed ammuffita categoria dei *travets*, ed oggi noi dobbiamo ad essi rendere quell'onore, quel omaggio che si meritano. Non vogliamo tessere un elogio spergiurato, non vogliamo essere lardi di lode per una classe che già tanto poche ne raccoglie per un certo spirito di non sempre spiegabile antipatia, ma vogliamo, ed è bene, che giustizia sia fatta, e piena, anche per la classe degli impiegati, che hanno dimostrato un vero valore come uomini e come soldati, alla fronte e dietro di essa, nella guerra combattuta col sangue e col sacrificio, nella vita vissuta con non minori dolori, con non minori sofferenze. E perchè la lode non sia campata in aria ci soccorrono quelle aride pubblicazioni ufficiali che ogni ministero pubblica, i bollettini, e che noi vorremmo veder pubblicati da municipi, da banche, da casse di risparmio, da confederazioni di impiegati pubblici e privati, da tutti quegli enti insomma che raccolgono questa gente fin oggi derisa, e che da quando l'aspra guerra truceamente si combatte ha dimostrato di essere con gli altri cittadini pronta alla lotta, pronta al sacrificio di ogni cosa la più bella, e più cara, la più utile.

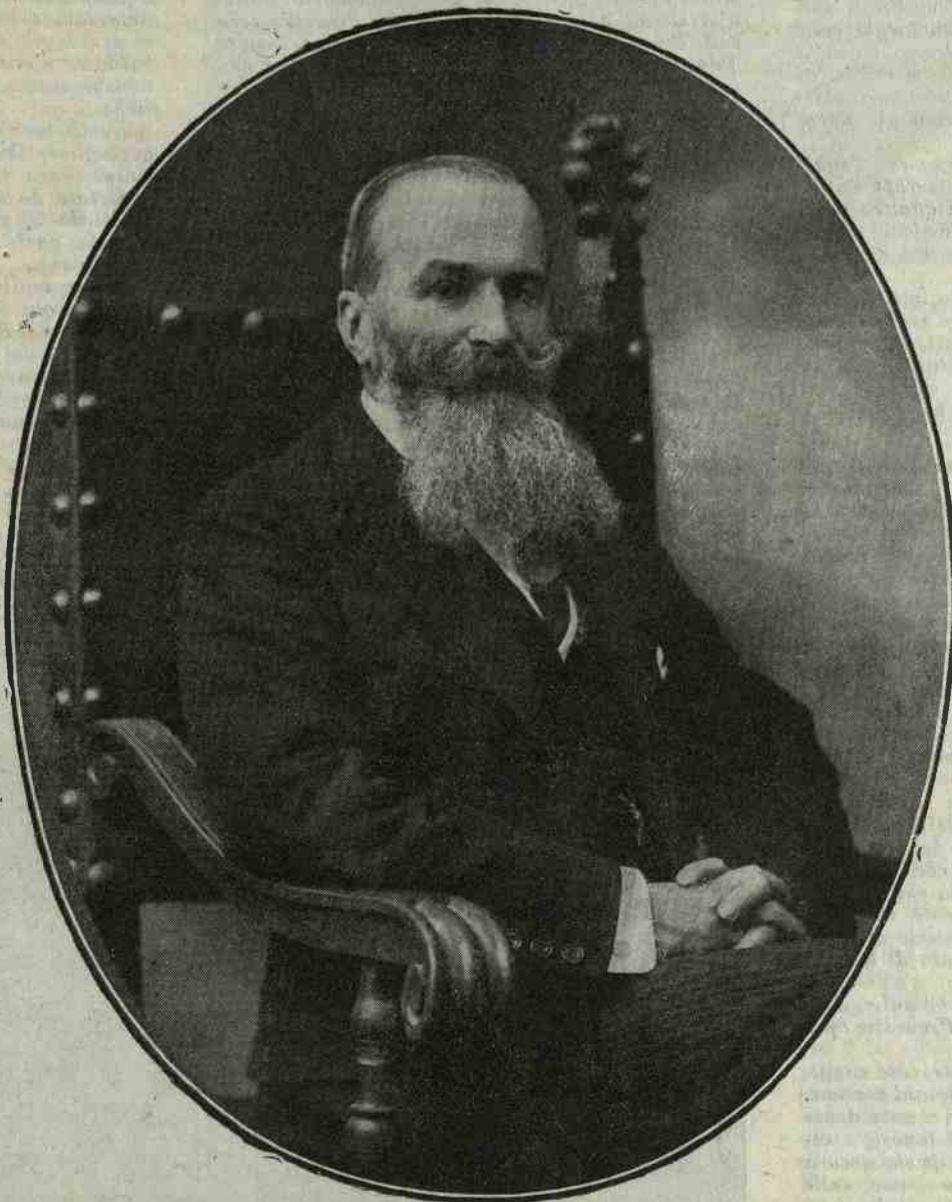
Questi bollettini delle diverse amministrazioni pubbliche — riteniamo che desidereremmo vederne imitato l'esempio anche a quelle private — ci trascrivono fatti di valore degli impiegati trasformati in soldati, ce ne annunziano l'eroica morte quando la loro balda esistenza vien consumata sull'altare della patria, ce ne descrivono le dolorose ferite, i fatti d'arme, le onorificenze ottenute, ed i loro compagni — rimasti indietro per diverse cause — se ne inorgoliscono giustamente con altri sacrifici, con altri dolori, con altri enti, cercano di unirsi a loro nel puro ideale di una patria grande e di un mondo migliore.

