

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
 Alpinismo - Arcostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma
 Ginnastica - Calcio - Tiro - Podismo
 Giochi Sportivi - Varietà

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
 Anno L. 5 - Estero L. 9
 Da Numero 1 Italia Cent. 10 Estero " 15 Arretrato Cent. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
 TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
 TELEFONO 11-36

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale

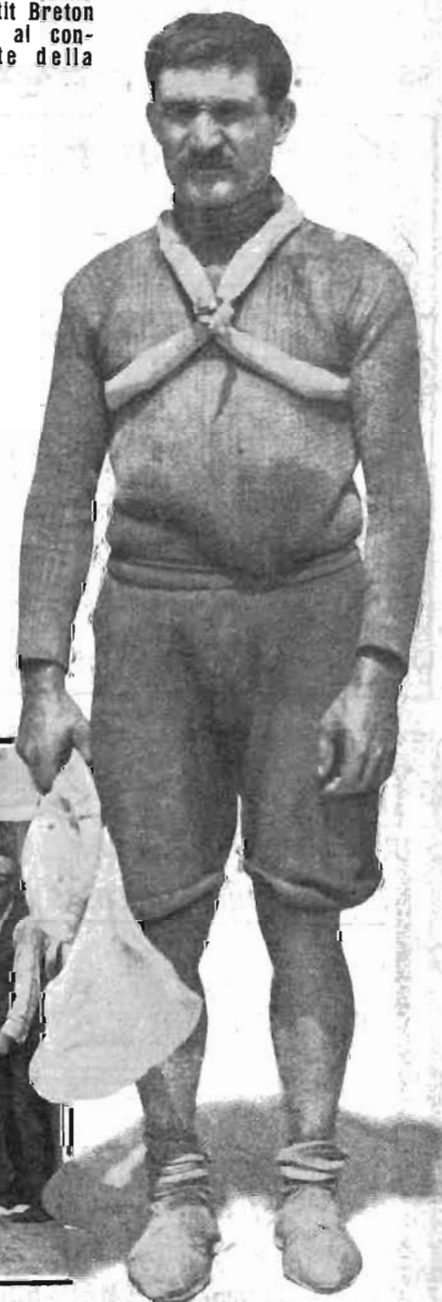
I campioni
 di una grande prava ciclistica

Ultima eco
 del Giro di Francia



Il passaggio a Mirande dei concorrenti al Giro di Francia.

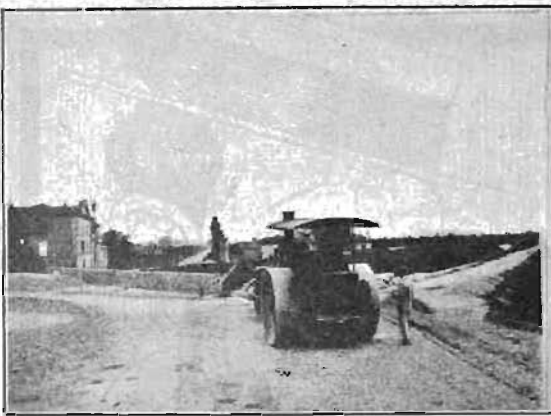
Al controllo d'Auch. -- Il primo plotone, con Petit Breton in testa, passa al controllo del ponte della Treille.



F. Faber.

Maurice Martin al controllo di Mont de Marsau.

Rossignoli.



Sul circuito di Bologna.
 I lavori sul ponte del Lavino. - Spianatrice. I lavori di sbarramento della strada a Castel Franco.
 (Fot. prof. B. Beccari - Bologna).

Bologna convegno internazionale degli automobilisti

In attesa delle corse — L'ordine di partenza
 (Nostra corrispondenza particolare).

Bologna, 16 agosto.

