

GLI SPORT

Ginevra, tappa per Roma

Il Giro del Piemonte a tappe raccoglie nuove adesioni

Gli «azzurri» sono passati come hanno voluto a Ginevra. Gli avversari della giornata non hanno costituito un ostacolo ad un pericolo alla loro marcia, se non per la durata dei primi trenta minuti.

Gli elvetiche hanno avuto la mala ventura di dover affrontare la durissima prova proprio in un periodo di transizione. La «Nazionale» svizzera s'era posta sulla buona strada da qualche mese a questa parte.

La volontà. E' ogni considerazione tecnica a parte — la caratteristica della squadra, perchè è la qualità dominante di alcuni fra gli elementi suoi più in vista.

Schiavio, ventotto anni, una carriera fra le più movimentate. Ha nelle gambe una raccolta tale di ferite da poterne fare una esposizione: ha la muscolatura che è presta e trita come fosse passata entro ad una macchina frantumatrice.

Monti, trentadue anni. Rientra, due stagioni or sono, in Italia — ed è dolente di non esser tornato prima — è grasso, rotondo, pesante, lento. La diffidenza e le disapprovazioni del pubblico lo toccano sul vivo.

Le gioie degli uni sono i dispiaceri degli altri, nel calcio come nella guerra. E' il lato drammatico dello sport. A guardare alla faccia della medaglia che riguarda i nostri avversari, v'è da esser dolenti che tanto male sia stato arrecato ai calciatori d'una nazione amica.

La squadra nazionale italiana potrà fare a Ginevra un po' quello che volle, per il modo stesso in cui condusse la battaglia. I combattimenti contro unità di levatura tecnica inferiore offrono in sé pericoli che sono inerenti sia al risultato come all'andamento del gioco.

VITTORIO POZZO.

Una visita dell'on. Ridolfi allo stadio Mussolini

L'on. Ridolfi, presidente della Fidal, ha visitato, ieri pomeriggio, i lavori dello stadio Mussolini. Nella minuta visita si sono accompagnati: il dott. Mario Salmi e dall'ing. Ceragolini, i quali tutti non hanno mancato di presentare dettagliatamente i pregi della nuova grande costruzione sportiva.

A visita compiuta l'on. Ridolfi ha espresso il suo più vivo compiacimento per la magnifica realizzazione e si è dichiarato completamente soddisfatto per quanto concerne la sistemazione degli impianti atletici, degni di ospitare le più importanti competizioni internazionali.

Prima di lasciare Torino l'on. Ridolfi ha voluto visitare anche i nuovi locali del Comitato organizzatore dei Giochi Internazionali studenteschi che ospitano anche il Comitato regionale piemontese della Fidal.

Memori di quella non lieta avventura, essi nessuno questa volta con prudenza nell'impostazione stessa del gioco.

La tattica degli Italiani presentava, infatti, il duplice vantaggio di impedir sorpresa e di conferire ad ogni nostro attacco il vantaggiosissimo carattere del contrattacco. I nostri partivano da lontano, trovavano le maglie della difesa avversaria allargate, potevano far gioco aperto, potevano penetrare invece di essere costretti a fermarsi.

Il torneo di Rapallo

Rapallo, 5 note. Con un tempo primaverile e col concorso di numeroso pubblico, si è svolta oggi la seconda giornata del torneo tennis di Rapallo.

Diurno i risultati delle varie gare: Coppa Costa: Guf Genova b. Bologna Sportiva 3 a 2. Singolare: Loevi (Genova) b. Sassoli A. (Bologna) 6-4 e 6-3; Loevi (Genova) b. Sassoli B. (Bologna) 6-3 e 6-4; Molino (Genova) b. Sassoli B. (Bologna) 7-5, 2-6 e 6-4; Sassoli A. b. Molino (Genova) 6-0 e 6-4. Doppio: Sassoli A. b. Molino-Loevi 6-0 e 6-4.

