Tutti gli sports in tutto il mondo

Lo sport e la donna

Di questo argomento si può discorrere a fine di stagione balneare, quando ancora si ha nella mente l'immagine di quelle miriadi di braccia femminili che in qualunque spiaggia dei nostri mari, o nelle improvvisate stazioni balneari fluviali, si sono viste fendere le onde con un'agilità, una sicurezza ed una grazia che allora ci parevano naturalissime, e che oggi — al ripensarci — un po' ci sorprendono.

Qualche volta un po' ansanti uscivano dall'acqua ragazze e signore, per qualche gara in cui si erano impegnate un momento prima con amiche od amici; mai però le vedevamo alterate nella loro linea estetica a causa di uno sforzo fisico.

Eppure che cosa faceva per tutta la stagione balneare quel gentil sesso? Sport: educazione fisica.

Ed allora perchè vi sono ancora oggidì individui che condannano lo sport femminile?

I pedanti (trascuro di citare quelli che si arrogano di parlare in base ad una morale falsamente intesa) si esprimono per lo più con variazioni sullo stesso tema: lo sport distrugge le linee armoniche della donna; quello stesso sport che rende più bello l'uomo sciupa la grazia, altera la figura estetica della donna.

Secondo loro lo sport, creatore di vigore, è distruttore di grazia. Cosicchè non si addice alla donna.

Ma lo sport bene inteso, adeguato, fornisce la salute, che è un fattore essenziale sia per l'uomo che per la donna.

Si tratta adunque non già di proscrivere lo sport femminile, ma di dargli anzi incremento, limitandolo però alla costituzione muliebre e tenendo presente appunto che esso non deve aver di mira di formare campioni eccezionali, bensì di offrire soltanto alla donna le condizioni essenziali per la sua salute, senza giungere a far palesare nei suoi tratti l'impronta dello sforzo.

La bellezza della donna non può completarsi se la ragazza rimane estranea ad ogni esercizio fisico, quando per bellezza non ci si voglia limitare all'ammirazione della perfezione dei tratti del viso, ma si estenda il giudizio all'armonia della forma del corpo ed a quell'espressione di salute e di vivacità e di grazia che se ne sprigiona.

Si dice che la vita della sposa, della madre richieda attitudini che lo sport non è capace ad imprimere: si tratta di doti morali, spirituali, che soltanto la sua natura femminile può fornirle e che non sono influenzate da alcun esercizio fisico.

Mentre per l'uomo lo sport, oltre a fortificare i muscoli, rinsalda la volontà, tempra il coraggio, assicura il cosidetto sangue freddo e sviluppa la prontezza di decisione: ciò che è necessario per chi deve lottare contro i disagi della vita, per chi nel lavoro moderno è a contatto con macchine pericolose in cui occorre occhio vigile e decisione pronta, per chi deve essere preparato ad imbracciare d'improvviso il fucile per difendere le sorti della sua Patria.

Ma anche su qualche fattore morale della donna indubbiamente lo sport può avere il suo influsso; ad ogni modo l'educazione fisica della donna ha oggidì nuovamente un'importanza eccezionale dal punto di vista della creazione di una discendenza sana e vigorosa. Da esseri deboli, gracili, dalla bellezza effimera, non ci si possono attendere figli robusti, futuri cittadini, cui saranno demandate le sorti, la prosperità della Nazione.

Sotto un certo punto di vista dunque l'educazione fisica della donna sta assumendo il carattere di problema sociale di non scarsa importanza. Ed è ora dunque che la nostra donna non richieda ai belletti quel colore che una florida salute potrebbe meglio armonizzare con le linee del suo viso; rinunci ad apportare ad un organismo indebolito altre cause di deperimento e ricerchi in esercizi sportivi, che si confacciano col suo temperamento, con la sua posizione sociale, con le sue tendenze, quella che è la salute, quella che è la vera bellezza.

Non si domanda di inquadrare le donne in ranghi, a parte la necessaria e razionale educazione fisica delle giovinette. Si vuol invece incitare, ciascuna nella propria sfera di vita e di possibilità, a coltivare qualche sport, senza tema di venir meno al culto della sua estetica, elargitrice per ogni donna di speciali soddisfazioni d'amor proprio.