E ne abbiamo letto non dieci, non cento, ma migliaia di nomi di questi valorosi *travets* che la cronaca o la più burlona commedia ci descriveva come inetti, come paurosi, come egoisti, questi nomi erano quelli di uomini fino ad ieri nascosti tra valanghe di carte, con le vere proprie maniche di lustrino, ed essi sembravano indormentati perchè non li spingeva ciò che ora spinge.

Queste migliaia di uomini sorsero, come sorsero studenti, professionisti, commercianti, lavoratori della terra e dell'industria, e formarono quel grande valoroso esercito italiano che il mondo ammira, e il mondo elogia, e che ad ogni suo movimento

desta sempre più viva la riconoscenza della nazione.

Il *travet* non è vendicato ma riconosciuto nel suo valore di patriotta, di cittadino, di uomo. Anche per lui — povero dimenticato nella polvere degli scaffali come un vecchio libro mastro — è venuta l'ora solenne. Egli si è eretto nella sua fierezza, ha sollevato il capo dalle carte polverose, ha gettato via la penna che ormai gli pesava come oggetto ingombrante, ed ha impugnata la spada vendicatrice! Miracolo? No. Nell'animo dell'uomo non avvengono miracoli ma ritorni. Ciò che è, è. Basta svegliare il suono e la corda risponde. Noi mal giudicavamo del nostro compagno di esistenza, l'occasione ce lo mostrò nella sua verità. Ed ora non più l'offesa continua, non più il nomignolo punzecchiante, non più l'ironia che morde ed irrita, non più la caricatura goffa e noiosa, quando è inutilmente insistente, ma l'ammirazione più schietta, più sincera, più franca e leale anche per questo uomo che credemmo ammuffito ed era



S. E. L'on. Francesco Ruffini, Ministro della Pubblica Istruzione.

invece vivo, con la vita migliore, con la vita più sana e più forte.

E questa vita più forte e più sana egli, il povero *travet*, ora dà alla patria, al mondo, alla civiltà, alla giustizia, e con questo suo gesto magnifico rientra nel mondo dei vivi, riprende il suo posto di uomo attivo nella società — che quasi lo appartava creandogli un mondo per proprio uso e consumo — e da questa società avrà il sacrosanto diritto di pretendere non la riconoscenza, non il rispetto, non l'ammirazione (cose queste che oggi doverosamente si concedono a tutti quelli che combattono per il santo ideale



di liberazione e di giustizia) ma qualche cosa che finora gli fu negata, gli fu contrastata, gli fu tolta come a razza non meritevole, come a categoria disprezzabile, ed è il diritto alla vita comune, alla giustizia comune, alla esistenza comune.

Non più la figurina goffa e piagnucolosa che unge di cavaliere e di commendatore la persona del proprio superiore perchè dall'astro maggiore scenda luce e calore, ma l'uomo fiero e conscio del proprio dovere, come del proprio diritto, che viva di vita propria, e non come parassita della società e come ostrica attaccata allo scoglio di una compiacente amministrazione, che senta in sé la grandezza del proprio compito, che segua il cammino della civiltà e non impudrisca nelle formule della più stantia e goffa burocrazia.

Questo è il *travet* che la guerra ci ha foggato, un uomo come tutti gli altri, che sa cosa sia il sacrificio di sé stesso, che sa il valore della civiltà, conosce come essa si protegga e si mantenga e si acquisti e come per essa si deve e si può passare dalla sedia soffice del proprio ufficio alla dura pietra della trincea.

Commediografi e giornalisti arguti e faceti, avete perduto un altro argomento, ma quando ve lo siete trovato al fianco, sulle montagne sanguinose, ed avete in lui ammirato il bel soldato d'Italia, la vostra facezia è morta sulle labbra e sulla penna, ed al ritorno in patria ci descriverete non più le sue miserie, ma i suoi eroismi, non più le sue piccole ma la sua grandezza, non più le sue piccole manie paurose e grette, ma il suo valore!

Ed il *travet* è così scomparso.

La Stampa Sportiva.

GARIBALDI IN UNGHERIA

Una esumazione singolare vien fatta nel *Fanfulla della Domenica* ricordando la grande popolarità di cui ha goduto e gode tuttora Garibaldi nell'ora nemica Ungheria. Persino nelle più umili case ungheresi il suo ritratto era appeso tra quelli degli eroi tutelari. Nei canti popolari il nome di Garibaldi trasformavasi in Gara

Bangi o Garibangi. « Garibaldi — canta una romanza — col suo grigio destriero galoppa di tutta furia su Buda. Cara piccola bruna, porgigli da bere. Garibaldi viene: egli galoppa in gran fretta. su Buda... » — Un'altra canzone preconizzava così il giorno in cui Garibaldi e Kossuth sarebbero accorsi ad aiutare l'Ungheria: « Sudicia è la mia camicia, sudicie le mie *Gatya!* Kossuth ce le porterà di bucato, Stefano Turr ci porterà i fucili. Garibaldi sarà con essi. Evviva Garibaldi ». In quel tempo sugli alberi di Natale, delizia dei bimbi, non mancavano mai i soldati alla garibaldina; le donne indossavano la camicia rossa e gli zingari suonavano a tutto andare e con tutta forza *esardas* sulla marcia garibaldina... Una volta, nelle alte sfere viennesi, fu domandato con male dissimulata preoccupazione al conte Apponyi se pur nel suo villaggio era giunto il nome di Garibaldi: « Ohimè, sì — dovette rispondere il conte — figuratevi che uno dei miei bifolchi stessi chiama il suo bel buco: Garibangi, mio caro Garibangi... » Era quella l'epoca in cui gli ungheresi ribelli all'Austria scendevano a lottare nelle file garibaldine.

