

DEO  
ET  
PATRIAE

# L'ARALDO DEL CANADA

DEO  
ET  
PATRIAE

Organo Ufficiale del Fascio di Montreal

Cav. Avv. Giacinto Leccisi, Direttore-Proprietario.

ANNO XXVI No. 19

Telefono: L'Ancester 2014

(Conto Corrente con la Posta)

34 Notre Dame East.

MONTREAL, SABATO 9 MAGGIO 1931 — ANNO IX.

## La Casa Italiana

In Montreal esistono numerose associazioni italiane: il Fascio, la sezione combattenti, l'Ordine Figli d'Italia con otto logge, l'Ordine Indipendente Figli d'Italia con altrettante logge, e poi la "Dante Alighieri", la Nuova Italia, la Casacalense, Ripabottoni, Gugliesana, Casertana, Calabria, Operaia, Concordia delle Figlie d'Italia, Prossedana e qualche altra che in questo momento si sfugge.

In tutto una forza organizzata di tre o quattromila persone. E non è detto che la serie delle nostre associazioni coloniali debba finire ai nomi su menzionati, poiché v'è la tendenza a creare nuovi sodalizi regionali, nuove società di mutuo soccorso, nuove logge.

Quel che però non esiste è una Casa Italiana, dove tutte queste organizzazioni possano trovare una sede decorosa. Non esiste un centro dove la nostra comunità possa trovare un riferimento in tutte le sue manifestazioni di vita sociale e d'italianità.

Le società italiane si riuniscono in locali diversi, più o meno adatti, e spendono ogni anno migliaia di dollari per le spese di affitto, dollari che potrebbero essere utilizzati per creare una casa italiana, per costituire quel famoso centro d'italianità da cui partirebbe nuovo impulso per tutte le opere collettive, per tutte le iniziative di carattere patriottico.

La Casa Italiana non sarebbe soltanto la sede di tutte le nostre associazioni, quanto la sede di una scuola, di una palestra ginnastica, di una biblioteca, ecc.

L'idea a dire il vero non è nuova. E' stata anzi ventilata e propugnata. Ma, come succede spesso in mezzo a noi, non si è andati più in là delle discussioni e delle chiacchiere. Quanto si è trattato di concretare e di realizzare, ci siamo trovati di fronte alle solite divergenze, alle solite pregiudiziali, al solito indifferentismo.

Non è possibile però rassegnarsi alla rinuncia quando esiste la possibilità di raggiungere la meta e quando si presenta una magnifica opportunità.

Nel quartiere di Mile End esiste l'edificio della defunta Italo-Canadian Guarantee & Deposit Co., che potrebbe probabilmente essere acquistato a condizioni favorevoli ed adibito a Casa Italiana. Basterebbe un po' di coraggio e d'intraprendenza per riuscire allo scopo e compiere l'opera più bella e più utile per la nostra colonia e per i nostri figli.

Senza entrare in altri particolari, invitiamo senz'altro i nostri lettori ad una serena discussione. Pubblicheremo l'opinione di ciascuno, nella fiducia che il buon senso trionferà ed il progetto al quale noi abbiamo semplicemente accennato possa sollecitamente realizzarsi.

L'ARALDO DEL CANADA

### LA PROSSIMA ATTIVITA' DEI CARRI DI TESPİ

Anche quest'anno i tre Carri di Tespi dell'Opera Nazionale Dopolavoro, che con recente deliberazione del Commissario Straordinario, On. Achille Starace, hanno cambiato la loro denominazione in "Carro di Tespi N. 1", "Carro di Tespi N. 2", "Carro di Tespi N. 3", riprenderanno la loro attività estiva.

A questi tre "Carri" si aggiungerà il Carro di Tespi Lirico che l'anno scorso diede solo qualche rappresentazione riuscitissima e fece una breve tournée nel Belgio.

Le Compagnie dei Carri di Tespi di Prosa e Lirico, saranno, come gli scorsi anni, composte di elementi ottimi e di chiaro nome nell'arte drammatica e lirica italiana.

