

LE VETTURE "DIATTO", GOI BULGARI VITTORIOSI sui campi di battaglia della Tracia.

Si è accennato tempo fa in una breve nota sull'uso degli automobili in guerra ai recenti acquisti di vetture fatte in Italia dal Governo Bulgaro, e fra l'altro alla presenza di alcune vetture *Diatto* delle *Officine Fonderie Frejus* di Torino tra le file dell'esercito vincitore.



La vettura *Diatto* al servizio del comando militare in Bulgaria.

brillante conferma. Per arrivare da Sofia a Ciatalgia attraverso i monti Rodope e la Tracia, se gli eserciti son passati per dove eran strade o per lo meno sentieri, le leggiere e robuste *Diatto* sono passate anche dove non ve ne erano, nelle boschiglie, sotto la neve e i geli e sprofondando in sterminati pantani. Ne ebbero mai un istante di riposo. Per la loro destinazione al comando, oltre alla marcia in avanti, hanno sempre adempiuto gli uffici di staffette e di messaggieri, di notte e di giorno percorrendo su e giù la fronte dell'esercito, senza che nessuna barriera mai potesse frapporsi al loro impeto inesauribile.

È stato questo il più aspro collaudo che mai macchine abbiano subito. Le benemerite di queste macchine sono innumerevoli. Chi ce ne scrive ci esprime il senso di giusta ammirazione che esse hanno suscitato laggiù. Ufficiali e tecnici bulgari sono rimasti stupefatti di fronte ai prodigi realizzati dalle macchine italiane. Non avrebbero mai creduto che esse si inerpicassero con tanta facilità sulle più scoscese montagne, che transitassero così veloci tra il fango e sopra sentieri da capre, che resistessero durante dei mesi a quell'enorme lavoro

senza risentirne il minimo inconveniente, talché sebbene oggi si trovino ancora davanti a Ciatalgia non hanno avuto bisogno né di una riparazione né di un ricambio.



La vettura *Diatto* segue le operazioni dell'esercito Bulgaro.

Le *Officine Fonderie Frejus* hanno davvero di che gloriarsi per queste loro vetture *Diatto*, e non potevano desiderare una prova più solenne e più decisiva della loro indovinata, curata e robusta costruzione e del loro resistentissimo materiale.

Siamo oggi in grado di fornire ulteriori e interessanti notizie intorno all'avventurosa sorte di queste intrepide vetture italiane, di cui la straordinaria resistenza non è meno ammirabile di quella dei valorosi combattenti.

Quando è scoppiata la guerra nei balcani una vettura *Diatto*, del tipo solito di 15-20 HP si trovava a Sofia per l'uso del prefetto della capitale bulgara. Il suo ottimo funzionamento, la sua gagliardia nel superare qualsiasi difficoltà, la avevano già servita negli ambienti militari, talché fu subito destinata al Comando dell'esercito variata in prima linea al campo. Le auto militari bulgare, meravigliate dai servizi resi da tale vettura, si accaparrarono tutte quelle che il rappresentante delle *Diatto* a Sofia aveva disponibili, destinandole ai più duri servizi di campagna.

Non noti a tutti i disagi e le difficoltà per cui son passati i soldati dello Zar Ferdinando nella loro rapida e vittoriosa marcia su Mustafa Pascià, Kirk-Kilisse, Lüle Burgaz e Ciatalgia, a causa dei rigori della stagione e della condizione delle strade, per cui ben si comprende a quali sforzi e a quali sacrifici siano state sottoposte queste vetture *Diatto* militarizzate e diventate inopinatamente dei preziosi strumenti bellici.

Non mai la fama delle Vetture *Diatto* di passar da per una prova più dura ed ha ottenuto una più

LA "DIATTO" IN TRIPOLITANIA

Ecco un'altra bella visione di giovinezza vittoriosa che ci viene da Tripoli mercè la nostra industria automobilistica. Ed è una visione che per noi è di sommo compiacimento perchè ci mostra che i primi segni di Italianità nella nuova terra accanto alle armi valorose sono stati gli automobili veloci costruiti dalle nostre officine

Bumeliana, quasi presso ai confini dell'Oasi Tripolitana, false qui l'ardimento mirabile dei marinai di Cagliari bersagliati di Fara, ed oggi nei luoghi quasi consacrati splende ancora con più modesta fiamma nella piccola e gagliarda macchina l'opera paziente e diligente dei nostri costruttori e dei nostri ingegneri.



La vettura leggera "Diatto" ai Pozzi di Bumeliana.

La fervida vitalità, l'impeto espansivo dell'industria automobilistica italiana hanno ricevuto così una nuova prova evidentissima.

L'automobile ha nella conquista della Libia sopravanzato tutti gli altri prodotti dell'industria. Si è accompagnato alle stesse armi conquistatrici, ne è stato il complemento e l'alleato. È divenuto esso stesso un'arma, una magnifica arma di colonizzazione e di civiltà. D'ora innanzi scorgiamo l'automobile intimamente connesso alle vicende degli eserciti, ai destini delle guerre.

La fotografia che qui riproduciamo evoca altresì nell'animo nostro tutta una serie di ricordi inelitti e di eroismi magnifici.

È una delle piccole vetture *Diatto* (Fonderie Officine Frejus di Torino) carica di soldati esultanti ai famosi pozzi di

Sembra che i soldati sentano questa comunità fraterna con la macchina e con i suoi costruttori, sembra che la vedano e sentano un lembo dell'antica patria, un messaggio dei compaesani del Po e dell'Alpi. E vi si stringono attorno e la toccano e la guardano commossi come se fosse un essere vivente.

Abbiamo parlato anche recentemente delle vetture leggere *Diatto* e del tipo nuovo 1912, dicendone tutto il bene che meritano.

I successi loro del resto fanno eco alle nostre parole. Ricercatissime dalla clientela italiana che ha ottenuto dalla *Diatto* soddisfazioni e risultati superiori a ogni aspettativa, esse sono altresì largamente pregiate all'estero, ed hanno ben figurato all'avanguardia dell'automobilismo italiano nella terra d'Africa.

Camions DIATTO

per servizi militari

COSTRUZIONE SPECIALE ROBUSTISSIMA
che ha fornito le più splendide prove in guerra



Camion DIATTO 1915 — portata 2 tonnellate

Adottati dagli eserciti Italiano, Francese, Belga e Russo

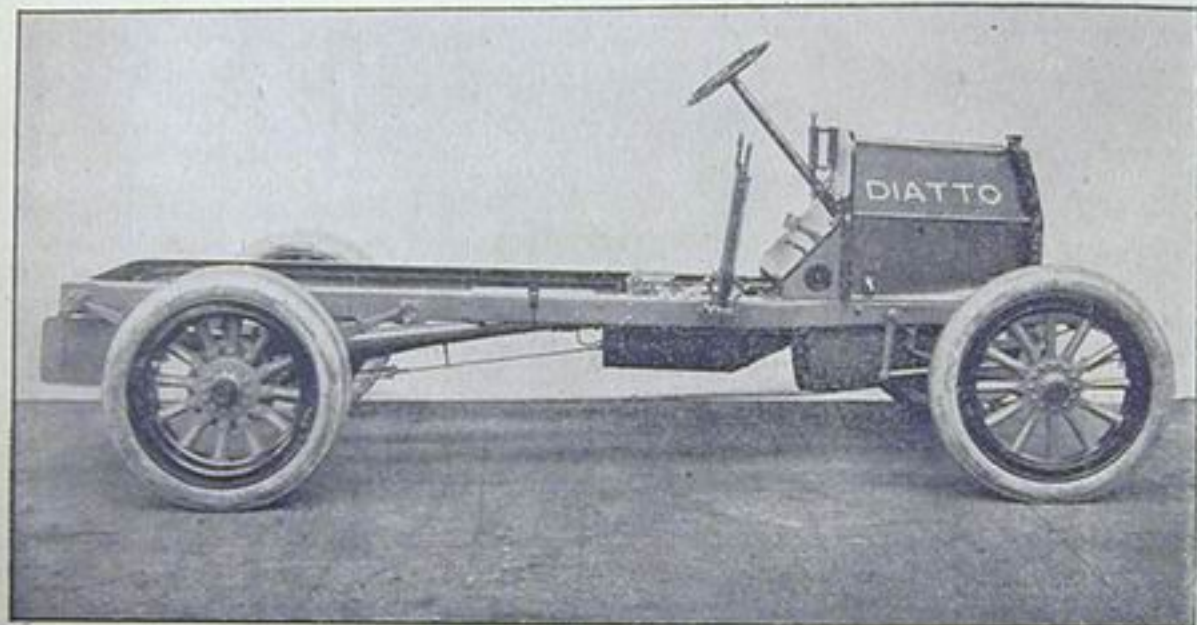
Fonderie Officine Frejus - Automobili DIATTO - Torino, Via Frejus 21

LA BELLA SERIE DEI CAMIONS DIATTO

Eccezionali collaudi e gloriosi successi

Uno dei più brillanti e dei più significativi successi industriali che la nostra industria possa vantare in questi ultimi tempi, lo ha ottenuto la *Diatto* di Torino con la splendida prova controllata e documentata che i suoi *camions* militari

ordini che stabiliscono perentoriamente l'esistenza di una superiorità effettiva nei tipi *Diatto* i quali dovevano nelle aspre prove loro imposte, subire il confronto di altre marche di ogni paese aspiranti alle stesse forniture.

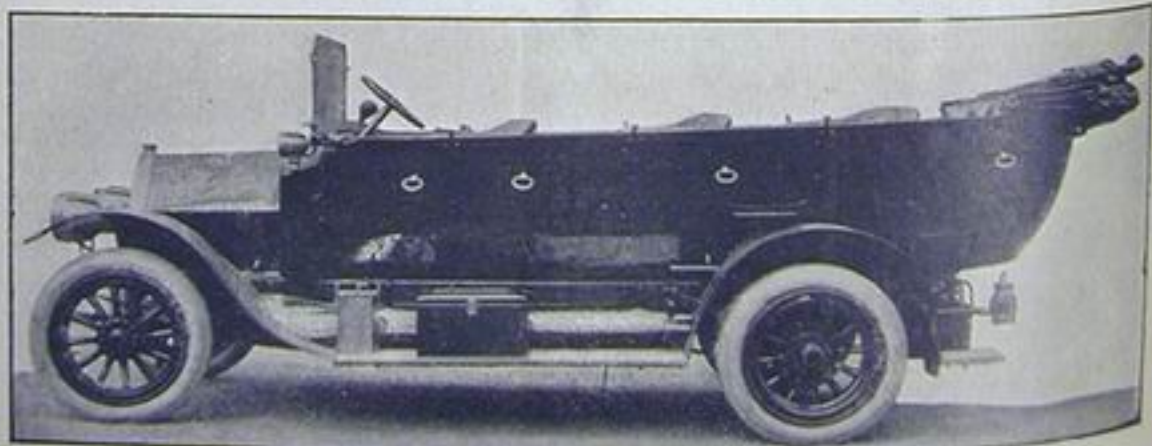


Camion piccolo Diatto tipo 4 DVA. portata 1200 chilogrammi.

hanno fatto in severissime esperienze e sul fronte di combattimento franco-belga. Si tratta quindi di un vero successo internazionale conseguito all'estero nelle più difficili condizioni che lascerà vantaggiose conseguenze nell'avvenire e che è stato riconosciuto anche qui in paese dagli stessi concorrenti a tutto onore dei valentissimi costruttori che hanno saputo riportarlo.

Questa bella vittoria pratica che è assai più importante di molti clamorosi trofei sportivi consiste nelle attestazioni di pieno soddisfacimento e di elogio e nelle felicitazioni con cui il governo francese e il governo belga, dopo i rigorosi collaudi imposti ai *camions Diatto* e magnificamente riusciti, e dopo i servizi resi nelle operazioni sul fronte dai primi veicoli consegnati, accompagnano le nuove ordinazioni per altre ingenti quantità di *camions* da fornirsi nel più breve tempo. Sono ordini di ben duecento veicoli alla volta e per ogni tipo,

ponevano come condizione assoluta un collaudo faticosissimo di oltre 2000 chilometri attraverso le regioni più montuose della Francia e delle Frenche in pieno inverno sulle strade colme di neve e sconquassate dai carriaggi militari. Solo dopo



Carro Alpino Diatto su chassis da 2 e da 5 tonnellate specialmente adatto per servizi di montagna.

la riuscita di questa prova e dopo aver smontato i veicoli e verificato i pezzi quando ogni cosa risultava ottima veniva passata l'ordinazione definitiva.

La *Diatto* ha affrontato parecchi di questi collaudi con i suoi diversi tipi di *camions* e li ha sempre portati a termine.

Noi siamo ben lieti di pubblicare qui il documento che segna la felice conclusione di questo grande affare in cui l'industria automobilistica italiana, per virtù della *Diatto*, ha avuto modo di far valere la sua supremazia. Giacché è pure da tener conto che questi acquisti dei Governi esteri belligeranti non avvenivano già alla cieca e di furia. Tutt'altro. Le Commissioni dei tecnici e ufficiali inviate a tale scopo esaminavano le officine, la costruzione, i tipi, il materiale minutamente, si mostravano esigentissimi e severissimi, e poi im-

FONDERIE OFFICINE FREJUS · TORINO

AUTOMOBILI DIATTO

CAMIONS DELLA PORTATA DI Klg. 1200 - 2000 - 3200



Classe Diatto - tipo 2015 per trattore da 2 tonnellate fornito agli eserciti francese e belga.



Omnibus lineare da 20 posti da albergo su chassis Diatto da 2 tonnellate.
Lo stesso a 18 posti su chassis Diatto da 3 tonnellate.

