

L' ILLUSTRAZIONE DELLA GUERRA

e LA STAMPA SPORTIVA

RIVISTA SETTIMANALE

ABBONAMENTI

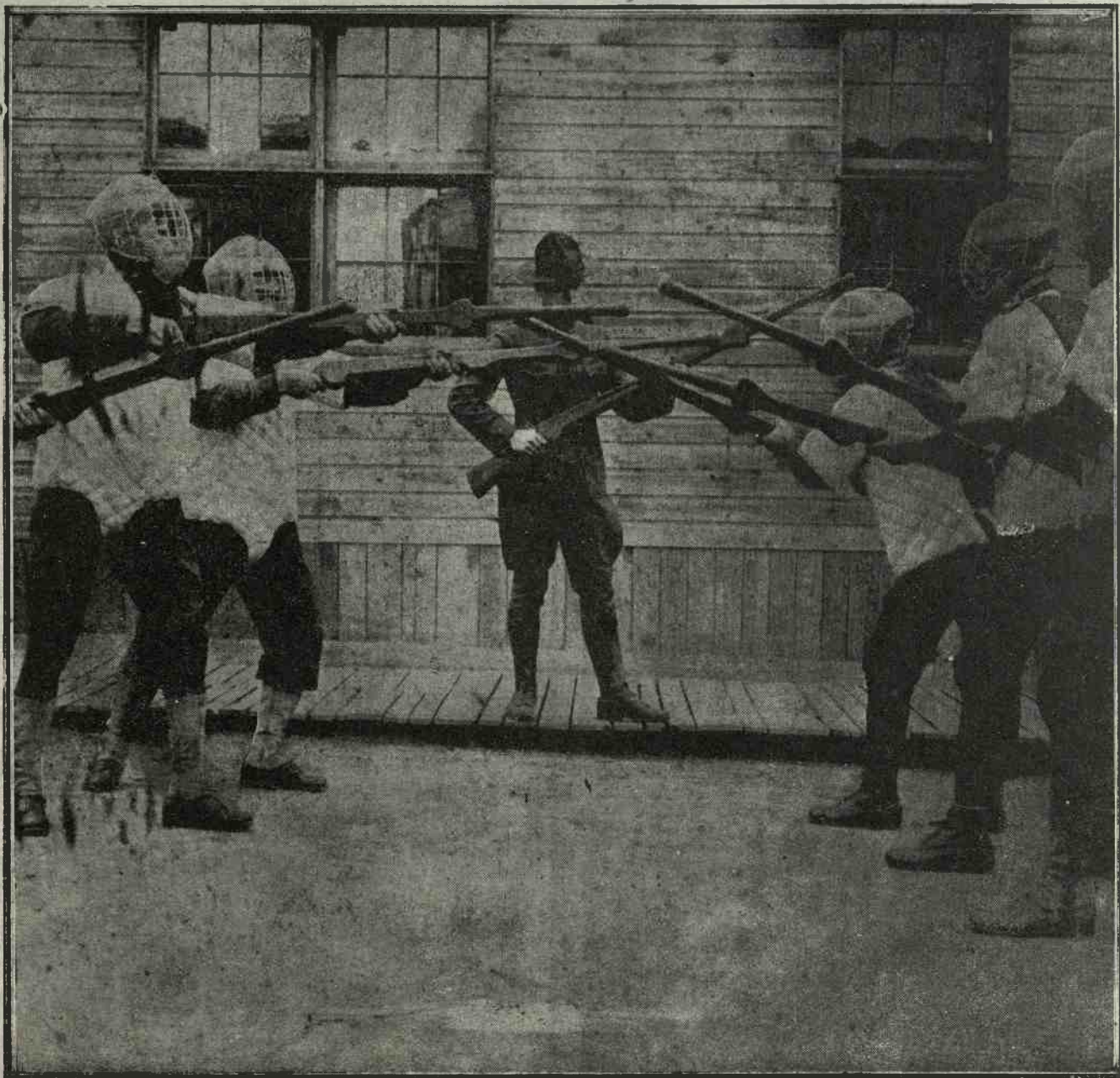
	ITALIA	ESTERO
ANNO	L. 6	L. 10
SEMESTRE	L. 3	L. 5
TRIMESTRE	L. 2	L. 3