OLIO
OLEOBLITZ
— SOC. REINACH-MILANO



L'equipaggio di un Caproni.
Pilota, cap. Attilio Matricardi. Osservatore, cap. Attilio Giuliani. Pilota, serg. Oscar Lazzarini.

Zona di guerra, giugno.

Andiamo su ad Arsiero fra un tumulto di soldati che cantano, che ci salutano con larghi gesti dalle orlature dei boschi che gettano un po' d'ombra sulla strada arsa dal sole. E' un meriggio di vittoria! Anche qui le bandiere nostre si inghirlandano di nuovi lauri come sul Carso nei giorni passati.

Salgo verso Arsiero per incontrarmi con l'equipaggio di un Caproni che ha qui atterrato l'altro ieri. Salgo per stringere la mano ai quattro valorosi che hanno sostenuto una lotta furibonda nelle nubi a 3000 metri contro sei apparecchi austriaci che li avevano attaccati invano.

Dalle notizie che raccolgo, salendo, già mi convinco d'essere davanti ad un fatto eroico. Tutti quelli che interrogo: ufficiali e soldati, ne parlano con meraviglia e con orgoglio. Ripetono: « E' un nostro Caproni sa! non poteva che vincere! Non si arrendono i nostri piloti, se non morti! ».

* * *

Alcuni apparecchi Caproni erano partiti dai campi di slancio verso le ore 9 il mattino del 20 giugno. Ai campi le condizioni atmosferiche erano buone quantunque verso le Alpi ci fossero nubi cineree che ricoprivano qualche cima nevososa e s'attardavano per i ghiacciai e bloccavano i passi. Gli apparecchi erano avanzati in un gruppo serrato, in ordine di battaglia, col comandante in testa, le bombe ai fianchi. Erano grappoli lucenti: grappoli di morte! Erano avanzati con le mitragliatrici cariche e spianate, con fiori alle carlinghe come giorno di festa, e con una gran fede in cuore.

Sapevano, gli equipaggi, di dover sconvolgere le linee nemiche, la stazione di Caldonazzo, i raggruppamenti nemici dei dintorni, individuare le batterie, i depositi, i baraccamenti austriaci, e bombardarli; impedire l'accorrere dei rincalzi per arrestare i nostri assalti, il trasporto dei materiali, delle salmerie. Sapevano insomma che dovevano dar man forte alla nostra artiglieria che su ogni cima, su ogni passo, su ogni trincea vomitava fuoco e morte. Sapevano che le fanterie attendevano di balzar contro la roccia armata di acciaio e di volontà testarda.

Si doveva prevenire il nemico anche sulle Alpi come s'era prevenuto sul Carso. Prevenire per disturbarlo, per disorientarlo.

I Caproni nella piumura avevano trovate condizioni atmosferiche discrete, sugli altipiani pessime. Non era che un accavallarsi di nubi: nubi dense e grandiose che si mescevano a cirri lanosi, a velature sottili di nebbie sfuggite alle vette che ancora tenevano l'azzurro. Nubi in alto, in basso, sulle vallate e sulle coste dei monti, sfioranti le cime, offuscanti il sole, che si rincorrevano come le onde e come le onde si frangevano in folgorii abbaglianti all'incontro.

Fino all'imboccatura delle valli i Caproni erano rimasti in gruppo, poi le nubi li avevano divisi, nascosti l'uno all'altro, piombati nella solitudine, nel silenzio, nelle raffiche dei venti che gettavano contro le carlinghe e le ali gigantesche, rovesci di nubi fredde, scrosci di acqua, folate di grandine, che risuonavano sinistramente sulle navi bombardiere.

Ognuno dei Caproni, non più scortato dai Nieuport e Spad — anch'essi travolti dalla nebbia folta — s'avanzò solo in cerca dell'obbiettivo. Tra

gli squarci delle nubi si vedevano passar sotto Monte Varena, Spizz, Tonezza, Campomolon, Coston d'Arsiero, l'Altopiano di Folgaria, il Finocchio verso sud, Becco di Filadonna al nord, Lavarone, Cimone, Panarotta; cime altissime irte di picchi e rupi bronsee, con qualche striatura di neve tra i canali diruti, e qualche molle distesa candida sotto le vette.

Ma non si poteva orientare con precisione perché subito sotto, o davanti, o ai fianchi, sorgevano strati di nubi che sembravano ingoiare gli apparecchi e arrestarli nella loro corsa fantastica.

Il Caproni nostro, verso le 10, tra uno squarcio improvviso, intravide del chiaro e comprese essere su Roveredo. Bisognava ritornare — buttarsi a nord-est decisamente e scendere a bassa quota — se necessario per scoprire l'obbiettivo.

Giunti verso Caldonazzo, il cui lago gettava bagliori, fantasticamente illuminato dal sole, il Caproni vide sotto di sé un idrovolante austriaco, già in quota, che saliva rapidamente all'attacco.

Il Caproni, che era a 3200 metri di altezza, fu subito assalito dall'avversario che sparava dal basso, forse credendo intimorire il Caproni e costringerlo a prendere la via del ritorno. Il Caproni non parò il fuoco: doveva prima compiere la missione affidatagli, poi poteva accettare battaglia... E così fece.