CARRI MILITARI - AUTOAMBULANZE CAMIONS PER SERVIZI DI AVIAZIONE
OMNIBUS D'ALBERGO - CARRI ALBERGO - AUTOPOMPE - SCALE AEREE

Costruzione speciale poderosa, resistentissima, adatta a tutte le diverse applicazioni e ai servizi di montagna

Fonderie Officine FREJUS · Automobili DIATTO · TORINO · Via Frejus 21 · TORINO

Un giunto snodato agisce fra motore e cambio di velocità, in modo che il funzionamento dell'insieme non sarà mai pregiudicato, quand'anche causa alterazioni sopravvenute, il motore e il cambio non si trovassero più perfettamente allineati.

Il ponte posteriore rinforzato, è costituito da un tubodi spinta e da due altri tubi, in acciaio che vanno dalla scatola centrale alle ruote.

Il differenziale ha rapporti molto ridotti, 12 per 67. La scatola centrale del differenziale è in acciaio fuso. Tutto l'insieme

è montato solidissimamente e rinforzato da due altri tiranti che ne assicurano la rigidità. Havvi un dispositivo speciale per bloccaggio del differenziale.

Lo smontaggio delle ruote e degli alberi è facilissimo senza che sia reso necessario quello del ponte completo e delle molle.

Vi sono due freni di cui uno a pignone sul cambio di velocità, facilmente intercambiabile, comandato dalla leva a mano; uno doppio sulle ruote posteriori ad espansione, comandato dal pedale; tutti questi freni sono potentissimi ed assicurano una frenatura perfetta.

Il telaio è in lamiera di acciaio imbottita, molto solido completamente piano e facilitante così il montaggio e lo smontaggio di qualsiasi genere di carrozzeria. Molle molto lunghe e flessibili.

La stabilità del veicolo è assolutamente garantita, sia in pieno carico quanto a vuoto.

L'assale avanti è in acciaio stampato - il tirante della guida è protetto dall'assale anteriore, trovandosi dietro a quest'ultimo.

Dati Caratteristici

Motore 30/40 HP Alesaggio 95 mm, Corsa 130 mm. Passo m. 2, Scartamento m. 1,40, Lunghezza per la carrozzeria m. 3,70 Lunghezza totale m. 4,81, Altezza da terra m. 0,67, Ruote con pneumatici anteriormente 820x100x75 semplici posteriormente 820x100x75 gemelli, Trasmissione a cardano, Peso dello chassis 1150 kg. circa, Velocità oraria a 1200 giri del motore, 1° vel. km. 65 - 2° vel. km. 18 - 3° vel. km. 20 - 4° vel. km. 32.

Abbiamo accennato dianzi al tipo da 2 tonnellate che è come si vuol dire il modello classico della *Diatto*, il più anziano, e che non ha certo bisogno di ulteriori presentazioni. I suoi criteri costruttivi sono del resto quelli del 3 tonnellate, la differenza consiste nel motore che è quello di 85 mm. di alesaggio per 120 mm. di corsa, apprezzatissimo per il suo rendimento e per

la sua economia, e nelle minori dimensioni del telaio (che però lascia sempre uno spazio di m. 3,40 disponibile per la carrozzeria) delle ruote etc.

Questo veicolo può per la sua agilità e solidità marciare velocemente fino a 45 km. all'ora se montato su pneumatici.

Il tipo più piccolo che completa la serie è quello denominato *DVA*, più leggero della portata di 1200 chilogrammi destinato a servizi coleri.

Gli organi e le caratteristiche di questo nuovo tipo non differiscono gran che da quelle dei tipi precedenti, salvo per le dimensioni ridotte e il minor peso. Eguale il motore, diversi ne sono i rapporti, e tutte le altre parti sono calcolate in proporzione alle funzioni più svelte del veicolo.

Fino dai primi saggi in cui è stato sperimentato questo nuovo camioncino, ha fornito invero risultati notevolissimi.

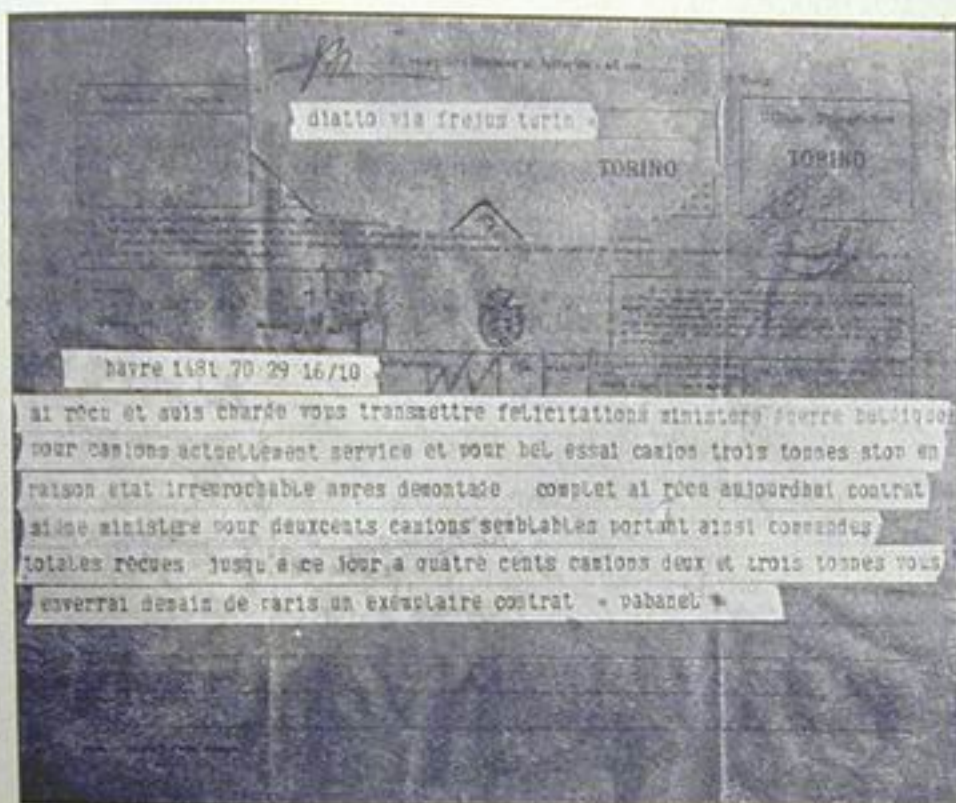
Come è naturale e come lo indicano le fotografie che qui pubblichiamo questa ammirabile serie di chassis *Diatto* da 1, da 2, da 3 tonnellate per veicoli industriali e militari, può essere vantaggiosamente impiegata

nelle più diverse funzioni e per le sue ottime caratteristiche di costruzione e per la prerogativa di lavorare a suo agio su ogni terreno e in ogni paese così in montagna fra le nevi, come nelle regioni tropicali.

La *Diatto* va da per tutto, è il suo motto; e va bene da per tutto.

E pertanto questi suoi veicoli se sono stati immediatamente adoperati con la massima utilità negli scopi militari come camion per servizi leggeri e pesanti, come autocarri per i servizi di aviazione, con dispositivi interni ed esterni per portare tutti gli accessori dell'aeroplano, come ambulanze leggere e bene aerate a 6 letti più il *chauffeur* e l'infermiere (su chassis da 1 tonnellata) etc, si sono pure mostrati straordinariamente adatti a scopi pratici e industriali come furgoni per trasporto di merci, come carri alpini con 4 sedili su chassis da 2 tonnellate e con 6 sedili per 20-24 persone su chassis da 3 tonnellate, come omnibus da albergo, di villeggiatura, da stazioni termali, per 10 posti su chassis da 2 tonnellate per 18 posti su chassis da 3 tonnellate.

In tutte queste diverse destinazioni civili e militari, industriali e di lusso gli chassis *Diatto* rivelano le loro qualità fondamentali di solidità e di economia che raggiungono lo scopo precipuo del massimo vantaggio di chi li usa, sia il privato, sia l'esercito.



Fac-simile del telegramma di felicitazione del Ministero Belga e dell'ordinazione di 400 camion, pervenuto alla DIATTO

LA MAGNIFICA RIPROVA IN ITALIA dei CAMIONS DIATTO

Una delle più belle operazioni e produzioni industriali compiutesi in questo periodo agitato di guerra, che tante coraggiose iniziative italiane vide sorgere ed esplicarsi felicemente, è stata quella dei camions militari Diatto. Essa è in vero una delle opere più spiccatamente italiane che si possono osservare. Sembra che le più elette disposizioni e attitudini del carattere italiano vi si siano date convegno. Arditezza di vedute, prontezza di concezione e di disegno,

esitò a intensificare questa produzione ritoccandola opportunamente per gli usi militari. E di un tratto le fu ricercata e accaparrata dai governi belga e inglese, non appena due veicoli mandati in tutta fretta e per la strada dall'Officina di Torino fecero il viaggio con mezzi propri a tutta velocità e apparvero a destinazione integri e nuovi come usciti dalla Fabbrica.

Le richieste si moltiplicarono, tutti i mezzi della fabbrica



Una squadra di Camions Diatto da 3 tonnellate pronti per la consegna al Governo Italiano.

geniale risoluzione di ogni difficoltà, rapidità e perfezione di esecuzione, lavoro indefesso, riuscita eccellente, tutto si è riunito a dare un'impronta distinta a questa produzione di veicoli Diatto ad uso militare e industriale che prosegue ininterrottamente in questi mesi di guerra con crescente e meritata fortuna.

Si è già accennato fino dallo scorso anno alla storia, alla costruzione, al magnifico esito di queste macchine, quando i primi esemplari, allestiti con una sollecitudine che ha del meraviglioso, andarono in Francia ed in Belgio ad attestare la probità e il valore del lavoro italiano. Ma non sarà inopportuno rievocarne i momenti culminanti.

La Diatto (Fonderie Officine Frejus di Torino) oltre alle sue eccellenti e celebrate vetture leggere fabbricava già in passato, prima della guerra, veicoli industriali di tipo medio e piccolo, per omnibus e per camions i quali erano stati apprezzati e ricercati non solo in Italia ma anche all'estero specialmente per talune loro qualità di leggerezza e di robustezza, di economia e di attitudine al più duro e continuato sforzo.

Scoppiata la guerra europea la Diatto sagacemente non

dovettero concentrarsi in questa produzione. Alle prime ordinazioni altre ne seguirono a misura che i camions Diatto portati sul fronte di battaglia davano nel più duro servizio risultati vantaggiosi e superiori a quelli di molti altri veicoli.

Pareva che le forze della Diatto fossero tutte assorbite in questo compito, ed invece mentre si costruivano alacramente e si consegnavano puntualmente le serie ordinate, si preparavano nell'ufficio tecnico nuovi tipi più poderosi, e meglio altri il tipo CD da 3 tonnellate, se ne poneva mano all'esecuzione cosiccome il disegno era uscito dallo studio, e senza una modifica senza una correzione, quasi fosse stato gettato in un colpo il veicolo finito corrispondeva in tutto e per tutto, in ogni suo dato e in ogni suo risultato al progetto prestabilito. Rare volte una concezione di calcolo era stata naturale con tanta esattezza definitiva. Appena ultimata le due prime macchine a poco più di due mesi di distanza dall'inizio degli studi, nel giorno stesso, senza né revisione né prova preventiva, partirono sulla strada per Calais compiendo inoltre un giro nel centro montuoso della Francia. Furono percorsi felicemente fra neve e ghiaccio e fango più di 2000 chilometri di seguito a pieno carico. E dopo lo smontaggio e il rigoroso esame subito dalla

Commissione di controllo, il Governo Francese insieme al più alto collegio mandava l'ordinazione telegrafica di 200 veicoli. Ogni commento sarebbe superfluo. Del resto gli stessi ingegneri e costruttori hanno spontaneamente riconosciuto la bontà e la serietà di questi camion *Diatto* non lesinando in approvazioni.

Né sarebbe stato possibile fare altrimenti. La *Diatto*, che è una salda e stimata tradizione meccanica, ha saputo attribuire anche a questi suoi grossi veicoli il suo stile costruttivo, che si distingue in particolar modo per il giusto

vimeanti e una più energica attitudine a superar salite e a camminare sui cattivi terreni.

Sono questi reali e provati vantaggi che hanno assicurato al camion *Diatto* i suoi successi all'estero, ed è stato dopo tali magnifiche prove offerte in circa un anno di campagna faticosissima in Francia e nelle Fiandre che i veicoli *Diatto* dall'inizio della nostra guerra sono stati altresì adottati dall'Esercito Italiano.

E non è qui che la loro fama si è smentita, anzi è qui, sulle nostre impervie strade di montagna, sui sentieri appena



Il poderoso Camion Diatto tipo C. D. da 3 tonnellate di portata - come vien consegnato al Governo Italiano.

meccanico da cui deriva a sua volta l'impressione di sicurezza e di robustezza tanto dell'insieme della costruzione come dei suoi dettagli.

Nel tipo *Diatto*, anche nel più grosso camion questa apparenza di forza, di robustezza, di vigore si accoppia sempre a un fare leggero e agile, che è la più certa prova della sapiente esperienza e della limpida intuizione del tecnico progettista, che sa tradurre nella linea migliore e più adatta il suo concetto senza pentimenti e ritorni, e della magistrale abilità dell'esecutore che procede diritto al fine senza prove e tentativi.

Queste le ragioni per cui appunto in questo camion si è raggiunto il meraviglioso risultato di un veicolo che può portare fino a 3500 chilogrammi di carico mentre ne pesa meno della metà, cioè 1500 soltanto. Un risultato da cui scaturiscono molteplici vantaggi, come maggior durata del veicolo rispetto al proprio peso, miglior rendimento e minor consumo in benzina e gomme, una più agile capacità di mo-

tracciati dai nostri soldati che si è confermata ed accresciuta. Erano sul loro terreno questi camion *Diatto*, questi alpini dell'automobile e facevano miracoli come tutto ciò che è italiano.

Ora già qualche centinaio di essi sono in servizio presso il nostro esercito, e le Autorità ne sono tanto soddisfatte da rinnovarne continuamente la richiesta, talché mentre la fabbrica lavora assiduamente e la produzione cresce di mese in mese, i veicoli non sono sì tosto pronti che partono per le loro destinazioni.