1 copia cent. 10, arretrato 0,20

DIRETTORE
GUSTAVO VERONA

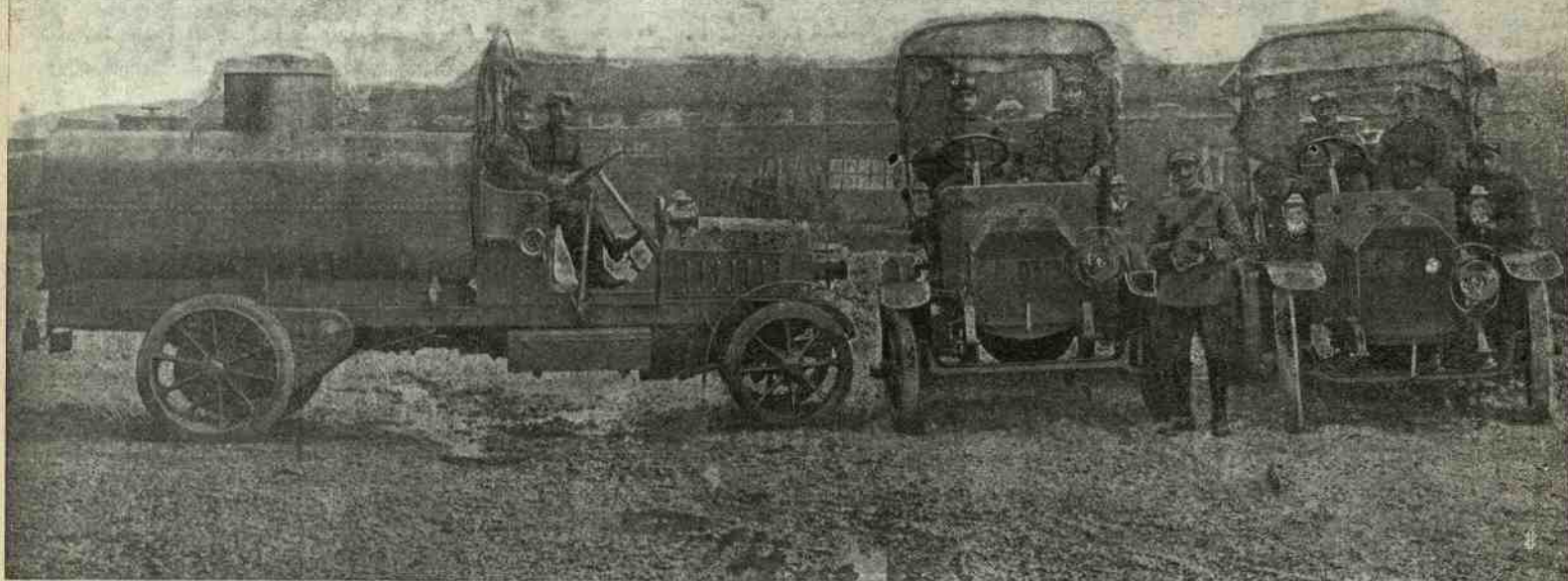
Per inserzioni rivolgersi:
 o presso l'Amministrazione del Giornale in **TORINO**
 Via Davide Bertolotti, 3
 o presso l'Agenzia Italiana di Pubblicità in **MILANO**
 Via Romagnosi, 1

IL GRANDE ESERCITO AMERICANO



COME SI PREPARA IL GRANDE ESERCITO AMERICANO. — La scherma con la baionetta.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).



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

FASCIE e GUARNIZIONI



per **FRENI e FRIZIONI**

ECONOMIA
DURATA
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO FILOGAMO - Torino - Via dei Mille, 24.



L'Elica Integrale

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

Fornitori del

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

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



Perchè e come finirà la guerra

LEGGENDO...

Un nostro amico — che già prima degli aeroplani vagava tra le nuvole con la sua sbrigliata fantasia — ci ha voluto dimostrare a modo suo come e perchè la guerra avrà fine, senza però accennare al quando, cosa quest'ultima che per noi aveva un forte interesse... di curiosità Egli ci ha parlato così: gli aeroplani, o meglio le armi dell'aria, faranno tali e tanti progressi vertiginosi da persuadere tutti quelli che dirigono le operazioni di guerra a farla finita per la inutilità e la impossibilità di continuare, e se non la vorranno finire sorgerà bene quella persuasione stessa nei popoli, e questi alla loro volta imporranno la parola *fine* al gran libro che si è aperto col dolore, col sangue, con lo strazio dell'umanità.

del mio avversario? Ma, mi si dice, il vostro avversario ne avrà altrettante e farà a voi quel che voi intendete fare a lui...

Ed allora siamo alla fine del mondo, se vogliamo andare incontro a questa soluzione da pazzi, da esaltati, da incoscienti, oppure alla fine della guerra se vogliamo persuaderci appunto di questo solo e semplice, assiomatico fatto: la guerra aerea è facile ad avverarsi nella sua dolorosa e tragica grandezza; al genio dell'uomo sarà altrettanto facile il costruire strumenti che rispondano alle più terribili necessità; la manovra delle macchine aeree ha bisogno di poco spazio in terra e ne ha immenso nel cielo; la distruzione di città, di arsenali, di navi, di agglomeramenti di eser-

Sulla sinistra della strada che conduce da Salonicco ai depositi di munizioni ed alla sussistenza italiana e più lungi agli accampamenti inglese e russo, sono situati i cimiteri i più grandi e antichi ed i nuovissimi. Quelli secolari e quelli nati ieri. Raffaele Calzini così li descrive: Un cipresso verdissimo ed un platano scheletrico punteggiato di cornacchie azzurrognole stanno al centro del cimitero turco: alcuni cenciosi sonnacchiano all'ombra delle pietre ritte, fra gli sterpeti selvatici e le erbacee.