Torneo Internazionale - Singolare uomini: Lundt b. Jones 6-1 e 6-1; Loevi b. Molino 6-2 e 6-2; Hughes b. Lundt 6-3 e 6-3; Lundt b. Hennrich 6-4 e 7-5. Singolare signore: Sanders b. Ronalds 6-4 e 6-0; Sanders b. Lavello 6-3 e 6-7; Pjan b. Chicchiola 6-1 e 6-0. Doppio misto: Piano-Hughes b. Basicalovic-Bacalovic 6-2 e 6-0; Horn-Henschel b. Navarro-Vikhorev 6-0 e 6-2.

perché nel quartetto vi sono tutti i temperamenti e gli stili: la continuità e la resistenza di Bonino, già temprato da un Giro d'Italia brillantemente portato a termine; la velocità e lo spirito combattivo del piccolo Oggero, vincitore di un G. P. Frejus; la rude potenza di Molinar, tagliato per le salite e le fatiche, lo slancio di Bertazzini. E vedrete che, prima della chiusura delle iscrizioni, lo squadrone si rinforzerà ancora.

L'Ausonia, diretta da quell'appassionato ch'è Riccardo, ha iscritto un bel plotone. I più rappresentativi sono Polano, Lusiani e Varetto: vogliate e convincete il primo e in buona forma fin dall'inizio di stagione, più estroso il secondo, ma temibile negli arrivi, animato da grande volontà il terzo, che è assai più giovane. Un «azzurro» del 1928, il vincitore d'un Giro di Lombardia dilettanti e secondo quest'anno a Milano dietro Negri, un promettente elemento: ecco il terzetto di punta. Ma anche Degloris, Lenti che torna dal servizio militare e che fu campione italiano allievi, Massaglia sono noti ai torinesi.

Di Trino Vercellese è il dilettante Mellone, che correva puro per l'Ausonia, mentre si sono iscritti direttamente l'indipendente Fornari dell'A. S. Forlì e l'ostinato Gauda, che difende i colori dell'U. S. Alcese. Mentre il nome del primo non è nuovo alle cronache ciclistiche, il secondo fu campione valdotiano nel 1929, vinse molte corse del Canavese e, dopo una parentesi di servizio militare e di residenza all'estero, riprende ora colta miglior volontà.

Ecco i nomi dei corridori che il G. S. Fiat ha voluto aggiungere ai tre suoi (Lotti, Bertazzini e Fanciani) che figurano nel primo elenco pubblicato: Bonino, Oggero, Molinar e Bertazzini. La rappresentanza si completa bene.

La più classica corsa automobilistica su strada Panorama della "VII Mille Miglia"

Pensiamo, una volta tanto, anche al lettore profano? A questo tipo di lettore medio, di cultura non specializzata, interessato allo sport quanto può esserlo ogni buon italiano di oggi, noi giornalisti pensiamo troppo poco. E' difficile ch'egli conservi della Mille Miglia, da un anno all'altro, più che un ricordo di massima. E' sommamente improbabile ch'egli abbia letto — a mente fredda — i primi articoli preparatori della nuova edizione della gara o il notiziario epico pubblicato nelle ultime settimane sulla preparazione dei corridori più in vista: non ai bada al dettaglio quando manca l'aspirante. Tuttavia è quasi certo che, approssimandosi la data della manifestazione — otto aprile — egli sia preso, almeno di rimbalzo, da qualche pizzico del «tifo» dilagante tra gli amici che la sanno più lunga. Egli s'intrebidisce esultando sulle caratteristiche essenziali della gara, per poterne poi vivere le fasi con una certa conoscenza di causa, almeno attraverso le colonne dei giornali o le notizie della radio. Il comprendere e il saper valutare i risultati di una gara come la Mille Miglia, appartiene oggi al dovere di ogni persona colta. Ma dove trovare uno schema accessibile della gara, che ne riassume la storia, il percorso, le caratteristiche tecniche e sportive, che ne indichi i probabili protagonisti?