E' perciò che limitandoci a domandare allo sport per la donna un mantenimento ed un accrescimento di salute, non la spingiamo verso quegli esercizi violenti che non si addicono nè alla sua struttura fisica dalle linee morbide, nè alla sua natura morale, ma verso quegli sports, che — come il tennis, il nuoto, l'equitazione, ecc. — sono graditi e salutari e non la strappano in modo brusco dall'ambiente sociale in cui vive, permettendole invece di esercitare anche nelle manifestazioni sportive stesse quel fascino che le è proprio.

Per quanto concerne la donna operaia inoltre lo sport adeguato potrebbe servire a ricreare il suo spirito, quanto le sue energie, dopo la fatica del lavoro d'officina, sovente troppo monotono. Ma una autorevole collega nelle scienze mediche applicate all'organizzazione scientifica del lavoro, proprio di questi giorni consigliava al Dopolavoro di dare incremento allo sport femminile. Ed io sottoscrivo: quando tale sport, naturalmente, sia fisiologicamente bene inteso.

Dott. A. Viziano.

L'ultima tappa italiana della 6 Giorni motociclistica

Aosta, 29 notte.

Questa mattina i partecipanti alla «Sei Giorni» motociclistica a malgrado della stanchezza e della tarda ora in cui si erano lasciati cadere nei loro letti dopo le ospitali accoglienze di Pallanza, si sono svegliati assai per tempo e, aperte le finestre delle lussuose camere, hanno terminata la loro toeletta sui balconi, per non perdere un attimo del meraviglioso quadro verbanese.

Il bagno di un concorrente

Sul lago color di madreperla correvano e fluttuavano laggiù veli di nebbiolina azzurra e le isole venivano su dall'acqua come cespugli galleggianti. Sui visi bruniti e lucidati dal sole coperti fino agli occhi dalla spuma del sapone, le lame dei rasoi sono restate parecchio tempo sospese prima di strisciare sulle ispide barbe e tra lo sciacquare dell'acqua nelle bacinelle son volate nell'aria tranquilla canzoni cantate in tutte le lingue, e saluti e madrigali diretti a primi vaporini, placidi, silenziosi e bianchi come cigni.

A dar la stura a questa incondizionata ammirazione per questo paradisiaco nembo di terra piemontese è stata, ieri sera, la signorina motociclista Edyth Foley la quale è arrivata tra la folla che si assiepava al traguardo con la velocità di una freccia.

Appena messo piede a terra la «sportivissima» signorina ha lasciato alle cure di un collega la sua macchina e scesa sulla spiaggia si è spogliata in un battere d'occhio al riparo non sappiamo se di una cabina o di una barca rovesciata e si è poi lanciata in un elegantissimo costume balneare nelle fresche e chiare acque a fare una nuotatina.

Questa mattina dunque i concorrenti, alle sette precise si sono allineati sul traguardo e son partiti tre alla volta nell'ordine che abbiamo dato.

Alle nove circa, gli ultimi motociclisti, che si potrebbero chiamare i palombari dell'aria e della polvere tant'è la gioia e la vertigine con la quale, vestiti delle loro casacche impermeabili, ci si ficcan dentro, sono spariti sul rettilineo che conduce a Pondo Toce.

La tappa che hanno compiuto oggi è oltremodo dura e severa. Fino alla galleria che congiunge Rosazza col Santuario d'Oropa la strada si svolge con molteplici «esse» e curve e giravolte sui fianchi delle verdissime colline biellesi tappezzate dalle ombre dei castagni e dei noci, ma poi improvvisamente si fa più ardita, diventa ardua, difficilissima quando sparisce nella galleria.

Il ritiro di Gilera

Uno solo dei concorrenti ha trovato questo tratto di percorso «assai interessante» tutti gli altri lo hanno definito un vero tormento.

Al primo controllo dove c'erano i cronometristi Chiantella e l'indicibile Ebblewhite sempre munito della sua sveglia cronometro e il signor Jules Heher, sono passati centocinquanta concorrenti. Fra questi era pure compreso il nostro Gilera rientrato in gara ma purtroppo a Borgosesia ha dovuto abbandonare definitivamente la corsa.

L'onore delle nostre armi resta quindi ormai affidato a Grana che compie veri miracoli con la sua fidatissima «Gilera».