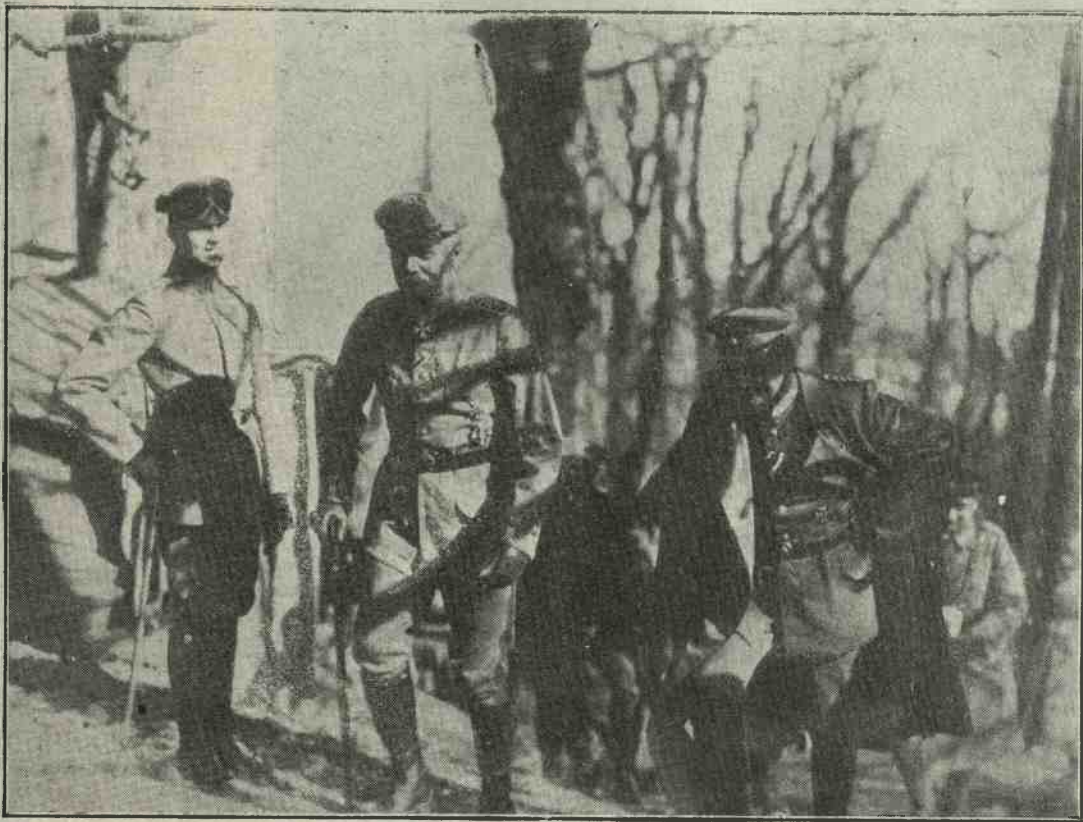
I cippi con i turbanti, con i fez, con i nomi scolpiti in sommo si sgretolano lentamente e si polverizzano al sole. Ma il cimitero greco e il cimitero cattolico son sempre vivi, son due foltissime isole di cipressi secolari enormi ed incrollabili, apparenti anche di lontano nella pianura. Vigilano con la loro austerità i cimiteri delle armate europee.

Cimiteri improvvisati, grigio-verde anch'essi, di una semplicità decorosa ma straziante. Croci uguali, tombe uguali, in memoria di uguali destini. Il cimitero italiano riunisce pochi morti, un maggiore, alcuni sottotenenti, qualche soldato. Vi ha una cappelletta di legno al centro per le celebrazioni religiose e un fregio di pietre colorate disposte in ingenuo disegno con l'iscrizione: Gloria ai caduti, la Patria. Le tombe sono pari a pari, i tumuli di sabbia pazientemente allineati ed adorni di ghiaie colorate da soldati territoriali, adibiti al pietoso ufficio di custodi di questa terra consacrata all'Italia dalla morte.

Piccoli viali sabbiosi conducono ai cimiteri delle altre armate.

Nel cimitero serbo un soldato ridipinge pazientemente lettera a lettera il nome dei morti scritto sulle croci di legno, che il sole e il vento vanno cancellando. E su quella morte di memorie alcuni cipressetti smilzi.

Il cimitero francese è custodito da soldati, indigeni delle colonie francesi: creoli, senegalesi, malgasci. Le lunghe mani nere di queste creature selvagge conducono le carriere, agitano le zappe, divengono pietose e si ingentiliscono nel lavoro funebre. Leggo alcuni nomi di soldati sulle croci: « Velentsoa Kutochonè » del Madagascar: « Nyu gen indochinois » e poi nomi francesi, della Loira, della Provenza, della Senna. Morti in esilio. Intanto nelle terre di Francia, d'Italia, di Russia, d'Inghilterra, di Serbia, donne in attesa guardano l'andare dei fiumi, delle nuvole e dei treni.



Con i nostri nemici. — Il Generale Falkenhayn visita il fronte austriaco del Piave.

(Fot. Argus - lastre Tensi).

citi è un problema che si risolve come quattro e quattro fanno otto; ed ecco che siamo sempre allo stesso punto...