Pensiamo dunque, per oggi, a soddisfare queste modeste curiosità, sospendendo per un giorno le notizie, le analisi, i dati tecnici cari alla trepida curiosità dei « tifosi ».

Sguardo al passato

La Mille Miglia nasce nel 1927, per iniziativa dell'Automobile Club di Brescia, coll'intento di creare una Brescia-Roma e ritorno, su strade diverse, senza fermate. La gara, allora, aveva più carattere di resistenza che di velocità; tuttavia l'aver abbandonata la formula della regolarità, veloce, sino ad allora in uso per tutti i « raid » di lungo chilometraggio, saltando coraggiosamente il fosso e adottando la formula di classifica in base al minor tempo totale impiegato, fu un colpo di genio che aprì alla gara bresciana la via della celebrità. Da notare che il Codice stradale di allora non prevedeva la formula della gara di velocità su strada aperta al traffico, ma soltanto in circuito chiuso: dovettero dunque, gli organizzatori, cominciare coll'ottenere una formula legislativa ad hoc. Le autorità del Regno fascista compresero — prima ancora degli stessi sportivi militanti — che importanza avrebbe potuto assumere una gara di questo genere, e quindi i ripercussioni di pubblica utilità avrebbe destinato in tutti i campi; e lo sceglio pregiudiziale fu presto superato.

Svoltasi in buona parte di notte — la partenza serale fu conservata per le prime cinque edizioni della manifestazione — la I Mille Miglia segnò un successo trionfale, e richiamò subito l'attenzione degli sportivi di tutto il mondo. La coppa d'oro — Mimola-Morandi su 100 Km. due litri — viaggiò per oltre 21 ore, e realizzò una media di 72,24 all'ora, media che, dato le circostanze (notte, parziale maltempo), pare in gran parte cattive, etc.) parve fantastica. I ritiri furono innumerevoli: il valore probante della manifestazione quale supremo collaudo di eccellenza per le macchine e per gli uomini apparve subito gigantesco, benché i guidatori fossero in coppia con facoltà di alternarsi a loro piacimento (clausura perdurante, per evidenti ragioni umanitarie, anche oggi). La Mille Miglia incontrò subito, nella stampa sportiva e politica d'ogni nazione, l'appellativo di « la più importante gara automobilistica del mondo ». E tale qualifica rimane di buon diritto anche oggi.

Nel 1928 la vittoria arrivò alla coppia Campari-Ramponi, sull'allora nuovissima Alfa Romeo 1500, che tra lo sbalordimento di tutti — immutato o quasi le condizioni stradali e quelle ambientali — migliorava il tempo totale ad ore 19 e 14', e la media a Km. 84,13, distanziando largamente i primi concorrenti stranieri che già cominciavano a subire il fascino della Mille Miglia.

La partecipazione straniera si allargò nel successivo 1929, ma non riuscì a strappare la vittoria alla stessa coppia Campari-Ramponi, che migliorando sensibilmente il proprio tempo dell'anno precedente, sfiorò sul totale i 90 Km. all'ora.

La fatidica cifra tonda dei 100 orari di media viene raggiunta e superata nel 1930 dalla coppia Nuvoletti-Guidotti, su Alfa Romeo 1750 (ore 18,19', media 100,45). Il sensibile balzo nei tempi venne in parte attribuito anche alle migliorate condizioni stradali e al perfezionarsi dell'organizzazione, ormai intradatta su un piano di collaborazione di tutti gli enti pubblici, col dichiarato favore e il diretto ausilio delle autorità governative e delle gerarchie del Partito. Tuttavia la classe del « diavolo di Mantova », che da pochi mesi aveva cominciato ad imporsi sistematicamente, ebbe allora la sua più solenne consacrazione, contribuendo potentemente all'aureola d'eccellenza di Tazio Nuvolari.

Il 1931 vide l'unica vittoria straniera della serie: è la coppia Caracciola-Sebastiani che, sulla grossa Mercedes di oltre 7 litri, sovralimentata, capace di 200 Km. all'ora in rettilineo, riesce ad aver ragione delle nostre più sneggevoli e più pronte due litri, e segnando un lieve miglioramento sul record di Nuvoletti, porta la media a Km. 101,14.