Da Oropa a mezzogiorno sono partiti quarantotto concorrenti: un inglese è caduto sotto la galleria di Rosazza ed è stato trasportato al Santuario in automobile. La ferita riportata ad un piede però non è grave. Egli dovrà fermarsi a Oropa fino a che non gli verrà inviato il passaporto. Non sappiamo con quale criterio, ma i passaporti di tutti i concorrenti sono trasportati dentro una cesta da uno degli «ufficiali».

Questa organizzata e legale «sottrazione» di documenti obbliga il disgraziato corridore che si ferma in *panne* in terra straniera ad attendere per vari giorni la restituzione delle sue carte personali.

Quella della cesta sarà anche una bella trovata che avrà moltissimi vantaggi, ma che noi non riusciamo a comprendere.

I motociclisti discesi a precipizio a Biella hanno risalita la Serra raggiungendo Ivrea e infilandosi quindi per Valle d'Aosta.

Le sette signorine concorrenti marciano a meraviglia e procede pure con la regolarità di un cronometro l'inglese Edge Colin che rimorchia nel sidecar la sua vecchia mamma: una distinta signora dai capelli bianchi e dalla fiera e austera andatura. Poichè il figlio zoppica è lei che lo sostiene quando egli deve raggiungere la sua macchina; una volta in sella è lui che conduce a forte andatura, per le strade d'Europa, la venerabile madre.

Al Piccolo S. Bernardo

I concorrenti dopo avere transitato regolarmente per Aosta hanno raggiunto l'ultimo controllo italiano al piccolo San Bernardo.

Dalla calda luminosità del lago in poche ore sono entrati in piena temperatura invernale. Un'aria fredda e vivificatrice ha sferzato i loro visi durante gli ultimi chilometri di salita e le sciarpe e i passamontagna si sono sovrapposti ai colletti delle casacche di cuoio e fissati sotto agli elmetti.

Questa quarta tappa compiuta in terra italiana è stata di 267 chilometri. Non si possono neppure questa sera conoscere le classifiche ufficiali nè si sa quando queste saranno comunicate.

Compiuta la solita operazione della firma e della vidimazione dei passaporti contenuti nella cesta, i concorrenti hanno disceso il torrente sul versante francese e questa sera si fermeranno a Moutiers, distante dal Piccolo San Bernardo una quarantina di chilometri.

R. S.

Il passaggio a Ivrea

Ivrea, 29 notte.

Attesi da un'enorme folla di sportivi, sono transitati per Ivrea, scendendo dalla Serra, 143 partecipanti alla sei giorni motociclistica. Al posto di controllo a rifornimento, egregiamente organizzato dal Moto Club Ivrea, costituitosi soltanto di questi giorni, i primi corridori hanno firmato alle 13 e successivamente fino alle 14.30 è stato un continuo affluire di motociclisti. Si apprende che lungo la Serra, alcuni motociclisti sono caduti; fortunatamente però non si ha da lamentare alcun incidente all'infuori di quello occorso ad una signorina, la quale, in seguito a ferite al viso, ha dovuto abbandonare la corsa. Ad Ivrea si è poi ritirato anche Gilera, in seguito ad un guasto riportato alla macchina.

Transita poco dopo Grana, l'unico corridore italiano che rimane ancora in gara. Quando costui apprende il ritiro di Gilera, si mostra assai addolorato; ma, animato dai corridori presenti, prosegue.

La Coppa Schneider

Gli allenamenti a Calshot. - Dopo un volo di prova, Maghorn, uno dei piloti del «Supermarine», è ricondotto sulla spiaggia.

I piloti italiani sono giunti a Calshot

Soddisfazione inglese per la nostra partecipazione
Il maltempo continua ad ostacolare gli allenamenti

Londra, 29 notte.

I cinque piloti della nostra squadra per la Coppa Schneider sono giunti stasera a Calshot. Il loro arrivo è salutato con gioia dalla stampa e dal pubblico inglese. Si temeva che l'Italia avesse a risentirsi un tantino della ripulsa da parte del Royal Aero Club del richiesto rinvio. La decisione di intervenire ad onta di tutto ha suscitato qui un profondo senso di sollievo.

Un bellissimo gesto

«E' stato indubbiamente un bellissimo gesto — commenta il «Times». — L'Italia ad onta degli innegabili svantaggi in cui si trova ha avuto la cavalleria e il senso sportivo di correre il rischio di una disfatta per dissipare tra i suoi ammiratori inglesi ogni timore di risentimento».