Il Carro di Tespi N. 1 farà centro al Dopolavoro Provinciale di Milano e irradiarà nella Lombardia, nel Piemonte e nelle Tre Venezie. Il Carro N. 2 avrà per punto di riferimento il Dopolavoro di Roma e visiterà successivamente la Toscana, l'Umbria, gli Abruzzi, il Molise ed il Lazio. Il Carro di Tespi N. 3 avrà per perno il Dopolavoro Provinciale di Bari e si porterà nelle Puglie, in Calabria ed in Basilicata.

Non conosciamo ancora perfettamente l'itinerario del Carro di Tespi Lirico, ma senza dubbio si ispirerà a giuste ragioni d'arte e di propaganda. Ricordiamo che l'anno scorso il successo dei tre Carri di Tespi fu veramente eccezionale. Il numero complessivo delle recite fu di 348, con un'affluenza di 884.335 spettatori.

La Sardegna, visitata per la prima volta da un Carro di Tespi, che toccò quasi tutti i paesi dell'isola, raccolse ben 65.948 spettatori.

Il Carro di Tespi N. 2 diede 116 repliche, in un ampio giro che abbracciò le regioni della Lombardia, Piemonte, Liguria, Toscana ed Umbria, con un percorso totale di 2.075 km. richiamando ben 288.000 spettatori.

Il N. 3 visitò nel suo giro le regioni della Venezia Tridentina, Eucanea e Giulia, dell'Emilia e delle Marche con 108 recite, raccogliendo 292.257 spettatori.

Notevolissimo l'interessamento dimostrato dal pubblico siciliano, che raccolse intorno al Carro di Tespi ben 158.573 spettatori.

Si comprenderà facilmente come do-

po una così intensa preparazione i Carri di Tespi possano quest'anno sperare nei loro giri il massimo successo.

Il repertorio sarà variato e arricchito; si sta già lavorando per il rinnovamento delle scene e per l'arricchimento della dotazione dei Carri di Tespi, che sono, come ognuno sa, un modello di modernità.

I Carri inizieranno probabilmente il loro giro al principio di giugno e la protrarranno fino ai primi di Ottobre.

Questa attività del Dopolavoro è tipicamente italiana, imitata e studiata all'estero anche nei paesi teatralmente più progrediti.

Il Carro di Tespi del Dopolavoro non ha solo scopi ricreativi, ma morali ed educativi; avvicinare il grande teatro italiano ai lavoratori della campagna e portar loro là dove non c'è il teatro, le sue maschere che ridono e che piangono; esse scendono fra le genti di borgate, di paesi, di campagne, lungi dai centri maggiori, e vivono e agiscono ove non c'è cavea per gli spettatori, né scene per gli attori.

Quasi un milione di spettatori hanno assistito l'anno scorso alle recite dei Carri di Tespi e crediamo che quest'anno tale cifra sarà superata di molto.

L'Opera Nazionale Dopolavoro, diretta emanazione del Regime Fascista, appresta ai lavoratori oltre le assistenze di carattere materiale, anche quell'aiuto tipicamente morale che serve ad elevare le masse.

### Il miracolo di San Gennaro compiuto in un minuto

Roma, 3. — Telefonano da Napoli che dopo la processione delle famose Quaranta Statue, il miracolo di San Gennaro si è compiuto con una rapidità mai vista.

Passato appena un minuto dallo inizio delle rituali preghiere dei fedeli, la folla immensa che gremiva il Duomo ha notata l'ebollizione del sangue.

Lo stesso Arcivescovo, Cardinale Ascalesi, che assisteva al miracolo, è rimasto turbato e piangente.

Del fenomeno la popolazione ne trae auspici di bene.

Appena la notizia si è diffusa fra la cittadinanza la città è tutta i balconi e le finestre si sono illuminate come per incanto.

COL DIECI DI MAGGIO GLI UFFICI DE  
"L'ARALDO DEL CANADA" — ITALIAN COMMERCIAL OFFICE CO.  
REG'D. — Avv. Cav. GIACINTO LECCISI SARANNO TRASFERITI  
AL SEGUENTE INDIRIZZO:  
6821 St. Lawrence Blvd. Tel. CResc. 8445

### IL VALORE E IL SIGNIFICATO DI UN RECORD

Fino a tre anni fa, possiamo affermare, l'aviazione turistica era sconosciuta in Italia; quei pochissimi che vi si dedicavano dovevano ricorrere, per provvedersi degli apparecchi, all'industria straniera, poiché quella italiana non produceva macchine adatte né si era mai cimentata nella loro costruzione.