Il ristagno nella media pareva indicare il raggiungimento del limite massimo praticamente realizzabile su strada aperta, varia, in buona parte ondulata o montuosa e ricca di attraversamenti abitati, indipendentemente dalla potenza della macchina: ma ecco che lo scorso 1932 la coppia Boracchini-Bignami, sull'Alfa 2300 8 cilindri, scatta a 109,88! Il nuovo orologio di corsa prevalentemente durno ha certo avuta la sua parte nella spettacolosa affermazione: il perdurare dell'orario per la prossima VII edizione (che anche in fatto di macchine rivedrà la maggior parte delle protagoniste dell'anno scorso, senza modifiche sostanziali) attribuisce incertezza non facilmente risolvibile alla domanda che oggi tutti si pongono e che riassume gran parte dell'interesse per la gara imminente: si potrà quest'anno migliorare ancora quella media, il cui cammino da sei anni non ha mai segnato soste?

Il percorso Perché il lettore, che abbiamo supposto profano, possa formarsi un'idea concreta e per così dire plastica del visuale di medie affatte in una lunga corda, su strada aperta, è necessario che ci accompagni idealmente in un rapido, sommario sopralluogo sul percorso della Mille Miglia. Da Brescia esso parte verso Sud, su strada che fino al Po è piana e ottima, ma non larga e ricca di lievi tortuosità. Poi, migliorando, immettendosi a Parma sulla via Emilia, che consente fino a Bologna le massime velocità: basti ricordare che sul 208,2 Km. della Brescia-Bologna, Nuvoletti ha superato l'anno scorso i 181 di media! Le prime serie difficili s'incontrano sulla Porrettana, congiungente Bologna a Firenze attraverso i paesi della Raticosa e della Fava, con un seguito di saliscendi e di curve vivaci, numerosissime, dove alle difficoltà naturali s'aggiunge quella di superare il concorrente meno veloce che precede. Benché sistemata di recente, questa strada sarà in ogni caso una forte deprimente della media all'arrivo al controllo di Firenze.

Da Firenze le lievi montagne russe si alternano a brevi rettilinei ed a più decise arrampicate, con curve frequenti, sin quasi a Roma, attraverso Siena, la famosa erta di Radiconi e Viterbo. La lunga strada (a Roma i corridori avran compiuti i 605 Km.) non è che in parte sistemata a fondo permanente: l'ostacolo della polvere non è da trascurarsi.

Lo S. C. Paracchi, che si è assunto l'onore di una corsa dell'importanza della Milano-Torino, che ogni anno registra brillante successo, ha già Folco — il suo miglior uomo — nella pattuglia grigio-rossa che reca i primi numeri. E non ha tardato ad indicare anche Lasona e Tonizzo (di cui specialmente il primo sarà da tener d'occhio) affermando il desiderio di rinnovare colla sua rappresentanza il successo collettivo dello scorso anno.

Un primo bilancio ci permette di rilevare che abbiamo già iscritto Lotti, Bonino, Oggero (gli stessi che nel Giro del Lazio faranno un brillante tentativo), un ex-campione del mondo ed un olimpionico, il terzo arrivato al campionato del mondo 1928, ed arrampicatori di classe come Astrua e Molinar: un bel lotto.

Ricordiamo che le iscrizioni vanno dirette al V. C. Torino (Motociclistico, corso Casale) fino al 12 corr.