Ieri alla presenza del presidente dell'A. C. B. Ugo Gregorini Bingham, del vice-presidente dottor Sassòli, del conte Orazio Oldofredi, segretario della Commissione sportiva dell'A. C. d'Italia, dei signori Baldi, Stanzani, marchese Paolucci dalle Roncole, e del signor Brunetti, ingegnere verificatore dell'alesaggio delle macchine, nelle sale dell'A. C. bolognese si procedette al sorteggio per la partenza delle vetture iscritte alla Coppa Florio e alla Targa Bologna. Rappresentanti delle case erano: il signor Cuneo per la De-Diétrich, ingegner Franco per la Franco, Del Corona per la Mors, Motobloc, Bayard-Clément, Junior e il signor Fiorini per la Fiat; le altre case s'erano completamente rimesse all'A. C.

Assistevano pure i rappresentanti della stampa cittadina, Rossini della *Gazzetta dello Sport*, Umberto Nobili della *Stampa Sportiva*, Rossi della *Nazione*, Gasperini per il *Giornale d'Italia*, Bernabei per il *Secolo*, ecc.

I nomi delle case vennero scritti su tanti biglietti bianchi, verificati, arrotolati e posti entro alla coppa del Ministero che servì da urna. La mano di un bambino eseguì l'estrazione che diede questo risultato:

Per la prima giornata (Coppa Florio), 6 settembre: 1. Lorraine - 2. Motobloc - 3. Mors - 4. Fiat - 5. Bayard - 6. Itala - 7. Lorraine - 8. Motobloc - 9. Mors - 10. Fiat - 11. Bayard - 12. Itala - 13. Lorraine - 14. Mors - 15. Fiat - 16. Bayard - 17. Itala.

Per la seconda giornata (Targa Bologna), 7 settembre: 1. Diatto-Clément col corridore Primavera - 2. Franco con Buzio - 3. Spa con Sassòli - 4. Bianchi con Tommaselli - 5. Züst con Maggioni - 6. Isotta con Landini - 7. Junior con Tzamagni - 8. Lorraine con Parrau - 9. Berliet con Porporato - 10. Fiat con Valentini - 11. Darray con Airoldi - 12. Itala con Ravetto - 13. Franco con Cariolato - 14. Spa con Piccoli - 15. Bianchi con Brambilla - 16. Züst con Otto Züst - 17. Junior con Radice - 18. Itala con Pizzagalli - 19. Bianchi con Mayr - 20. Junior con Di Vittorio.

Dopo l'estrazione venne redatto regolare verbale che fu firmato da tutti gli intervenuti interessati.

Scorazzando per il circuito.

Una rapida corsa sulle magnifiche strade che compongono il nostro circuito può convincere anche i più pessimisti che a Bologna si è lavorato e sul serio; perchè l'avvenimento riesca degno del tradizionale motto *Bononia docet*.

Più di 400 operai s'affrettano al compimento dei lavori; affinché essi siano compiuti entro il 18 di questo mese, giorno in cui come è noto si inizieranno le prove per le vetture da corsa. Gran parte della strada è già completamente incatrat-

mata ed è divenuta ottima pista; altrove barili di catrame, macchine spianatrici fumanti, operai, ingegneri tutti con un'intensità febbrile attendono ai lavori iniziati. Alla gentilezza dell'ingegner Natali e del signor Astorie Tarozzi debbono queste notizie relative al sottopassaggio della Muzza. Per evitare il passaggio a livello che si trova passato Castel Franco sulla linea Bologna-Milano si sono costruite due rampe l'una a monte e l'altra a valle della ferrovia stessa, le quali staccandosi dalla via di Recovato si gettano nel letto abbandonato dello scolo Muzza, ricongiungendosi per passare sotto il ponte già prima esistente; il nuovo tronco di strada evita così il passaggio a livello passando sotto il ponte. La nuova strada, oggi quasi completamente finita, è riuscita ottima non solo per la corsa ma anche per la viabilità dopo la corsa stessa. Al tronco di strada così costruito ha una lunghezza totale di m. 103 ed è costruito a tre livellate: la prima a monte della ferrovia, lunga m. 94, ha una pendenza del 5‰; la seconda è orizzontale e lunga m. 29; la terza di m. 70 ha una pendenza del 4,2‰. La strada è larga m. 6 e solo verso l'imbocco del ponte si restringe fino a m. 5, spazio del resto più che sufficiente, come ebbe ad affermare Nazario, per il passaggio di una vettura in corsa. Il piano stradale sotto il ponte si è dovuto tenere più basso del livello dell'acqua che scorre nello scolo Muzza per dare al sottopassaggio un'altezza sufficiente al passaggio delle automobili. Così le dimensioni della luce del ponte sono ora ridotte a queste: larghezza m. 5, altezza del piedritto m. 2, altezza in chiave m. 2,95.