Noi siamo ben lieti di registrare questo successo in più per una delle nostre gloriose fabbriche, anche perché sappiamo che lungi dall'esser causa di ristagno, il successo e la lode sono di sprone a nuovi studi e a nuove iniziative. Alla *Diatto* si sta infatti preparando qualcosa di nuovo e di meglio ancora, su cui però dobbiamo mantenere il riserbo.

Autori di così mirabile ed efficace lavoro, organizzatori di tanta prosperità operosa è giusto indicare i dirigenti attivissimi signori rag. Pietro Diatto e avvocato Paolo Cattaneo.

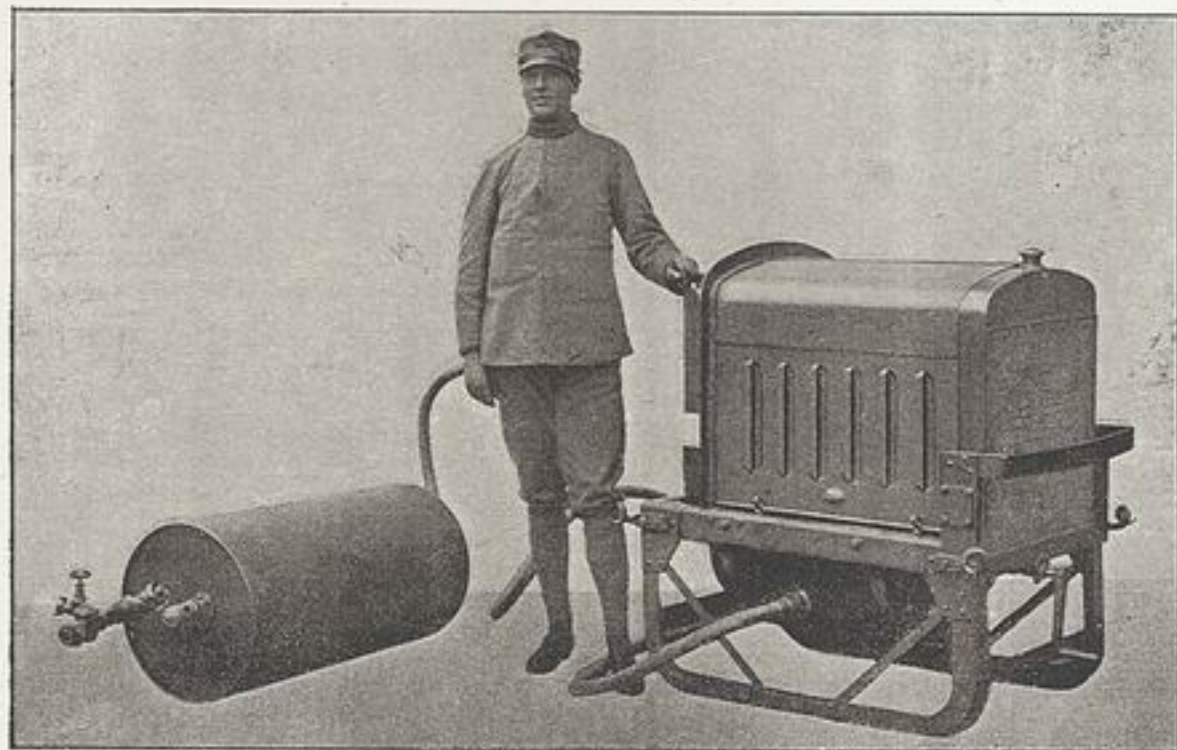
Le diverse costruzioni della DIATTO per la guerra e per la pace

VEICOLI - MOTORI - MACCHINE SPECIALI

Prontezza di vedute e di esecuzione

Si va giustamente ripetendo che gli individui e gli istituti privati e pubblici, le attività e le imprese nazionali non debbono più oggi né pensare né operare come in tempo di pace,

le più forti ripercussioni. Ma non è da credere che tutte vi siano riuscite in eguale misura. Alcune ne erano troppo staccate, altre erano troppo abitate e chiuse in procedimenti



Moto-compressore DIATTO sommediabile completo. Il più leggero e il più semplice, di fabbricazione interamente nazionale.

ma formarsi una mentalità, una disciplina, una condotta di guerra, nello stesso modo come il cittadino mobilitato smette l'abito e il fare borghese e assume la divisa e il portamento militare.

Chi continua in tempi e in ambienti mutati a permanere come prima, mostra o di non comprendere gli avvenimenti e le necessità nuove o di mancare di quella che è la caratteristica principale degli esseri viventi, la facoltà di rapidamente corrispondere e adattarsi alle trasformazioni dell'ambiente, di immediatamente reagire alla novità delle impressioni, mostra cioè di essere un organismo pigro, scarsamente vitale, dato che l'essenza della vita è appunto, per la massima parte, questa pronta reazione al variare degli stimoli esterni.

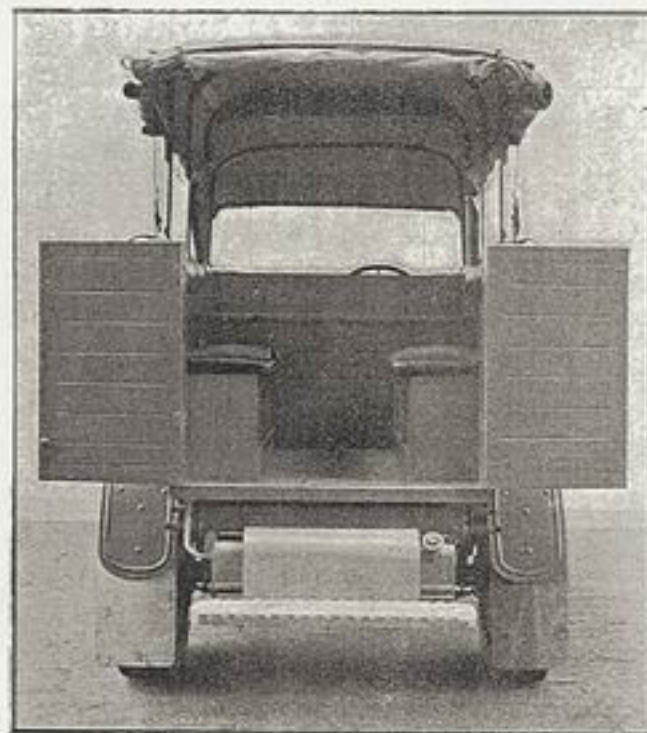
Le industrie, prima e maggiormente di tutte le altre attività sociali, hanno dovuto esplicitare questa facoltà di adattamento, dar prova della loro vitalità con l'acquistare un andamento di guerra dal momento che della guerra moderna costituivano uno dei fattori primari e della guerra sentivano

tradizionali, e per esse quindi la trasformazione è stata lieve e lenta. Mentre invece il cambiamento è stato celere e profondo per le nostre industrie metallurgiche e meccaniche che al pari di reclute giovani e volenterose si son subito avvezate alla disciplina di guerra. In quanto all'industria automobilistica il passaggio dallo stato di pace a quello di guerra si è effettuato senza sforzi, quasi naturalmente. Da un giorno all'altro questa mirabile industria, usa davvero a stupire il mondo con le sue magnifiche gesta, con le sue iniziative e i suoi ardimenti, si è trovata ad essere un eccellente organo di guerra, come se questa fosse stata sempre la sua funzione.

Non ha avuto bisogno di esortazioni e di spinte, ha capito il suo nuovo dovere e vi si è acconciata subitaneamente, come se ne avesse il senso innato.

Si è visto così di quale slancio vitale, di quale capacità giovanile di adattamento fosse dotata se ha potuto così perfettamente e rapidamente uniformarsi alle mutate condizioni, fronteggiare con vantaggio le nuove esigenze. È il caso di dire che l'industria automobilistica aveva già in sé quasi

consapevolmente le migliori attitudini e il più opportuno allenamento per la guerra. Non aveva bisogno di foggarsi virtù e maestrie insolite. Possedeva energia e audacia ben



Edola interna dell'Autocarro carrozzato DIATTO per l'Aviazione Francese.

attestate dalla sua stessa costituzione e dal suo sviluppo sorprendente, possedeva agilità, spirito di innovazione, sensibilità estrema di impressione e di reazione, come ne fanno testimonianza il suo continuo progresso, le sue geniali e incessanti creazioni, le sue variazioni, i suoi impulsi a seconda dei bisogni, dei gusti, delle correnti commerciali; possedeva indomabile tenacia e ardore pugnace come ne fanno fede la sua opera gigantesca, i suoi sforzi meravigliosi per approntare

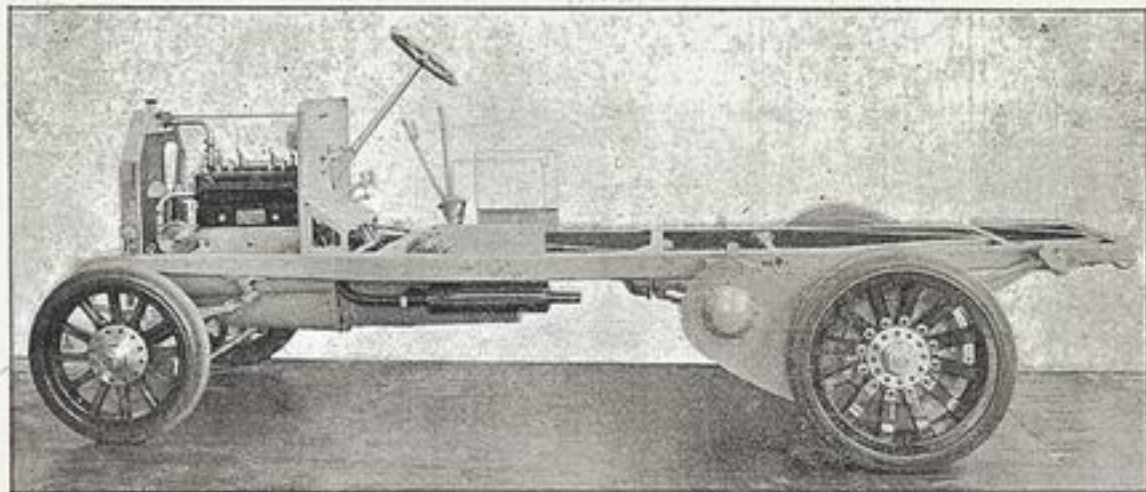
di un tratto tipi e macchine con cui superare una concorrenza o vincere una corsa.

L'industria automobilistica aveva già in pace le più squisite qualità per la guerra, era temprata alla lotta, era in continuo fermento creativo non inceppato da alcuna routine, non indietreggiava di fronte ad alcuna audacia, sapeva già da un istante all'altro cambiare di procedimenti e di produzioni e sapeva compiere il lavoro più febbrile e più diverso, in una parola sapeva assumere di momento in momento il tono e la fisionomia conveniente alle circostanze.

La storia delle nostre Case d'automobili offre innumerevoli esempi per illustrare questa speciale attitudine dell'industria automobilistica e fra i tanti esempi è certo uno dei più cospicui quello della *Diatto* di Torino.

Ecco una Casa che non conosce né indugi né ostacoli né strettoie, ma che intuisce e percepisce con pronta chiarezza, è che si trasforma, si svolge, agisce con agilità, energia, con elastico impeto e soprattutto con sicura capacità di potenza. Presentita una variazione nella sua sfera di azione, la *Diatto* sa valutare la portata e provvedere e organizzarsi in guisa tale da corrispondervi con la più giusta reazione, tanto che si tratti di rimaneggiare la sua conformazione, di rifare il suo programma, di avviarsi in una nuova direzione, di intraprendere una nuova costruzione. Lo spirito dei suoi capi eminenti le attribuisce questa inesauribile eppur salda elasticità e freschezza.

La guerra doveva porre nella massima luce queste felici prerogative. Era un rivolgimento da capo a fondo, era scomparsa la chiusura di tutti i procedimenti noti, di tutte le strade aperte e l'accennarsi incerto di mille possibilità di mille vie incognite. Occorreva chiarezza per vedere lontano, coraggiosa risolutezza per decidere, energia e abnegazione per moltiplicare il proprio sforzo così da renderlo pari all'arduo compito. E alla *Diatto* nulla è mancato di tutto questo. Come negli anni immediatamente precedenti alla guerra con le sue vetture robuste e leggere aveva impostato la sua costruzione sulle macchine più pregiate e conformi al loro tempo, così subito all'inizio della guerra non esitò nel distinguere la prima occorrenza che si sarebbe fatta sentire e nel soddisfarla egregiamente, arrestando quasi del tutto la fabbricazione delle sue vetture e intraprendendo quella dei camion da trasporto. Visione esatta, avviamento indovinato perché fu appunto questa la prima grande necessità degli eserciti e



Chassis DIATTO per autocarro, tipo C F bis, portata 3500 chilogrammi.

dei paesi combattenti. — La *Diatto*, in base a studi e a esperimenti già compiuti, stabilì due tipi di *camions* in un tempo prodigiosamente breve ma con una perizia magistrale che le fece il più grande onore. Era una costruzione meccanica veramente seria, che di improvvisato non aveva che l'eseguità del tempo in cui si era maturata, ma che per tutto il resto manifestava palese l'eccellenza di chi la aveva concepita ed eseguita.

Era l'opera di un maestro e la *Diatto* in fatto di meccanica ha diritto sempre a questo titolo. Quei primi *camions* sopportarono collaudi inverosimili per severità con pieno successo. Usciti nuovi dalla fabbrica di *Via Frejus*, marciarono di colpo fin nelle Fiandre. Costruiti poi in serie di centinaia andarono in Belgio, in Francia, in Inghilterra, sulle nostre Alpi, servirono e tuttavia servono con fedele regolarità su tutte le fronti.