Gli iscritti

- 7. Bonino Francesco (II) Torino
8. Oggero Domenico (III) Torino
9. Molinar Edoardo (III) Rocca C.
10. Bertazzini Luigi (III) Torino
11. Polano Piero (III) Torino
12. Lusiani Mario (III) Torino
13. Varetto Angelo (III) Torino
14. Degloris Francesco (III) Torino
15. Lenti Giulio (III) Torino
16. Massaglia Felice (III) Torino
17. Bovio Giovanni (III) Torino
18. Mellone Luigi (III) Torino
19. Ausonia Felice (III) Venaria R.
20. Tonizzo Carlo (III) Torino
21. Fornari Eraldo (III) Forlì
22. Gauda Domenico (III) Aosta

Larga partecipazione di Case al 6° Salone Internazionale dell'automobile

Milano, 5 note. Nell'imminenza della sua apertura il 6° Salone internazionale dell'automobile si presenta al completo ed acquista il valore di un interessante rassegna della quale si manifestano evidenti lo sforzo compiuto e i risultati raggiunti dall'industria automobilistica italiana che ha vittoriosamente e brillantemente superato le difficoltà non lievi del contingente momento economico mondiale.

Alla nuova rassegna sono presenti tutte le classi: l'automobile, la carrozzeria, l'autoveicolo industriale, l'accessorio ed è pure presente, allineando la quasi totalità dei cantieri italiani, la motonautica. Un'interessante ed istruttiva mostra retrospettiva completa il salone e costituisce per il pubblico, oltre che per i tecnici, un'attrattiva di primo ordine, in quanto riassume, in chiarissima sintesi, le tappe compiute dall'industria automobilistica dai suoi inizi ad oggi.

L'importanza della manifestazione, che si svolgerà dal 12 al 27 aprile prossimo, si rievca dal numero degli espositori, dodici Case fabbricatrici di automobili, 15 fabbriche di carrozzeria, 28 Case costruttrici di autoveicoli industriali, 80 Case di accessori per auto, 8 Case produttrici di carburanti e lubrificanti, 18 tra cantieri e Case fabbricatrici di motori a fuoribordo; Case per servizio dell'automobile ed attrezzature per autoriscaldamento. In totale 169 espositori, senza contare le ditte rappresentate con le quali si superano i 200, comprendenti le più importanti Case italiane ed estere della industria dell'autoveicolo industriale, dell'accessorio e della motonautica. Il Salone si presenta così al completo ed oltremodo interessante anche per la novità che in esso sono allineate in fatto di tecnica costruttiva automobilistica. Per tutta la durata della manifestazione il Ministero delle Comunicazioni ha accordato speciali riduzioni sui prezzi dei biglietti ferroviari su tutte le linee, il che favorirà grandemente il concorso del pubblico. A cura della Direzione Generale in vendita al pubblico, dal 12 al 27 aprile, un elegante numero unico ufficiale che, oltre a costituire un utilissimo vade-mecum per gli industriali delle automobili e per gli automobilisti, tornerà gradatamente in possesso dei possessori di articoli vari in esso contenuti. Il 6° Salone internazionale dell'automobile aprirà i suoi battenti la mattina del 12 aprile e la sua inaugurazione ufficiale avrà luogo alle 15 dello stesso giorno con la visita delle autorità.

Il Trofeo Andrea Gastaldi

Domenica scorsa si è iniziato il campionato di calcio fra i Fasci Giovanili di Combattimento per la disputa del Trofeo Andrea Gastaldi. Ecco la classifica dopo la prima giornata: Girone A: Bazzani A-Giò 0-0; Scario-Pini B 1-0 - Girone B: Bazzani B-Odone (forzati) 2-0; Marattoni-Pini A 4-4 - Girone C: Bonzini-Doglia (rinviata); Ripetiva il Forcè. La partita per domenica ventura sono le seguenti: Girone A: Giò-Scario, Pini B-Bazzani A - Girone B: Odone-Marattoni, Pini A-Bazzani B - Girone C: Doglia-Forcè, riposa Bonzini.