La «Morning Post» assicura che l'intervento italiano non crea soltanto una generale soddisfazione ma provoca altresì l'ammirazione di tutti. I preparativi italiani per la gara sono stati afflitti da una straordinaria serie di sfortune. Il giornale richiama tra l'altro con vivo cordoglio la perdita del capitano Motta. «Se non che, prosegue il giornale, l'Italia comprendendo il significato che il suo ritiro avrebbe potuto assumere, ha deciso ad onta dei suoi evidenti «handicaps» «di non guastare l'avvenimento sportivo». Essa in tale guisa ha dimostrato una disposizione di animo degna di una grande antagonista e la sua squadra può tenersi certa che in caso di vittoria oppure di sconfitta il coraggio manifestato nell'affrontare così duri svantaggi non sarà facilmente dimenticato qui in Inghilterra».

Il generale Balbo insieme con quattro ufficiali del suo seguito è atteso per domani a Cowes, la bella cittadina che contempla il Solent dal litorale delle isole Wight. Il nostro Sottosegretario per l'Aviazione stabilirà a Cowes il suo quartier generale. Le nostre macchine da corsa e il materiale relativo, accompagnate da una ventina di ufficiali e da circa 40 avieri arriveranno entro domani a Calshot.

Nemmeno oggi le condizioni meteorologiche permettevano ai piloti inglesi di eseguire voli ad altissima velocità. Ormai il tempo stringe e non restano che cinque giorni per le esercitazioni finali. E' noto che due dei quattro nuovissimi idrovolanti inglesi non hanno potuto ancora essere collaudati. In tale circostanza la scelta dei piloti e delle macchine destinate a rappresentare l'Inghilterra nella corsa del 7 settembre presenta manifeste difficoltà.

Apparecchi e piloti inglesi

Sembra che i tre apparecchi che probabilmente l'Inghilterra lancerà sul circuito, saranno il *Supermarine S. 6*, pilotato dal tenente Waghorn, il *Gloster Napier 6*, sotto la guida del tenente D'Arcy Greig e il *Supermarine S. 5*, montato dal tenente Stainforth.

I lettori ricorderanno che il *Supermarine S. 5* è l'apparecchio che conquistò la Coppa nel 1927 a Venezia. La sua probabile inclusione nella terna fa pensare che i competenti inglesi considerino il *Supermarine S. 5* come una macchina ancora molto affidante e capace di completare il circuito caso mai gli altri due idrovolanti facessero cilecca.

Tra poco arriveranno nelle acque di Portsmouth di fronte al Solent, le nostre tre navi scuola «Pisa», «Ferruccio» e «Colombo». Esse assisteranno come è noto alla gara dopo di che il 9 settembre il sindaco di Portsmouth darà in onore degli ospiti italiani un grande banchetto, al quale interverrà il nostro ambasciatore. Si prevede che con tutta probabilità figurerà fra i presenti anche Lord Thompson, ministro dell'aviazione insieme con tutti i membri delle due squadre di piloti che avranno preso parte alla gara. Gli ufficiali e gli equipaggi delle tre navi italiane saranno intrattenuti dal Municipio di Portsmouth il giorno 11 settembre in un *garden party*. Una delle bande musicali italiane di bordo presterà servizio ed in serata seguirà sempre in omaggio degli italiani una fiaccolata a Southsea, stazione balneare, attigua a Portsmouth.

Il « forfait » dell'America

Parigi, 29 notte.

L'Aero Club di Francia ha ricevuto da quello degli Stati Uniti un cablogramma annunciante il suo *forfait* ufficiale nella «Coppa Schneider».

La partenza dell'on. Balbo per Londra

Roma, 29 notte.

Oggi è partito alla volta di Parigi, da dove proseguirà per Londra, l'on. Italo Balbo, che era accompagnato dal capo di gabinetto colonnello Aldo Pellegrini e dal suo ufficiale di volo capitano Cagna.

Erano alla stazione a salutare il Sottosegretario alla Aeronautica il generale Crocco, il generale Capuzzo, molti altri ufficiali della Aeronautica, il segretario particolare dell'on. Balbo, il capo di gabinetto del Ministro dell'Aeronautica S. E. Mussolini, capitano Mameli, molti giornalisti e piloti dell'aviazione civile.