Ma la guerra e tanto più questa guerra suscita incessantemente necessità diverse; appena ne è appagata una ne spuntano cento altre. Epperò il buon costruttore non può limitarsi ad un solo lavoro per quanto ottimo. Ed anche questo hanno ben compreso i dirigenti della *Diatto*, poichè mentre ferveva la lavorazione dei *camions*, già essi venivano preparando ed approntando altre costruzioni e produzioni.

L'aviazione esigeva motori numerosi non solo, ma motori sempre più energici, più potenti, più perfezionati. La *Diatto* intese questo appello e vi rispose da par suo. Noi ne abbiamo già dato conto in un altro Numero straordinario fino dallo scorso anno. Abbiamo detto con quanta nobiltà e grandiosità di mezzi la *Diatto* si accingesse a questa impresa accaparrandosi in Francia le licenze del motore *Bugatti*, che rappresentava uno dei più alti culmini della meccanica aerea, acquistando due intere officine piemontesi per disporre di così copioso macchinario da non dover ritardare o intralciare alcuna sua produzione, ed infine costruendo nel suo primo motore un capolavoro di motore, dotato di una forza formidabile e di una perfezione definitiva, così da poter affrontare e superare con successo la prova rigorosa delle 50 ore di funzionamento.

Ma con tutto questo poderoso impulso dato alla sua operosità, con tutte queste novelle creazioni la *Diatto* non ha inteso di aver assolto interamente al suo ufficio di grande Casa che lavora per la guerra. Tutt'altro, sempre vigile a scrutare come la sua capacità possa spiegarsi vantaggiosamente, possa riuscire più utile per soddisfare a più urgenti bisogni, eccola rivolgersi infaticabile a studiare e a comporre nuove macchine e nuovi ordigni pure continuando nella fabbricazione di quelli già iniziati.

Tra queste recenti costruzioni della *Diatto* emergono i *Moto-compressori Diatto* e gli Autocarri del tipo *C. F. Bis* da 3500 chilogrammi di portata. Esaminiamoli dettagliatamente perchè lo meritano davvero.

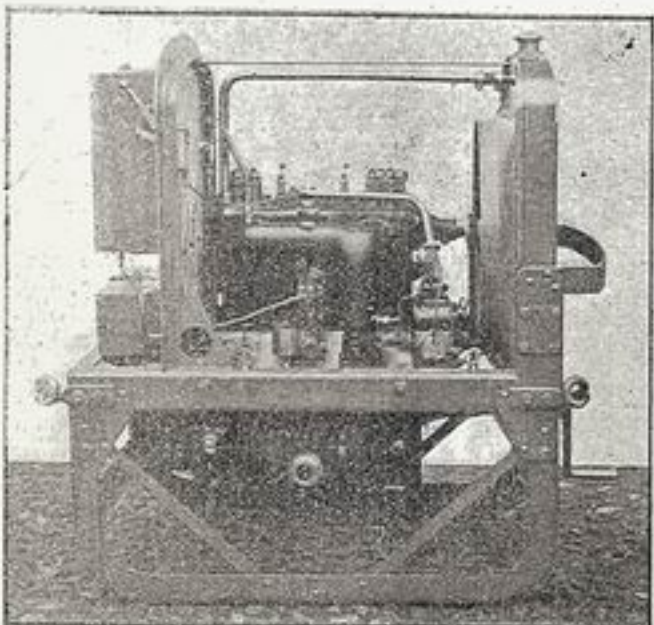
La perforazione meccanica ha assunto nella guerra attuale di posizioni a base di trincee, di ridotte, di gallerie, di mine un'importanza eccezionale.

Però a differenza di tante altre macchine su larga scala adoperate anche prima e attorno a cui l'industria privata aveva alacramente lavorato, perfezionando e creando nuovi tipi, di modo che per i bisogni della guerra fu solo sufficiente intensificarne la produzione, per la perforazione meccanica di guerra si sentì più che in ogni altro ramo la mancanza di macchine adatte.

A tale disgraziata circostanza si sommava quella dell'assenza assoluta di fabbriche italiane, dedicate a questa produzione. — Fu quindi necessario ricorrere all'estero ed adattare a gruppi trasportabili compressori del tipo industriale, quindi pesantissimi e di poco rendimento, che erano generalmente poco adatti e non permettevano l'uso della perforazione

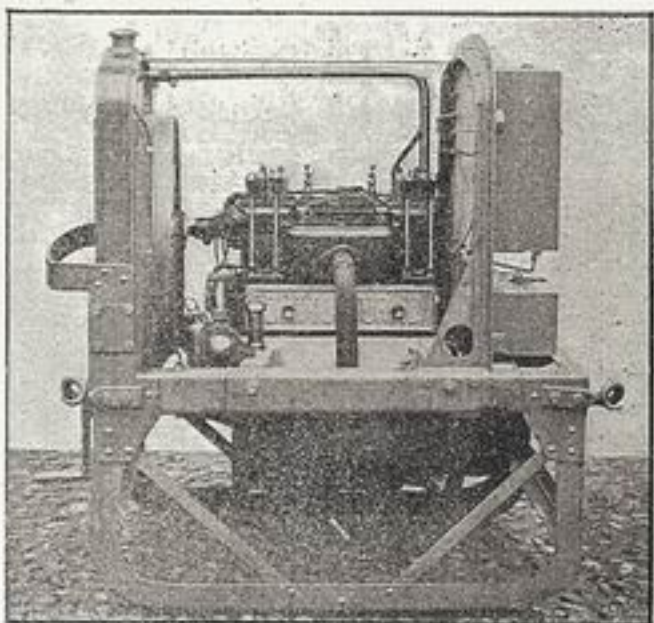
meccanica in quelle località di alta montagna dove avrebbe reso preziosi servizi.

Inoltre essendo fatto l'adattamento di tali compressori in gruppi benzo-compressori trasportabili, da Case non costrut-



Moto-compressore DIATTO visto dal lato dei cilindri compressori.

trici di motori, fu necessario l'uso di una grande varietà di tipi, in gran parte esteri, che oltre a poche garanzie di lungo



Moto-compressore DIATTO visto dal lato dei cilindri motori.

funzionamento presentavano difficoltà di manutenzione e quasi l'impossibilità del rifornimento dei pezzi di ricambio.

Occorreva adunque un gruppo benzo-compressore che presentasse essenzialmente i seguenti vantaggi:

- 1°) minimo peso e minimo ingombro;
- 2°) alto rendimento anche a quote molto elevate;

I camions DIATTO delle Fonderie Officine Frejus di Torino

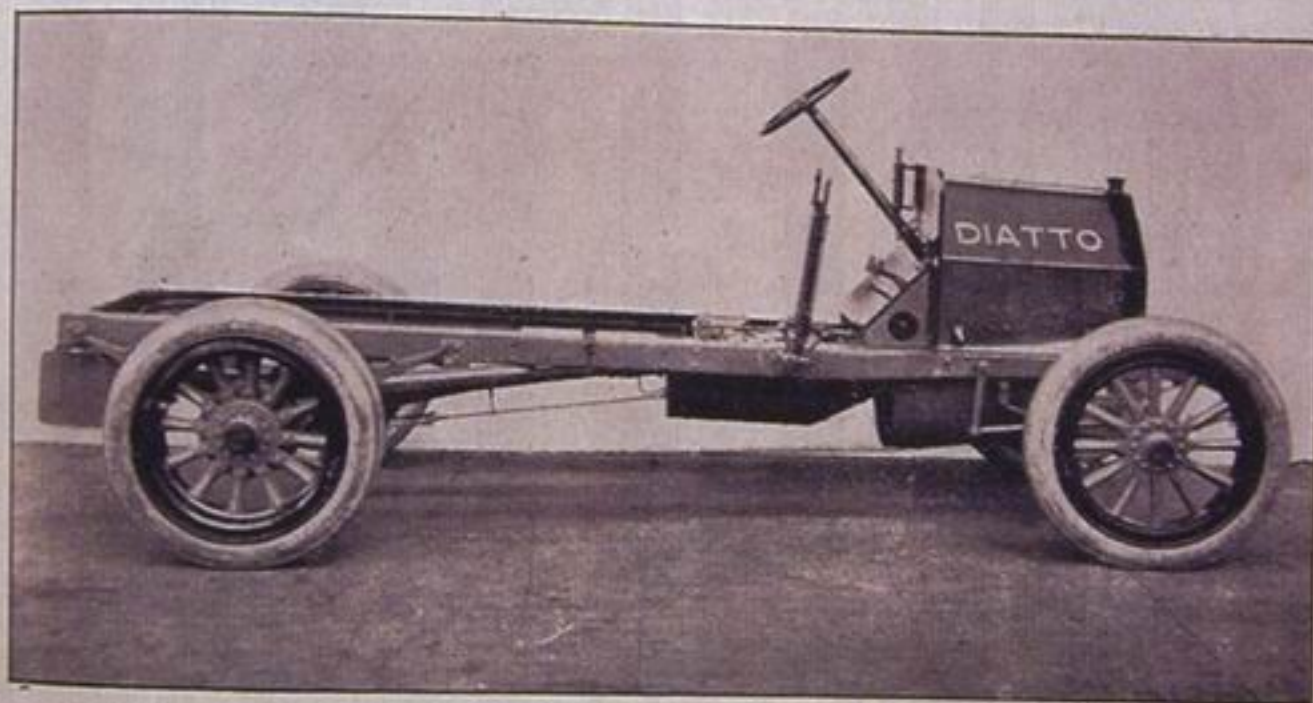
Le nuove necessità e difficoltà create dalla guerra, fra i tanti effetti perniciosi ne avranno almeno avuto uno di bene: quello che ci piace di segnalare, quello di rivelare a noi stessi le nostre capacità.

Ora che il bisogno urge, ci si rende conto alla prova che l'industria nazionale è in grado di produrre perfettamente un gran numero di cose, a cominciare dalle molle per automobili, che si credevano di poter trovare solo all'estero, e che molte delle nostre Case e Officine meccaniche avevano avviato lavorazioni e costruzioni eccellenti e per gran parte ignorate. I nostri industriali peccano talvolta di eccesso di riserbo. Quando una nuova lavorazione, ottengono un nuovo prodot-

to, e per molti i camions Diatto osservati durante questi giorni in prova, sono stati una vera novità.

Invece è questa una costruzione che la Diatto ha incominciato e proseguito da parecchi anni con tutta serietà e con successo, e buon numero di questi suoi veicoli sono in esercizio con piena soddisfazione dei proprietari non solo in varie regioni italiane dall'Emilia alla Sicilia per il trasporto di merci e di persone, ma anche in Francia e al Marocco.

Il tipo caratteristico della costruzione Diatto è il CB, un veicolo della portata di 2200 chilogrammi, robusto, leggero, economico, ben proporzionato, atto alle salite e alle strade cattive, infaticabile e semplice, pronto ai servizi più duri



Camion piccolo Diatto tipo 4 DVA, portata 1200 chilogrammi.

to si accontentano di introdurlo gradatamente pianamente alla loro più fida clientela senza curarsi di farlo conoscere al pubblico.

Così avviene che il pubblico si trova soltanto adesso in possesso di parecchie delle nostre Fabbriche di automobili costruite già, oltre alle vetture da turismo, anche veicoli industriali. È come una rivelazione. Ecco che una lavorazione che si credeva improvvisata per le circostanze del momento, si mostra invece studiata e matura per lunghe esperienze; ecco che un tipo di macchina che si credeva allestito frettolosamente in quel punto, prende invece il suo posto in una serie di altri di cui molti esemplari sono in servizio da lungo tempo.

Di queste rivelazioni ve ne sono state parecchie e fra le più importanti quella della Diatto.

Tutti conoscono la Diatto per la sua bellissima e ottima costruzione leggera che si è guadagnata in questi ultimi anni, per la sua grande e positiva qualità, una clientela e una fama inestimabile tanto in Italia quanto all'estero, ma quanti conoscono la Diatto come costruttrice di veicoli industriali?

Le superiamo noi, lo sapevano i costruttori e i clienti in possesso del camion Diatto, ma il gran pubblico lo ignora-

e alle più diverse applicazioni. Esso è stato studiato e costituito in modo da avere una larga elasticità di azione così da poter essere utilmente impiegato in uffici differenti, come furgone di uso, come carro militare, come ambulanza, come omnibus d'albergo, come *phar a bancs* per escursioni, come autopompa, come scala aerea etc.

È azionato da quel gagliardo e resistentissimo motore monobloc Diatto a 4 cilindri di 85 mm. di alesaggio per 120 mm. di corsa tanto rinomato per il suo rendimento e per la sua economia. È montato su un ponte posteriore che mentre non è affatto né massiccio né ingombrante riesce robustissimo così da sopportare vittoriosamente gli sforzi più ardui e accessibilissimo per la revisione e lo smontaggio. Tutto il complesso di questo gruppo e la trasmissione lunghissima lavorano nelle migliori condizioni.

Il telaio in lamiera di acciaio sagomato, sostenuto da eccellenti e lunghe molle, consente uno spazio di carrozzeria di ben m. 3,40, ha quindi una ampiezza tale da rendere possibile qualsiasi genere di trasporto anche il più voluminoso.