Le corse a Sir Siro

Milano, 5 note. Premio Lombrogo (L. 6000, m. 8500) partenti 5: 1. Busola, di Carlo Mazzucchelli (Luigi Galina), 72; 2. Regina Sancia; 3. Loreto; 4. 1 lunga, 2 lunga, 3 lunga - Tot. L. 18,50, 11, 14. Premio Merano (L. 10.000, m. 1500) partenti 4: 1. Traversa, di Scario, di «Piccola Scuola» (Migliano) 62; 2. Silva; 3. Luca - Corta testa, 2 lunga e mezza, 3 lunga - Tot. L. 25,10, 10, 7.

Premio Lugano (L. 10.000, m. 2000) partenti 5: 1. Foggia, di De Montal; 2. Camillo; 3. Camillo; 4. Camillo; 5. Whist; 6. 1 lunga, tre quarti di 1 lunga, 3 lunga - Tot. L. 18,50, 11, 18. Premio Dolomiti (L. 8000, m. 1400) partenti 7: 1. Ramo d'Olivio, di Teddy Evans (Camel) 58; 2. Isaro; 3. Benzo; 4. Bionda lunga; 5. Bionda lunga e mezza - Tot. L. 25,50, 8, 11, 10. Undicesimo Triennale Italiano (lire 20.000, m. 1000) partenti 4: 1. Elio, di De Montal (Camel) 58; 2. Alceon; 3. Sorisano; 4. 2 lunga, corta collo, 2 lunga - Tot. L. 17, 8.

Premio San Cristoforo (L. 6000, metri 1200) partenti 7: 1. Arno, di Teddy Evans (Evans) 63; 2. Bucina e Neride; 4. Larina - Corta incolli, dead-heat, 1 lunga - Tot. L. 30, 8, 8, 50, 7, 50.

Nel Guf Littoriale

Ieri, sui campi del Tennis Club, hanno avuto luogo le partite della seconda giornata del campionato piemontese studentesco di tennis, di cui diamo qui i risultati: Singolare uomini: Fe' d'Ostiani-Garzone 6-3; Fozzi di Pino-Gaudio 6-3 e 6-2; Chiappato-Cattaneo 6-3 e 6-3; De Negri-Pièpe 6-1 e 6-0; Cucodoro-Damonte 6-0 e 6-3; Zanetta-Peccor 6-7, 8-6 e 6-4; Quadri-Anderson 6-6, 8-6 e 8-6; Forgnone-Torotore 6-0 e 6-0; Neri-Fornago 6-1 e 6-0; Pugliese-Ferrari 6-1 e 6-2; Campano-Rosotto 6-6 e 6-2.

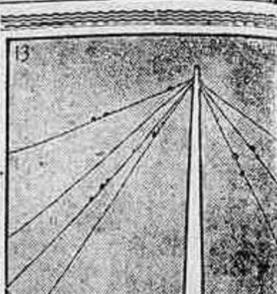
Doppio uomini: De Negri-Pugliese b. Damonte-Cellini 6-2 e 6-0; Cucodoro-Merlo b. Paolucci-Quadro 6-2 e 6-1; Omega-Grassi W. b. Gaudino-Schneider 6-3 e 6-4; Lupo-Aghemo b. Libero-Riccardi 6-1 e 6-1; Poli-Fontana b. Chiappato-Carmanti 11-0 e 6-3.

Singolare signore: Pantasso-Ponte 6-0 e 6-2; Fonti-Pini 6-0 e 6-3; Sagro-Asti 6-4 e 6-3. Ieri pomeriggio, sul campo del Michelin S. C., si è svolta la partita di pallanuoto per il torneo interfacoltà tra la squadra di Politecnico e di Santa Cornelia. La vittoria è toccata agli ingegneri per 3 a 0. Oggi avrà inizio il girone finale del campionato universitario torinese di calcio, a cui sono state ammesse le squadre di Commercio e Chimica (grigione A), e di Medicina e Politecnico (grigione B). Di seguito il calendario delle prossime partite, che si svolgeranno sul campo del Dopolvero Fenoviaro. Oggi, mercoledì: Politecnico-Chimica (ore 10); Commercio-Medicina (ore 15); martedì (23 aprile): Commercio-Chimica (ore 13); mercoledì (24 aprile): Politecnico-Medicina (ore 15); mercoledì (25 maggio): Commercio-Politecnico (ore 10); Chimica-Medicina (ore 15).

