

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
Alpinismo - Aerostatica  
Nuoto — Canottaggio — Yachting

Ippica - Atletica - Scherma  
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo  
Giochi Sportivi - Varietà

*Esce ogni domenica in 16 o 20 pagine illustrate*

*(Conto corrente colla Posta).*

**ABBONAMENTI**

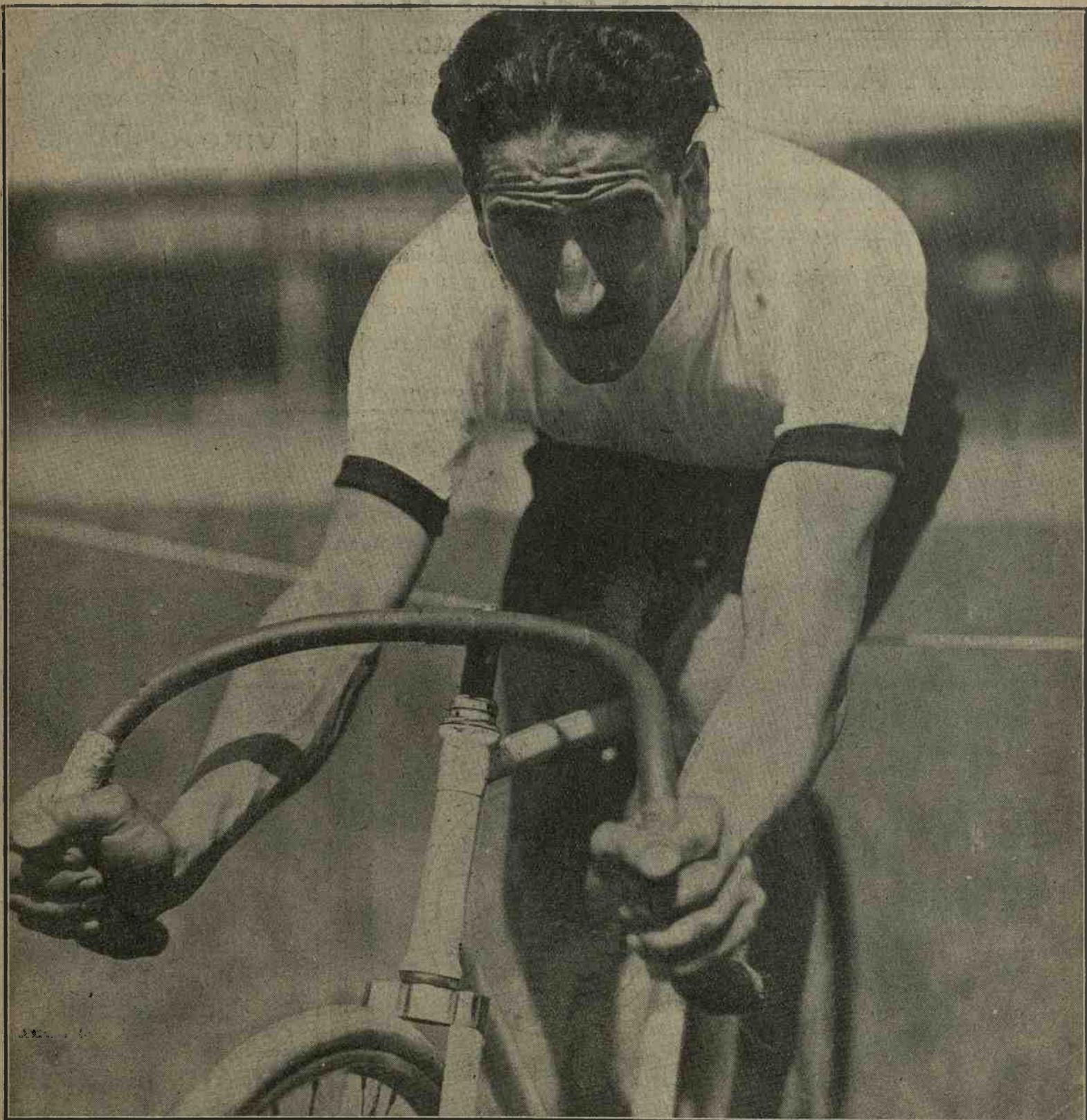
	ITALIA	ESTERO
Anno	L. 15	L. 25
Semestre	* 8	13

*Direttore:* GUSTAVO VERONA

Amministrazione: Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO

**PREZZO DELLE INSERZIONI**

Una pagina	L. 200	Un quarto di pagina	L. 50
Mezza pagina	L. 100	Un ventesimo di pagina	L. 10



**CROCI, uno dei migliori campioni italiani specialisti per le corse su pista.**

**PASTIGLIA SIA**  
 contro la Tosse

L. 4,40 In tutte le Farmacie  
 Stabilimenti Farmaceutici  
 « SIA »  
 Corso Orbassano, 14 - TORINO

**A. F. A.**  
 AGENZIA FORNITURE AUTOMOBILI

Tutte le parti di ricambio

TORINO - Via Nizza, 117 - TORINO

MERLO CLEMENTE, Rappresentante  
 Corso Regina Margherita, 153 - TORINO



PNEUS DUNLOP

ESIGETE OVUNQUE  
 IL  
**LION NOIR**

CREMA PER CALZATURE

La **GRAN MARCA**  
 MILANO - Via Trivulzio 18

**FANALI per CICLI**  
 Figli di Silvio Santini - Ferrara

Camere d'aria  
**S. P. I. G. A.**  
 per velo ed auto.  
 Le migliori e le più convenienti

In vendita  
 presso i primari Negozianti e Garages

IL MIGLIORE  
**VINO CHINATO**  
 è quello della Società Anonima  
**TRINCHIERI**  
 TORINO

**M. I. C. S.** Manifattura Italiana  
 Calzatura Sportiva ::  
**TORINO**  
 Via Confinza, 2 - Tel. 87-25

Calzature speciali per Foot-Ball - Ciclismo - Podismo, ecc.  
 :: Palloni per gioco del calcio ::

**SPORTSMEN!...**  
 adoperate le

**LASTRE CAPPELLI**

Istantanee perfette  
 Massima rapidità e trasparenza  
 Vendita ovunque AA Esportazione

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

**E. PASTEUR & C.**

Salita S. Caterina, 10 - GENOVA - Salita S. Caterina, 10

Ditta specializzata in Articoli per FOOT-BALL

I nostri articoli sono preferiti dai più grandi CLUBS e dai più noti giocatori. :: ::

Si prega di chiedere il CATALOGO ILLUSTRATO che si spedisce gratis.

**ZACCUTI CESARE**  
 Successore G. VIGO

GENOVA Delleghio - Via XX Settembre, 45 R  
 Ingresso - Via Palmaria, 52 R. ::

FOOTBALL TENNIS

Primaria Casa specialista in FOOT-BALL-TENNIS

Abbigliamenti completi per tutti gli SPORTS

Spolverini - Combinazioni - Accessori per Automobili

Chiedere listino prezzi

mi mancava proprio il

**PURO**

**ESTRATTO DI CARNE**  
**"SOLE"**

PRODOTTI ALIMENTARI "SOLE" TORINO

Bollettino mensile N. 9 - Settembre 1920. C. Corr. colla Posta 24° Esercizio

**BANCO AMBROSIANO**Società Anonima - Sede Sociale e Direzione Centrale in Milano - Fondata nel 1896  
Capitale L. 40.000.000 - Versato L. 22.000.000 - Riserva L. 1.200.000  
GENOVA - MILANO - TORINO - Lecco - Monza - Varese - Vigevano - Besenà - Erba - Luino - Seregno

Agenzie di Città in Milano: Viale Monza, 9 - Piazza Mercato Ticinese, 2

**Consiglio d'Amministrazione:**Cav. Gr. Cr. Ing. Cesare Nava, Deputato al Parlamento, *Presidente* - Cav. Avv. Giuseppe Gioia, *Vice Presidente* - Cav. Carlo Bellinzona - Comm. Gaetano Belloni - Cav. Giovanni Del Bo - Cav. Uff. Ing. Giuseppe Gavazzi - Cav. Uff. Ercole Gneechl - Cav. Uff. Dott. Angelo Morelli - Confo Comm. Avv. Eugenio Rebaudengo, Sen. del Regno - Marchese Comm. Ing. Giacomo Reggion, Sen. del Regno - Cav. Rag. Daniele Roncoroni - Comm. Eugenio Sigurlà, *Consiglieri* - Comm. Avv. Carlo Barberis - Comm. Avv. Prof. Antonio Boggiano-Pico, Deputato al Parlamento - Cav. Rag. Vittorio Casolo - Guglielmo De Micheli - Comm. Rag. Luigi Reali - *Sindaci*.**Operazioni della SEDE DI TORINO**

Via Genova, 27 - Telefono N. 6077 - 6087

Compra e vendita di Rendite e Valori per conto di terzi. Cambio di moneta, divise e biglietti di banca esteri. Sconto ed incasso di effetti sull'Italia e sull'Estero. Si ricevono nei versamenti sulle varie categorie di depositi le cedole e gli assegni scaduti esigibili su piazza. Rilascio di assegni, chèques, lettere di credito sull'Italia e sull'Estero. Anticipazioni e riporti contro Titoli di Stato, Valori pubblici, Industriali, ecc. Servizio di cassa per conto di società, enti, Industriali, ecc. ed in generale qualsiasi altra operazione di Banca.