Fu S. E. Balbo il quale, fermamente deciso a creare nella Nazione una salda coscienza aeronautica, studiò la possibilità di attuare in Italia il turismo aereo, come la forma più vicina e più aderente al sentimento del nostro popolo, sensibilissimo ed entusiasta per ogni forma di manifestazione sportiva.

Ma giustamente il nostro grande "ricostruttore" pensò che l'Italia non doveva essere un mercato indifeso di fronte all'industria straniera di costruzioni aeronautiche per turismo, e volle che anche in questo campo la Nazione "facesse da sé".

Neorse un concorso bandito fra tutte le nostre Industrie costruttrici di apparecchi, e di qui una prima, magnifica schiera di piccoli aeroplani e idrovolanti i quali, nelle varie prove subite, rivelarono inattese eccezionali qualità turistiche ed aerodinamiche, tali da farli eguali e spesso superiori ai decantati apparecchi stranieri.

Creati gli apparecchi sorsero nei principali aerocentri, e si vanno costituendo in quelli minori, le squadriglie da turismo che servono non solo per mantenere in allenamento il personale della riserva aeronautica, ma anche per creare nuovi piloti, per rendere familiare il volo in quegli ambienti che fino ad oggi più ne diffidavano.

E intanto dovunque manifestazioni importantissime, coll'intervento dei nostri Assi più conosciuti, gare, raduni, e la passione per l'aeronautica sportiva allargarsi sempre di più, diventare, a fianco del gioco del calcio, delle gare automobilistiche, ciclistiche e di nuoto, delle riunioni tonatonali e di canottaggio, elemento dominante e appassionante della vita sportiva italiana.

Nacque così l'aiuto del Governo Nazionale, spinti dal Ministro dell'Aeronautica, confortati dai consensi popolari, i nostri costruttori si sono appassionate agli apparecchi leggeri, e in nobile emulazione cercano di soverchiarsi, per offrire sul mercato macchine sempre più perfette, sempre più economiche.

Così, a poco più di tre anni di distanza dal primo concorso a cui abbiamo accennato, oggi l'industria italiana dei velivoli leggeri non solo provvede completamente al fabbisogno interno, ma anche si afferma sui mercati internazionali, in vittoriosa concorrenza con quella straniera.

E' di ieri la magnifica affermazione di un "Capronino" da turismo che, pilotato da De Bernardi, ha compiuto prodigi nei cieli di Ungheria, di Romania, di Bulgaria.

Più ambiti allora doveva conquistare l'Italia nel campo internazionale agguadandosi non solo negli apparecchi pesanti, cosa a cui da tempo era

abituata, ma anche in quelli leggeri, importanti "records" mondiali ed internazionali i quali, più di qualsiasi altro elemento, dimostrano la nostra superiorità assoluta in tal genere di costruzione.

Fino ad oggi i records battuti riguardavano soltanto apparecchi terrestri; oggi la prova fornita da Domenico Antonini e da Spartaco Trevisan nel cielo di Milano, ha dato al nostro Paese il primo record per idrovolanti da turismo.

Il 27 Febbraio i due piloti, decollando dal nuovo idroscale milanese, si sono levati in volo con un idrovolante "Caproni 100 T" munito di motore "Cirrus-Hermes II" di 110 HP. Partiti alle 11.15' essi, prendendo rapidamente quota, hanno raggiunto i 5324 metri, conquistando il record internazionale di altezza per apparecchi della classe "C.bis", idrovolanti leggeri della prima categoria.

Il record precedente, fino dal 4 giugno 1930, apparteneva ai tedeschi W. Zimmermann e Schinzingler, che con apparecchio "Junkers J-50W" avevano raggiunto i 4614 metri. Il significato grandissimo della nuova prova è evidente; se si rifletta che per ben nove mesi nessuno era riuscito a vincere l'altezza raggiunta dai piloti tedeschi, apparirà chiaro come ancor più difficile sarà ora superare quella ottenuta dai piloti italiani, e facile sarà indurre che, molto probabilmente, trascorrerà parecchio tempo prima che un apparecchio della categoria del "Caproni 100" riesca a fare di più.