Il Caproni, pilotato dal capitano Matricardi si

FURIBONDA MIS

gettò sull'obbiettivo e rovesciò il carico delle bombe, poi diede battaglia ai nemici che biancheggiavano in basso, forse venuti da Caldonazzo dal campo di Pergine. Il mitragliere Arlunno aprì il fuoco sull'idrovolante che già aveva sparato e che ora attaccava ferocemente alle spalle. Aprì il fuoco rapido, serrato che scrosciava sul grosso ramarro verde che danzava in uno sfondo di nubi fosche. All'improvviso, dall'alto, calò giù fulmineo un apparecchio avversario: sembrò quasi volersi gettare sul Caproni o passare tra le sue fusoliere: fu un vero scroscio di mitraglia che risuonò sui motori, sui comandi, sulle ali sfioracchiate, sui longaroni, nella carlinga, nella coda. Rispose l'osservatore nostro capitano Giuliani, ratto e veemente. Il Caproni aveva due avversari da combattere, due avversari veloci, armati tremendamente, ma non si scoraggiò, non smise di sparare. Munizioni a bordo ce n'erano per più d'un nemico; buon fegato non mancava. I mitraglieri ricominciarono le scurriche.

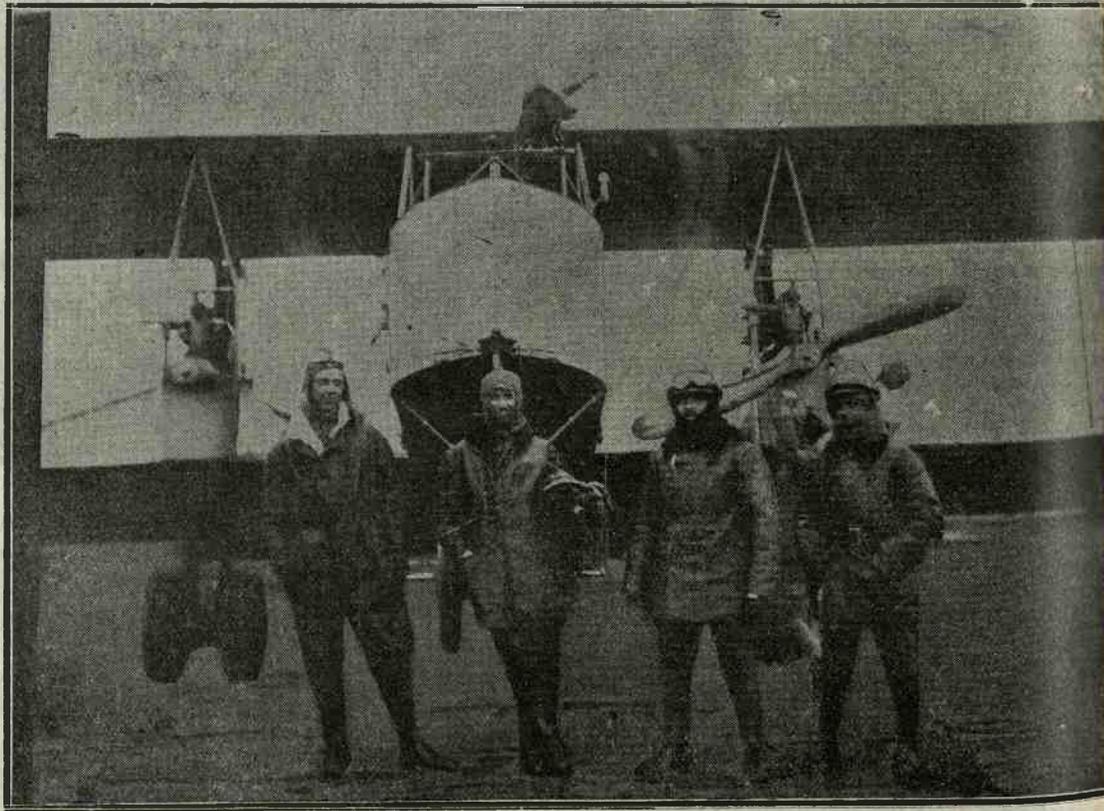
I serbatoi erano forati in più parti, lasciavano gorgogliare il loro alimento; il longherone dell'ala sinistra era tagliato completamente; la bussola asportata da una raffica di piombo, i carburatori forati da 20 pallottole, le eliche laterali trapassate da parte a parte, immote, uccise, slabbrate, sanguinanti.

Ad un tratto la mitragliatrice del sergente Arlunno tacque. Fu un'angoscia terribile che prese l'equipaggio. Si era soli, a 3000 metri sul nemico, con la via del ritorno introvabile per le nubi con un solo motore...

Il capitano Matricardi, che pilotava il Caproni, lasciò il comando al sergente Lazzarini e andò verso la mitragliatrice dopo d'aver fatto cenno all'osservatore che comandasse la rotta da seguire.

Il capitano Giuliani ordinò, calmo, la rotta e incominciò un fuoco continuo, metodico, freddo contro i nemici, che si affacciavano per sbarrargli il passo, per ferire il pilota, per abbattere l'apparecchio già squassato e ferito gravemente.

Le pallottole austriache sibillavano per l'aria



I nostri arditi aviatori. — L'equipaggio di un Caproni.
Da sinistra a destra: cap. Giuliani, cap. Matricardi, serg. Lazzarini e serg. Arlunno.