Gite di domenica

Per domenica prossima sono state autorizzate le seguenti gite organizzate dalle Sezioni distrettuali e Gruppi dopolavoristici di Politecnico e S. A. P. Roccaforte: gita al Ciom di Cumiana - Gruppo Esc. Italia; gita a Rocca Sella - Soc. Esc. Augurino; gita al Gerardo di Grugliasco - Soc. «Michelin»; gita alla Villa Ga. Dep. - Dop. «Lancia»; gita al Colle dei Stratiere - Dop. F. R. I. G.; gita al Colle dei Stratiere.

Gli iscritti al Gran Premio di Monaco Parigi, 5 note. Si apprende ufficialmente quest'oggi che il G. P. automobilistico di Monaco parteciperanno 17 corridori, rappresentanti cinque nazioni: la Germania, con Caracciola, l'Inghilterra, con Birrell, Earl Howe; l'Ungheria, con Hartmann; l'Italia, con Boracchini, Fagioli, Nuvoletti, Siena e Trossi; e infine la Francia, con Benoit-Falchetto, Chiron, Dreyfus, Etancelin, Lehoux, Villard, Williams e Wimille.



La Radio canta Pinocchio qui... Pinocchio qua... Tutti mi cercano... Tutti mi vogliono... Trallallà... Beniamino della città!

La bellissima cassetta Tutto Cirio Pinocchio è attualmente in vendita in tutti i negozi di generi alimentari e contiene quanto segue:

- 1 flacone Olive giganti
1 scatola Fagolini Cirio
1 scatola Pesche allo sciroppo
1 scatola Peperoni arrostiti Pimentor
1 secchiello Confiture, specialmente adatto per i bambini
1 bottiglia salsa Tomato Ketchup Cirio
1 vasetto Estratto carne Cirio
Un Pinocchio di legno dipinto, articolato, un Pinocchio che salta, si dimena e ficca il naso dappertutto.

SETTE famosi prodotti CIRIO e un bel Pinocchio per sole Lire

25 Il solo Pinocchio alto 50 cm. vale questa somma: esaminate e vedrete con i vostri occhi.



Alleivate questi Piedi Brucianti In 3 minuti Con questo Nuovo e Facile Metodo

Quando i vostri piedi bruciano e gonfiano quando i calli pungono e mordono - e le scarpe sembrano troppo strette, c'è un solo metodo sicuro e facile, per ottenere un rapido e benéfico sollievo. Aggiungete alle Saltrati Rodell all'acqua fino a quando essa non prenda l'aspetto del latte. Quando vi immergete i piedi in questo latte pediluve, l'ossigeno penetra nei pori e porta i sali saluti alla vera sede del male. L'indolenzimento sparisce immediatamente. In tre minuti gonfiore e dolore sono completamente svaniti. I calli non sono ammorbidenti a tal modo che potrete stirarli liberamente con la radice, senza dolore né pericolo. Pulite calzare scarpe di una misura più piccola e camminare tutto il giorno o ballare tutta la notte, con perfetto benessere. I Saltrati Rodell sono venduti ovunque, sotto garanzia, nelle farmacie, ad un prezzo insignificante. AVVERSO IMPORTANTE - Chiunque abbia difficoltà ai piedi dovrebbe leggere il nuovo libro del Dott. Cutler. Esso insegna come liberarsi per sempre dai calli, dalla sofferenza, dalla stanchezza e dai dolori ai piedi. Prezzo L. 5. - Per una speciale concessione sarà spedita gratuita nei prossimi dieci giorni, una copia di questo libro ad ogni lettore di questo giornale che ne farà richiesta. Diretta la richiesta ai Sign. I. Mammì, H. Roberts & C. Via Carlo Pisacane 1, Roma. Firenze. Non spedite denaro. D. K.

Tipografia del giornale LA STAMPA