Come si è detto, questo veicolo che può portare fino a 2200 chilogrammi, può per la sua agilità e solidità marciare velo-

FONDERIE OFFICINE FREJUS

AUTOMOBILI DIATTO - TORINO

VEICOLI INDUSTRIALI

Camion **C B** portata Kg. 2200 - Camion 4 **DVA** portata Kg. 1200

Il robusto e veloce camion DIATTO tipo C. B. della portata di Kg. 2200

Costruzione speciale resistentissima, idonea
alle più diverse applicazioni

- Carri Militari - Ambulanze - Omnibus d'albergo -
- :: :: :: Giardiniere - Autopompe - Scale aeree :: :: :: -

Fonderie Officine Frejus - Automobili Diatto
Torino - Via Frejus, 21 - Torino

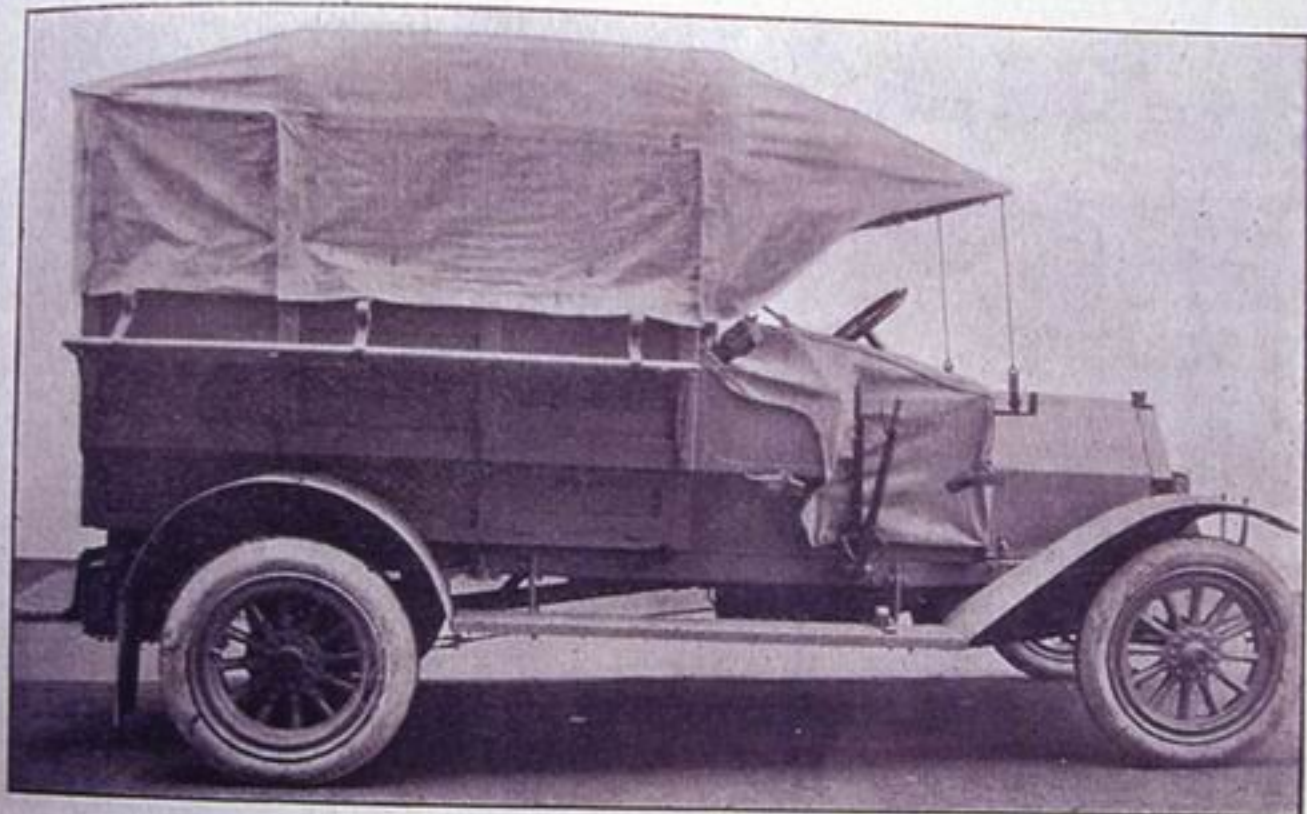
spendidamente senza il minimo incidente ottenendo ogni approvazione ed ammirazione dalle stesse Commissioni collaudatrici.

Questo autentico trionfo non è certo per sorprendere noi che conosciamo la valentia e la dirittura delle persone egregie a cui è affidata la direzione della *Diatto* e la tradizione di solida meccanica che si incarna nel nome di *Diatto*, ma il pubblico può aver sentito qualche meraviglia nell'apprendere che a tanta eccellenza sia già arrivata la costruzione *Diatto* nei veicoli industriali e militari, supponendola di nuova impostazione.

Tutti conoscevano la *Diatto* per la sua bellissima ed ottima vettura leggera, che si è guadagnata in questi ultimi

nata preveggenza dei suoi dirigenti i signori avv. Cattaneo e rag. Pietro Diatto.

Si lavora al presente con ininterrotta alacrità in quelle vaste e soleggiate officine, così ben disposte e ordinate intorno ai diversi tipi di *camions* piccoli, medi e grossi che la *Diatto* ha saputo stabilire nei modelli più appropriati e definitivi e che ora sa finire con sollecità regolarità e con lodevole precisione. Se ne vedono in ogni stadio di esecuzione e di ultimati in perfetto allestimento, se ne vedono nella vicina carrozzeria dove con sorprendente rapidità vengono arredati, altri si scorgono che partono per i collaudi. E' tutto un vivace e intenso lavoro di creazione per cui la produzione della *Diatto* è salita alla cospicua cifra di oltre cinquanta veicoli al mese. Sono



Camion Diatto per servizi di aviazione su chassis da 2 tonnellate fornito al Governo Francese

anni per le sue grandi e positive qualità e per la sua convenienza, una clientela e una fama invidiabile, tanto in Italia quanto all'estero, ma quanti conoscevano la *Diatto* come costruttrice di veicoli industriali?

Lo sapevano noi, lo sapevano i tecnici, lo sapevano i clienti in possesso di *omnibus* e di *camions* *Diatto* e in ispecie i clienti esteri, come fra le altre ne fanno esempio le letterarie lusinghiere di agenti e privati da Las Palmas ove esercitano servizi con *chairs-a-bancs* *Diatto*, ma il gran pubblico quasi lo ignorava e per molti i *camions* *Diatto* osservati durante questi mesi nel loro giri di prova sono stati una novità.

Invece è questa una costruzione che la *Diatto* ha incominciato e prosegue da parecchi anni con tutta lena e con buon numero di questi veicoli ha già compiuto lungo servizio con piena soddisfazione dei proprietari non solo in varie regioni italiane dall'Emilia alla Sicilia, per il trasporto di merci e di persone, ma anche al Marocco e alle Canarie, ed in Francia e nel Belgio.

Certo adesso la *Diatto* ha impresso una più energica spinta a questa produzione, la ha di gran lunga accresciuta, ha creato nuovi tipi per i nuovi bisogni, si è moltiplicato il lavoro come si è moltiplicata la mirabile e indefessa attività e la illumi-

ni *camions* piccoli da 1200 chilogrammi di portata destinati ai servizi leggeri; sono i *camions* medi del tipo CB da 2200 chilogrammi di portata di cui si è riferito a suo tempo il superbo collaudo, non appena montati, attraverso la Francia fino a Calais sulle strade sepolte nella neve e trasformate in pantani impraticabili.

Questi *camions* leggeri e robusti hanno reso i più proficui servizi, sono stati capaci di ogni sforzo, sono andati su ogni terreno.

E questa sarebbe già una costruzione e un'impresa importante se non fosse stata superata da un'altra creazione e da un altro collaudo ancora più insigni e straordinari, la creazione e il collaudo del *camion* *Diatto* della portata utile di 3 tonnellate.

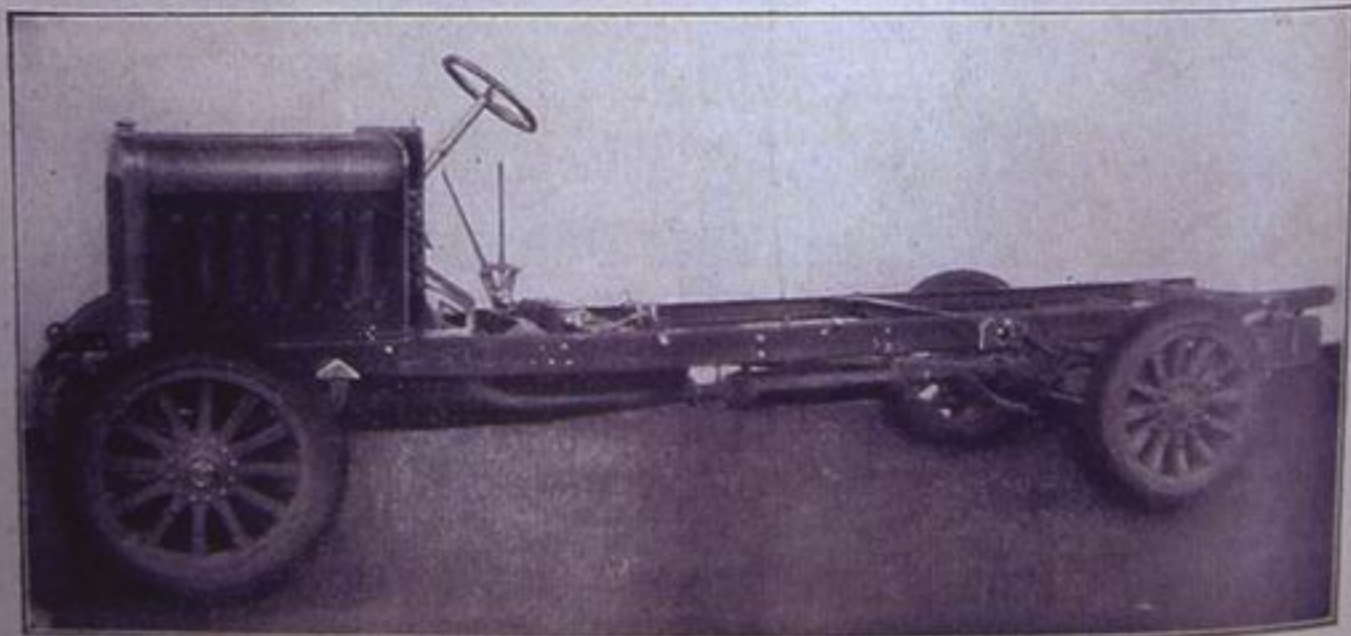
Vale la pena di accennarne la non comune storia, poiché la creazione di questa bella e pederosa macchina costituisce per la *Diatto* e per i suoi dirigenti e tecnici non solo un titolo d'onore, ma un vero e memorabile record industriale.

Infatti gli studi, i disegni, la costruzione del veicolo e la preparazione di tutto il materiale occorrente per la prima serie furono effettuati nel tempo di 25 giorni! In 25 giorni il superbo veicolo finito in ogni particolare, perfettamente riu-

scito così da non richiedere il minimo ritocco, tutto nuovo in ogni suo organo, è entrato in azione. La sera del novanta-quinquesimo giorno da quello in cui ne fu iniziato il progetto il camion è stato terminato in officina e la mattina dopo il 9 marzo, esso è partito per il suo viaggio di collaudo che si



Il Camion Diatto della portata di 3200 chilogrammi visto di fronte estendeva per oltre 2000 chilometri attraverso le zone più montuose della Francia, ancora coperte di neve, fino a Calais, con un carico effettivo di 3200 chilogrammi oltre la carrozzeria.



Il camion Diatto della portata di 3200 chilogrammi che ha compiuto il magnifico collaudo di 2000 chilometri attraverso la Francia

Tale memorabile collaudo è terminato al 29 Marzo meravigliosamente e la sua conclusione si legge nel telegramma dall'Hayre che riproduciamo in fac simile e che così dice: Ho ricevuto e

sono incaricato di trasmettervi le felicitazioni del Ministero della guerra belga per i camions attualmente in servizio e per la bella prova del camion da 3 tonnellate. È stato trovato in uno stato perfetto dopo lo smontaggio completo e perciò ho ricevuto oggi il contratto firmato dal Ministero per 200 camions dello stesso tipo portando così gli ordini ricevuti fino ad oggi a quattrocento camions da due e da tre tonnellate.

Il telegramma diretto alla Diatto è firmato da Pabeanz agente della Casa stessa per la Francia.

Non vi era da dubitare di tale risultato dopo aver esaminato l'ottima macchina così ben calcolata ed eseguita. La Diatto come ha saputo risolvere il problema di costruire egregiamente e rapidamente così ha risolto quello di attuare, anche in questi tipi di veicoli industriali e militari, come già nel suo campo da turismo, una costruzione leggera e robusta. Il segreto del suo successo, che è poi quello di adoperare materiali eccellenti sta tutto qui. Ed è per questo che le sue vetture sono così agili e invincibili in salita, e che questi suoi camions possono andare su ogni strada e superare ogni ostacolo.

Si consideri infatti che questo grosso camion che sopporta facilmente un carico di oltre 3000 chilogrammi non ne pesa che 1500; è indubbiamente uno dei più leggeri del suo tipo, sebbene i suoi organi essenziali, si prendano ad esempio l'asse anteriore e il ponte, siano ultra robusti.

L'intento che ha presieduto alla fabbricazione di questo nuovo camion Diatto si è stato quello di ottenere un veicolo realmente solido, pratico e di grande resistenza specialmente adatto a servizi rudi, come quello del rifornimento agli eserciti in guerra. A questo scopo sono stati coordinati tutti i suoi organi e il raggiungimento ne è stato definitivo.

Ed ecco sommariamente la descrizione tecnica del veicolo. Il motore è a quattro cilindri monobloc, di grande rendimento, con ogni organo ben protetto. La lubrificazione è a pressione. Il raffreddamento è assicurato da pompa centrifuga e ventilatore al radiatore di grande superficie. La frizione è a dischi di acciaio.

Il cambio di velocità è in acciaio fuso, del tipo speciale per camion, con ingranaggi a larga dentatura e robustissimi. Quattro velocità e marcia indietro.