La morale? la morale è questa: il progresso umano ha creato tali ordigni da rendere inutile ogni lotta di supremazia; l'eguaglianza è stata imposta dalla scienza ed attraverso le prove più insane, più crudeli, ed anche più vane (sono gli eterni sforzi di Caino) il mondo cammina verso la civiltà, verso la grandezza!

Il nostro amico non ha tutti i torti quando fantastica; c'è in lui qualche cosa di più che profetico, se è lecito dirlo...

La Stampa Sportiva.

Siamo pratici. Facciamo delle ipotesi. Domani — che Dio sperda questo che non è augurio — la Germania con i suoi compagni vince in terra ed in mare. Gli alleati preparano una immensa flotta aerea, mille e mille ordigni di rovina, e finchè resterà loro un pezzo di terra dove poter manovrare, dato il progresso della fabbricazione di questi ordigni (i quali non avranno più difficoltà nelle distanze, nelle durate dei viaggi, nella quantità di esplosivo da trasportare e nell'ottimo funzionamento che ne assicura l'andata ed il ritorno), essi saranno sempre pronti a mandare in rovina le città nemiche, gli eserciti nemici, le armate nemiche. Vincono viceversa gli alleati dell'Intesa. La Germania con i suoi farà lo stesso verso le città degli avversari. La lotta aerea non è così facilmente evitabile, come quella in terra e in acqua, perchè si combatte con l'inafferrabile, con l'indistruttibile, con il mezzo di distruzione più terribile, più crudele sì, ma nel contempo più facile a mantenere in efficienza ed a sostituire quando ne avvenga il bisogno. Io vorrei avere cento aeroplani da bombardamento, che viaggiassero per 24 ore consecutive senza bisogno di rifornirsi, ad una velocità media di 300 chilometri all'ora e con una possibilità di trasporto di 10 tonnellate per ognuno, e poi lascerei al mio avversario tutti i corpi d'armata e le navi e le fortezze ch'egli vorrebbe avere.

In due ore di sparpagliamento dei miei cento mostri aerei gli massacrerei soldati, navi, città e quante fabbriche avesse nei suoi territorii. Avrei bisogno forse di altre armi quando le mie servirebbero così bene a distruggere in poche ore quelle

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

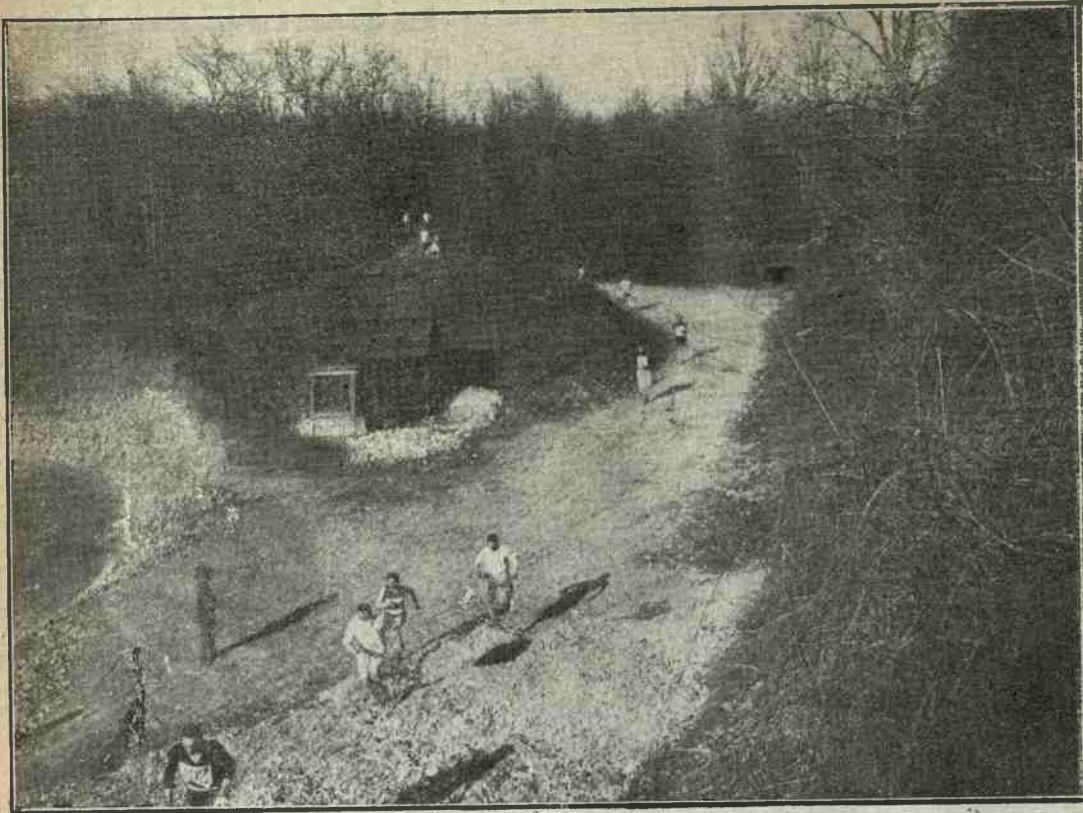
Reparto vendita: TORINO Via Madama Cristina, 66.