Ecco il lavoro più importante non solo per il circuito, ma anche per la viabilità. Perché tale rimarrà sempre la strada, cioè a dire assai migliorata: il che dimostra come certe importanti manifestazioni non solo arrecano un benessere immediato alla città, ma affrettano anche l'esecuzione di quei lavori che altrimenti, chissà quando!, sarebbero eseguiti.

Altri lavori importanti sono l'allargamento e l'abbassamento del Ponte del Losco, il rialzamento delle curve della circonvallazione del paese di San Giovanni e quello magnifico del Ponte del Lavino ottimamente riuscito. Più di cento operai sono esclusivamente dedicati a questo lavoro che come quello della Muzza rimarrà anche dopo la corsa. Proseguendo verso Bologna a 700 metri dal raccordo fra la via Persicetane e la via Emilia incontriamo sulla sinistra le magnifiche Tribune delle quali si domina per lungo tratto il rettilineo che viene da San Giovanni. Dirimpetto sono già incominciati i lavori per le baracche dei giornalisti e il quadro dei tempi modificato con com-

petenti criteri dall'ing. Brunelli che ha riscosso, ben a ragione, le lodi dei Commissari e del cronometrista Marley.

Intanto le prove sono incominciate e tutti i corridori sono entusiasti del nostro Circuito, ottimo sotto tutti gli aspetti. La città ha già assunto quel carattere di festività proprio dei grandi avvenimenti e il rombo delle automobili da corsa sveglia al mattino i sonnolenti. E dir che mancano più di 20 giorni! Chissà allora!

Umberto Nobili.

L'industria automobilistica e le feste di Piacenza

L'Esposizione dell'automobile e del ciclo.

Occupava un'area coperta di mq. 1430. Il padiglione, armoniosamente elegante, è decorato con fine gusto d'arte.

Illuminato da ampi finestroni e con una disposizione degli stands dettata dal senso pratico, in esso tutto quanto si riferisce all'industria ciclo-automobilistica avrà modo di essere dai visitatori apprezzato.

Questa Esposizione è destinata ad avere una importanza commerciale non indifferente, dato il grande concorso di pubblico che le varie manifestazioni e festeggiamenti indetti dal Comitato chiameranno a Piacenza, e dato anche che alla medesima farà seguito il *Concorso Internazionale per automobili industriali*.

Alla sera il padiglione sarà illuminato per opera del Comitato.

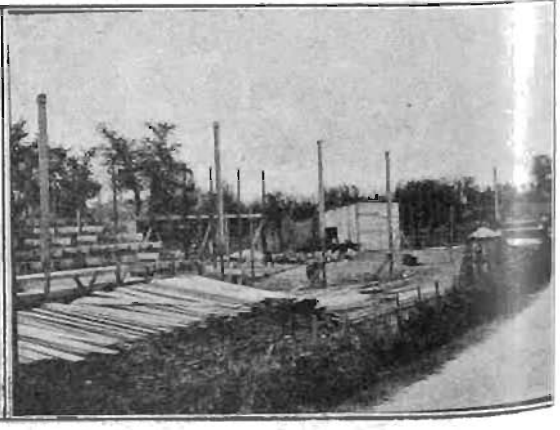
Ecco l'elenco completo degli espositori:

- Reina Zanardini e C., Milano, via Solari, 58 - F. Orio, Piacenza - Soc. Anon. Frera (S. A. S.), Tradate - Augusto Raggi, Milano, Foro Bonaparte, 74 - Pneumatici Wolber, Milano, piazza Castello, 20 - Società Ital. Industria Gomma, Milano, via Solari, 27 - Soc. Anon. A. Scaglia e C., Milano, via Ugo Foscolo, 3 - Fabbrica Automobili Florentia, Firenze, Ponte dell'Asse, 2 - Soc. Devecchi e C., Milano, via Peschiera, 2 - Didone Giuseppe, Milano, via G. Ferrari, 1 - R. C. Bergougnan, Clermont Ferrant - Dunlop Rubber e C., Milano, via Sirtori, 1 - Henssberger Giovanni, Monza - Laviosa Alberto, Piacenza - Bianchi e C., Milano, via Paolo Frisi, 72 - Continental Caoutchouc, Milano - Grassi Luigi, Milano, via Amedei, 7 - Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero, Torino, corso Dante, 30-35 - Lancia e C., Torino, via Ormea, 89 - Gustavo Stampa, Milano, via Bersaglio, 43 - Ing. Carlo Laviosa, Salsomaggiore - Soc. Piemontese Automobili (S. P. A.), Torino - Soc. Brevetti Granieri (A. G. E. S.), Roma, via in Lucina, 4 - Ing. Rambaldo Jachia, Milano, via Monforte, 15 - Fratelli Zoso, Castalgomerto - Suddutsche Automobilfabrik, Gaggenau Baden - Fides, fabbrica Automobili, Torino, via Monginevro - Ing. L. Troubetzkoi e C., Milano, via Mario Pagano, 43 - Royal Garage, Milano, via Principe Umberto, 18 - Soc. E. Bianchi, Milano, via Paolo Frisi, 72 - Soc. Atretos, via Carroccio, 3 - Toscani Benvenuto, Piacenza - Fabbrica Automobili Isotta e Fraschini, Milano - Camillo Foltzer, Rivarolo Ligure - Soc. Autocommerciale, Torino, via Petrarca, 31 - Soc. Meccanica Bresciana, Brescia - Stussi e Zweifel, Milano, via Dante, 8 - Moto Reve Italiana, Milano, via Moscovia, 10 - Fioruzzi Max, Piacenza - C. Tribuzio, Torino, via Nizza, 31 - Agenzia Meccanica Bresciana, Milano, via Boccaccio, 4 - *Touring-Club Italiano*, Milano, via Monte Napo-

NON AVEVA IL VERO FANALE "AQUILAS".
 CHE PORTA IMPRESSA QUESTA MARCA LEGALMENTE DEPOSITATA.
 È LA PAROLA AQUILAS.
 FABBRICA F. SANTINI-FERRARA



Il rettilineo d'arrivo.



La costruzione della tribuna d'onore.
 (Fot. prof. B. Beccari - Bologna).

AUSTRO - AMERICAN - TYRE
 PNEUMATICO per Automobili, Vetture, Cieli, Motocicli.

Agenzia e Deposito per l'Italia
LEIDHEUSER & C.
 TORINO - Via Principe Amedeo, 16 - TORINO

leone, 14 — Fabbrica Aerostati (F. I. A. M.), Milano, via Donizetti, 51 — Merli Umberto, Piacenza — Trotti Medardo, Piacenza — De Vecchi C., Milano — Pirelli e C., Milano.

Il Concorso Internazionale per automobili industriali.

La *Stampa Sportiva* ne ha già parlato, ma oggi si interessa nuovamente dell'importante manifestazione.

Fra le iniziative che il Comitato piacentino ha saputo organizzare, la più importante, nuova e pratica è indubbiamente il Concorso Internazionale di automobili industriali, e ciò per le condizioni in cui essa si esplica.

Questo concorso è stato organizzato in unione al Comitato di Piacenza, del Touring-Club Italiano e dell'Automobile-Club d'Italia, e ad esso hanno portato il loro vivissimo interessamento il Re, concedendo il suo alto patronato, il Ministero di agricoltura, industria e commercio e quello della guerra.