... e vastità di decisione si accompagnano con la più diligente e la più solida visione dell'impresa, con la più diligente e la più solida preparazione dei mezzi di successo. In pochi giorni si concentra e si compie la riflessione, si prepara lo stadio e lo sforzo che dianzi occupavano mesi ed

Così è avvenuto che con molta ammirazione e non senza un certo sbalordimento noi abbiamo ascoltato il cav. Diatto mentre ci diceva: «Abbiamo deciso nel 1916 di continuare la nostra accresciuta produzione di automobili, di veicoli industriali e specialmente di camions militari e di dedicare risorse alla costruzione dei motori d'aviazione. A tale scopo abbiamo acquistato le licenze e i brevetti del motore Bugatti da 200 HP, motore dovuto al genio costruttivo di un nostro italiano, motore che alle severissime prove a cui è stato sottoposto in Francia, con 50 ore consecutive di marcia controllata e regolarissima, ha fornito i migliori risultati e ha dimostrato la sua superiorità in confronto dei più reputati motori francesi. E affinché per il fatto di questa costruzione non avesse a subire rallentamento e incaglio la nostra produzione ordinaria di veicoli e soprattutto per essere sempre in grado di fornire al Governo e all'Esercito puntualmente come prima i camions richiesti, abbiamo altresì acquistato due altre officine con tutto il loro contenuto e cioè l'Officina Isona già Falt a Torino, l'Officina Scacchi a Chivasso, trasportandone tutti i macchinari e i materiali nel nostro Stabilimento di via Frejus.

Mediante questo rilevante aumento del nostro impianto noi saremo attrezzati in modo da arrivare a produrre circa una trentina di motori d'aviazione al mese, oltre alla normale produzione di veicoli che si aggira oltre i 40 mensili.

Già gli studi per il nuovo motore sono ultimati, già i disegni sono apprestati e già ne è cominciata la lavorazione la quale si compirà completamente fino all'ultimo bullone nelle nostre Officine, perchè vogliamo aver ogni garanzia di personale controllo su ogni materiale e su ogni pezzo.

Sol speriamo con questa costruzione di portare all'Aviazione Italiana il contributo efficace di un motore veramente ideale.

Che cosa diremo noi di più che queste parole precise e significative già non dicano? Quale commento aggiungeremmo senza impicciocciarne la portata? Ogni parola più che esprimere un'aspirazione, racconta già un fatto. E i fatti hanno un'eloquenza inaspettabile.

Ci si annuncia la costruzione di un magnifico ordigno di forza, di un motore di cui la fama si è già sparsa anche fra noi. L'acquisto di due officine di cui ognuna costituiva una considerevole fabbrica produttrice di centinaia di automobili, il gigantesco aumento del lavoro e dello Stabilimento, la fiducia data di ingentissimi capitali nella grande impresa, a noi non resta che congratularci con un plauso entusiastico con chi ha concepito e portato ad effetto un così magnifico piano, e bene augurare per l'avvenire.

Al pubblico poi valga questo come soggetto da meditare per comprendere dove vadano a finire e come i nostri industriali sappiano impiegare i così detti extraprofiti di guerra. Nel prossimi Numeri sarà nostra premura di fornirvi più ampi particolari e precise descrizioni tecniche di questo motore Bugatti, costruito dalla Diatto e che tanto interessa la nostra Aviazione.

APOLLO

Una Candela speciale per motori d'Aviazione e ad alta compressione



Diamo qui un'indicazione veramente preziosa per tutti i costruttori di motori veloci, a compressione elevata e di motori per aviazione. L'indicazione di una nuova candela espressamente studiata e stabilita per questi motori. La candela denominata *Apollo* costruita dalla *The Apollo Manufacturing Co. di Birmingham* e introdotta sul nostro mercato dalla *Ditta Weiss e Stablini di Milano, Via Settembrini 9.*

La Candela *Apollo* destinata a motori che girano velocemente e che hanno una forte compressione e specialmente a motori d'aviazione differisce per la sua costruzione da tutte le altre candele, per la sua assoluta impermeabilità ai gas alla più alta pressione. Queste candele vengono singolarmente provate ad una pressione di 500 libbre per pollice quadrato (circa 36 atmosfere) e a questa pressione son garanti e impermeabili. L'accensione è quindi di una regolarità infallibile.

Le candele *Apollo* sono composte con mica in luogo di porcellana. La mica era già molto apprezzata per la sua qualità isolante e per la sua resistenza al calore. Però a poco a poco le candele di mica andarono in disuso, perchè i fabbricanti di candele a buon mercato usavano mica impura, cioè contenente ferro il che cagionava corti circuiti.

Dopo lunghi esperimenti e studi i fabbricanti delle candele *Apollo*, sono riusciti a usare la mica più pura che si possa ottenere e ad applicarla in modo che l'isolatore, il corpo e l'ago sono composti in un blocco compatto resistente a qualsiasi pressione e temperatura.

Le Case che costruiscono motori d'aviazione e ad alto rendimento non dovrebbero usare che candele *Apollo*.

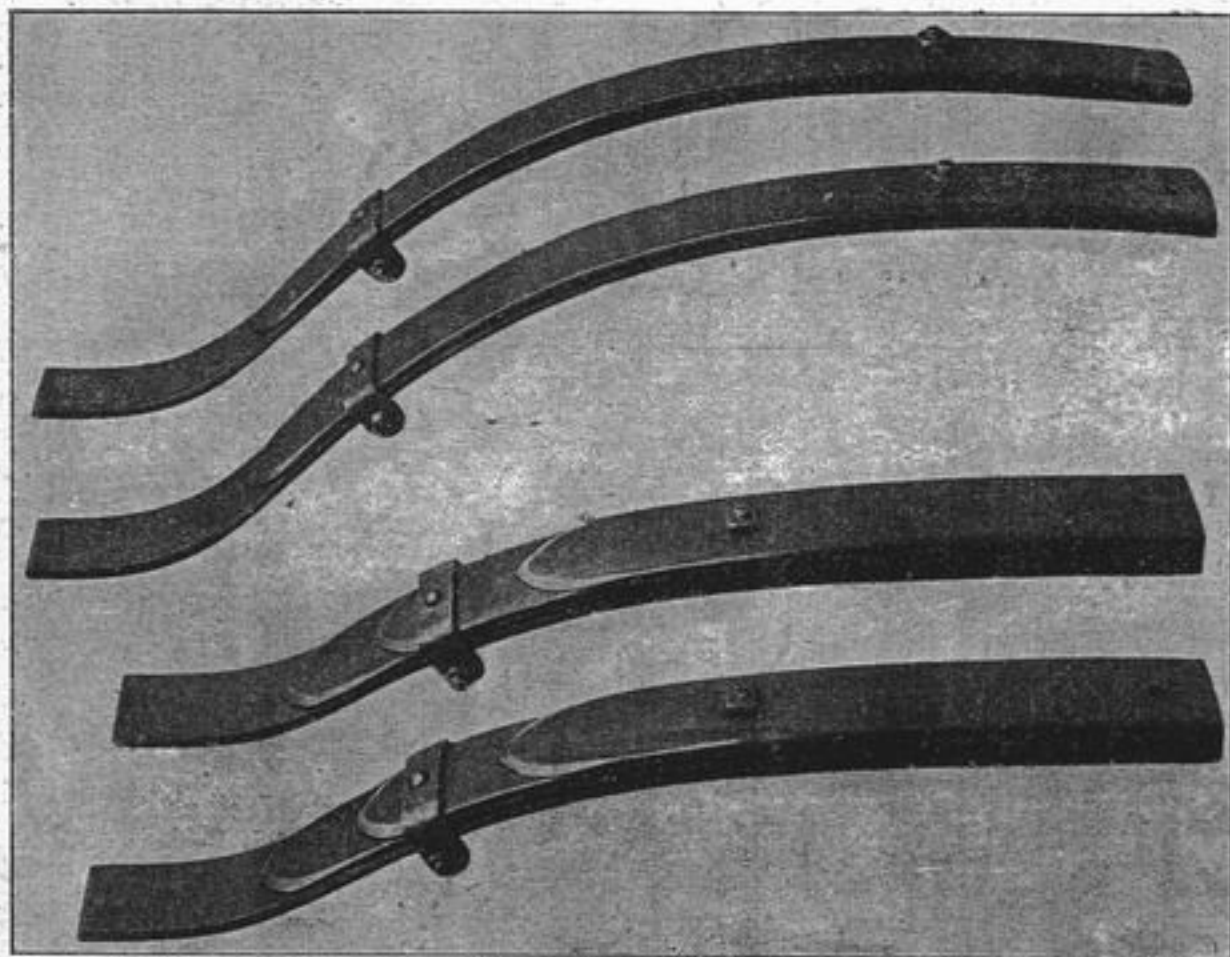
L'*Apollo* fabbrica altresì per motori comuni candele in mica e porcellana e in sola porcellana.

Ditta
EMILIO BOZZI e C.
MILANO
AUGURI Corso Genova 9

LE MOLLE ITALIANE PER OGNI VEICOLO E PER I CARRELLI D'AEROPLANI della FABBRICA MOLLE di TORINO

La *Fabbrica Molle* di Torino (via Mondovì, 21) ha continuato in questi mesi la sua infaticabile attività nella lavorazione delle diverse qualità di molle per ogni genere di

maggiormente e le lavorazioni sono più svariate che mai. Se allora si producevano già centinaia di molle al giorno, oggi se ne producono migliaia; se allora si eseguivano venti tipi



Molle per carrelli d'aeroplani costruite nella Fabbrica di Torino.

veicoli, molle che essa fornisce in quantità considerevolissime all'industria italiana per i veicoli dell'esercito.

Ad ogni nostra nuova visita al vasto stabilimento di *via Mondovì*, noi ne riportiamo la più convincente prova della potenzialità di questa grande e benemerita industria nazionale che, per la salda organizzazione impostale dal suo presidente, il Cav. Uff. Ing. Vittorio Diatto, e per la sapiente direzione dell'Ing. Pellucchiotti ha potuto, in momenti così gravi e difficili per mancanza di materiali e scarsità di mano d'opera, aumentare ugualmente la sua produzione e sopperire a tutte le richieste delle accresciute necessità.

Della capacità produttiva della *Fabbrica di Molle* noi ci siamo già resi conto quando, per effetto della penuria di molle estere, il suo lavoro era di molto accresciuto, quando alla fabbricazione consueta delle molle per ferrovie e per automobili si era aggiunta quella più che mai intensificata delle molle per i camion.

Ma in questi ultimi mesi il lavoro ha dovuto intensificarsi

differenti di molle, oggi se ne eseguono cinquanta. Cumuli di materiale, mucchi di molle di ogni tipo e di ogni dimensione si elevano nei magazzini e nei cortili; gruppi di forni divampano e ruggono; file di magli e di macchine battono e strepitano; drappelli di operai forgiano, modellano, compongono, temperano, e si sa quanta parte e importanza abbia il lavoro a mano nella fabbricazione delle molle, con una alacrità indefessa, con una volontà decisa come se a loro stessi tardasse di veder l'opera compiuta.

Questo accanimento di lavoro è una delle caratteristiche della *Fabbrica di Molle*, da dove sortono i più differenti tipi di molle. Abbiamo visto cumuli di molle leggere per carrette da battaglione e per carrette da mitragliatrici e molle robustissime per i carri ferroviari e le grosse locomotive.

Vi sono molle di ogni dimensione: quelle per i carri munizioni, quelle per i carri bagagli e per tutte le varietà di veicoli per l'esercito. Le forniture si fanno per decine di migliaia ininterrottamente, e questo spiega altresì come alla

Fabbrica di Molle si sproni ogni uomo e ogni macchina onde ottenerne il massimo rendimento.

Altra fabbricazione nuova, determinata dagli istrumenti di guerra, è quella delle molle speciali ad elica per artiglieria e delle molle per carrelli d'aeroplani. - Le prime sono molle recuperatrici impiegate in unione ai freni a glicerina per regolare il rinculo delle bocche da fuoco. Questa specialità è stata stabilita di recente e va tutta a merito ed onore della *Officina* che la ha attuata. Si tratta di molle delicate, e pure



Come si trasporta agevolmente il lanciabombe DIATTO a molle.

resistentissime, per cui non è ammesso il minimo scarto; molle di difficilissima costruzione che non erano mai state finora fabbricate in Italia, perchè venivano acquistate esclusivamente all'estero e che la *Fabbrica Molle* è stata la prima a eseguire in tal modo da dare piena soddisfazione, da superare i migliori campioni esteri.

Le molle per carrelli di aeroplani, una bella e provvida novità costruttiva, si sono dimostrate della più grande resistenza e praticità e la *Fabbrica Molle* costruisce ora tali tipi di molle in grande quantità per tutti i costruttori italiani di apparecchi di volo.

Tra le fabbricazioni attuali ricorderemo il geniale *Lancia-*

bombe Diatto, che serve per proiettare a distanza bombe a mano o di altro tipo, specialmente nella guerra di trincea, quando le artiglierie non possono più agire per la troppa vicinanza delle linee nemiche, e del quale abbiamo descritto e illustrato il funzionamento nel nostro Numero 47-bis del Dicembre 1915; le robuste molle per i *camions* militari, per gli automobili armati, per gli automobili con cannoni antiaerei ecc. - Così, si può concludere che i veicoli di qualsiasi tipo automobili o no, in uso nell'esercito vengono montati



Il lanciabombe DIATTO a molle al momento dello scatto.

con molle italiane. Insieme a questa lavorazione di guerra prosegue aumentata la produzione ordinaria, consistente in molle di ogni tipo per vetture da turismo e per veicoli industriali e nelle molle a balestra e a bovolo per veicoli ferroviari.

Da questo sguardo generale ricaviamo due visioni che giustificano e rendono opportuna la presenza della *Fabbrica di via Mondovì* in questa pubblicazione speciale, e cioè le molle gagliarde e leggere per i carrelli dei velivoli, costruzione recente e schiettamente nazionale, e le molle tarchiate e possenti dei *camions* per artiglierie antiaeree. Ecco la parte della *Fabbrica Molle* nell'armamento aereo, parte che pur non essendo spettacolosa ha tutto il suo valore.