**Conti Correnti e Depositi a Risparmio liberi e vincolati**

dal 3 1/2 % al 4 1/2 %

*Gli articoli e gli abbigliamenti***SPORTIVI***di qualità superiori e più convenienti***VOI**

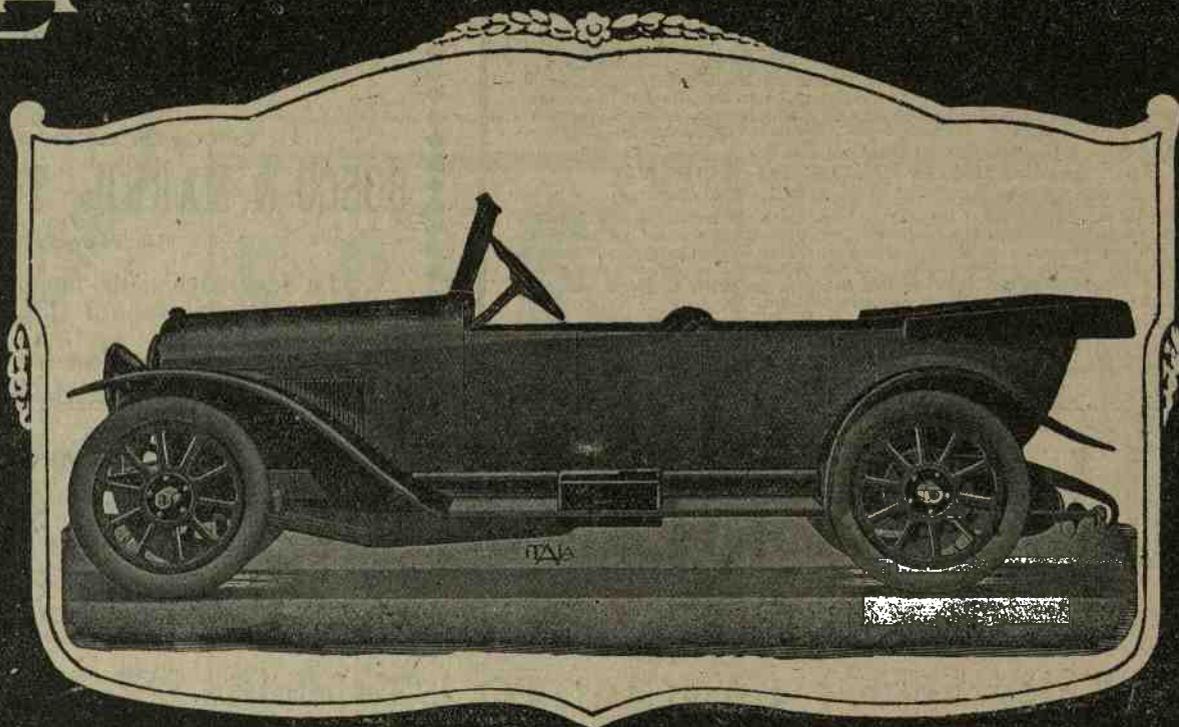
li troverete soltanto da

**BOSCO & MARRA - Torino** - Via Roma, 31  
(Entrata via Cavour).Già **Negozi VIGO**La fornitrice delle maggiori Società sportive,  
dei clubs, delle sezioni di educazione fisica militari.**Fabbrica Automobili LANCIA & C.****TORINO** - Via Monginevro, 99 - **TORINO**Telegrammi: **LANCIAUTO** - Telefoni: 27-75 - 59-52**AUTOMOBILI DI LUSO 35 HP****ANZITUTTO UN****Cinzano**

# ITALIA

## FABBRICA AUTOMOBILI TORINO

MODELLO  
50



MODELLI PER TOVRISMO  
AUTOCARRI INDUSTRIALI  
MOTORI PER AVIAZIONE



"PROTON gustosissimo!"



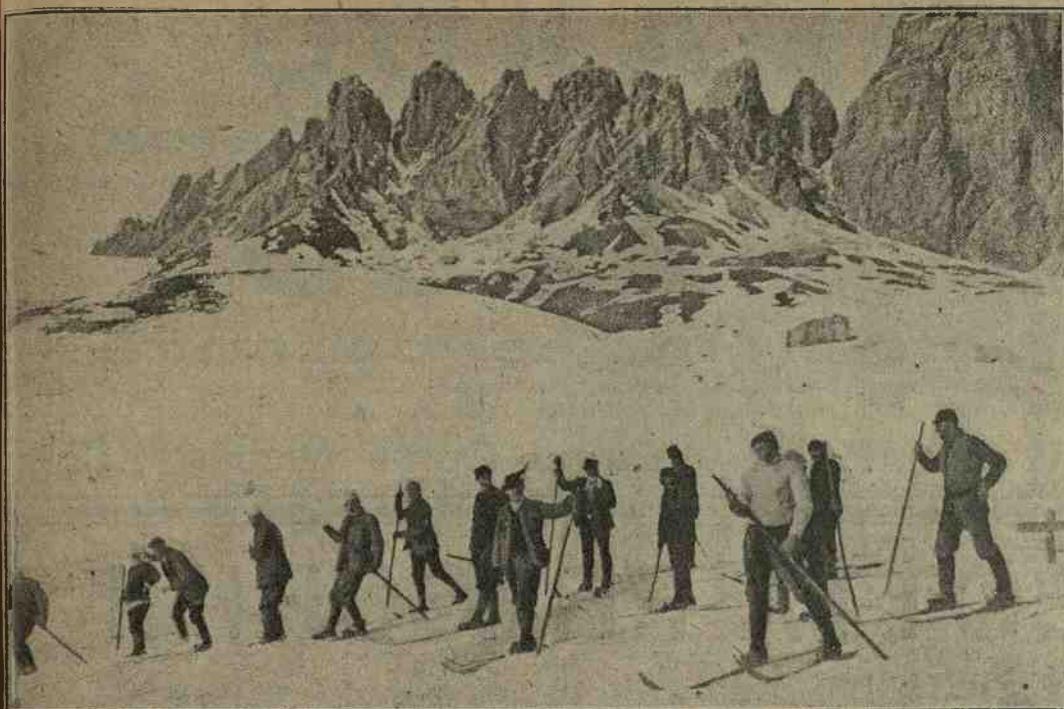
### Fabbrica Italiana Magneti Marelli

SOCIETÀ ANONIMA - Capitale L. 7.000.000

Sede in MILANO

Stabilimenti in SESTO SAN GIOVANNI

- \* Filiali a BOLOGNA - FIRENZE
- GENOVA - NAPOLI - ROMA -
- PADOVA - PALERMO - TORINO -
- TRENTO - PARIGI - LONDRA - BRU-
- XELLES - MADRID - BUENOS AY-
- RES - MONTEVIDEO - RIO JANEIRO



Partenza per una corsa in sky dalla cima del giogo di Gardena.

## Fra cammini e pareti.

(Continuazione e fine - Vedi num. precedente).

Marmolada Parete Sud! Quante volte avevo riletto le mirabili pagine di Rey, quante volte sfogliata la chiara relazione di Andreoletti! Sapevo che era stata giudicata una delle più belle arrampicate che si conoscano; quando, dalle varie cime dove profilarsi lontano il ghiacciaio della Marmolada pensavo sempre, senza volerlo, alla sublimata parete precipitante al di là, sui verdi prati d'Ombretta. Una corsa fatta in primavera per poterla almeno ammirare, era stata interrotta talora al peggior tempo: ne tenevo una fotografia nel mio laboratorio e talora con qualcuno dei miei amici ne avevo parlato come di una cosa viva. Il 18 agosto un laconico biglietto di Iori mi fa sperare: «Trovati a Canesei per domani nel pomeriggio, con Cesa e Talmone». La stessa sera ritorno al fuoco di Tendopoli, alimentiamo le nostre speranze coll'osservazione che il tempo si mette al buono. Il mezzogiorno del 19 Talmone, Michi» per la sua buona mamma e per noi. Cesa e Iori, partiamo per Canesei: Sarfatti, reduce dalle Dolomiti, ci accompagna, mentre l'acqua di vita sui nostri sacchi e sulle nostre canzoni. Sappiamo che troveremo in Contrin il tenente Zacchi, il capitano Sasso del 7° alpini, passando impetriti, dinanzi al *grand hôtel* Canesei, dove una folla di gente si annoia contando le gocce che cadono dalle vetrature. Siamo nella ex zona di fuoco, dinanzi di teleferica, baracche distrutte, lamiere arrugginite, cavalli di frisia ai lati della mulattiera, come dice che il nemico era qui saldamente piantato. C'è persino uno sbarramento artificiale: in un bosco di una nostra avanzata rapida, la strada sarebbe diventata un precipitoso torrente. Più in sui verdi prati han ricoperto le buche scavate dai proiettili e giungiamo alle Alpi Contrin mentre un colpo di vento spazza le cime. Spettacolo di neve. Ma lì vicino il rifugio Contrin, colle sue mura nude, triste nello squallore delle cose abbandonate, ci richiama alla realtà del passato. Sappiamo che son passati da poco tre tedeschi, diretti

in alto ed Iori, a ragione, si preoccupa di una loro eventuale precedenza. I pastori di Pozza hanno qui riattata una baracca e ci ospitano cordialmente. Dormiamo sul fieno profumato, un sonno agitato dall'attesa. Alle quattro sveglia, thè e partenza. Spegniamo le lampade per non destare l'attenzione dei tre amici tedeschi, probabilmente ricoverati in qualche avanzo di baracca. In silenzio, al buio, passiamo tre o quattro ordini di reticolati. Istitivamente cerco il cinturone e la pistola, tanto il momento mi ricorda la pattuglia di guerra. Di fronte a noi lo spigolo della Marmolada si profila nel buio. Siamo in terreno neutro; qui i nostri alpini sceglievano audaci a scovare il nemico, a rubargli le vedette.