TORINO - Madonna di Campagna

I PNEUMATICI
che hanno vinto
TUTTE LE PRINCIPALI CORSE DEL 1916



TORINO - Madonna di Campagna

A FRA LE NUBI

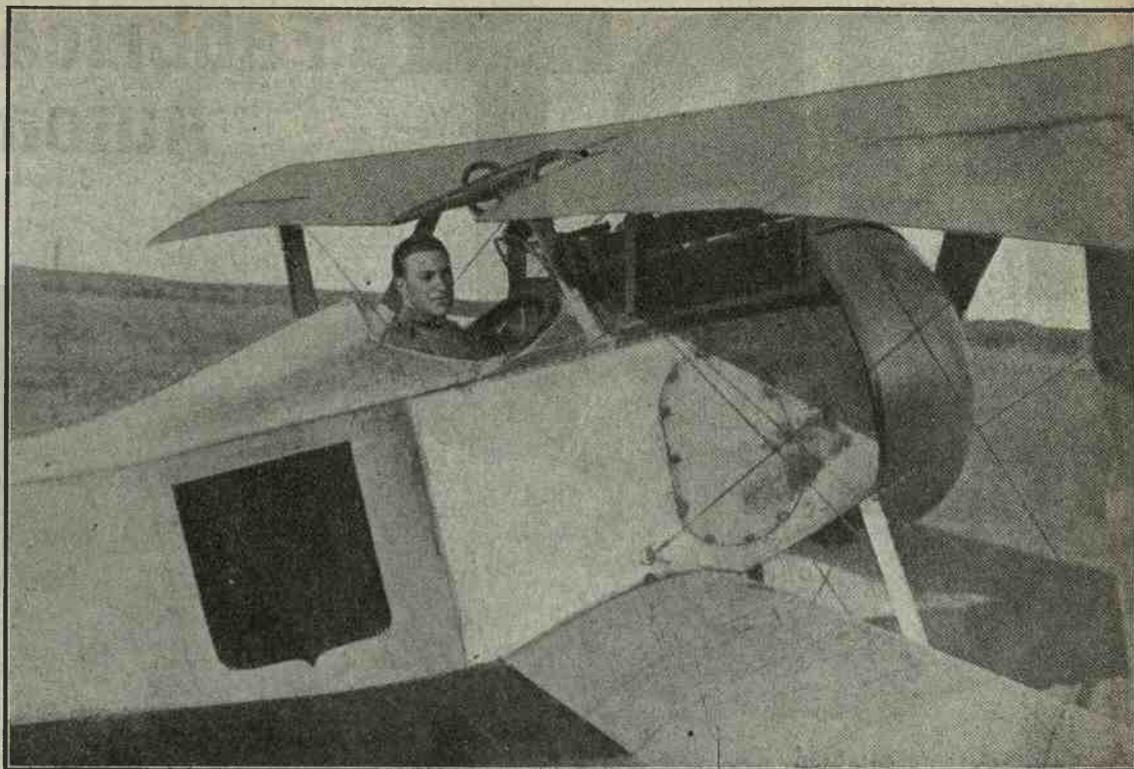
ferocemente, instancabilmente, rimbombavano sulla celatura sonora; s'incastavano nei legni, ammaccavano i timoni e le fusoliere. L'Arlunno era ai piedi dell'arma tutto pallido e sanguinante; ma s'aggrappava ancora al sostegno di ferro con le unghie per risparmiare dal basso, non potendo reggersi sulle gambe trapassate da pallottole austriache. Il capitano, coi piedi nella benzina mescolata al sangue del ferito, alzò il mitragliere e lo depose tra i motori al riparo delle raffiche di piombo, dove egli sorrideva per infondere coraggio agli altri, mentre turava con le mani i buchi dei serbatoi.

Il pilota Lazzarini proseguiva calmo la rotta, come se fosse stato su di un campo scuola.

Altri quattro apparecchi nemici attaccavano la nave da bombardamento. Dall'alto scendeva la morte, dalla destra, dal fianco sinistro, dal basso s'alzava rabbiosa: di faccia un piccolo falco borbottava e strideva con l'arma recisa e rapida.

Mentre il Lazzarini tentava di sfruttare nel miglior modo possibile l'unico motore che rimaneva facendo meraviglie d'equilibrio per portare in salvo l'apparecchio, il capitano cominciò con la mitragliatrice a tempestare colpi a destra, a sinistra, da ogni parte, perchè da ogni parte era assalito. Era solo in piedi, tra le ali gigantesche che avevano ondeggiamenti strani, continui, che sembravano a volta precipitare nello spazio, infrangersi contro le roccie che affioravano dalle nubi meno dense. Oramai la speranza di salvare l'apparecchio sembrava morta. Gli albatros attaccavano di testa con la prima mitragliatrice, e poi di fianco perchè sparasse anche l'osservatore. E ogni volta il capitano Giuliani implacabile tempestava colpi su colpi.

All'improvviso il Capitano Matricardi sentì che la mitragliatrice non sparava più. Era la fine... Miracolosamente la mitragliatrice però riprese con rapido, esatto ritmo. Il capitano ricaricò l'arma con inauditi sforzi e ricominciò la lotta. Un idrovolante, in quel momento, veniva diritto sul Caproni, picchiano. A venti metri il capitano gli riversò contro una scarica furibonda. L'idrovolante, sbandatosi, s'avvitò e precipitò giù nel baratro infinito.



L'aviatore Baracchini che ha abbattuto 9 apparecchi nemici in 37 giorni.

Così combattendo s'era venuti a trovarsi a 20 o 30 metri da Campolungo... si poteva rimanere sfracellati contro le rocce di vetta... si riuscì a sfiorare...

Alla destra vi doveva essere la Valle d'Astico; e brullarono infatti dal basso le cascate d'acqua del fiume tra le alte e scoscese rive. Ormai ci si poteva orizzontare osservando il biancore delle spume che seguiva il quieto corso del fiume. Si sapeva dove era l'Italia!

Fu un attimo di gioia grande. Allora, quando il pericolo era quasi scomparso, perchè i velivoli avversari s'erano abbassati credendo che il Caproni fosse stato atterrato, brillò il sole su Castelletto, sul Costone della Tomezza, sul Verena, sul Cimone,

su Monte Rovere, che aprirono fuochi di sbarramento intensi, precisi, rapidissimi.