I PNEUMATICI "PIRELLI," PER I CARRELLI D'AEROPLANI

Da quando l'uso degli aeroplani si è venuto accentuando per i servizi guerreschi, una nuova necessità si è palesata riguardo ai pneumatici applicati alle ruote dei carrelli d'atterramento, quella della loro massima resistenza agli urti e sobbalzi sul suolo quando atterrano.

Lo sforzo al quale i pneumatici vengono sottoposti durante queste operazioni di partenza e di atterramento non è lieve. L'apparecchio tutto fremente per l'azione dei poderosi motori preme vigorosamente sulle ruote, che a causa dei dislivelli e ostacoli del terreno sul quale si muovono, si trovano a dover sopportare urti e sobbalzi che mettono a ben dura prova la loro resistenza.

A questi pneumatici viene attribuita dai costruttori di apparecchi che li devono montare, una straordinaria importanza e se ne comprenderà la ragione quando si pensi che è dalla tenuta dei pneumatici che un apparecchio può avere un agile slancio e può sopportare l'urto contro il terreno durante un brusco atterramento, mentre che invece se questi per il colpo

che ricevono avessero a scoppiare ne potrebbero derivare grande danno all'apparecchio e agli aviatori.

È per questo che i costruttori vanno guardinghi nella scelta dei pneumatici e non li adottano se non dopo serie prove e risultati soddisfacenti.

Fortunatamente per i nostri costruttori, abbiamo in Italia la nostra grande *Casa Pirelli e C.* di Milano (via Ponte Sesevo, 20) che ne fabbrica di veramente ottimi sotto tutti i rapporti.

I pneumatici *Pirelli* speciali per carrelli d'aeroplani presentano caratteristiche proprie come costruzione e come materiale e sopportano qualunque urto o scossa con qualsiasi peso da reggere. La *Casa Pirelli* si è formata una specialità anche in questo ramo della sua innumerevole produzione, per la quale è venuta acquistandosi un nuovo titolo di merito e di gratitudine.

La maggior parte delle macchine alate che solcano e difendono il nostro bel cielo e le nostre città sono munite di questi impareggiabili pneumatici *Pirelli* che sono onore e vanto della industria nazionale.

LE GRANDI VITTORIE DELLA MECCANICA

Le "Industrie Metallurgiche", di Torino

la loro enorme produzione per gli automobili e le artiglierie

L'ing. Diatto l'organizzatore dell'Industria



Chi non avrà avuto modo di visitare in questo fervoroso focolo di guerra qualcuna delle nostre grandi officine mec-



Un "diritto di poppa" nel riparto grossa fucinatura delle Industrie Metallurgiche.

niche che producono per l'esercito e per l'industria avrà ardito l'occasione unica di ammirare uno spettacolo di tale ingente interesse, di tale straordinaria immensità quale non darà forse più l'eguale, e non potrà mai formarsi una nozione neppure approssimativa dell'immensa somma di lavoro che quivi ad ogni giorno si è spiegata.

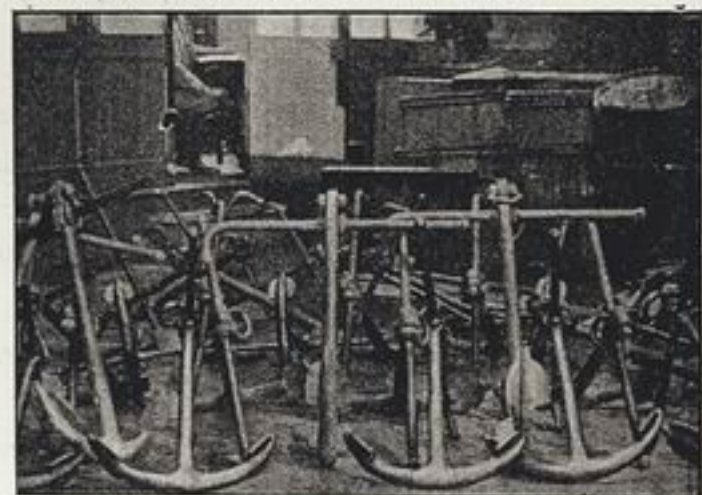
Chi non ha in questo tempo mai varcato una volta quei uri alti, grigi, uniformi, interminabili che sembrano abbracciare una città e da cui si scorge una foga di tettoie eguali su cui emergono le torri cilindriche dei camini fumanti, non potrà mai fino a quale eroico parossismo si è spinta l'alaorità mana intenta a creare armi e macchine per la guerra e per paese, non saprà mai quale formidabile ondata di sforzi sia sprigionata dai nostri operai e dai nostri costruttori.

Ciò che la leggenda ci ha tramandato delle fucine dei Ciclopi e dei Titani non è che un'inezia in confronto di questo artice vulcanico che turba e rimbomba nell'odierna officina.

E' tutto un mondo che si muove, che si agita, che ribolle freneticamente, che sembra invasato dal travaglio della creazione, ma che nulla lascia trasparire all'esterno, un mondo dove tutto ha proporzioni inusitate, gigantesche, con figure, gesti, profili insoliti, quasi irreali, un mondo che ci sgomenta e ci esalta, in cui l'umanità smarrisce la sua misura per acquistare una sovrumana, in cui sembrano in giuoco le forze primeve, il fuoco e l'uragano, un mondo in cui pare che l'uomo non possa permanere senza esservi annientato, che non vi sia luogo per lui e la sua fragilità, e che egli invece da arbitro assoluto modera e governa come le lancette di un orologio.

La gente cittadina che passa per la via neanche suppone quello che si agita, che si prepara, che si fa qui dentro per moltiplicare indefinitamente le macchine e le armi dell'esercito e della patria, sente soltanto un fragore sordo e continuo come di nubo che si addensa, ma non ha la più lontana consapevolezza dei fulmini e delle potenze che si affilano e si innescano dietro a quella cortina. Quando dai risultati conseguiti si potrà commisurare l'immensità di quanto si è prodotto e si è fatto se ne resterà sbalorditi.

Noi stessi non immaginavamo niente di simile. Per quanto con la conoscenza e l'esperienza che abbiamo dei miracoli e della potenza dell'industria cercassimo di figurarci l'ansia feconda delle nostre fabbriche, ecco che la realtà ha sorpassato ogni nostra immaginazione, come la ha superata per coloro



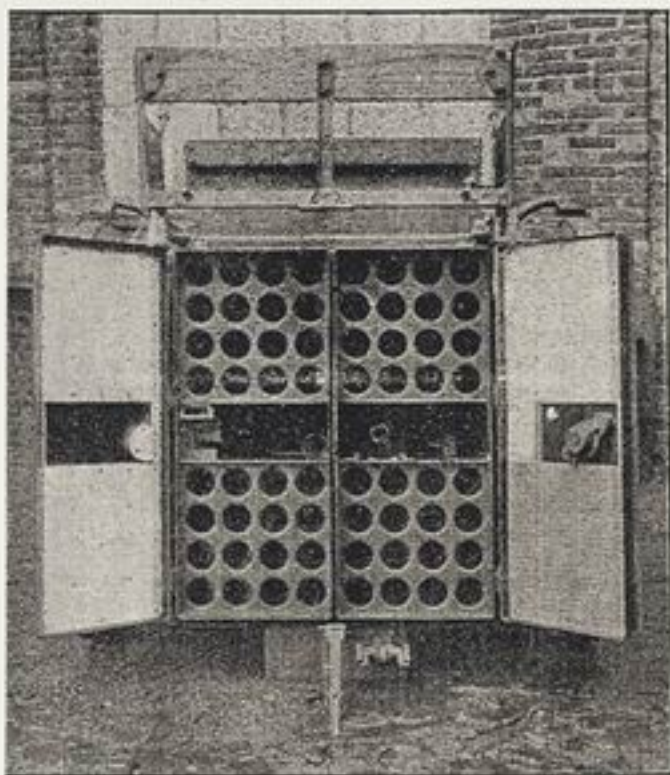
Ancore per la Regia Marina costrutte dalle Industrie Metallurgiche.

che invece che sulle officine si sono affacciati sui campi di battaglia dell'Isonzo.

Tanto nelle fucine come nella trincee la forza d'Italia in azione è stata la più meravigliosa rivelazione per gli stessi Italiani. Ed è appunto solo l'esercito nelle sue epiche imprese che può darci la stessa impressione sorprendente, la stessa commozione che ci dà oggi l'industria nelle sue fatiche fruttifere.

on sono che due correnti, due aspetti della stessa forza inelucabile d'Italia.

Questa realtà adunque, che è l'essenza stessa più genuina della forza d'Italia, ci è stata mostrata e l'abbiamo, gonfi d'or-



Cassone per proiettili costruito dalle Industrie Metallurgiche.

goglio, colta sul vivo in uno dei centri dove prorompe e si attua più gagliarda, più infaticabile che mai, in una delle più sterminate e possenti officine di Torino, divenuta ormai famosa sotto l'appellativo di *Industrie Metallurgiche*.

Ed è precisamente uno dei suoi principali fondatori e animatori che ce la ha dischiusa, il cav. uff. ing. Vittorio Diatto a cui desideriamo esprimere qui la nostra più grata ammirazione insieme al più schietto elogio. *Diatto*, ecco un nome meritatamente insigne, che aduna in sé un significato incomparabile di lavoro, di iniziativa, di volontà, che è come un simbolo, un'insegna illustre dell'industria meccanica e metallurgica torinese! *Diatto*, ecco un nome che si deve imprimere in ogni memoria come si incontra, si legge e si sente ripetere in tutte le Società, in tutti gli Stabilimenti, in tutte le Fabbriche dove si doma il ferro e il fuoco, dove si costruiscono macchine e si temprano armi, dove si lavora per la prosperità d'Italia. Non bisogna considerare questo nome e quest'uomo alla stregua degli altri per quanto eminenti, poiché sta in una categoria a sé, in un grado privilegiato. Non è egli né il fondatore né il capo di questa o quella azienda, non è il titolo di questa o quella ditta, ma il nome è il compendio di tutta una industria, e in *Diatto* l'industria torinese trova una delle sue più complesse espressioni, è come l'augusto distintivo di una dinastia, è l'uomo, è il creatore, l'iniziatore e l'organizzatore di un'estesa serie di enti industriali fiorenti, che egli con una specie di stupefacente ubiquità e infaticabilità dirige, avvia o moltiplica sulla via del successo.

In quel giorno della nostra visita era appena giunto da Roma e in procinto di partire per Parigi; dalle 7 della mattina era in giro per i suoi Stabilimenti. Lo avevamo per cesi-

dire inseguito col telefono e con l'automobile attraverso le sue tappe laboriose finché lo abbiamo potuto incontrare alla *Fabbrica delle Molte* dove era venuto dalla *Società Proiettili* per andare ancora alle *Industrie Metallurgiche*. Lo attendevano ovunque ufficiali, direttori, fornitori, clienti, mucchi di corrispondenze e di annotazioni. Malgrado questa incredibile vicenda di lavoro, sufficiente a opprimere e a innervosire anche il più strenuo lavoratore, il cav. Diatto, da quello spirito superiore e vigile e da quello squisito gentiluomo che egli è, ha saputo trovar tempo e modo, pur sbrigando ogni sua cosa, non solo di ricordarsi cortesemente, congratulandosi con noi, degli ultimi articoli finanziari del nostro giornale, ma di accompagnarci da prima in una rapida corsa per i vari reparti della *Fabbrica di molte* e di condurci poi alle *Industrie e metallurgiche*. Qui il suo tempo era troppo prezioso per ipotecarlo ancora. Erano nell'ufficio ad attenderlo il direttore tecnico generale ingegner Attilio Errera e l'ingegnere delle Officine Giovanni Vitelli il quale gentilmente si assunse l'incarico di guidarci nel labirinto della fabbrica colossale.

Come ripetere lo spettacolo che ci ha colpito nel cuore ansante e divampante dello Stabilimento? È una visione dantesca.

Sono file di giganti meccanici duramente squadrati che si alzano e si abbassano, girano e vanno avanti e indietro, schizzano nubi di faville e guizzi di fiamme; sono fornaci che sembrano crateri incandescenti donde sgorgano globi di fuoco, sono selve di ordigni che raspano, tagliano, forano, sono torme di operai messi nelle più strane logge, armati di ogni sorta di clave, di tanaglie, di griffo che or si avventano, or battono a colpi disperati, or brandiscono lance roventi, or muovono leve che fan precipitare valanghe di ferro.

E se avvolti in quell'atmosfera fumosa e arrossata, se al cospetto di quella follia di movimento e di frastuono, di mille atti e di mille strepiti diversi che si accavallano, si urtano, si



Carriaggio d'artiglieria delle Industrie Metallurgiche.

addensano, ci si sente da prima come oppressi e disorientati e quasi si dubita che l'uomo sia trasportato dall'arcano furore di rifare l'universo, non si tarda poi a scorgere, con un senso di commossa trepidazione, lo stupendo ordine che come un fato regge quel tumulto e fa di quella ridda la più meravigliosa armonia creatrice.

Non vi è che da soffermarsi un istante, da guardarsi intorno, da trattenere gli occhi su una di quelle operazioni, da fissarsi su una di quelle macchine in modo da osservare ciò che da una parte vi si accosta e vi si introduce e ciò che poi si trova in fondo all'immutabile matrice o ne esce dall'altra parte, per intenderne la rigorosa e mirabile disciplina, il fatale procedimento creativo e per sentirsi sospesi e aspettanti come se si assistesse allo sbocciare della vita. E' proprio in mezzo a questa fantastica atmosfera di cataclisma, come quella che circonda i mondi in formazione, che il caos si tramuta nell'ordine, l'uno nel molteplice, la materia informe nella materia modellata e organizzata, l'elemento primordiale in oro, ferro, carbone, acqua, cristallo e germe.

Ecco qui dei tozzi cubi, dei gravi rettangoli di acciaio che con pochi colpi di maglio o con la pressione in forma diven-

alberi a gomito per i motori a olio pesante e i motori da sottomarini.