Il primo infatti ha indetto uno speciale concorso per automobili destinati per l'agricoltura, e il secondo, destinando un suo rappresentante a far parte del Comitato, ha assunto l'impegno di acquistare parecchi degli automobili che risulteranno più rispondenti ai bisogni del servizio militare.

Questo concorso non poteva arrivare in un momento più opportuno.

Nel 1906, in occasione dell'esposizione Internazionale di Milano, ne venne tenuto uno per gli omnibus, ma scarsi furono i concorrenti.

Citroviamo in un momento specialissimo, sia per ciò che concerne l'attuale condizione dell'industria automobilistica, sia per quel che riguarda l'avvenire dei trasporti automobili. Il Concorso di Piacenza si presenta adunque opportuno, come affermazione delle nuovissime applicazioni che l'automobilismo potrà avere nei trasporti, tanto di persone che di merci, sulle strade ordinarie.

È superfluo dire come gli omnibus-automobili sieno destinati a sostituire, in gran numero di Comuni, servizi attualmente deficienti, fatti con tirano animale.

Quantunque il pubblico non sia peranco stato illuminato dai competenti, col mezzo di prove e di raffronti, sui tipi più sicuri, più pratici e più convenienti, tuttavia molti servizi automobilistici collettivi sono stati stabiliti, specie nelle località ove durante la bella stagione affluiscono le persone ricche. Tali servizi però rappresentano ancora l'eccezione e non sono rivolti a creare dei rapporti stabili fra località e località, dei servizi regolari e quel che più monta, largamente accessibili.

Così per i trasporti sono già in buon numero gli industriali che hanno adottato dei camions, ma il loro numero è infimo in confronto di quello di coloro che avrebbero la convenienza di adottare il nuovo mezzo di trasporto, ma rimangono esitanti di fronte all'incertezza sul tipo da scegliere e di fronte soprattutto alla mancanza di notizie concrete, di dati precisi sul costo, sul consumo e sul rendimento. Queste notizie e questi dati possono essere forniti da un concorso organizzato, come quello di Piacenza, con serietà di intendimenti e da persone di grande competenza.

L'importanza poi del concorso, per quello che concerne gli automobili agrari, non vi è chi non la veda. La meccanica è già stata largamente applicata all'agricoltura, ma le locomobili azionanti le macchine agrarie hanno un non so che di antiquato nella loro pesantezza, per cui è lecito pensare alla possibilità di usufruire del motore dell'automobile — come già si fa per molti carri-pompa, per gli incendi — oltrechè per spostarsi rapidamente, anche per azionare le macchine agricole. Che delle combinazioni siano possibili lo provano recenti tentativi ed esperienze.

Quanto all'importanza che i carri-transporto hanno dal lato militare, essa è proclamata da tutti i tecnici di cose militari. Per l'Italia, così deficiente