Sotto, libere dalle ombre fosche delle nubi, apparvero le trincee nemiche, sconvolte, dilaniate, devastate, paesi bruciacchiati e deserti, campi divelti e boschi anneriti dagli incendi: erano gli altipiani.

L'apparecchio atterrò felicemente. Subito i superstiti feriti furono raccolti e felicitati per il loro valore da un generale, accorso sul posto con soldati della sua splendida brigata. Gli austriaci continuavano a cercar di colpire l'apparecchio, di distruggerlo, ma come non vi erano riusciti i loro velivoli, così non vi riuscirono nemmeno essi.

Mentre l'equipaggio eroico ci raccontava queste sue eroiche gesta, con una modestia, con una naturalezza, come si fosse trattato della più facile impresa, salivano dal basso i soldati d'Italia alla vittoria preparata dagli animosi aviatori.

LUIGI MORANDI.

AMORE AUSTRIACO...

Tra le forme di feroce e fredda persecuzione escogitate dall'Austria contro i suoi sudditi di nazionalità italiana, una ne viene segnalata dal settimanale trentino *La Libertà* ed è quella di mandarli alla fronte galiziana o su qualunque altra delle più esposte sia in compagnie complete che alla spicciolata, suddividendoli poi nei vari reggimenti ungheresi e croati così che non possano mai trovarsi assieme che in numero straordinariamente esiguo. Nè basta, che si pensò anche d'inviarli alla fronte sprovvisi affatto d'armi e di munizioni, lasciandoli così anche nelle trincee. Parve questo un modo come tanti altri per disfarsi degli elementi sospetti senza assumersi la responsabilità di assassini in massa.

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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



Aviatore nell'atto di gettare una bomba.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli.)

Officine di Villar Perosa

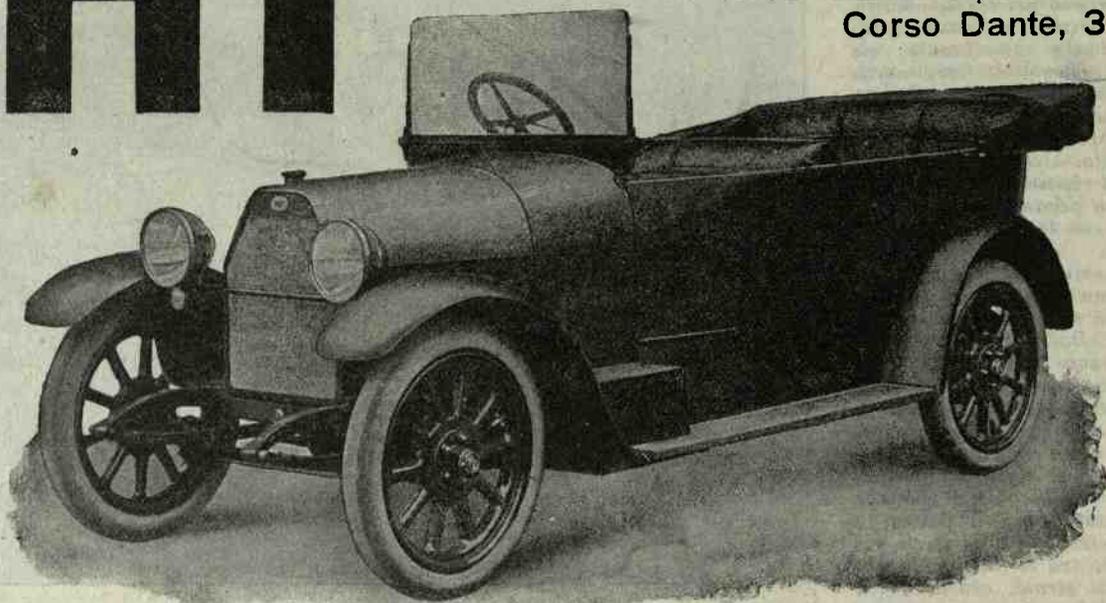
Cuscinetti a sfere - Sfere di Acciaio
Pezzi staccati per Biciclette e per Automobili.

VILLAR PEROSA (Finero).

FIAT

Fabbrica Italiana Automobili Torino

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



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

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

Garages Riuniti FIAT

ROMA
Via Calabria, 46 - Telet. 36-86
MILANO
Corso Sempione, 55 - Tel. 94-45-12-780

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

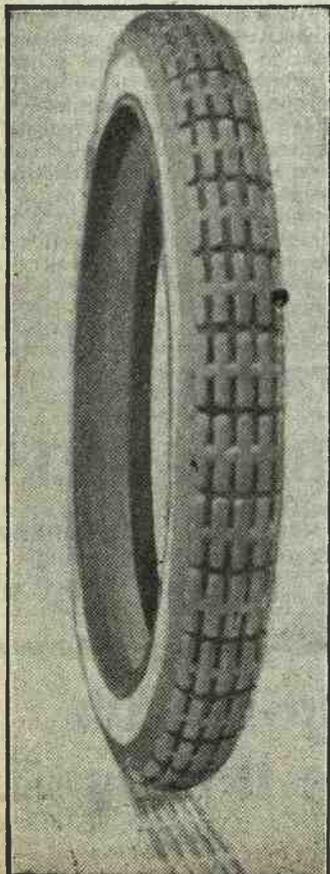
BOLOGNA
Porta S. Felice - Telet. 13-77
PADOVA
Piazza Cavour, 9 - Telet. 2-88

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

TORINO
Corso M. d'Az. 16 - Telet. 27-19, 13-05
LIVORNO
Piazza Orlando - Telet. 416

NAPOLI
Via Vittoria, 46-51 - Telet. 17-85
BIELLA
Via XX Settembre, 37 - Telet. 2-95

GOODRICH



Il **Safety Goodrich** è

La sicurezza dell'automobilista.