Impressionante acrobazia aerea

New York, 29 notte.

Un messaggio da Cleveland nell'Ohio riferisce che migliaia di spettatori hanno assistito angosciati ad una acrobazia probabilmente unica. Il tenente Corlon, che pilotava un piccolo aeroplano, ha preso il volo dall'aerodromo ed è andato ad attaccare il suo apparecchio al dirigibile «Los Angeles», che si trovava in pieno volo. Subito un passeggero del dirigibile, il tenente Bolster, scese sull'aeroplano, il quale fu staccato dal «Los Angeles», e potè continuare il suo volo al di sopra di Cleveland.

Grave caduta di lady Heat

Cleveland, 29 notte.

L'aviatrice inglese lady Heath effettuava un volo in prossimità della città quando essa perdette il controllo dell'apparecchio e cadde da una altezza di venti metri sul tetto di una officina. Con grande fatica si riuscì a liberare dagli avanzi dell'aeroplano il meccanico Kirk, il quale non era che leggermente ferito. Ma lady Heath venne raccolta in gravi condizioni per contusioni e ferite profonde alla gamba, al petto ed alla testa. Trasportata all'ospedale, il suo stato ispira le più vive inquietudini.

Il giro aereo d'Europa

Continua l'inchiesta

Parigi, 29 notte.

L'Aero Club di Francia ha convocato per domani venerdì i concorrenti che avendo sorvolato zone vietate potranno vedersi squalificati. E' pressochè sicuro che la maggior parte di essi non potranno essere presenti a Parigi domani; l'inchiesta subirà perciò qualche ritardo cosicchè non è lecito sperare di avere la classifica ufficiale definitiva prima del 15 settembre. Come è noto i concorrenti convocati dall'Aero Club di Francia sono gli inglesi Miss Spooner, il signor Broand e il canadese Carberry.

Nuotatori e ondine

A sinistra Solita Salondo, la giovanissima e graziosa campione di Francia. - Al centro l'italiano Paolo Costoli, primo arrivato nel Campionato di Francia, ritratto subito dopo l'arrivo. - A destra la signorina olandese Corry Leibisand che ha attraversato il lago Lemano restando in acqua 31 ore. Malgrado la durata del suo sforzo la Leibisand si trovava in ottime condizioni quando riprese contatto col suolo.

Sui campi di foot-ball

L'esordio della Juventus

Saluzzo, 29 notte.

(G.) — Prima di iniziare la breve «tournèe» all'estero, la squadra torinese proverà la nuova formazione del suo attacco in una partita amichevole col Saluzzo F.B.C., domenica 1. settembre sul campo sportivo Willy Burgo. L'esordio è, naturalmente, molto atteso e dirà quale misura di coesione sia stata raggiunta nei galoppi di allenamento in vista della ripresa calcistica. I tecnici juventini, consci delle aspre difficoltà del nuovo campionato a girone unico, hanno composto la squadra nella formazione che verrà probabilmente adottata per le battaglie future, allineando gli «atouts» di antico e recente acquisto.

Saranno così in squadra Orsi e il nuovo centro-attacco Zanni; mancherà il solo Viola, che — a quanto si dice — tornerà a giocare in maglia bianco-nera. L'undici torinese debutterà in questa formazione: Combi; Rosetta, Caligaris; Barale, Varglien, Mosca; Meneratti, Levenini III, Zanni, Crotti, Orsi.

L'avversario, il «Saluzzo», una vivace e brillante accolta di giovani, ha rinforzato le file per equilibrare le forze. Oltre ai migliori saluzzesi saranno presenti Martin II del «Torino», Martin IV della «Biellese», Paniati della «Fiorentina», Grabbi della «Dominante» e Chiaramello del «Parma».

Gli sportivi locali preparano festose accoglienze ai torinesi e confidano in una bella esibizione degli «assi» juventini.

Il Gran Premio di Monza

La partecipazione di Brilli Peri

Milano, 29 notte.