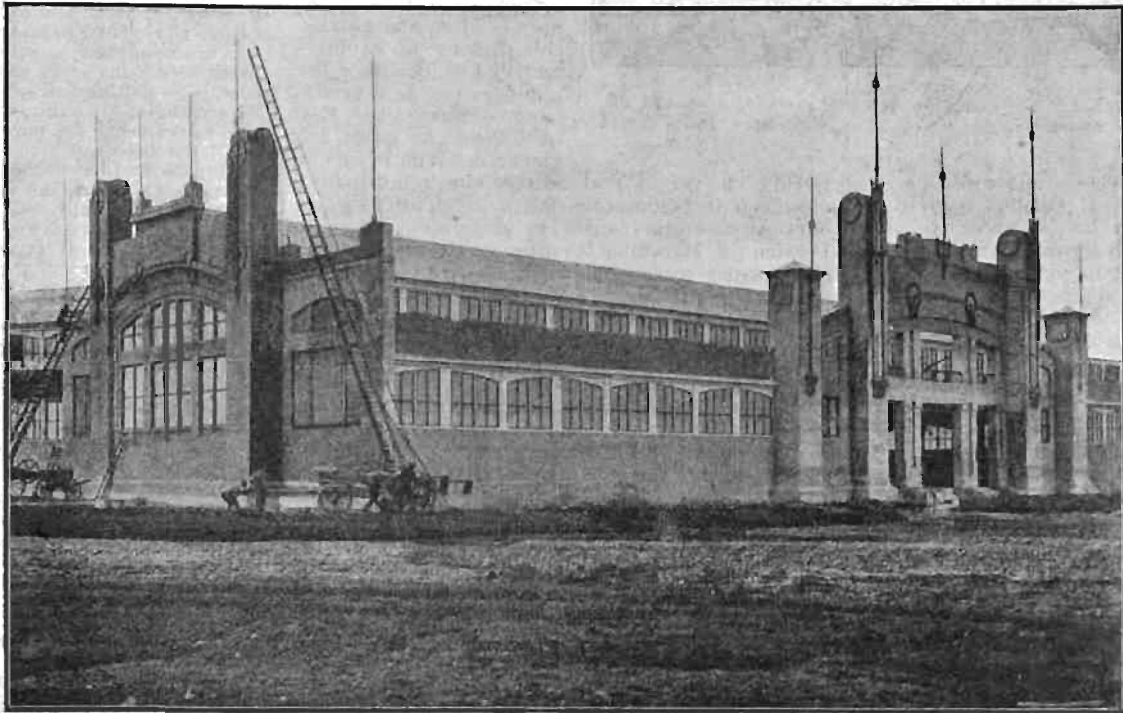
di quadrupedi, il problema dal punto di vista militare è di primissimo ordine.

Giustamente quindi il Ministero della guerra se ne preoccupa, e tale sua preoccupazione dimostra portando al concorso di Piacenza l'interessamento diretto, facendosi rappresentare dal maggiore Maggiorotti, capo del servizio automobilistico militare, nell'organizzazione.

Il concorso di Piacenza, che può considerarsi come il primo del genere che si tiene in Italia, nella riunione internazionale dei vari Automobili Clubs d'Europa, tenutasi nello scorso novembre a Parigi, è stato ufficialmente riconosciuto come uno dei grandi avvenimenti sportivi dell'anno, e come tale iscritto nel calendario automobilistico del 1908.

Ecco l'elenco delle Case concorrenti al Concorso internazionale per automobili industriali:

Concorso Generale e Concorso Ministero della guerra — Adolph Saurer, Arbon (Schweiz), con due camions e un omnibus — Società Piemontese Automobili « S. P. A. », Torino, con due camions e tre omnibus — Fabbrica automobili « F. I. A. T. », Torino, con tre camions e due omnibus — Camillo Foltzer, di Rivarolo Ligure, con un camion Soller di Basilea — Suddesutsche Automobil Fabrik di



Il padiglione della Mostra del Ciclo e dell'Automobile di Piacenza.

Gaggenau, con due omnibus ed un camion — Fabbrica Automobili « Itala », con un camion ed un automobile — St. Pancras Iron Worke C. Ltd., Londra, con un camion ed un rimorchio — The Yorkshire Patent Steam Wagon e C., di Leeds, con un camion con rimorchio.

Concorso ruote elastiche — Sindacato Ruote Elastiche « Savoia », Torino, con un omnibus « Rapid » con ruote elastiche — Società Brevetti Granieri « A. G. E. S. » di Roma, con due veicoli con sospensione elastica Granieri.

Concorso Ministero agric., industria e comm. — Società Italiana « Lux », Milano, con una macchina — Società Diatto-A. Clément, Torino, con tre macchine — Ing. Comi e C., Milano, con una macchina — Fratelli Calzavara, Treviso, con una macchina — Ing. Colorni e C., Milano, con una locomobile « Ivel » — Fratelli Chinaglia, Villimpenta (Mantova), con una macchina della Ditta F. Jan e C. di Londra — Ing. Magnani e Rondoni, Milano, con una locomobile della Casa James B. Pette e Son Ltd. di Londra — Dott. L. R. Cavalieri, Firenze, con una macchina — Strafirini Giuseppe, Castelleone, con una macchina.