PNEUMATICI PIRELLI

per AUTO - VELO - MOTO - AERO

Gomme piene per Camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio.



Il Cross Country a Monza. — *Passando una Oava.* (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

Primavera sportiva...

(Un ramo d'ulivo).

1.

Il nostro roseo confratello milanese, al quale va ben meritata lode per gli sforzi che compie onde sia mantenuta accesa la fiamma dell'entusiasmo sportivo, dopo il successo di un Cross Country (dio: quale orribile parola per noi che pur avremmo il mezzo di sostituirla con la dolce nostra favella) parla di un vero risveglio sportivo che sarebbe di giovamento massimo alla gioventù specie in questi tempi di preparazione.

Chi ci ha seguiti su questo nostro periodico sa con quanto amore, ed anche con quale massimo disinteresse, noi abbiamo sempre seguito ogni manifestazione sportiva in qualunque parte essa ci sia stata preparata e organizzata; sa ognuno che da anni ci legge con quanto entusiasmo noi abbiamo sempre accolto anche il semplice annunzio di gare che possono servire ad ottenere lo scopo di quella educazione fisica popolare che pur essendo stabilita, codificata in tutti i programmi scolastici e militari è rimasta sempre un pio desiderio, salvo nei pochi casi in cui dei veri organizzatori sportivi hanno saputo e voluto fare, veramente ed utilmente fare. Non ci si vorrà quindi accusare in verun modo se in quanto verremo appresso esponendo e raccomandando dovremo pur dire — senza inutili riguardi come usasi tra gente che anteponga l'interesse comune al proprio — le cose con una certa fran-

chezza e libertà di parola che possa in certo modo dispiacere a chi non voglia esaminare il fondo, la verità vera della questione. Ma noi, come sempre, faremo astrazione di persone e ci atterremo ai fatti, o con la nostra parola speriamo di aiutare quell'opera di pacificazione e di affratellamento che oggi è così necessaria, così indispensabile per il buon nome e per il grande avvenire del nostro popolo, della nostra terra.

Ripigliamoci.

Dalla lettura adunque del nostro confratello rileviamo che anche nel campo ciclistico un vero risveglio ci promette la vicina primavera, risveglio però — qui incominciamo a dolerci come sempre facemmo per lo passato in varie occasioni (ricordiamo le polemiche dell'ultimo sfortunato ed inutile

SPORTSMEN!...

adoperate le

LASTRE CAPPELLI

ISTANTANEE PERFETTE
MASSIMA RAPIDITA' E TRASPARENZA
VENDITA OVUNQUE - ESPORTAZIONE

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

giro d'Italia!) — che noi avremmo desiderato avvenisse con nuove formule, con nuove direttive, con nuovi ordinamenti, e non con quel vecchiume di regolamento ammantoci per anni ed anni senza tener conto dei tempi mutati e dei mutati pareri. Avremo ancora, così ci si annunzia, e noi ce ne rallegriamo perchè è sempre qualche cosa il muoversi in qualche modo, delle corse ciclistiche internazionali su strada, con gli itinerari ormai storici nella storia del ciclismo, ed ancora e sempre con quelle norme, quelle divisioni, quelle burocratiche ed inceppanti regole che, biasimate dai più, mantenute dai meno, finiscono per danneggiare, anzichè giovare, al fine che si vuol ottenere. Perchè — parliamoci chiaro e senza venire alle mani per smorzare nei rumori la voce della verità — quale è lo scopo che si vuole ottenere (intendiamo di