Verso il passo d'Ombretta altri reticolati: poi una solida trincea e due gallerie in roccia ricordano l'attività e la maestria nei lavori del soldato d'Italia. Su tutto, la parete Sud domina. Domina è la parola che più d'ogni altra rende il pensiero. Tutto scompare di fronte a lei. Reticolati e trincee, camminamenti e ripari, tutto si annulla di fronte alla immane muraglia: sentiamo di non essere che la più fragile delle cose che ci circondano.

Sono le sei: un breve alt per calzare le scarpe da gatto e prender ristoro. Siamo in sette: formiamo due cordate; penso che anche Rey l'ha fatta con Piaz pur essendo in sette e che l'amico Iori era della partita. Iori, Michi ed io siamo pronti, mentre Zacchi, Cesa, Sarfatti e Sasso stanno disponendosi.

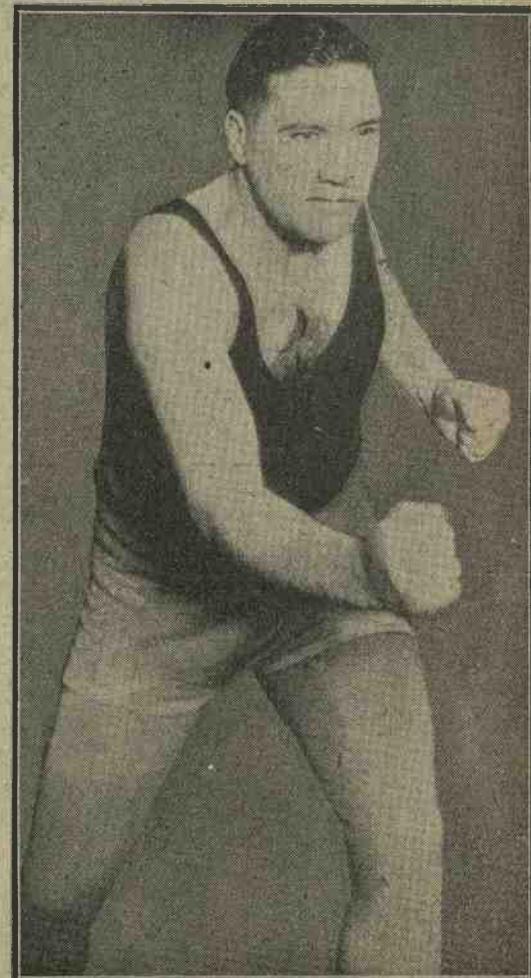
Una rapida corsa di qualche decina di metri per il mobile ghiaietto di Ombretta, uno sguardo di Iori al punto d'attacco ed iniziamo. Il sogno sta per concretarsi. Seguo Michi che scompare in un cammino: i primi passi sono un po' rudi, resi ancor più rudi dalle prime ore dell'alba. I cammini si susseguono l'un all'altro, e da veri fratelli non si fanno torto: pochi appigli ma buoni interrompono la liscia continuità della parete. Il corpo ridiventa agile ed elastico: solo le dita, le povere dita, alle quali il nostro peso domanda aiuto, si ostinano a rimanere gelate. E' una lotta incessante, una tensione ed una attenzione che farebbero la gioia di un professore pedante. Il primo piano, eccettuato qualche breve tratto di parete, non è che un sussurrarsi di cammini. Compiamo manovre di spostamento delicate: isolati uno dall'altro mai la solitudine ed il silenzio hanno parlato al cuore la voce della montagna con tanta dolcezza. Seguo la corda che si snoda e penso che la vita non è stata sinora che una continua ascesa, ma che gli strappi dell'anima son ben più duri di quelli delle rocce. Ogni tanto il silenzio è interrotto da una parola, da una frase e l'attenzione si fa più intensa. Deve essere già passata qualche ora, il mattino è avanzato, ma il sole non è giunto. Giù in basso i verdi prati di Ombretta son tristi nel grigiore autunnale: li vedo comparire fra le gambe, mentre un passo difficile mi fa pensare ad un volo da questa altezza. Traversalmente arri-

viamo al primo terrazzo. Iori ed io leviamo l'amica di tasca: la pipa, è un ottimo calorifero per le dita, mentre Michi alterna una sigaretta ad un sorso di thè.

La seconda cordata è, per lo stesso suo numero, un po' più lenta. Appena vediamo spuntare la testa di Zacchi, ripigliamo con maggior lena l'opera. Siamo al secondo atto. La montagna si è oscurata: per qualche minuto viaggiamo nella nebbia: un vento gelido, tenace, e qualche goccia fanno sentire più forte il ricordo del bel fuoco di Contrin. Guardo l'orologio: sono quasi le undici. Un fischio sibilante ed uno scroscio ci avvertono che siamo nelle vicinanze del canale. Il bombardamento comincia: per qualche minuto, la testa sotto i sassi, ancorati e sempre pronti ad ogni evenienza attendiamo che la scarica passi. Piccoli e medi calibri hanno aperto il fuoco a salve. Appena cessata la bufera, lentamente, con prudenza, la cordata ripiglia la sua via. Una discesa di qualche metro e poi di nuovo cammini e pareti, con qualche passaggio conducono al secondo terrazzo. Ci sediamo ad attendere gli amici: qualche palletta di schrapnel ed una scheggia di granata dicono che l'uragano si è scatenato anche quassù. Mentre ci snodiamo per l'ultima parte una pioggia gelata, parente assai prossima del nevicchio, ci impensierisce. Ed a ragione! Dopo i primi minuti le rocce bagnate sfuggono alla presa delle scarpe da gatto, i piedi si inumidiscono e le dita sotto la nuova tortura diventano di ghiaccio. La corda si sposta: una liscia parete strappa contumelie al buon Michi, pur sempre calmo: ed i pantaloni a me. Dallo strappo un ninnolo di forse due chilogrammi va a rifugiarsi sul ginocchio destro, da dove, con un contorcimento degno di un clown lo traggio a fatica. Una difficile traversata mi ricorda la parete dell'Insinger, ed alcuni lastroni che portano i segni di uno sfaldamento incessante ci conducono alla vetta. Sono le 3 e mezzo del pomeriggio: nove ore di salita. Neve e tormenta non danno pace.

Ma in alto l'alpino previdente di Zacchi ed il dott. Zacchi che attende il fratello, hanno acceso un falò cogli avanzi di una vicina trincea. La nebbia è signora; ma sul nostro cuore c'è tanta luce di forza, di vita, c'è tanto sole di gioia, che non ce ne accorgiamo.

Riuniti filiamo nella tormenta; giù per la via ferrata dello spigolo ovest pioli di ferro, corde di



Jess Willard

si allena per un match con Jack Dempsey. Si conferma che Jack Dempsey incontrerà di nuovo Jess Willard prima del match con Carpenter. Quest'incontro dovrebbe aver luogo a New-York il 17 marzo. Nessuna borsa sarebbe in palio: i due avversari avrebbero una parte dell'incasso. Organizzatore della riunione sarebbe il noto Tex Richard. (Fot. Strazza - Lastre Tensi).

### CACAO TALMONE

Il re dei Cioccolati

Il re dei Cioccolati



È un futuro vincitore di Gare perchè usa il Cacao Talmone,,

# DORANDO

il tacco di vera gomma più ricercato

# DORANDO

la migliore crema per calzature

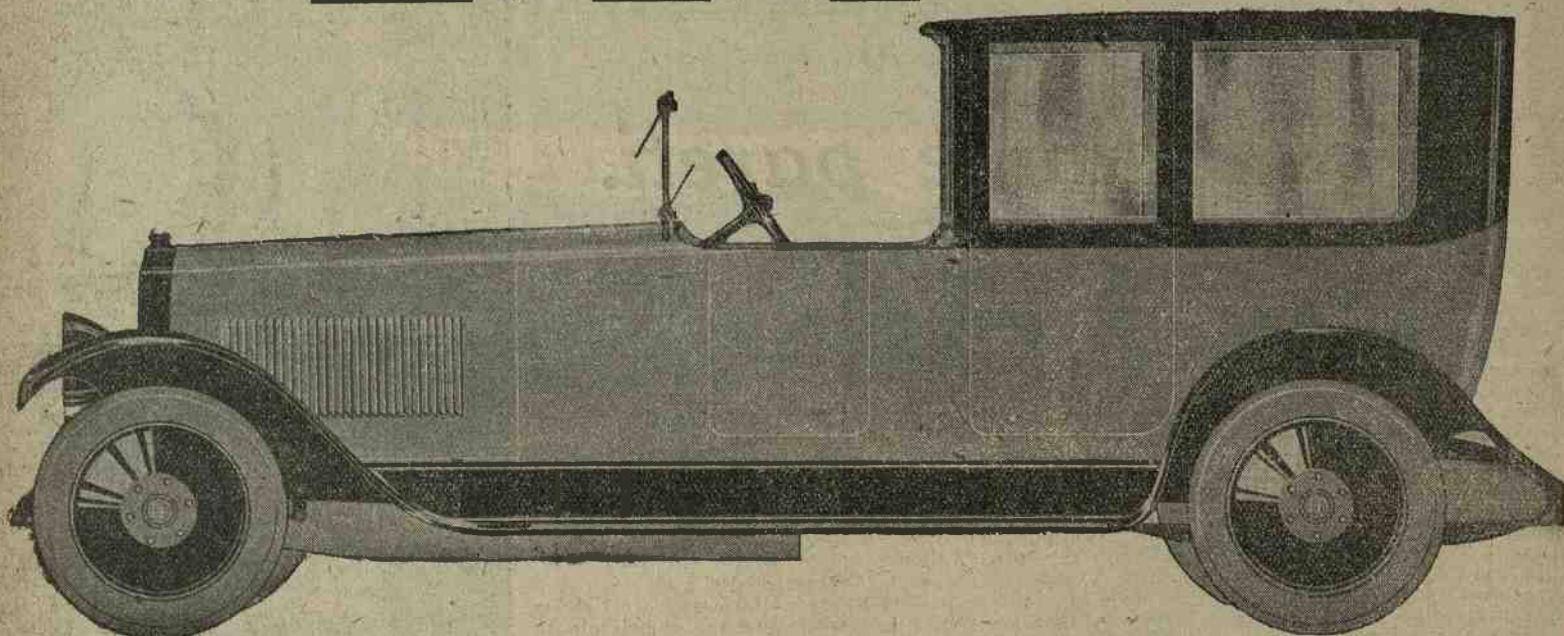


DEPOSITI: Milano, Corso Porta Romana, 80 - Napoli, Piazza Nicola Amore, 6 - Roma, Via dei Mille, 7 - Trieste, Via Parini, 8.

