

orte, deciso come il comm. Mercanti, un figlio di Brescia.

Sapevamo dell'opera organizzativa degli sportivi bresciani, ma quanto essi ci hanno permesso di osservare nella visita al Circuito supera ogni nostra immaginazione.

Mai circuito automobilistico al mondo avrà avuto come quello prossimo di Brescia campo sportivo più perfetto, più ampio, più interessante. Immaginate, o lettori, una pista sulla quale possono marciare anche due concorrenti contemporaneamente lanciati alla velocità di 200 Km. all'ora!

Il riattamento del suolo stradale della via provinciale, l'allargamento di strade minori comunali, la creazione di curve che durano per chilometri sorte attraverso campi coltivati giranti all'infuori di grosse borgate, le deviazioni di grossi canali formano un arduo problema organizzativo alla cui soluzione sanno rispondere solo la fede, l'entusiasmo, la praticità degli uomini bresciani che fanno capo al comm. Mercanti.

Fra un mese la pista dove si otterranno velocità fantastiche sarà ultimata e le prove di collaudo le faranno gli stessi concorrenti.

Sorgeranno contemporaneamente le grandi tribune, i luoghi di rifornimento, i restaurants, la posta, il telegrafo, il telefono a mezzo del quale si conosceranno di minuto in minuto tutte le fasi della corsa.

Industriali, corridori e giornalisti hanno riportato domenica una sola impressione: quella di grandiosità e di ricchezza di comfort.

Il Circuito di Brescia del 1921 non avrà precedenti nella storia automobilistica mondiale.

Brescia scriverà nuovamente a caratteri d'oro il suo nome nella storia dello sport motoristico, l'Automobile Club di Milano ed il Comitato di Brescia bene avranno meritato con la loro organizzazione la riconoscenza del popolo italiano.

La presenza a Brescia e meglio diremo sul Circuito di una così eletta schiera di autorità, di campioni e di competenti, il plauso unanime che essi hanno rivolto ai coraggiosi organizzatori, sono l'esordio di quello che sarà il successo colossale dell'impresa Grandiosa impresa! Bravissimi, amici bresciani!

Per dare maggiormente valore al nostro asserto ricorderemo qui quanti la pensano come noi e che domenica sedettero attorno all'animatore di tutto questo movimento organizzatore, il commendatore Mercanti, riuniti a banchetto all'Hotel del Gallo: il Prefetto comm. Marzialis, l'assessore anziano di Brescia cav. Cavallieri, il segretario della Commissione Sportiva A. C. Moldenhauer, l'ing. Allegri deputato provinciale ai lavori, il comm. Verona, il cav. Emilio Colombo, direttore della Gazzetta dello Sport, l'aviatore Brack Papa, il colonnello dei RR. CC. cav. Caratele, il commendatore Strada, il magg. Stanzani, l'Intendente

di Finanza cav. Barbieri (Governo, RR. CC. e Finanza: ecco un trionfismo promettente per l'assistenza benigna del Barbaieu Stato nella prossima manifestazione!), M. Reinach, il cav. Chiribiri, il nob. Origoni, presid. S. I. Aviaz. Milano, la baronessa Dosio di Lidel, l'ing. Galli, il commendatore Caffarati, il march. Niccolini, Gutierrez, il Questore cav. Colonna, il march. Sommpiccardi, Silvani, Ascari, Sirtori, Momo, l'ing. Scheidler vice-presid. Moto C. It., l'ing. La Torre, il cap. Sacchi, il pittore Mazza, il comm. Davia, il comm. ing. Orefici, il comm. Spagnolo, il comm. Carli, l'avv. Feroldi, la signora Gaggiotti, il nob. Da Ponte, il comm. Bertoli, l'avv. Corradi, i rappresentanti della stampa politica e sportiva di tutta Italia.

L'Unione Italiana delle Fabbriche di automobili ha per la riunione di Brescia concessa la sua completa adesione invitando tutte le fabbriche italiane a parteciparvi.

L'impresa che ha avuto l'appoggio più completo del Governo, della deputazione provinciale e degli enti locali, che suscita l'ammirazione unanime della stampa sportiva e politica d'Italia, deve raccogliere l'adesione più completa delle fabbriche italiane.

Sul suolo italiano la vittoria dovrà essere degli italiani contro i campioni d'oltr'Alpe che scenderanno in Italia dalla Francia e dalla Germania. Nessuno quindi manchi di aderire all'invito dei figli di Brescia; l'industria automobilistica nazionale deve mettere in gara i suoi migliori prodotti, deve in questa occasione fare nuovamente in modo di valorizzarli.

Prendiamo motivo dalle giornate motoristiche bresciane per fare ridire nel mondo intero che in Italia non vi è la rivoluzione come ad arte più volte si è fatto credere a tutto detrimento delle nostre industrie. Nelle officine italiane si lavora, e le nostre maestranze sono in fatto di costruzione automobilistica sempre le prime del mondo.

Ripetiamo: nessuno si rifiuti di aderire.

G. Verona.



## Un lutto per l'aviazione francese

In seguito ad una operazione causata da un accidente automobilistico, è morto il capitano aviatore Anselmo Marchal, malato da molti mesi. Anselmo Marchal riassume si può dire da solo la storia dell'aviazione di guerra e di pace. Pilota fin dal 1910, egli era uno dei tecnici più reputati dell'aviazione francese. Egli aveva studiato per molto tempo l'aviazione tedesca, prima delle ostilità, e le informazioni che egli riportò dalle visite che aveva fatto in quel paese furono preziose per il Governo francese. Il suo sogno era di sorvolare Berlino, per mostrare al nemico che la sua capitale non era al riparo dagli attacchi francesi. Ma fu oltremodo difficile decidere il quartier generale ad autorizzare una simile impresa. L'autorizzazione venne finalmente accordata ed il capitano Marchal partì da Nancy su un biplano mosso da un motore di 80 cavalli il 20 luglio 1916, ore 21,10. Egli incontrò nel suo viaggio la pioggia a partire da Francoforte; alle 2,10 del mattino giunse al disopra di Berlino, ove lanciò cinque mila manifesti. All'aurora la fatica e le deficienze del motore fecero di questa fine di raid una vera agonia. Egli fu costretto a scendere a Cholm a 1380 chilometri dal punto di partenza e a 80 chilometri dalle linee russe. Egli venne catturato da un sottufficiale austriaco. I tedeschi però rivendicarono la cattura e il Marchal conobbe allora la prigione di rigore nelle carceri tedesche. Egli finì per ritrovare l'aviatore Garros, insieme al quale evase al principio del 1918, riuscendo, dopo molteplici peripezie, a rientrare in Francia. Egli si era applicato poi a costruire un apparecchio speciale per attraversare l'Atlantico, ma l'indifferenza e le interminabili formalità impedirono di essere pronto prima della vittoria di Alcock e di Brown. Tale è l'eroe la cui perdita è un vero lutto per l'aviazione.



I campionati liguri della Federazione Ginnastica. A destra: corsa m. 1000: 1° Segà, 2° Ferrero, 3° Orenzo. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). Nel centro: salto con l'asta: 1° Michelasi di Sesto con m. 2,85. (Fot. Guarneri - Lastre Cappelli). A destra: gara fra due forti lottatori. Ghezzi campione pesi piuma e l'atleta Isetta. (Fotografia Guarneri - Lastre Cappelli).