Brilli Peri, il vincitore dell'ultimo Gran Premio di Tripoli e di un Gran Premio d'Italia e detentore anche di un Campionato europeo, ha definitivamente scelto la vettura con la quale parteciperà al Gran Premio di Monza: una Alfa Romeo del tipo P. 3 con la quale egli ebbe a raccogliere i maggiori successi. Il campione toscano non appena gli verrà consegnata la macchina, che si sta curando in ogni particolare per renderla maggiormente efficiente, si recherà a Monza per iniziare il proprio allenamento. Per quanto non ancora ufficialmente iscritto sarà al suo fianco Achille Varzi, il giovane campione che dal Gran Premio d'Europa dell'anno scorso è passato quest'anno di trionfo in trionfo aggiudicandosi il Circuito di Alessandria, il Gran Premio di Roma ed il Circuito del Montenero.

La Vermicina-Rocca di Papa

ed il concorso di eleganza ai Castelli

Roma, 29 notte.

L'Automobile Club di Roma, allo scopo di contribuire allo sviluppo della vita autunnale dei Castelli romani, ritmerà quest'anno il programma della classica corsa in salita Vermicino-Rocca di Papa, con varie altre manifestazioni destinate ad essere accolte con favore e simpatia. La Coppa Tullio Leonardi sul classico percorso in salita si svolgerà nella mattina del 6 ottobre, ma avrà quest'anno maggiore importanza essendo riservata alle sole macchine da corsa e dotata di premi in denaro ben più rilevanti degli anni precedenti.

Si è inoltre pensato di tenere nello stesso giorno in Frascati e Albano il concorso di eleganza di carrozzerie delle automobili. Dalla piazza principale di Frascati il corteo si porterà nelle altre principali città dei Castelli affinchè le popolazioni possano ammirarle. E' da credere che queste interessanti simpatiche manifestazioni saranno accolte con compiacimento dagli automobilisti come pure dalla popolazione dei Castelli, anche in vista del fatto che esse si inquadrano in quel programma di movimento turistico dei Castelli voluto dal Governo nazionale.

La Pontedecimo-Giovi

Genova, 29 notte.

L'automobile Club di Genova farà disputare domenica prossima la corsa in salita Pontedecimo-Giovi che è quest'anno alla sua sesta edizione. Il percorso, tutto in salita, misura 9670 metri. La gara è suddivisa in tre categorie: turismo con tre classi fino a 1100, fino a 1500, fino a 3000 e oltre tremila; categoria corsa: per vetture di qualsiasi specie, categoria signore.

Alla gara hanno mandato la loro iscrizione numerosi campioni del volante e tutti i migliori corridori liguri. Le partenze saranno date a partire dalle 9,30.

I campionati nazionali di lotta

e sollevamento pesi

Roma, 29 notte.

La Federazione Atletica Italiana, considerata la necessità di concedere il massimo tempo disponibile per la disputa dei campionati regionali in confronto di quelli nazionali, ha autorizzato tutte le dipendenti associazioni che organizzano i suddetti campionati regionali, qualora lo ritengano opportuno, di rinviarli ai giorni 8 e 15 settembre. Questo rinvio si intende concesso senza bisogno che le singole associazioni ne facciano domanda.

La stessa Federazione ha disposto che ai Campionati nazionali di lotta e sollevamento pesi che verranno disputati prossimamente a Bari, dovranno partecipare tutti i campioni nazionali dell'anno 1928 nonchè i vincitori dei campionati regionali e il secondo classificato negli stessi.

Per i campionati italiani di sollevamento pesi, potranno altresì iscriversi tutti coloro che pure essendo stati classificati al secondo posto nei campionati regionali abbiano raggiunto i seguenti punteggi: pesi piuma Kg. 235, pesi leggeri Kg. 250, pesi medi Kg. 265, pesi medio-massimi Kg. 280, pesi massimi Kg. 295.

A rendere più importanti i Campionati nazionali e per facilitare il dislocamento di tutti gli atleti fino a Bari, la Federazione provvederà alle spese di viaggio di andata e ritorno di tutti i partecipanti concedendo un accompagnatore per ogni regione.

S. E. Turati presidente della Federazione Atletica Italiana, al fine del miglioramento reale dei prestiti nazionali, ha stabilito di mantenere la concessione del premio speciale già istituito nella forma di una medaglia d'oro della Federazione, del valore di lire cinquecento, a tutti coloro che abbassano un *record* italiano di categoria.

196 concorrenti nel Giro di Parigi di marcia

Parigi, 29 notte.