I due recordmans sono ben noti: Domenico Antonini ligure taciturno e riservatissimo, è da parecchio tempo il capopila e collaudatore delle "Officine Caproni"; espertissimo ed audacissimo nell'arte sua, egli mantiene inalterato il proprio sangue freddo nelle più difficili circostanze; coraggioso senza essere temerario, Domenico Antonini è un vero "artista del volo".

Le sue belle qualità si sono più volte affermate, ed egli ha avuto l'onore di pilotare per il primo il gigantesco "Caproni 90 P. B. 6000 HP." che è il più grande apparecchio terrestre del mondo; su questo aeroplano egli ha conquistato e mantiene ben sei records mondiali.

Spartaco Trevisan, ardimentoso pilota di guerra, è una delle figure più note e più simpatiche del movimento aeronautico sportivo; egli è redattore per l'aviazione della "Gazzetta dello Sport" e riveste numerose ed importanti cariche, i cui compiti, spesso difficili, egli assolve con scrupolosità e vorremmo dire religiosa precisione.

Assistevano al volo, che durò esattamente ore 1.44'59", gli ingegneri Crepaldi e Fabbris Favaro, delegati dell'Aero Club Milanese ("Emilio Pensuti"), in rappresentanza del "Regio Aero Club d'Italia"; la verifica dei barogrammi fu compiuta dall'ing. Fensì del Politecnico di Milano.

Il piccolo, fedele apparecchio, che ha dato ai due valorosi piloti il mezzo di conquistare una nuova vittoria all'Italia, è uscito dalle "Officine Caproni", di cui sono noti i fasti nella

vita aeronautica del nostro Paese e del mondo. Di qui uscirono nel fervido periodo della guerra i grandi bombardieri che furono il terrore dei nemici, di qui è uscita una lunga serie di apparecchi che hanno segnato sempre una nuova e più progredita affermazione nel campo delle costruzioni aeronautiche, di qui è uscito il gigantesco "Caproni 6000 HP.", che segnò forse l'inizio di una nuova strada nel campo della tecnica aeronautica, avviandola verso quei grandissimi apparecchi a cui si pensa possa essere destinato l'avvenire delle grandi comunicazioni aeree transcontinentali.

Di questa Industria è intelligente e ardito animatore l'ing. Gianni Caproni che la creò e ne regge le sorti fino dal 1908. Nome popolare nel mondo, quello dell'ing. Gianni Caproni si associa a tutti i progressi che l'aeronautica ha compiuto dal suo nascere ad oggi; progettista e costruttore di gran fama è apprezzato fra i migliori tecnici in questo campo dell'industria.

Potrà interessare conoscere le caratteristiche dell'apparecchio di cui ci siamo occupati:

Apertura alare m. 10 - Lunghezza totale m. 7.29 - Altezza m. 2.80 - Superficie portante mq. 22.30 - Peso a vuoto Kg. 490 - Carico utile Kg. 300 - Velocità massima Km-h. 170. - Velocità minima Km-h. 75 - Autonomia ore quattro - Decollo in metri 180 - Decollo in tempo 18.

Il Caproni 100 T che è un apparecchio costruito in legno a cellula biplana coll'ala superiore più stretta di quella inferiore che è munita di allettoni.

Il motore è situato nella parte anteriore della fusoliera; seguono i posti del passeggero o pilota anteriore e quello del pilota posteriore, entrambi con comando a cloche e pedaliere, dalle sistemazioni comodissime, quello posteriore completato da un cruscotto su cui sono gli strumenti di controllo e di navigazione. Più indietro è un piccolo deposito per bagaglio personale. Gli impennaggi sono a cellula monoelica, comandati con trasmissioni flessibili.