Il noto Sprinter Verri, che presto sarà in Ita-

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

GIOVANNI AMBROSETTI

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

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

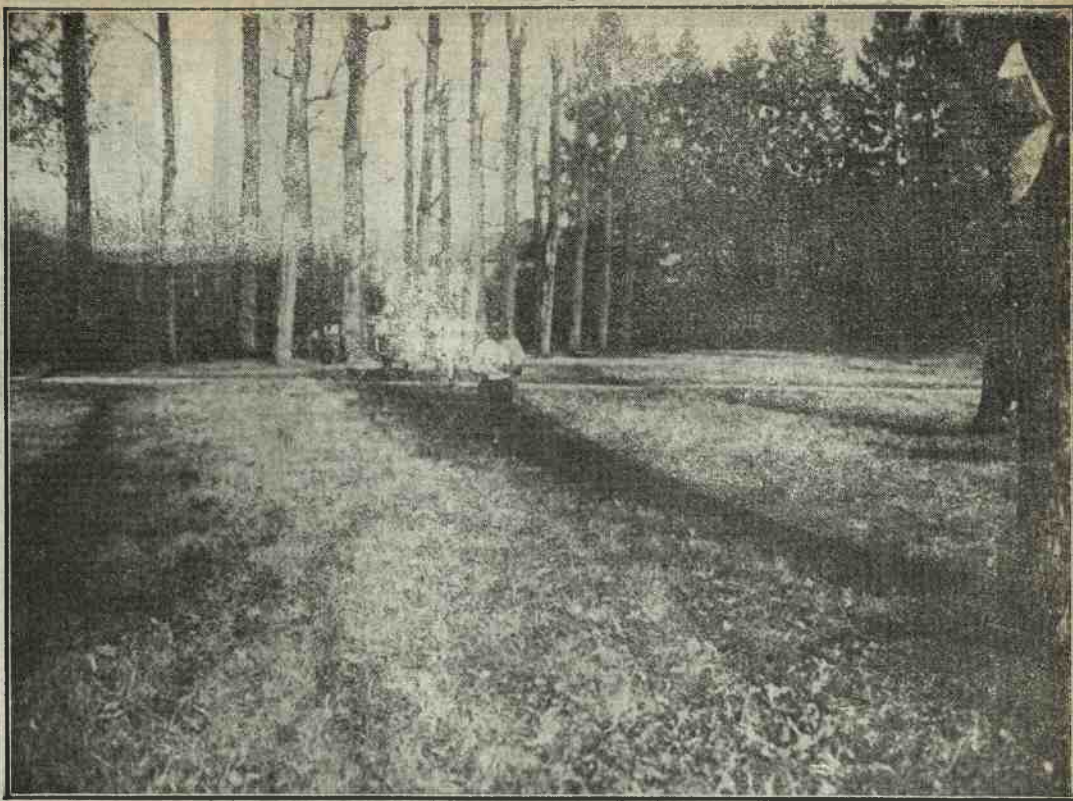
Servizio speciale per CHASSIS - VETTURE - CANOTTI AUTOMOBILI e APPARECCHI D'AVIAZIONE

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

dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.

quello vero, di quello confessabile all'aperto...) con queste corse ciclistiche? Ne abbiamo letto ancora pochi giorni fa su di uno dei fogli più noti nel campo sportivo: scopo è di mantenere la gioventù allenata in uno dei migliori e più salutarisports che concorrono all'ottenimento di quella educazione fisica, mèta che noi vogliamo e dobbiamo raggiungere.

Siamo perfettamente d'accordo... nelle parole. Vogliamo esserlo anche nei fatti? Una volta, parecchissimi anni addietro, il ciclismo nelle sue varie forme di gare — allora furoreggiavano le corse su piste ed i biglietti da mille volteggiavano fantasticamente negli innumeri velodromi che si andavano tramutando in vere bische... con relativi inconvenienti non sempre onorevoli — doveva, come infatti avvenne, servire per propaganda a favore del nuovo, popolare, utilissimo e praticissimo mezzo



Il Cross Country a Monza. — Attraverso il Parco.

(Fot. Strazza - lastre Cappelli).

di trasporto, e quindi si lasciò da parte un pochino, e qualche volta un po' troppo, la parte morale, il disinteresse, l'altruismo perchè si trattava di lanciare l'affare... e l'affare fu lanciato e bene. Ricordiamoci che dall'affare della bicicletta a quello dell'aeroplano fu tutta una concatenazione progressiva, un veloce progresso che ha dato al mondo un nuovo andamento, rivoluzionando per ora la guerra e dopo di essa il cammino pacifico della civiltà. Dato quindi il fine ottenuto i mezzi adoperati perdevano quella certa disistima che ognuno di noi avrebbe voluto concedere loro nella valutazione coscienziosa e morale. Ma ora? E' ancora il caso, ora, di parlare di propaganda per la popolarizzazione di questo mezzo di trasporto, quando esso è già stato superato dalla moto, dall'auto, dall'aereo? No; e però anche i nostri giornali quando parlano di organizzazioni proprie o di altri enti sportivi, parlano di educazione fisica, di allenamento della gioventù, di mezzi adatti per

raggiungere quei fini che la ginnastica delle scuole, dei reggimenti non sempre, o quasi mai, volle e seppe raggiungere. Quali conseguenze possiamo e dobbiamo noi trarre da queste premesse? Una ed importantissima per ora, mentre le altre da questi una verranno man mano formandosi, compendosi fino a che il campo sarà sgombrato della roba vecchia ed un nuovo ordinamento delle cose avrà ristabilito nella verità del fine la semplicità e la chiarezza dei mezzi. La conseguenza alla quale vogliamo alludere è questa: per il ciclismo, come per tutti gli altri sports, bisogna creare una codificazione semplice, accessibile a tutti, di piena libertà, di piena uguaglianza, che metta da parte tutto ciò che sa di sfruttamento affaristico, che elimini ogni più lontana parvenza di favoritismo per un individuo a danno di tutti gli altri, che liberi infine questi giovani dalle pastoie dell'interesse privato, che li renda campioni sì, ma non per conto di terzi, sibbene per conto proprio, che non crei spostati ed uomini da circoli equestri, che dia affidamento agli ammiratori, agli appassionati della verità, della sincerità di ogni gara sportiva; che insomma metta il ciclismo alla pari con tutti gli altri sports atletici, rendendolo degno di unirsi ad essi in ogni momento con quella superba coscienza di avere partecipato alla formazione di quella gioventù forte e bella, quale sempre la sognammo e la volemmo e tentammo — come tentiamo e tenteremo — di ottenere al disopra di ogni nostra piccola questione, di ogni nostro piccolo affaruccio ed interesse.