Come dico, la questione è molto dibattuta; chi la vuole in un modo, e chi la vuole in un altro; chi per esperienze praticate su se stesso, magari, consiglia una cosa, e chi invece assicura esser meglio seguire il sistema opposto. Infine, un vero indirizzo pratico ed assoluto, valevole per tutti, non si ha e non si può avere. « Non si può avere » per me è la vera espressione, la più atta a rendere l'idea. In tesi generale io credo piuttosto che tutto si compendi in queste due sole parole: igiene e sobrietà.

Il resto è un di più, il resto è un superfluo, zavorra ingombrante da gettar lungi da noi perchè inutile, anzi dannosa. « Gnosce te ipsum », conosci te stesso, conosci il tuo fisico e curalo ognora senza posa applicando i più elementari principii dell'igiene, troncando ogni pratica fisiologica smodata, ed ecco fatto tutto in materia di preparazione. Solo nell'applicazione sapiente di questo rigido e in un savio ammaestramento è posta la vera chiave per giungere alla soluzione del problema.

— Vegetariani o carnivori? Tenaci astensionisti in amore? si domandano invece molto perplessi alcuni. Quale dunque dovrà essere la vera via da tenere per cominciare?

Gli animali (per osservare quelli che ubbidiscono istintivamente ai misteriosi e segreti moniti della natura che non falla) che si nutrono di sole carni mostrano nella generalità, è vero, un fisico forte, un sangue bollente, un carattere aggressivo e violento, ma tutti gli altri di contro se non sono di solito tanto lesti nell'azione, tanto irruenti e poderosi di primo incontro, sono però più robusti, più solidi, più tenaci, atti alle più dure fatiche, più longevi. Allora? da quale parte prendere allora? Allora l'ho detto, ognuno si formi la propria ricetta a seconda de' propri bisogni fisici riscontrati in sé dopo accurata osservazione, ognuno sia un po' il medico di se stesso, provvedendo a sopprimere con oculatezza quell'abuso nel quale si sente incline, e non si preoccupi tanto del fatto se sia meglio mangiar carne o erbe, se convenga cancellare in modo assoluto (sicuro anche questo) dalle esigenze della propria vita giovanile quel roseo paragrafo che risponde alla parola: amore, ma solo preoccupati di giungere alla salute per le vie piane e semplicissime dell'igiene, e studiarci poi di rimanervi. No? Non è vero? Vediamo un poco.

Non abbiamo che fare un piccolo passo addietro di un tre mila anni fa circa, per piombare di piè pari in pieno periodo aureo dell'atletismo e dello Sport, coltivato con amore grande presso l'impareggiabile popolo greco; portarci cioè nell'Elide beata popolata di statue e cosparsa di roseti profumati, nella terra classica dell'arte, dell'euritmia estetica, dello sport e... dell'amore. Frugando fra trattati di storia dell'epoca, spigolando in qua e in là, facile riesce accertare come appunto quei popoli, che sono pur sempre i nostri grandi maestri anche in ciò, ignorassero certi errati sistemi, dirò, artificiali di preparazione fisica, in voga ai di nostri.

Essi muovevano appunto dal presupposto che pigliando per base un corpo sano, veramente sano, quando questo non si fosse scostato mai dai rigorosi principii di una vita costumata e sobria, e non avesse trascorso in modo alcuno (e notisi che

Come è lecito pensarla

In materia di educazione fisica.

Aspetta tuttora una soluzione concreta (e si dibatte sempre presa tra le spire di un'incertezza costante) la questione del regime di vita che più convenga ad un atleta che voglia per mano razionalmente e seriamente ad un valido allenamento nel proprio sport.

Da preferirsi sopra ogni altro prodotto:
VELOCIPEDI
ATALA
 LA RIVELAZIONE DEL 1908
 Fabbrica Velocipedi GATTI e PELLINI - Milano

EADIE FITTINGS

Sono le migliori per ottenere una macchina elegante, forte e scorrevole.
 La bicicletta **EADIE** forma il sogno del ciclista, segna il trionfo del corridore

Esclusivo Rappresentante per l'Italia: **GIULIO MARQUART - Milano.**