Il terzo reparto è quello dello stampaggio in lamiera con tre presse grandi da 800 a 500 tonnellate e altre 6 presse minori a seconda delle varie lavorazioni.

Questo reparto è stato grandemente accresciuto in questi ultimi tempi per soddisfare alle richieste dell'autorità militare. La sua produzione è ingentissima e si è straordinariamente perfezionata. Per l'uso sempre più esteso degli acciai speciali le *Industrie Metallurgiche* hanno costruito vasti impianti che trattano appunto questi acciai al nickel o nickel-cromo, e sono in grado di eseguire tali trattamenti sia su piccoli pezzi, sia su pezzi di grossa fucatura.

Le *Industrie Metallurgiche* per gli studi e gli esperimenti compiuti si sono anche tra le prime in Italia specializzate



Avantreni e Retrotreni per le nostre artiglierie costruiti dalle Industrie Metallurgiche.

tano proiettili, sfere da torpedini, alberi a gomito di ogni dimensione, bielle, pezzi di macchina di ogni genere; ecco degli scampoli di lamiera che diventano scatole, *carriers*, chassis, ponti posteriori, cassoni d'artiglieria; basta un colpo e l'impronta vi si incide nitida a perpetuità come il sigillo di una volontà onnipotente.

E questo si ripete ad ogni istante e in ogni giorno, si ripete attraverso corsie, tettoie, gallerie, cortili, perchè ora si lavora da per tutto, anche all'aperto, si ripete da centinaia di macchine e da oltre mille e cinquecento operai, producendo tutto ciò che la fucatura, lo stampaggio, la lavorazione meccanica possono dare per le macchine, la marina e l'artiglieria.

Per dare una nozione soltanto approssimativa di queste varie produzioni e lavorazioni ci proveremo a stenderne qui uno schema sommario.

Possiamo incominciare da un primo reparto che chiameremo dei magli da stampare e che comprende oltre 30 magli allineati del tipo *Brett* che vanno da 300 a 3000 chilogrammi, serviti dai rispettivi forni.

Passiamo al secondo reparto della grossa fucatura attrezzato con presse fino a 800 tonnellate e con magli fino a 3000 chilogrammi oltre a presse e a magli minori, serviti da gru da 20 e da 80 tonnellate di portata. Qui si lavorano lingotti e masselli fino a 20 tonnellate e si preparano i grandi

nella lavorazione e stampaggio delle lamiere corazzate durissime, per gli scudi e per il materiale d'artiglieria ed altri scopi militari.

Veniamo quindi al quarto reparto detto meccanico e diviso in vari sotto reparti.

Il sottoreparto che indichiamo con la lettera *A* è destinato alla grossa meccanica ed è servito da grossi torni di grande diametro e di grande distanza fra le punte, oltre a tutte le altre macchine per la grossa lavorazione. E' qui dove vengono ultimati i pezzi di grossa fucatura. Nel sotto reparto *B* è insediata la piccola meccanica per tutte le lavorazioni minori.

Non ostante i successivi ingrandimenti già subito questo riparto meccanico si sta attualmente aumentando ancora con l'aggiunta di spaziose officine nuove, ultimate e in costruzione, per dare sempre maggiore impulso alla produzione del materiale d'artiglieria.

E' qui dove vengono fabbricate con ottimo esito tutte le cuffie d'affusto delle batterie da 75 del tipo 1911 che si trovano alla fronte.

Il quinto riparto riguarda la finitura dei pezzi in lamiera e il montaggio, e si divide in due grandi sezioni.

Nella sezione *A* si procede alla finitura e montaggio degli chassis per automobili, vetture e camions. Le *Industrie*

allargiche hanno anche in questo ramo raggiunto una delle superiorità. Sono completamente attrezzate per una forma di produzione che si estende a tutti i tipi di chassis, da quelli per vetturine a quelli per più robusti trattori e che comprende a tutte indistintamente le Case Italiane.

Si allestiscono qui fra l'altro i ponti posteriori completamente montati, i carters per copri-catene, i cingoli per le ruote trattori. Vengono pure eseguite qui numerose parti in larga per la Regia Marina, le porte per le cabine e le caldaie, i ricoperti e le sfere per le torpedini, tipo *Bolla*. Le *Industrie Metallurgiche* sono la prima officina in Italia che abbia intrapreso e che correntemente eseguisca questa lavorazione delle sfere per torpedini, fornite con ottimo risultato e in grandi quantitativi, mentre prima ci venivano esclusivamente dall'estero.

Nella sezione B avviene il montaggio dei carri rimorchio e trattori e di avantreni e retrotreni per l'artiglieria.

Per questi ultimi le *Industrie Metallurgiche* hanno compiuto un lavoro veramente magnifico e imponente e che ognor più si sviluppa. Basti dire che esse hanno fornito tutti gli avantreni e retrotreni occorrenti per le batterie da 75 costruite in Italia ed ora in servizio, e gran parte di quelli per le batterie del tipo *Krupp* lavorate in Italia.

Si tratta di migliaia e migliaia di cassoni e di veicoli, a cui altre migliaia si stanno attualmente aggiungendo.

Quando ora a tutto questo complesso di lavorazioni e di prodotti si unisca ancora la produzione dei proiettili e parti di proiettili di medio e grosso calibro, la fabbricazione di grosse e piccole parti per navi, dritti di prua e di poppa, ancore etc. e i reparti per la riparazione del carrozzone d'artiglieria, si sarà tutt'altro che completamente tracciato il quadro della smisurata attività delle *Industrie Metallurgiche* di Torino in questo fervido periodo di guerra.

LA FABBRICA DI MOLLE

le sue benemeritenze per l'industria e la guerra

Abbiamo visto ora la *Fabbrica di Molle* di Torino (Via Mondovì 29) dopo parecchi mesi dall'ultima nostra visita e siamo ri-



Il lanciabombe DIATTO a molle mentre si procede alla carica

nasti sorpresi dai cambiamenti in essa avvenuti. Il veemente lieve della guerra è penetrato anche qui e vi ha provocato la più visibile e feconda espansione, il più rigoglioso e fruttifero impeto creativo.

Non diciamo che edifici e laboratori siano divenuti irreconoscibili, ma è certo che essi si sono talmente ingranditi e riempiti, che le macchine e l'operosità vi si sono così aumentate, che le produzioni vi sono così accresciute e che in tutta la fabbrica circola un palpito così intenso di lavoro da destarci a tutta prima una specie di sorpresa come se per la prima volta vi fossimo entrati.

Noi avevamo già visto la *Fabbrica delle Molle* quando per effetto della penuria di molle estere e delle costruzioni automobilistiche richieste dalla guerra il suo lavoro era di molto accresciuto, quando alla fabbricazione sua consueta delle molle per le

ferrovie e per le vetture automobili si era aggiunta quella più che mai intensificata dalle molle per camion. L'avevamo già osservata quindi in una fase inoltrata del suo sviluppo, allorché era diventata la fornitrice di tutte le principali Case costruttrici di camion per l'esercito; eppure quello non era che un principio in confronto allo sviluppo e alla efficienza attuali.

Se allora si producevano già centinaia di molle al giorno oggi se ne producono migliaia, se allora si eseguivano venti tipi differenti di molle oggi se ne eseguono cinquanta. Questi pochi mesi di intervallo fra l'una e l'altra nostra visita sono stati incomparabilmente messi a profitto. Si è fatta più strada in alcuni mesi che non dianzi in alcuni anni. Una volta di più anche qui si è rivelata l'elastica vitalità dei nostri organismi industriali e la pronta intelligenza ed energia degli uomini che li governano. Una volta di più si manifesta la mirabile facoltà iniziatrice e organizzatrice del cav. uff. ing. Vittorio Diatto che anche a questa impresa presiede, e l'attività vigile e sapiente dell'ingegnere Pellicciotti che ne è il direttore tecnico.

Cumuli di materiali, mucchi di molle di ogni tipo e di ogni dimensione si elevano nei magazzini e nei cortili, gruppi di forni divampano e ruggono, file di magli e di macchine battono e strepitano, drappelli di operai forgiano, modellano, compongono, temperano - e si sa quanta parte e importanza abbia il lavoro a mano nella fabbricazione delle molle - con una alacrità indefessa, con una volontà decisa come se a loro stessi tardasse di veder l'opera compiuta. Questo accanimento di lavoro è una delle caratteristiche della *Fabbrica delle Molle* e ci ha vivamente impressionato. Pare che in questa officina si lavori di più che altrove, che si produca di più come se si fosse compresi dell'utilità, della necessità del proprio sforzo. Vi è qui un ritmo di attività più accelerato che in altre officine meccaniche, non si vede mai alcun operaio in riposo, alcuna macchina ferma, ma anzi attorno alle macchine si nota negli operai la più assidua e fruttifera concitazione.

E' forse questo il segreto della ingente produttività della *Fabbrica di Via Mondovì*?

In ogni modo non vi è che da congratularsi con chi ha saputo stimolare così le maestranze e addestrarle in questa rude disciplina.

Durante questa nostra visita la prima visione che ci ha colpito è stata appunto una nuova foggia di molle osservata in

quanti è e su produzione di vasta scala. Sono le molle per: da battaglione leggiero e per le carrette da mitragliatrici, carreggio militare è qui che fa le sue provviste e la *Fabbrica Molle* vi corrisponde con inesauribile abbondanza.

sono molle di ogni dimensione, quelle per i carri municipali per i carri bagagli e per tutte le varietà dei veicoli riciti. Le forniture si fanno per decine di migliaia ininterrotte e questo spiega altresì come alla *Fabbrica Molle* si ogni uomo e ogni macchina onde ottenerne il massimo rendimento.

La fabbricazione nuova determinata dagli istrumenti di è quella delle molle speciali ad elica per artiglierie, molle atrieli impiegate in unione ai freni a glicerina per regolare lo delle bocche da fuoco. Questa specialità è stata stabilita e va tutta a merito ed onore della Officina che la ha. Si tratta di molle delicate, e pure resistentissime, per cui non è so il minimo scarto, molle di difficilissima costruzione che no mai state fatte finora in Italia perchè venivano acquistate amente all'estero, e che la *Fabbrica di Molle* è stata la eseguire, e a eseguire in tal modo da dare piena soddisfazione a superare i migliori campioni esteri.

La creazione nuova e geniale è quella della *Lancia bombe* a brevetto dell'ing. Vittorio Diatto, che serve per proiettare a a bombe a mano o di altro tipo, specialmente nella guerra sea, quando le artiglierie non possono più agire per la vicinanza delle linee nemiche.

La gittata della *Lancia bombe* a molle, varia a seconda del ento delle molle, del peso e forma delle bombe che si uno. Con bombe regolamentari a mano, del peso circa di si raggiungono comodamente i 200 metri di distanza. La a descritta dalla bomba, mediamente ha ordinate massime se fra 50 e 60 metri ed angoli di caduta compresi fra 30 radi. Si possono quindi eseguire con sicurezza tiri al di delle proprie truppe contro obiettivi determinati.

Il funzionamento è semplicissimo, silenzioso, e facilmente imle sia di giorno, sia di notte, senza che il nemico ne possa uare l'appostamento.

Le dimensioni, il peso, la forma, sono tali da permetterne il to e l'appostamento, anche nelle più difficili circostanze di fimento.

È importante notare come col *Lancia bombe Diatto* a molle ono lanciare i tipi più svariati di bombe, discoidali, sferilindriche, coniche cilindriche, ecc. Basta all'uopo cambiare di lancio e sostituirne un'altra identica, ma con la feritoia alla bomba che si vuol impiegare.

È pure importante rilevare che la bomba all'atto del lancio soggetta ad urto e che quindi è possibile adoperare nelle *qualsiasi esplosivo* per delicato e pericoloso che sia.

Per i pregi di questo *Lancia bombe* meccanico, oltre la *silità*, la *semplicità*, l'assoluta mancanza di fumo, la rapidità porto e di manovra, segnaliamo pure quello non meno imte del costo nullo di esercizio, cosicché si possono lanciare a e migliaia di bombe senza alcuna spesa di carica, per ulta economico in confronto del *Lancia bombe* ad esplo-

superfluo il dire che le molle del *Lancia bombe* da cui le la sua potenza di scatto e di gittata sono specialmentè ate dalla *Fabbrica di molle* in modo che non perdano mai la primitiva elasticità.

È naturalmente un ordigno così pratico e vantaggioso non a meno di essere notato e adottato dall'esercito presso e già si trovano in azione numerosi di questi *Lancia bombe*, i quali, fra l'altro sono stati impiegati con eccellenti i negli ultimi fatti d'armi al monte *Sci Bassi*.

Menzioneremo ancora tra le fabbricazioni attuali della *Fabbrica*, le molle per carrelli d'aeroplani, le robuste molle per i grossi *camions* militari, per gli automobili armati, per gli automobili con cannoni anti aerei etc. Talchè si può concludere che i veicoli di qualsiasi tipo, automobili o no, dell'esercito vengono montati con molle italiane della *Fabbrica di molle*. Insieme a



Il lanciabombe DIATTO a molle al momento dello scatto.

questa speciale lavorazione di guerra prosegue aumentata la produzione ordinaria della *Fabbrica* consistente in molle di ogni tipo per vetture da turismo e per veicoli industriali e nelle molle a balestra e a bovolo per ferrovie.

Ed è con legittimo orgoglio che noi facciamo questa enumerazione e che pensiamo come sian bastati pochi mesi perchè ferrovie e automobili e carri e cannoni e tutto ciò che viaggia e cammina per la difesa e la ricchezza della patria su rotaie o



Come si trasporta agevolmente il lanciabombe DIATTO a molle

su strade poggia su molle nostre, su robuste molle di buona tempra italiana, elastiche e infrangibili come lo stancio e la saldezza dei nostri soldati.

Questa molla nostrana, agile e scattante è davvero l'immagine e il simbolo di quell'altra molla ideale che a un dato momento ha fatto scattare tutte le sane energie d'Italia, per il compimento dei nostri destini.