La maggiore economia.

L'eleganza dell'automobile.

Un perfetto antidérapant.

Cataloghi a richiesta rivolgendosi alla *Società Italiana*

PNEUMATICI GOODRICH

Telefono intercomunale 42-08

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

Attorno alla guerra

I nostri profeti.

La raccolta dei rifiuti di carte e scarti di archivio in favore della Croce Rossa ha fatto scoprire e quindi salvare dal macero a Genova un piccolo involucro contenente lettere di F. D. Guerrazzi, di Mazzini, Giovanni Ruffini ed altri, tutte riferentesi al periodo del Risorgimento. Importante, fra altro, una circolare litografata dell'agosto 1847 recante le firme autentiche di Mazzini, Giglioli, Gallenga e M. W. I. Linton segretario del « Council of the Peoples International League » e diretta al popolo d'Italia per annunziare la costituzione a Londra di un fondo nazionale italiano destinato a soccorrere l'impresa nazionale « ogni qualvolta venga efficacemente iniziata sia dell'assalto straniero sia dal sorgere spontaneo della Nazione ». Quella circolare, riferita ora nel *Bollettino* del Comitato Nazionale per la raccolta dei rifiuti d'archivio, contiene spunti che sembran scritti per oggi. Eccone qualcuno: « Qualunque sia l'opinione d'ogni individuo italiano intorno ai modi e alla forma dei progressi futuri nella patria comune, è chiaro oggimai, che fra noi e quei progressi sta l'Austria ostile, invadente o presta ad invadere: — che nessun grado di libertà comunque temperata può conquistarsi in Italia per opera, sia di principi sia di popolo, senza provocare opposizione aperta all'Austria. Quindi la lotta fra l'Austria e noi è un fatto inevitabile, prossimo; — bisogna prepararci con quanti mezzi siano nelle nostre mani, a sostenerla ed a vincerla, se pur non vogliamo rassegnarci alla condizione di schiavi: prepararci in tempo, perchè, a crisi cominciata, le difficoltà sono maggiori, ed ogni momento è prezioso, e gli elementi infiniti, fuori e dentro, a favore della causa italiana possono, se concentrati al primo urto, ottenerci vittoria spedita ».

L'allenamento inglese.

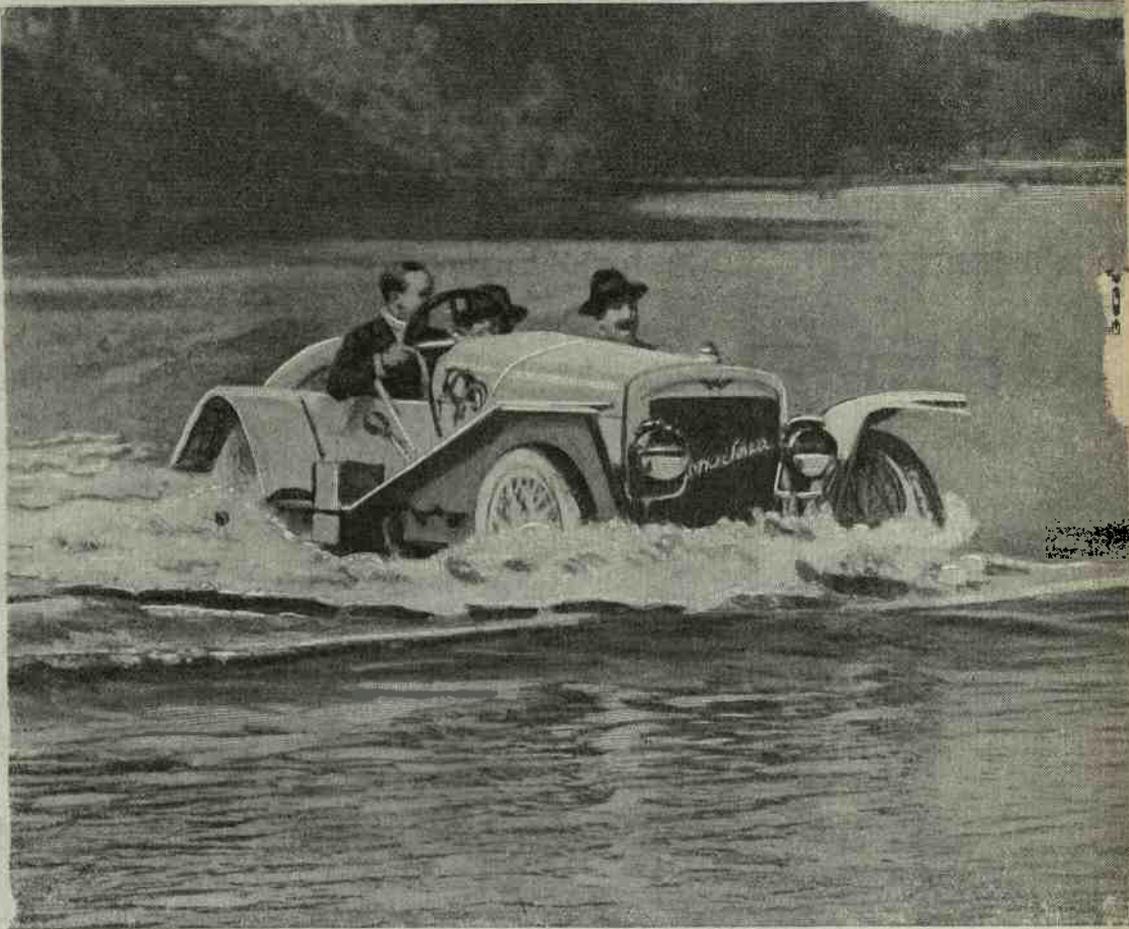
Jean Lefranc, inviato speciale del *Temps* sulla fronte inglese, ha visitato uno di quei campi d'allenamento nei quali le nuove reclute britanniche si preparano alla guerra.