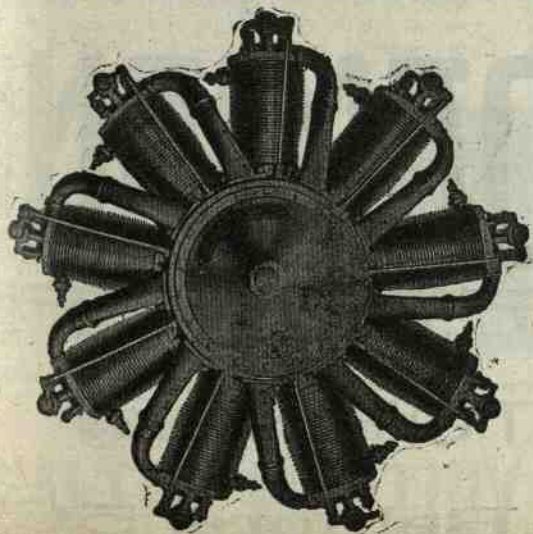
Febbraio 1918.

RAFFAELE PERRONE.

(Continua).



ca, mentre attende ai suoi lavori a New York.
(Fot. Strazza - lastre Cappelli).



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

OFFICINE MECCANICHE
BREVETTI SARACCO DI

ALFREDO TALAMONA

TORINO

Fornitrici del Regio Governo.

MOTORI D'AVIAZIONE

Fabbricazione di proiettili

STRUMENTI DI PRECISIONE

TORINO

Cantieri BAGLIETTO

LIGURIA

COSTRUZIONI DI YACHTS ^{a vela}
ed a vapore.

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

MOTOSCAFI ANTISOMMERGIBILI
ED ALTRI SERVIZI MILITARI.

Grand Prix Milano 1906.

Grand Prix Torino 1911.

“GALLINARI”

Società Industrie Aeromarittime

LIVORNO

Autoscafi

Idrovolanti

Eliche marine

e per **Aviazione**

**FABBRICA TORINESE
PNEUMATICI E RUOTE
PER AEROPLANI**

G. DAMIANI

TORINO

Via Belfiore, 50

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

P. COTTINO & C.

FONDERIA - LAMINAZIONE - TRAFILERIA
TORINO (Censura) TEL. 22-79 - TEL. COTTINRADIO

CASA FONDATA NEL 1898

Aviazione ed aviatori

Aviatori prigionieri che fuggono.

Barros, il popolare aviatore francese, quegli che primo sorvolò il Mediterraneo e perfezionatore della mitragliatrice pel tiro attraverso l'elica, fatto prigioniero nell'aprile 1915, è fuggito ai tedeschi e lo detenevano prigioniero nella fortezza di Gdeburgo ed è riparato in Olanda. Con lui è fuggito Marchal, l'aviatore che, partito da Francia il 10 giugno 1916, dopo aver lanciato proclami su Berlino, dovette atterrare, per guasti al motore, prima di raggiungere le linee russe. Il guardiamarina Teste e il comandante in seconda Amdot, fatti prigionieri durante una ricognizione di idrovolanti nel 1917, sono evasi dalla Germania.

Un milione di premi per i nostri aviatori.

Il commendatore Pio Perrone, presidente della Società Gio. Ansaldo e C., che costruisce i famosi biplani con cui la scorsa settimana fu compiuto il bombardamento di Innsbruck, ha messo a disposizione del Commissariato Generale d'Aeronautica un milione da distribuirsi ai nostri piloti che più distinguono in azioni aeree con apparecchi SVA. La offerta ha avuto da parte dell'on. Chiesa il suo più sincero ed è stata accolta molto favorevolmente in tutto il mondo aviatorio.

Il bombardamento di Innsbruck.

È stata una delle più ardite imprese compiute scorsa settimana da quattro ben noti aviatori. A proposito della guerra aerea e della spedizione dei nostri aviatori su Innsbruck il *Corriere Veneto* pubblica:

Gli aviatori nemici continuano ad avere il pane loro denti, quando si misurano coi nostri di giorno, in pieno sole, nell'aperta lotta del cielo. E dei loro si sono fracassati al suolo, vinti dall'ardimento dei nostri piloti. Sono quegli stessi piloti italiani — e lo dicevamo ieri — che di pieno giorno, senza insidie e senza nascondigli, hanno frontato le linee più poderose del nemico per farlo a colpire in un suo ganglio vitale di alimentazione nella conca di Innsbruck. Abbiamo saputo qualche particolare sulla mirabile impresa, che la rende anche più importante di quello che non apparisce nel bollettino. Fu una intera squadriglia che si portò sopra a quel lontano obiettivo e giunse, serrata, e cominciò sorprendere talmente il nemico per la sua audacia, che poté scendere a massima quota per mirar meglio ai bersagli militari con gettito di bombe e

raffiche di mitragliatrici. Non essendo poi rientrata dalla stessa rotta seguita dall'andata, la ardimentosa squadriglia copri 500 chilometri di percorso e non i 450 che ci separano dalla capitale del Tirolo. Essa ha sorvolato i campi d'aviazione nemica, ha sorpassato le linee di combattimento e quelle delle fortezze, eppure il nemico nè dalla terra nè dal cielo fu capace di arrestare il suo volo superbo e lealmente vendicatore del sangue di tante vittime innocenti ».