DORANDO IMPORTING COMPANY - Torino, Corso Siccardi, 12<sup>ter</sup>

## La nuova vettura ISOTTA FRASCHINI

per Turismo, per Sport, per Città



TIPO UNICO - OTTO CILINDRI IN LINEA - TUTTI GLI ULTIMI PERFEZIONAMENTI

Autocarri della portata utile di quattro tonnellate.

Motori da Imbarcazione da 30 HP a 400 HP.

Motori d'Aviazione - tipo da 310 HP.

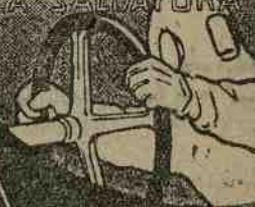
ISOTTA FRASCHINI - MILANO - Via Monterosa, 79.

FABBRICA **RADIATORI** BREVETTATI

PER AUTOMOBILI ED AVIAZIONE

TIPO DAIMLER - DUE DARI - TUBI QUADRI - SENZA SALDATURA  
RIPARAZIONI

# FRASCOTTINO & C



CASA FONDATA  
NEL 1898

FONDERIA · LAMINAZIONE · TRAFILERIA  
TORINO · Via Monti, 24 · TEL. 22-79 · TEL. COTTINRADIO

purezza passano veloci fra le mani. E' una corsa che una discesa: saltiamo in una ridotta, quella della spalla di Marmolada, dove filo spino, sacchi a terra, qualche bomba a mano, e gli scudetti atterrati, attendono di morire. Val Poscia, ricca di edelweiss, Val Contrin, colla sua facciata bardatura di guerra, odono le canzoni degli alpini che escono da sei o sette canori affamati.

Scendiamo a Canesei, parliamo dell'avvenire di queste valli che tanto hanno sofferto per l'amore nostra terra.

E più tardi, a tavola, il buon amico Iori, stringendomi la mano mi dice:

— ... Perché, vedi, son tante belle le nostre montagne che il non conoscerle e il non farle conoscere mi sembra un delitto.

Dott. Mario Gandini.

## Leggendo ed annotando.

La Domenica 28 novembre 1920 si è adunato il Comitato Olimpionico Nazionale Italiano per la approvazione del Consuntivo della gestione della partecipazione italiana alla VII Olimpiade. In una di verifica di poteri, essendo stata accettata la validità della rappresentanza della Federazione Pugilistica Italiana, dopo lunga discussione, il Comitato Olimpionico ha deliberato la nomina di una Commissione che ai termini dell'art. 5 del regolamento riferisca in una prossima seduta circa la rappresentanza della Federazione Pugilistica nel C. O. N. I. demandando alla Presidenza la nomina di tale Commissione.

Procedutosi alla discussione sulla relazione generale del presidente, su quella del Consiglio sindacale e sui risultati del bilancio che riguarda la gestione di oltre 950.000 lire, esse furono approvate all'unanimità, prendendo atto con ampliamento del residuo attivo al 31 dicembre 1920 di circa 50.000 lire e facendo unanime plauso all'operato assiduo e costante del presidente Montù. Sul lavoro avvenire furono discusse ampiamente le direttive e fu approvato un ordine del giorno nel quale fu espresso il voto che nel quadriennio che separa dalla nuova Olimpiade il C. O. N. I. continui la sua opera sia organizzando una Olimpiade Nazionale, sia provvedendo ai mezzi perchè la preparazione tecnica di vari sports possa effettuarsi nel modo più efficace e razionale; furono espressi vari voti da comunicarsi al Nuovo Comitato Olimpionico Nazionale Italiano, che, rinnovato nella designazione dei suoi componenti da parte delle Federazioni, si riunirà nel prossimo gennaio.

All'unanimità fu approvato il voto che il Comitato Olimpionico Nazionale tenuto conto delle benemeritenze che l'Italia si è assicurata di fronte al Comitato Internazionale, insista nel chiedere la prossima Olimpiade a Roma, iniziando sin da ora le pratiche per ottenere dal Governo, dal Comune, dalla Provincia gli affidamenti necessari al riguardo, ponendo il problema dinanzi all'opinione pubblica sportiva italiana. In segno di riconoscenza per le benemeritenze acquistate, unanimente decreta una medaglia ricordo al Presidente onorevole Montù, che resse il Comitato Olimpionico in occasione dei memorabili successi ottenuti dall'Italia alla VII Olimpiade.

\*

E' stato recentemente omologato il record del mondo stabilito dal motociclista H. A. Parsons che ha coperto su strada nelle 24 ore km. 1783 e 500 metri.

La sbalorditiva «performance» che fa cadere



tutti i precedenti records su strada — anche per i tempi intermedi di 6 e 12 ore — stabilisce un nuovo record per tutte le distanze dai 500 ai 1700 km.

Il percorso era di 36 km. ed 800 con partenza da Sale. (Australia) e toccava Strafford e Maffra per tornare a Sale.

La partenza ebbe luogo alle 7 del mattino e l'arrivo alle 7 del mattino seguente.

In sei ore Parsons copriva 472 km., in dodici ore 926.400. Egli montava una macchina americana di 1000 cmc. (Indian).

Il record precedente che apparteneva ad una moto di 600 cmc. con km. 1425.600 cadeva alle 1.15 del mattino quando Parsons aveva ancora 5 ore e 45 minuti di marcia da compiere.

Parsons non lamentò nella fantastica marcia alcun incidente. Macchina e guidatore resistettero allo sforzo enorme tanto brillantemente che egli terminava più velocemente di quanto marciasse al principio della prova. Gli ultimi 73,600 chilometri furono coperti in 56 minuti e gli ultimi 16 km. in 11 minuti, vale a dire alla media di 91 km. all'ora!

La media tenuta in tutta la prova fu di chilometri 74.300 all'ora.

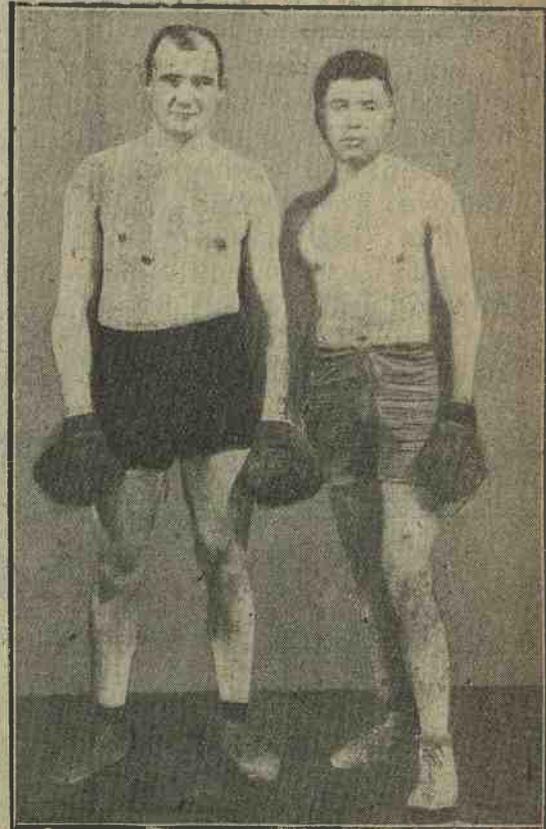
\*

Il «Winter Club» testè inaugurato nei grandi locali di Via Carlo Alberto, 4 e Galleria Subalpina, ha aperto l'iscrizione, per i propri soci, a corsi speciali di Boxe e Scherma.

Le lezioni vengono impartite da esperti professionisti quali i professori capitano Raimondi per la scherma e Vezzosi per la Boxe.

Quest'ultimo detentore del titolo di campione romano pesi medio-massimo, anno 1919, è attualmente istruttore alla R. Accademia Militare, impartisce lezioni speciali oltre che di Boxe, di disarmo e difesa personale.

Per le iscrizioni a soci rivolgersi alla Direzione del Club.



Nel mondo dei boxeurs.

In alto: La firma del contratto per l'incontro Dempsey-Carpentier. — Dempsey mentre firma. In basso: I grandi matches di boxe a Berlino. — Il match E. Spalla contro il campione Tom. Cowler.