Il giro di Parigi di marcia, organizzato dall'«Auto», ha riportato quest'anno un vero successo di iscrizioni. 128 corridori prenderanno infatti la partenza nella piccola maratona e 68 nella grande prova classica che consiste nel partire dalla porta Maillot e tornare dopo avere compiuto il giro completo della capitale, passando per i boulevards Militaires. Tutti i migliori podisti francesi si troveranno alla partenza insieme ai campioni belgi i quali, da qualche anno a questa parte, danno una animazione particolare a questa prova. Gli italiani presentano pure una forte squadra composta da Carlo Pastoroli, Ilago Lamary, il quale si è distinto nella grande maratona transcontinentale americana.

Negli ippodromi

Le corse a Mirabello

Premio Brianza (corsa a vendere, L. 8000, m. 1500). — 1. Helenus (52, Caprioli), della Razza Jar; 2. Bona; 3. Tortona. Una lungh., mezza lungh. Totalizzatore: L. 12,50, 7, 20.

Premio Pusiano (L. 10.000, m. 1600). — 1. Scarpetta di Madonna (53, Kriegelstein), della Razza Oldaniga; 2. Amirella; 3. Artegna. Una incoll., cinque lungh. Totalizzatore: lire 8, 5,50, 6,50.

Premio Laghi (primo premio dell'asta, L. 25.000, m. 1200). — 1. Malatesta Baglioni (50, Camici), del conte Premoli; 2. Lauro; 3. Mask. Due lungh., otto lungh. Tot.: L. 11.

Premio Corbetta (ostacoli, allievi fantini, L. 10.000, m. 1800). — 1. Arma Bianca (50½, Palagi), del dottor Mariani; 2. Inuska; 3. Barborin. Una lungh. e mezza, mezza lunghezza. Totalizzatore: L. 20,50, 10,50, 6,50.

Premio Biassono (handicap discendente, L. 10.000, m. 1200). — 1. La Cineraria (52, Camici), di Mario Bigatti; 2. Nevada; 3. Eris. Due lungh., una testa. Totalizzatore: lire 36,50, 8,50, 14,50, 6,50.

Premio Cedrato (mista, L. 10.000, m. 1200). — 1. Girella (52, Zingali), della Razza Casal Sant'Antonio; 2. Bombardiere; 3. Torina. Due lungh., una incoll. Totalizzatore: lire 17,50, 6,50, 6,50, 10,50.

Premio Vimercate (handicap discendente, L. 10.000, m. 3000). — 1. Alera (52, Kriegelstein), della Razza Oldaniga; 2. Mona. Totalizzatore: L. 9,50, 7,50, 8.

L'aviazione polacca

Varsavia, 29 notte.

La Polonia ha reso ieri le estreme onoranze all'eroico pilota Idzikowski, morto tragicamente nell'isola di Graciosa mentre tentava per la seconda volta la trasvolata dell'Atlantico.

Un altro eroe dell'aria ha traversato sulla fusoliera del suo aeroplano spezzato le vie della capitale che l'aveva visto partire poche settimane prima, sicuro di trionfare della grande prova. Con la morte del maggiore Idzikowski la Polonia perde uno dei suoi migliori aviatori, perde un audace pilota e un maestro provetto.

Il tentativo dell'anno scorso sul «Maresciallo Pilsudzki», tentativo che non fu coronato dal successo per un improvviso guasto al motore che obbligò i due aviatori ad atterrare alle Azzorre, non gli fece perdere la fede nella riuscita. Tornato a Varsavia, riprese col suo compagno, maggiore Kubala, gli esperimenti per preparare il nuovo raid che doveva così tragicamente finire. Tuttavia questa nuova e gravissima perdita non ha fiaccato l'ardire dell'aviazione polacca, che già si prepara a nuove prove.

***

Dopo il raid Varsavia-Tokio, raid in cui il capitano Orlinski aprì per primo la via dei cieli lontani, l'aviazione polacca ha fatto dei continui e sensibilissimi progressi, e i suoi aviatori non domandano che di tentare nuove conquiste.

Tuttavia l'ammirabile ardire dei piloti deve essere subordinato alla perfetta efficienza dei velivoli.

Per il raid Varsavia-Chicago, finanziato dai polacchi d'America, gli organizzatori del volo hanno scelto un apparecchio italiano, un Caproni. L'aeroplano era già pronto da qualche settimana quando il capitano Kowalczyk dovette interrompere i voli preparatori e lasciare Milano richiamato a Varsavia dal comando dell'Aeronautica. E' quasi certo che egli sarà sostituito da un altro pilota, e quindi la data del raid non può essere ancora fissata. Sembra anzi che la trasvolata dell'Atlantico sarà preceduta da un raid attraverso l'Europa che collauderà un nuovo apparecchio polacco.