Il fantaccino inglese doveva imparare, prima della guerra, una quantità di movimenti inutili, e la sua istruzione era piena di complicate formalità: basti dire che gli si insegnavano parecchie maniere di fare il saluto. Adesso, tutto ciò che è automatismo, esteriorità, parata è completamente scomparso nell'esercizio di re Giorgio. L'istruzione va dritta all'unico scopo, che è quello di formar dei soldati capaci di combattere e di vincere. Il Lefranc ha veduto il campo d'allenamento britannico fervere del lavoro più pratico e più intenso. Delle squadre lanciavano granate e caricavano alla baionetta: altre scavavano trincee o costruivano ripari sotterranei. Si abituavano perfino le truppe a percorrere delle gallerie la cui aria era avvelenata dai gas asfissianti, acciocchè il combattente di domani imparasse a servirsi della maschera. I futuri mitraglieri smontavano e rimontavano le loro mitragliatrici e facevano fuoco per davvero. Alcuni uomini portavano dei recipienti d'acqua ai loro camerati che sparavano a una certa distanza, per esercitarsi a portare il rancio in trincea sotto le scariche nemiche. E nel modo di impartire queste istruzioni gli inglesi sono metodici ed ingegnosi. Perché l'istruttore sia bene inteso e veduto quando im-

partisce le sue lezioni, si son costruite delle arene di cui l'oratore occupa la pista, che ha un solo metro di diametro. Queste sale di conferenze si ottengono scavando il suolo a cinque o sei metri di profondità e consolidandone le pareti con vecchie latte d'olio o di benzina, che, sovrapposte, formano dei banchi circolari. Così, in uno spazio molto ristretto, parecchie centinaia di soldati possono essere istruite da un solo graduato.

necessari e ne hanno dato tali prove luminose tanto montati sui fulminei apparecchi da caccia, quanto sui giganteschi apparecchi a tre motori durante questi anni di guerra, da venire adottati e preferiti dalla maggior parte dei co-truttori e dei corpi militari, da essere in pratica quasi gli unici usati in aviazione.

Sono composti dei materiali più scelti, sono



La Spagna si agita e dovrà presto rinunciare alla sua neutralità. — Re Alfonso di Spagna è un fervente automobilista. La curiosa fotografia che noi pubblichiamo è stata presa nel momento in cui il Re, al ritorno da una escursione alla Sierra Morena, attraversa la riva Bembezar sulla sua vettura.

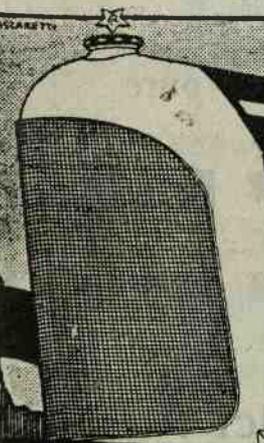
Un pneumatico eccezionale

Occorreva un pneumatico eccezionale, che unisse qualità estreme: leggerezza e solidità, morbidezza e resistenza così da marciare su ogni ostacolo, e questo pneumatico eccezionale, la zampa dell'aquila, lo ha dato *Pirelli*.

Ormai lo si può affermare senza restrizioni, i *Pneumatici Pirelli* per ruote d'aeroplano costituiscono la soluzione esatta del problema, sono precisamente quelli che occorre, e non si può né fare né desiderare di più. Hanno tutti i requisiti

costruiti con procedimenti e cure particolari; gli *Stabilimenti Pirelli* hanno voluto conseguire e hanno conseguito anche in questo ramo quel primato che vantano nell'automobilismo, non solo per la fama della loro marca, ma anche per la giusta considerazione che se i pneumatici sono un organo essenziale dell'automobile, i pneumatici sono altresì la garanzia del buon uso, dell'immunità, della possibilità di volo dell'aeroplano.

I visitatori dello *Stand Pirelli* alla Mostra Aeronautica Nazionale, sono rimasti ammirati della perfezione e finezza di questi prodotti, che sono vanto dell'Industria Nazionale.



FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

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



A. COTTINO & C.

CASA FONDATA
NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA

TORINO · VIA MONTI 24 · TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

Su tutte le strade, su tutti i percorsi
la miglior bicicletta ed i migliori pneumatici trionfano!

Anche nella **Milano-Spezia** di 250 Km. su strade aspre e difficili, sotto il solleone, contro i più forti corridori italiani

GREMO arriva **1°** al traguardo seguito a 1/4 di ruota da **BELLONI**
 entrambi su Bicicletta

BIANCHI

naturalmente montata dai Pneumatici abituati a tutte le vittorie
 cioè dai

PIRELLI

POID, 1° arrivato della Categoria dilettanti, montava pure

BIANCHI-PIRELLI

Società Anonima EDOARDO BIANCHI
 MILANO - Viale Abruzzi, 16
NEGOZIO - Via Dante, 9

Agenzia Pneumatici PIRELLI
 MILANO
 Via Ponte Seveso, 20