Ottimamente studiato è il dispositivo di amarraggio; esso consta di due solidi galleggianti muniti di redan centrale, costruiti in legno; la parte superiore è in compensato, l'inferiore di cedro con un rivestimento di tela ricoperta di vernice antiputrida. I due galleggianti sono uniti fra loro da due tubi paralleli di acciaio, convenientemente carenati, e alla fusoliera per mezzo di sei robusti sasettoni.

Apparecchio bene studiato, di grande rendimento, maneggevolissimo e sicuro, il "Caproni 100 Idro" non teme il confronto di alcun altro idrovolante della sua categoria, né italiano, né straniero.

CARLO DE RYSKY

Roma, 4. — Si annunzia che l'Ente Nazionale per le Forniture Scolastiche ha bandito un concorso per un libro sulla guerra italiana che possa servire anche come libro di testo per le scuole.

### SI PREVEDONO VELOCITA' FANTASTICHE NELLE PROSSIME GARE PER LA COPPA SCHNEIDER

Londra. — Continuano febbrili e in tutta segretezza i lavori per portare al massimo grado di perfezione i posenti idroplani che l'Inghilterra metterà quest'anno in gara nella speranza di aggiudicarsi ancora una volta la Coppa Schneider.

Negli ambienti aeronautici si affermano con ogni probabilità durante le importanti competizioni la velocità di 400 miglia l'ora.

Frattanto il corrispondente aeronautico del "Times" riferisce che i dirigenti del Reale Aero Club d'Inghilterra, d'accordo con i rappresentanti del Ministero dell'Aria, hanno definitivamente stabilito il tracciato sul quale il 12 settembre prossimo verrà disputata la prova velocistica per la Coppa.

Il nuovo tracciato è un po' più a oriente di quello del 1929, e lascia di tutto libere le rotte generalmente seguite dalle navi che attraversano il Solent, provenienti o dirette a Southampton. Due anni fa esso era quadrangolare. Quest'anno invece, pur conservando lo sviluppo approssimativo di 50 chilometri, si svolge su di un tracciato triangolare ad angoli sensibilmente più acuti. Il traguardo sarà anche quest'anno stabilito al pontile di Ryde, nell'Isola di Wight.

Il primo lato del triangolo andrà da Ryde a Sea View: a questo punto il tracciato segnerà un angolo ottuso e volgerà in direzione di Wittering, a oriente del porto di Chichester. Finalmente il tracciato si chiuderà con un rettilineo di circa 27 chilometri, che congiungerà Wittering a Ryde.

Nel 1929 il punto più difficile del percorso era costituito dall'angolo di Cowes; quest'anno sarà quello orien-

tale, al pilone di Wittering. In sostanza, dunque, il percorso quest'anno presenterà un angolo di meno, ma vi sarà sensibilmente più difficili. Poiché da Sea View a Wittering e nel primo tratto del grande rettilineo i concorrenti si troveranno invece sul mare aperto e dovranno sorvolare a lungo uno specchio d'acqua completamente scoperto e battuto dai venti, c'era negli organizzatori qualche perplessità; ma alla fine essi hanno deciso di non modificare il tracciato, stabilendolo tuttavia che la gara non sarà svolta se, per le condizioni atmosferiche o del mare, i rischi del volo all'esterno dello Spithead saranno molto gravi.

Secondo il nuovo regolamento della Coppa, le prove di navigabilità dovranno essere fatte nella stessa giornata della corsa. E' dunque accertato che la competizione non avrà luogo se non in condizioni del tutto favorevoli. Nonostante le modificazioni apportate nel tracciato del 1929, Calshot parecchi. Gli idrovolanti saranno trascinati anche quest'anno base degli appostati su speciali pontoni sino allo spettacolo di partenza.

Dal punto di vista degli spettatori il nuovo percorso si presenta più vantaggioso di quello del 1929. Due anni fa le due sezioni orientali del circuito erano alquanto distanti dalla costa, sicché lo svolgimento della gara poteva essere seguito soltanto mediante binocoli. Quest'anno, invece, i concorrenti voleranno a lungo parallelamente alla costa dell'Isola di Wight e, pertanto, gli spettatori avranno la possibilità di seguire da vicino la gara su di un fronte di oltre 15 miglia e di osservare gli apparecchi nei punti di maggiore velocità.