La Polonia, anche nel campo dell'aviazione, cerca di avere una forte industria nazionale e di emanciparsi dalla produzione straniera che dal 1920 in poi, favorita da circostanze speciali, si era costituita una specie di egemonia. Molto meno vengono adottati i motori Lorraine-Dietrich, ora che due grandi fabbriche di motori nazionali sono in piena efficienza. A Podlaste vengono costruiti «P.W.S. 20», e a Lublino, nella fabbrica Plage e Lastriewicz, i R. X.

La Polonia, mentre completa e perfeziona i quadri della sua aeronautica, favorisce con tutti i mezzi la produzione nazionale. I suoi 2000 Km. di frontiera priva di difesa naturale, la poco sviluppata rete ferroviaria, fanno valutare l'enorme importanza che ha per la Polonia una forte e ben organizzata aviazione.

Negli ultimi quattro anni, specialmente per l'impulso dato dal maresciallo Pilsudzki in questo campo, è stato fatto molto e già si scorgono le vie del futuro sviluppo.

La L.O.P.P. — Lega per la difesa aerea — con la sua continua propaganda ha destato l'interesse delle masse, creando nella gioventù specialmente «l'amore del cielo».

Gli studenti e le studentesse delle Università seguono i corsi di pilotaggio istituiti da questa associazione, che è fortemente appoggiata dal Ministero della Guerra; gli opuscoli di propaganda che istruiscono la popolazione civile sulla guerra aereo-chimica vengono diffusi a migliaia di esemplari. Si pensa energicamente — nonostante i diversi patti Kellogg... — a preparare la popolazione civile, la quale in caso di guerra non solo si troverà pronta per sostenere gli attacchi aereo-chimici, ma sarà in grado di portare aiuto agli abitanti delle zone maggiormente colpite dai gas.

Monografie sui gas asfissianti, in cui sono descritti la terribile potenza micidiale della ipryte e della lervisite, sono distribuite nelle scuole, nelle officine e nei centri agricoli. La Polonia mostra in questo caso il maggior scetticismo per tutti i patti che «bollano d'infamia» la guerra ed i mezzi ultra-moderni di distruzione. Ed ha ragione. Essa vuole la pace, ma non potendo escludere il pericolo di una guerra vuole essere pronta alla difesa.

Tuttavia lo sviluppo dell'aviazione non mira soltanto a degli scopi bellici. Le condizioni del terreno, in gran parte pianeggiante, favoriscono grandemente lo sviluppo dell'aviazione civile che esiste ormai da otto anni. Le statistiche non hanno mai registrato dei gravi incidenti. Le linee Varsavia-Leopoli-Praga, Varsavia-Poznan-Berlino-Parigi, Cracovia-Vienna, funzionano ottimamente, trasportando settimanalmente un grande numero di passeggeri e molti quintali di corrispondenza.

In questi giorni la Commissione per i trasporti aerei polacchi è partita per Berlino per concludere con il Ministero delle Comunicazioni tedesco un accordo riguardante la progettata linea aerea Berlino-Mosca, che dovrebbe passare sul territorio polacco. La Polonia, benchè sia disposta a favorire, per quanto le è possibile, le richieste tedesche, vuole avere una parte attiva nella gestione della nuova linea rifiutando assolutamente di «prestare soltanto il suo cielo» all'aviazione tedesca.

Su questa base si svolgono attualmente le trattative a Berlino, trattative che, se risolte favorevolmente, daranno alla aviazione polacca nuove risorse, assicurandole la possibilità di intensificare i rapporti commerciali con la Russia.

A. B.

Gli atleti vittoriosi a Barcellona sono giunti a Genova

Genova, 29 notte.

Provenienti da Barcellona, sono giunti oggi a Genova gli atleti della squadra nazionale italiana che domenica scorsa hanno vinto l'incontro con la rappresentativa spagnola. Gli azzurri, che erano accompagnati dal reg. Binti, si fermano a Genova per partecipare domenica prossima alla grande riunione nazionale per la disputa dei premi Lunghi e Garziulo.