(Fot. Strazza - Lastra Tensi).

## Abbonatevi

### alla Stampa Sportiva

Trasporti Internazionali Marittimi e Terrestri

# Soc. An. GIOVANNI AMBROSETTI

Sede Centrale: TORINO

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

Agenzia in Dogana - Raccordo Ferroviario - Imballaggio

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

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

Premiato con Medaglia d'Oro dalla Giuria Internazionale dell'Esposizione di Torino 1911.



# “AUGEA”

Strofinaccio e cotone per pulire tutti i metalli.

*Sostituisce i lucidi sia liquidi che in polvere.*

*E' sempre pronto all'uso anche quando è annerito.*

*E' di durata quasi eterna.*

Concessionaria esclusiva: **Soc. An. Monos** - Via P. Verri, 22<sup>bis</sup> - MILANO

## DEPOSITI in ITALIA

Torino: Richelmy e Ravaschietto - Corso Inghilterra, 31

Novara: Testa, Baraggioli e Rossing

Fossano: F.lli Martini

Genova: Fresia e Izzi - Via XX Settembre, 1-3

Savona: G. B. Martinelli - Altare

Spezia: Rag. Pompeo Giorgini - Via Duca di Genova, 9

Milano: Spirito e Maglione - Via F. Melzi

Vicenza: Giuseppe Capolupo - Via S. Pietro, 17

Bologna: Pattuelli Mario - Via Emilia, 2

Ravenna: Rag. Aldo Fusconi

Parma: Coop. Esercizi Pubblici

Firenze: Margheri Vincenzo

Carrara: A. e F. F.lli Rolla

Roma: Moneti e Deangelis - Via di Montoro, 8

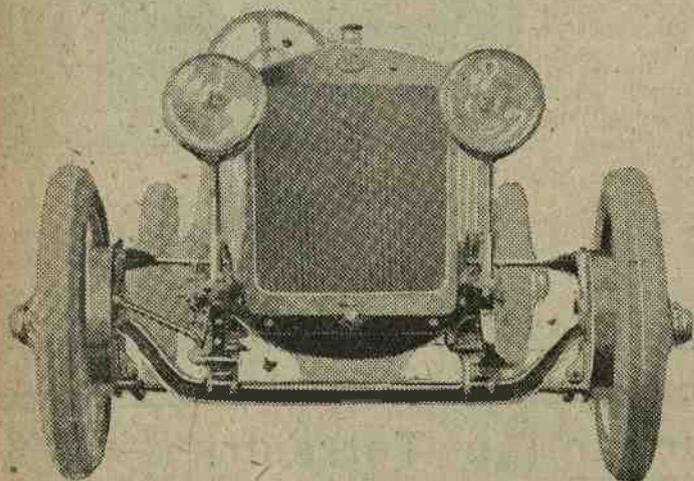
Napoli: Vaccaro e Zara - Via Chiaia, 184

Palermo: Terranova Gaspare - Via S. Agostino, 21

Cagliari: Craveri Angelo

## La DELAGE

e il suo sistema di freni contemporanei sulle 4 ruote.



il più geniale e meraviglioso châssis a 6 cilindri  
dell'Industria Automobilistica

Rappresentante Generale per l'ITALIA Sett.:

Rag. **GIORGIO AMBROSINI** - Corso S. Maurizio, 36 - TORINO

sub-Agenti per il PIEMONTE:

Sigg. **GHIA e GARIGLIO** - Corso Valentino, 4 - TORINO

sub-Agenti per la LOMBARDIA:

Sigg. **PIROLA e CATTANEO** - Via Monforte, 19 - MILANO

sub-Agenti per l'EMILIA:

Sig. **GIOVANNI PASQUALI** - Via Castiglione, 115 - BOLOGNA

## L'Officina **BONINO**

(D.<sup>co</sup> **FILOGAMO** Successore)

TORINO — Corso Vittorio Emanuele, 30

con macchinario moderno  
e materiale garentito

**RIPARA** e carica

i Rinomati Accumulatori

# TUDOR

della

Società Italiana Accumulatori Elettrici - MILANO



Genoa - Spes — Match pari 1-1. Una parata.  
(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

terra tutt'intorno perchè la pioggia e l'acqua sul terreno non vi potessero penetrare. Molto galante- mente i Sucaini avevano ceduto alle Sucaine i pochi letti da campo e la paglia messa a loro disposizione; in compenso le Sucaine fornivano ai loro amici non solo i consigli ma anche l'opera culinaria....

Ogni tenda aveva, al di fuori, all'aria aperta, provvide e casalinghe' appendici, un *dining room*, un tronco d'albero fungeva da tavola e rozze asseda sedili: una cucina che pareva addirittura una cucina.

Le più ingegnose erano quelle costruite da studenti ex-combattenti. Erano costruzioni semi-circolari di grosse pietre alte più di un metro e mezzo, e molto concave perchè il fuoco avesse «aria»: due focolari generalmente uno in faccia all'altro per poter accender l'uno o l'altro a seconda del vento e tutte e due riparati da un tetto di frasche. Molto grazioso e pittoresco all'ora della colazione era veder i gruppi di giovani intorno a questi focolari di fortuna e sempre davanti ad ognuno, come nei tempi preistorici, una donna che da quel focolar di pietra sapeva trarre cotto a punto e odorante un ottimo risotto o una delicata omelette, perfino una impeccabile polenta.

Una Sucaina a cui facevo i complimenti per la energia con cui rigirava il mestolo della polenta, mi si volse sorridendo e mi mostrò le sue braccia nere come il pan di segale e muscolose come quelle di un alpino. «Altro che polenta, stamattina ho già fatta la punta Grohmann!». Erano quasi tutte carine queste coraggiose sucaine, molte si

## Le donne a Tendopoli.

Fra le altre sue molte benemerenz e aspirazioni (chi vuol conoscerle partitamente può consultare il resoconto dell'ultimo suo congresso) la *Sucaini*, Sezione Universitaria Club Alpino Italiano, ha quella di aver messo alla moda l'accampamento in alta montagna.

Per questo non bastava la propaganda teorica ma occorreva una buona organizzazione pratica che in successive tappe e stagioni è stata raggiunta in modo ammirevole, e così da render accessibile la cosa anche alle borse più modeste. Ho avuto occasione quest'anno, villeggiando in Alto Adige, di veder funzionare la «Tendopoli» Sucaina che era stata impiantata sul bellissimo pianoro che fronteggia il gruppo del Sella ed ha alle spalle il Sasso Lungo con le caratteristiche punte delle Cinque Dita e la Grohmann. Il convegno è durato 25 giorni: e vi hanno preso parte circa duecento sucaini, in prevalenza milanesi e bolognesi, molti romani, genovesi e in minoranza piemontesi. Con molta meraviglia e piacere ho visto che una cinquantina eran donne, le quali si erano mirabilmente adattate a questa vita, che appariva ad un profano come me, faticosa e disagiata, e quest'anno il disagio dell'accampamento era ancora aggravato dalle intemperie, ma le giovinette sfidavano con disinvoltura il tempo e mostravano una resistenza inaspettata contro la fatica. Le tende contenevano gruppi di due, quattro e d'otto persone. Erano impermeabili e protette da un piccolo rincalzo di



Genoa - Spes — Match pari 1-1.  
(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).



Genoa - Spes 1° Squadre, Match pari 1-1. Corner per il Genoa.  
(Fot. Guarneri - Lastre Cappelli).

faceva fatica a distinguerle dai loro compagni, cappelli corti, calzoni militari, mollettiere, una giacchetta maschile, una sigaretta in bocca... Ma si vedevano anche ragazzette con magnifiche trecce sciolte al vento e con le sottane; e quelle che ostentavano una certa mascolinità e quelle che non volevano nascondere la loro grazia femminile si accordavano in questo, di trovarsi ambientate completamente in quella vita libera all'aria aperta, insieme a giovani a cui già li unisce una certa comunità di studi e di vita cittadina, in gara amichevole e orgogliosa con loro per la conquista delle cime.

La montagna con la sua purezza e la sua severità, inibisce i giuochi sciocchi della civetteria e incoraggia e favorisce quel cameratismo fraterno che è così bello tra giovani, perchè stimola e affina e pone in evidenza le virtù di ciascun sesso. Chi restava a Tendopoli un pomeriggio verso il tramonto poteva assistere al ritorno di squadrette gloriose che avevan toccato le punte più difficili e tornavano cariche di corde, di sacchi, coi berretti infiorati.

Dopo una di queste faticate parrebbe una prospettiva poco allettante di dover accendere il fuoco, far la cucina, ungersi le scarpe e lavarsi le calze. Ma la giovinezza, e il piacere e la novità di un lavoro così inusato e fatto di comune faceva sì che le donne apparissero sempre le più intrepide e pronte ad ogni lavoro. Era per loro un punto d'onore di far tutto quello che gli uomini facevano, trasportar fascine di legna, andar ad attinger acqua o accendere il fuoco.