Le incursioni su Venezia e la nostra attività aerea.

Dopo due notti lunari tranquillissime, le solite squadriglie dei *Gotha* hanno ripreso il 25 sera la loro missione. Furono fatte bersaglio alle solite bombe Venezia, Mestre e Castelfranco. Fra queste località si calcola che gli apparecchi nemici abbiano scaricato in complesso un centinaio di bombe. Una trentina furono destinate a Venezia, dove si ebbero tre morti e nove feriti nella popolazione civile. A Mestre due morti e alcuni feriti.

Il primo allarme fu dato a Venezia alle 19,10. La luna già splendeva un chiarore diurno, ma gli apparecchi incursori di cui si distingueva il caratteristico ronzio non si potevano vedere che a quando a quando per l'istante rapidissimo in cui attraversavano il breve campo del disco argenteo. Subito tornavano ad immergersi nella effusa chiarezza e sfuggivano all'occhio. Intensi fuochi di sbarramento li avvolgevano da ogni parte. Il cielo era tutto uno scintillio di scoppi; la città pareva tutta un tremore; la popolazione era scesa a ripararsi nei rifugi. Verso le 19,20 già erano cadute le prime bombe e l'incursione si protraeva ancora.

Ne seguirono una seconda, circa tre ore dopo, con altre esplosioni, ed una terza dopo le 24, ma fu meno violenta. Da uno scoppio rimase colpita la statua del Goldoni e scheggiata a tergo. Le case intorno e il caffè ebbero danni. Certo Fagazzi, « maschera » del teatro Rossini, fu ucciso

sul colpo da una scheggia, che lo ferì al collo. Su un altro campo una donna che attraversava il luogo di corsa per raggiungere il ricovero ebbe un braccio tagliato da una scheggia.

Un'altra esplosione avvenne nei pressi dell'Ospedale Civile. Un palazzo privato ebbe parecchie decine di migliaia di lire di danni e rotture di vetri. Ma in complesso i danni risultano lievi. Le notizie sulla nostra attività aerea del 25 febbraio sono: una nostra squadriglia bombardò all'alba di oggi il campo di Santa Fiora; tre tonnellate e mezza di esplosivi furono lanciate sugli impianti militari di Primolano e della Comina. Un apparecchio fu abbattuto dall'artiglieria antiaerea vicino a Col Serai, uno fra il Monte Palone e la Conca di Alano dal sergente cacciatore Nicelli, e un terzo nello stesso cielo dal sergente « Asso » Cerruti.

La caduta di un valoroso aviatore belga.

Sabato scorso il luogotenente Thiery, appartenente all'aviazione belga, che contava ufficialmente dieci vittorie, in un combattimento contro quattro velivoli tedeschi, cadde nelle linee dietro Neumest, sulla strada da Dixmude ad Ypres. Si spera che egli sia rimasto soltanto ferito.

L'AEROPLANO BENEFICO

A proposito degli aeroplani sanitari — i quali, come è noto, sono stati ideati ed esperimentati contemporaneamente in Francia e in Italia — il *Temps* dice che questa istituzione ebbe, in Francia, il suo precursore nel dott. Duchaussoy, che nel 1912 preconizzò il velivolo come mezzo di ricerca e di trasporto dei feriti sul campo di battaglia.

Una Commissione speciale diresse, su questo argomento, un rapporto al Ministero della guerra; ma il ministro, pur riconoscendo la parte che l'aeroplano poteva avere nella ricerca dei feriti, non ammise che esso potesse fare di più.

I tragici giorni della ritirata in Serbia dovevano dimostrare che il ministro era in errore: parecchi aviatori francesi riuscirono infatti a salvare dei malati e dei feriti gravi, trasportandoli per le vie dell'aria da Prizrend a Valona e a Scutari, e da Scutari ad Alessio e a San Giovanni di Medua. Il *Temps* annunzia che in Francia l'aeroplano sanitario sarà presto una realtà.

(Censura)

PNEUMATICI
G. TEDESCHI & C.

Gomme Plene
WALTER MARTINY
per Autocarri.

WALTER MARTINY Industria Gomma

Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato.

TORINO - Telefono 28-90

FORNITORI DEL REGIO ESERCITO

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA

(Società Anonima)



S. I. A. I.

Direzione ed Amministrazione

MILANO - Via Silvio Pellico, 12

CANTIERE E AERODROMO

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

Per ogni informazione rivolgersi alla:

SOCIETÀ IDROVOLANTI ALTA ITALIA

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

Telegrammi: IDROVOLANTI “ SAVOIA ”, - MILANO

Telefono: 12-645

SOCIETÀ ANONIMA

FIAT

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

Capitale versato L. 50.000.000

Fornitrice del Regio Governo e Governi Esteri.

LA PIU' GRANDE FABBRICA D'AUTOMOBILI D'EUROPA

Vetture - Veicoli industriali e militari

Motori di ogni tipo e forza e per ogni applicazione.