## ENCICLOPEDIA ITALIANA

L'Enciclopedia Italiana è un'inesauribile miniera creata dal Governo Fascista per disepellire, ordinare e mettere alla luce del sole tutte le incomparabili grandezze dell'Italia, culla primigenita ed eterna delle arti e delle scienze.

NOMI DEGLI ABBONATI:

1. - Sig. Guido Nincheri
2. - Sig. Carlo Ciceri
3. - Cav. A. J. Sebastiani
4. - .....

DOVE POTETE TROVARE LE INFORMAZIONI CHE V'IMPORTANO?

La realtà quotidiana pone a tutti, a chi più, a chi meno, una sequela ininterrotta di domande, e se le domande non vengono da sé, pensano i vostri vicini, i vostri amici, i vostri bambini, tutte le persone che accostate, a farvene in grande quantità. Quante volte in un giorno dovete star zitti, fingendo di sapere una cosa, e non osate chiedere spiegazioni, perché vi spiace di confessare d'ignorarla? E quante volte, dopo che imprudentemente avete parlato di cose che non conoscete, un amico con sorriso ironico vi ricorda il precetto leopardiano che la maniera migliore di celare agli altri i limiti del proprio sapere è quella di non sorpassarli? A chi vi rivolgerete per trovare la notizia che vi interessa, o la soluzione di un dubbio che

un poco vi umilia? Come arricchire facilmente e piacevolmente la vostra cultura?

OGNI FAMIGLIA HA BISOGNO DI UNA GRANDE ENCICLOPEDIA MODERNA

I libri sono certamente la fonte migliore, se non unica, di ogni sapere. Ma lo scibile è vasto, e i libri che occorrono per costituire una buona biblioteca generale, sono migliaia e migliaia. Quale uomo di affari, quando ha bisogno di un'informazione sicura, ha il tempo di correre alla vicina biblioteca? E, anzitutto, saprà trovare il libro che gli occorre? Quante sono le persone colte, gli studiosi, i professionisti che hanno mezzi sufficienti e capacità di raccogliere tanti libri quanti ne occorrono per i bisogni di questa consultazione quotidiana?

Una grande enciclopedia fatta con criteri scientifici e pratici è quello che ci vuole per l'uso corrente; l'Enciclopedia che vi dà chiara e precisa la notizia occorrente e v'indica quali libri sull'argomento dovete cercare e v'indica quali libri sull'argomento dovete cercare, se volete saperne di più. Nella rapida vita moderna non si può fare a meno, come non si può fare a meno del telefono e del telegrafo.

UN ANEDDOTO

Luigi XV cenava un giorno al Tri non con la Pompadour e pochi cortigiani, quando si cominciò a parlare della composizione della polvere da sparo, e ognuno volle dire la sua senza concludere molto e senza convincere gli altri. "Ohimè, — disse la Pompadour — è lo stesso per tutte le cose di questo mondo: per conto mio non saprei dire com'è composto il rossetto che adopero, e come si fanno le calze di seta che porto." "E' un peccato — disse il duca de la Vaugner — che Sua Maestà abbia confiscato i nostri dizionari enciclopedici; la soluzione di tutti i dubbi la troveremo lì." Il re spiegò i motivi che l'avevano indotto alla confisca. Del resto si poteva mandare a prendere la copia che egli aveva. Tre camerieri portarono sette volumi per ciascuno. Si trovò così alla voce polvere quali componenti venivano: la Pompadour seppa com'era fatto il belletto della matrone romana; e apprese che nel rossetto di Spagna entrava lo zafferano, e la cocciniglia in quello di Parigi. Tutti si gettavano sui volumi, come le figlie di Licomede sui gioielli di Ulisse. Il re stesso andò a leggere i dritti della Corona di Francia, e s'indusse a togliere il divieto che aveva colpito l'Enciclopedia.

Per maggiori informazioni rivolgersi alla Direzione dell' "Araldo" - Agenti esclusivi di vendita.

### DELEGAZIONE CATTOLICA A ROMA



Parte dei delegati dei sindacati cattolici che si recheranno a Roma in occasione del quarantesimo anniversario dell'enciclica papale "Rerum Novarum."