P. L.

## FASCIE e GUARNIZIONI

per FRENI e FRIZIONI

ECONOMIA  
DURATA  
COMFORT

Agente esclusivo per l'Italia:

DOMENICO PLOGAMO - TORINO - Via del Mille, 24



## “GRIFFON,”

CICLI - MOTOCICLI - CYCLES-CARS

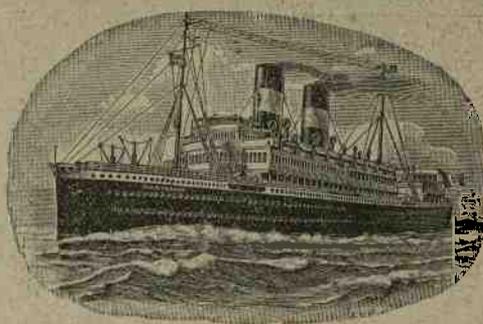
Agente Generale per l'Italia:

S. RUSSI - TORINO

Via Ettore De Sonnaz, 16

## Ufficio Viaggi E. TRABUCCO e C<sup>o</sup>

Telefono int.<sup>le</sup> N. 60 - TORINO - Piazza Paleocapa, 2



Agenzia delle Società:  
Navigazione Generale  
Italiana - La Veloce -  
Transoceanica - Slt-  
mar - Marittima Ita-  
liana - Sicilia - Nord,  
Centro, Sud America,  
Australia, Estremo  
Oriente, Egitto, etc.

Listino partenze, prezzi  
informazioni a richiesta.

## G. B. BOERO

Via Lagrange - TORINO - ang. Via Cavour  
Telef. interc. 34-83 - Telegr. BOERO-ARMI - Torino

Grande deposito armi da fuoco  
di ogni modello e provenienza.

MUNIZIONI PER CACCIA E TIRO

Articoli per Scherma - Scacciacani per Automobilisti

Casa di fiducia.

# PNEUMATICI

# PIRELLI

per **AUTO**  
**VELO**  
**MOTO**  
**AEREO**

Gomme piene per camions

TORINO - Via Cernaia angolo Corso Vinzaglio, 2

# PEUGEOT

## Cicli - Automobili

## Camions - Catene

La Marca di gran Lusso

Rappresentante generale per l'Italia:

Ditta G. e C. F<sup>lli</sup> Picena

DI

CESARE PICENA

TORINO — Corso Inghilterra, 17 — TORINO



Un nuovo tipo di motocicletta per donna.

## Perchè nasca la pista automobilistica in Italia.

Malgrado l'aumento (ancor molto discutibile nella sua opportunità) delle tasse annuali che viene a colpire maggiormente le macchine da corsa, come quelle di maggior cilindrata e di più alto rendimento, malgrado la «cronica» lontananza delle Ditte da tutte le competizioni automobilistiche italiane, si parla molto — sul finire di questo movimentato anno di corse motoristiche — dei propositi per l'anno prossimo da parte di organizzatori e di «gentlemen» che hanno dedicato tanto tempo e tanto denaro nelle gare del volante e — per quanto non ufficiale — circola fra le mani degli appassionati un ricco calendario sportivo automobilistico per 1921.

Fenomeno simpatico il dilagarsi di queste competizioni anche nelle regioni d'Italia poco usate ai cimenti dei motori e il risorgere — ormai quasi sicuro — delle prove classiche che ancor non sono tornate ad attirare il miglior pubblico sui «circuiti» di Brescia e di Bologna: ne può mancare l'incoraggiamento a chi vuole la risurrezione di quelle corse cui tanto deve l'industria automobilistica italiana, affermatasi nel mondo appunto attraverso a queste storiche competizioni.

Ma frattanto si sente maggiormente il bisogno e si torna perciò insistentemente a riparlare della necessità di dotare anche l'Italia di una vera pista automobilistica che consenta delle pure esibizioni di velocità e che attirerebbe — non è da dubitarlo — l'attenzione di tutti i corridori vecchi e nuovi favorendo forse l'auspicato ritorno delle Case automobilistiche nell'agone delle gare più disputate.

Oramai — checchè se ne dica dai denigratori — anche il folto pubblico degli «sportsmen» sente il bisogno di poter controllare le vere qualità di una automobile fuori dei percorsi di campagna, su strade non sempre adatte, con tutti i pericoli numerosi degli attraversamenti, dei passaggi a livello, delle cunette: ed è un po' vivo il desiderio in molti di potere, col suffragio di una pista adatta, basare il proprio giudizio su dati un poco più concreti di quelli di un percorso o accidentato o troppo breve per permettere alle macchine di dare tutto quello che possono rendere in velocità e nelle doti inerenti (stabilità nella rotta e facilità di guida).

Molto spesso — e l'ultime gare dell'anno lo dimostrano — i risultati di una competizione sono alterati da troppi fattori estranei e qualche volta (il «chilometro lanciato» insegna) non tutte le macchine hanno reso tutto il rendibile appunto per l'accidentalità del percorso o per la poca ampiezza della strada o per tutti gli inevitabili inci-

ampi che una corsa su strada porta con sé per le esibizioni di velocità pura.

Fermo restando il concetto che tutte le prove di regolarità debbono svolgersi su terreni casuali e quindi confermata in questo senso la necessità di mantenere tutte le corse su circuiti stabiliti o su strade ordinarie, tanto più si rafforza il proposito che le gare di velocità debbono avere il loro naturale svolgimento su un percorso nato per queste e appositamente curato per permettere tutti quegli «exploits» che rendono così affascinante lo sport del volante.

Del resto non credo vi sia chi non veda come — con un semplice parallelo fra ciclismo e motociclismo da una parte e automobilismo dall'altra — l'istituzione d'una pista per automobili non menomerebbe — anzi rafforzerebbe — il valore delle corse su strada: chè anzi dal diverso comportamento di una macchina nelle due prove si avrebbero migliori e maggiori argomenti di giudizio.

Dove far sorgere la nuova pista?

L'Automobil Club di Milano, raccogliendo una felice iniziativa del Moto Club di Gallarate, vorrebbe che il terreno delle competizioni automobilistiche si snodasse appunto nella classica brughiera di Gallarate: proposito degno del massimo incoraggiamento per molte e capitalissime ragioni.

Anzitutto (argomento principe nel momento attuale) il terreno della notissima brughiera (che ha visto i più disputati «cross-country» del passato) si presterebbe con la minima spesa sia alla costruzione che alla manutenzione della pista: esso è infatti compatto, lavorabile facilmente, molto impenetrabile e nello stesso tempo elastico: un terreno da pineta, insomma, col quale sono facilissimi i lavori di sterro e di riporto e insieme tutte le opere di manutenzione inerenti ad un percorso che dovrebbe essere tenuto quasi costantemente nella sua piena efficienza.

La zona del circuito poi — quali che fossero le sue dimensioni — è veramente la più centrale rispetto a tutti i centri di produzione automobilistica italiana: numerose sono le vie ferrate e tramviarie che legano Gallarate ad un centro vitalissimo come Milano (si parla, se non erro, di circa 18 treni al giorno, fra ferrovie e tramvie elettriche) e i dintorni sono «sportivamente parlando» già notissimi sia per le vicinanze dei numerosi campi d'aviazione nazionali e privati che per gli allevamenti di cavalli, fra cui il famoso dei Bocconi a Besnate.

Il favorire quindi la nascita della nostra pista in una provincia già nota, sia per tradizioni ospitalità della popolazione (che ha una educazione sportiva non comune), sia per la preferenza che i campioni del motore le han sempre accordato per la bontà e la beltà delle sue strade, dev'essere opera comune di tutti gli appassionati del sport automobilistico e al di fuori di ogni concetto campanilistico o di ogni preoccupazione personale.

Torneremo sull'argomento ma confidiamo fin da ora che — coll'ausilio del folto e simpatico gruppo dei «gentlemen» torinesi — la costruzione della «pista automobilistica di Gallarate» sia prestissimo un fatto compiuto e che l'anno prossimo in un colla ripresa delle vecchie e gloriose corse su strada, veda l'inaugurazione delle corse di velocità in una sede più confacente alla produzione automobilistica italiana e alla valentia dei nostri più audaci «virtuosi del volante».

Ing. Bruno Sonnino.

## Nel mondo industriale e commerciale Sportivo

Il comm. Giovanni Agnelli ha ceduto ad ogni pressione che a lui giunse da ogni parte. Ha serbato il consiglio di un amico come S. E. il senatore Alfredo Frassati, ha altamente apprezzato l'invito di S. E. Giolitti, ha raccolto la voce degli impiegati ed operai che gli hanno detto: «Ritorni con noi», e di questi giorni si è deciso a riprendere il suo posto di alto comando alla FIAT. La più grande fabbrica d'Italia ha quindi nuovamente il suo duce, la più alta personalità dell'industria italiana.

Il suo atto, dopo tanti anni di lavoro, è apprezzato in tutte le classi di lavoratori. Il comm. Agnelli per la grandezza dell'industria metallurgica nazionale compie un nuovo sacrificio ed il Paese non mancherà di rendergli riconoscenza.

\* Apprendiamo con molto piacere la costituzione dell'Associazione Nazionale del Ciclo Motociclo Accessori avvenuta di questi giorni a Milano.

L'Associazione ha per iscopo:

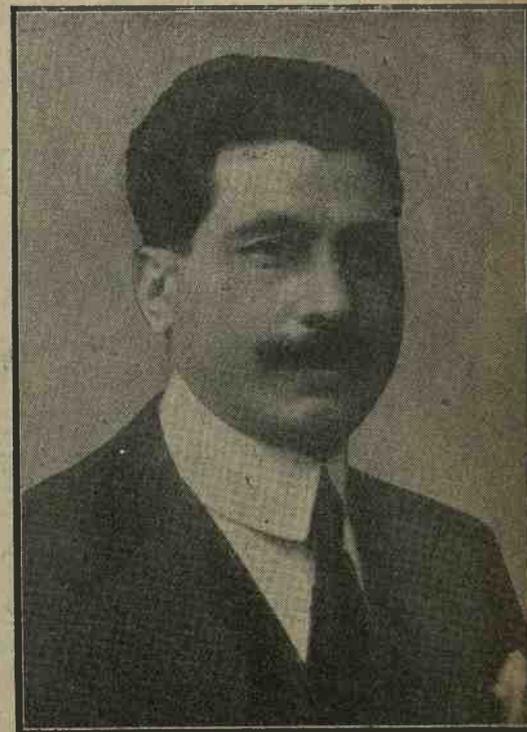
a) di tutelare gli interessi dell'industria e del commercio del ciclo, motociclo e accessori nei riguardi fiscali, doganali, di importazione e di esportazione;

b) di promuovere la diffusione e il perfezionamento tecnico del ciclo e del motociclo;

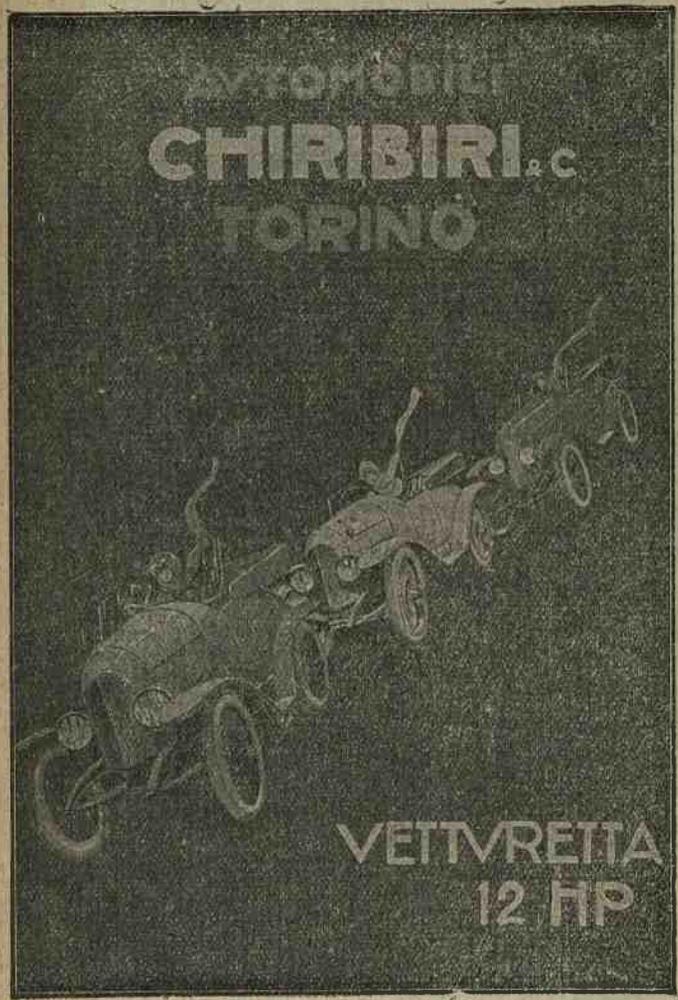
c) di disciplinare la partecipazione alle manifestazioni sportive (corse, convegni, esposizioni, fiere, ecc.);

d) di istituire un ufficio di consulenza e di informazioni tecniche, commerciali e fiscali.

Alla costituzione dell'Associazione hanno aderito e dato voto favorevole 47 ditte industriali. All'assemblea sono intervenuti il cav. Tommaselli in rappresentanza della Ditta Bianchi, il comm. Fabre per la Ditta Fabre e Gagliardi, Cesar Picena per la Ditta Picena e in rappresentanza della Ditta Maino; Stabilini per la Weiss-Stab-



Il neo commendatore Domenico Filogamo, una delle maggiori personalità del Commercio Italiano.



**BERGOUGNAN  
& TEDESCHI**

TORINO - Strada di Lanzo, 316

≡ **GOMME PIENE** ≡  
**PNEUMATICI**  
**TESSUTI GOMMATI**

AGENZIE E FILIALI:

MILANO, Via Melzo, 15 - BOLOGNA, Via Galliera, 60 -  
ROMA, Via Aureliana, 32, 34, 36 - NAPOLI, Via Chiata-  
mone, 6 - FIRENZE, Via Ghibellina, 83 - GENOVA, Via  
Granello, 20 - PADOVA, Piazza Cavour, 7 - BASSANO,  
Via Benedetto Cairoli, 192 - BIELLA, Via Eugenio Bona -  
PALERMO, Via Rosolino Pilo, 21, 23 - TRIESTE.

Depositi con presse di montaggio gomme piene nelle principali città

**LA RINASCENTE**

*dedica a*

**TORINO GENTILE**

*una smagliante Esposizione-Vendita di*

**Confezioni e Mode**

*per Signore, Giovanette, Bambini :*

Princesses - Tailleurs - Mantelli -

Pellicce - Toelette da Pomeriggio

e da Sera - Stoffe - Cappelli -

∴ ∴ Guarnizioni ∴ ∴

*Figlia della Bellezza, l'Eleganza  
offre all'*

**Autunno - Inverno**

*questa nuovissima fioritura di  
SETE, VELLUTI e LANE,  
che per distinzione di*

**LINEE - DISEGNI - COLORI**

*conferisce alla brutta stagione*

*tutti i fascini della Primavera*

lini; ing. Garelli per la Moto Garelli; Virgilio Minozzi per la Nagas e Ray (Indian); il dottor Castelli per la Moto Maxima di Voghera; Ganna per la Ganna e C.; Max Turkheimer per la Ditta Turkheimer; ing. Bruno Antonio Quintavalle per la Ditta Marelli; Bosio Carlo per la B.S.A.; Lambertini per la Ditta Carèllo de Marni di Torino; Costa per la Ditta Costa e Ruini; Albanese per la Ditta Dunlop; avv. Tollari per la Ditta Minozzi; Severgnini per la Ditta Dubied; Brunni per la Bergognan e Tedeschi; Vaudano per la Ditta Basso e Borio di Torino; Head per la Società Freni Bowden; ing. Fiumenti per la Ditta Secondo Prati; Orlandi per la Ditta Orlandi e

Lupori (Harley Davidson); Umberto Dei per la Ditta Dei; Vincenzo Lanfranchi per la Douglas.

Presiedeva l'assemblea il comm. Fabbre e fungeva da segretario il prof. Robecchi.

Dopo ampia discussione che si svolse soprattutto sugli scopi della associazione che vuol tutelare gli interessi delle diverse ditte industriali italiane si è proceduto alla nomina del consiglio dell'associazione. Il consiglio direttivo venne così composto: Quintavalle Bruno Antonio, De Benedetti ing. Umberto, Fabbre comm. Pietro, Frera cav. Corrado, Lanfranchi Vincenzo, Picena Cesare, Tommaselli cav. Gianfernando, Weiss Ugo. La commissione sportiva è risultata così com-

posta: De Benedetti ing. Umberto, Dei Umberto Frera cav. Corrado, Ganna Luigi, Graham Giacomo, Minozzi Luigi, Picena Cesare, Tommaselli cav. Gianfernando, Minozzi Virgilio. Vi sarà ballottaggio fra il cav. Frera e Ganna avendo es. riportato 11 voti ciascuno.

Segretario dell'associazione è stato nominato con 24 voti il prof. Guido Robecchi; a sindaci con 23 Head Gerardo, rag. Guido Reinach.

Fra le deliberazioni più importanti prese durante la riunione è da segnalare quella di indire ogni anno nei centri industrialmente più importanti d'Italia una mostra del ciclo e del motociclo e probabilmente dei *sidecars*, sul tipo dei Salon di Parigi e Londra.

## Come si può rimediare al fallimento della nostra industria aviatoria.

*I lettori hanno seguito la campagna da noi fin qui fatta a favore dell'aviazione civile; sanno quale è il nostro pensiero sull'attuale ordinamento militare aviatorio, sanno pure cosa riteniamo possa valere l'opera di chi presiede la Direzione d'Aeronautica.*

*Ci piace oggi qui riferire il pensiero di un competentissimo in materia, il cav. ing. Mario Lussati, il quale nella Rivista Auto-Aero parlando del fallimento della nostra industria aviatoria trae le seguenti conclusioni:*

Lo sviluppo dell'industria aviatoria è un vantaggio per la nazione come lo è lo sviluppo di qualsiasi industria, quindi della sua vita si debbono preoccupare i governi.

Se oggi esiste un vero industriale di larghe vedute, di salda capacità e dotato di molti mezzi, riuscirebbe sicuramente a costruire l'aeroplano italiano adatto per gli usi della pace. Non vi sarebbe bisogno allora di escogitare rimedi. Sorgerebbero le fabbriche concorrenti e l'industria aviatoria esisterebbe. Succederebbe come per l'industria automobilistica, il cui meraviglioso sviluppo, vanto d'Italia, è oggi sorgente di immense ricchezze. E' sorta senza aiuto di Governi e senza preoccupazioni. Un uomo intelligente e tenace come Giovanni Agnelli si è messo su quella via; la fortuna lo ha aiutato: ha vinto. Gli altri industriali sono stati rimorchiati, e trascinati da lui sono stati capaci di sorpassare anche momenti criticissimi. Ma oggi sono mutate anche le condizioni dell'ambiente e quindi è necessario che il Governo si interessi di questa industria, che deve esistere da noi.

Oggi tra gli industriali v'è un momento di incertezza per la confisca dei soprappiù di guerra e per altre ragioni purtroppo a tutti note. Le ricchezze accumulate a causa della costruzione di velivoli da guerra dagli industriali, dai fornitori, dai dirigenti, dai piloti che non rischiarono contro il nemico perchè imboscati al servizio di qualche ditta, sono enormi.

Ebbene, una piccola parte di queste enormi ricchezze che divengono proprietà dello Stato, si destini per lo sviluppo dell'industria aviatoria italiana. Si indicano per esempio dei seri concorsi dotati di fortissimi premi per apparecchi commer-

ciali; si finanzino Società serie che abbiano seri intendimenti.

Ma il rimedio esposto è un rimedio teoretico e sarebbe stato incerto il suo benefico effetto se non fosse apparso uno pratico capace di integrarlo.

Fortunatamente gli avvenimenti odierni ne delineano uno ottimo e di facilissima applicazione: alcune Società straniere hanno domandato di potere esercire le linee aeree italiane. Esaminiamo come ciò possa produrre un benefico effetto alla nostra industria, ed esaminiamo la ragione di queste domande. Poi esamineremo quando ed in qual misura può subentrare l'industria nazionale specialmente coi capitali che gli industriali ed i non industriali accumulano e che la recente legge incamera tra i beni dello Stato.

Una Società Inglese che da molti anni costruisce degli ottimi apparecchi e che dall'armistizio in poi s'è data allo studio degli apparecchi commerciali, ha ottenuto con questi dei risultati importantissimi, e lo prova il fatto che le più grandi traversate furono compiute con apparecchi di questa marca e che alcune linee aeree sono esercite con suoi apparecchi. Appunto questa Società domandò al Governo Italiano tempo addietro che le fosse concesso l'esercizio di una rete aerea in Italia.

Il Governo Italiano negò la concessione.

Ed è stato un errore perchè il dimostrare la praticità di tale servizio poteva spingere qualche nostro industriale a costruire veramente gli aeroplani da commercio. E' stato un errore perchè non v'è la ragione di negare agli italiani questo rapidissimo mezzo di locomozione che è all'altezza dei tempi. Saremmo stati freschi se il Governo Italiano trenta anni fa non avesse concesso in quasi tutte le città italiane l'esercizio delle linee tranviarie alle varie Società Belghe! Avremmo seguito per chissà quanti anni ancora ad andare sulle sgangherate diligenze!

A parer nostro quindi le domande di esercizio avanzate da Società straniere rappresentano, se accolte, l'unico rimedio pratico per far sviluppare l'industria aviatoria nazionale. Questo rimedio può a suo tempo essere integrato da quello teorico più sopra menzionato.

Si accettino quindi subito le proposte e quando gli aeroplani commerciali stranieri solcheranno

le vie aeree italiane c'è la probabilità che si com- prenda come l'industria aviatoria possa svilup- parsi e vivere anche in tempo di pace con guadagni onesti di capitale e senza accaparramenti possibili solo per condizioni malsane di popoli.

Ammesso dunque che sia concesso l'esercizio delle linee aeree a Società straniere, occorre che tale autorizzazione dia adito allo sviluppo della nostra industria; e ciò non è difficile. Quando una Società che esercisce le nostre linee aeree si accorgerà che i velivoli nostri porteranno più peso consumeranno di meno e che saranno più sicuri degli apparecchi stranieri che essa adopera, naturalmente sarà spinta ad adoperare i nostri velivoli, e a questo la si può obbligare anche con opportuni capitoli, oppure con la concorrenza. Ma perchè possano sorgere degli apparecchi capaci di gareggiare con gli stranieri è necessario che lo Stato dia assistenza morale e soprattutto materiale a chi si accinge all'ardua impresa di sop- piantare chi già vive di vita rigogliosa.

Ed è appunto qui che torna utile l'impiego dei fondi che lo Stato avrà raccolto con la confisca dei profitti di guerra di quelli che si sono arricchiti con tutto ciò che aveva attinenza all'aviazione. Questi fondi possono essere saggiamente impiegati nella costruzione di rilevanti premi per concorsi e soprattutto concorrendo a finanziare le aziende che un corpo consultivo (non di commercianti) ritenga che tendano con qualche probabilità alla soluzione del problema.

## SCUOLA PER MECCANICI e Conducenti di Automobili

(Autorizzata dallo Stato).

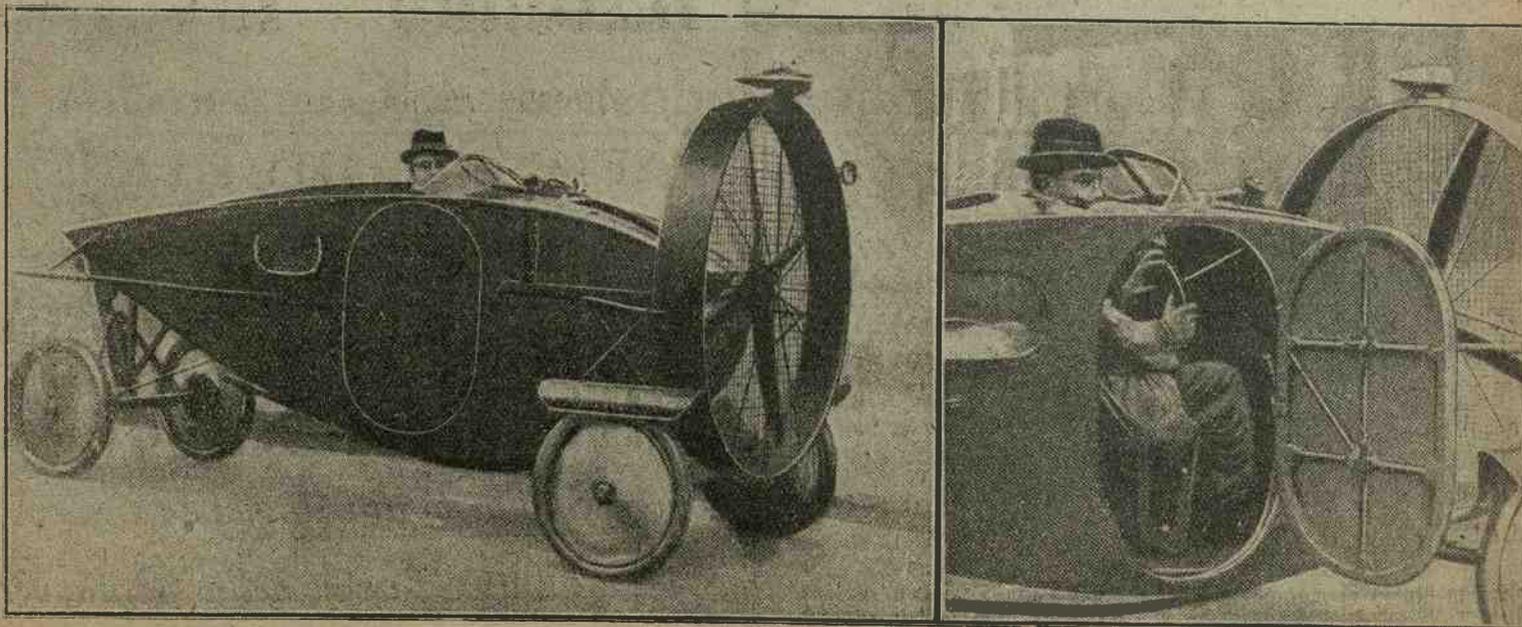
Via Balbis, N. 1 - Telefono 63-02 - TORINO.

Sabato, 4 corrente, alle ore 20,45, ebbero inizio le lezioni di un Corso accelerato, teorico-pratico di *automobilismo*.

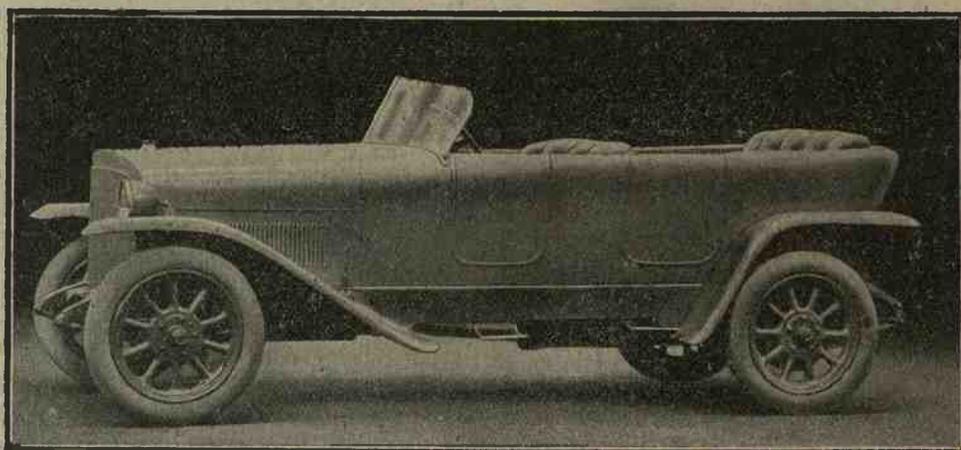
La Scuola stessa in virtù del riconoscimento governativo, rilascia, dopo esame, i *legali certificati di abilitazione* per condurre l'*Automobile e la Motocicletta*.

Il Direttore  
Ing. E. MARENCO.

Il Presidente  
AVV. C. GORTA GATTI.



L'elica applicata alla locomozione automobile.



## Torpedo sport - Modello 510

MOTORE A 6 CILINDRI - 45 HP.

# “SNIA”

Società di Navigazione Industria e Commercio

*Capitale Versato L. 200.000.000*

Sede in TORINO Via Alfieri, 15