



Il principe Borghese, concorrente alla corsa Pechino-Parigi con macchina Itala.

## LA SETTIMANA SPORTIVA

Siamo alla vigilia di una nuova prova internazionale dello sport automobilistico! Due giorni ancora e poi la folla delle grandi manifestazioni sportive si riunirà per assistere ad una nuova lotta, per salutare altri trionfatori.

Questa volta il convegno si terrà in Francia e precisamente nella regione nordica, presso Dieppe. Il Grand Prix di Francia riuscirà anche questo anno la prova classica della stagione sportiva. L'Italia non mancherà alla nuova lotta e con la Fiat questa volta passeranno l'alpe le vetture dell'Aquila e della Marchand, altre due ottime rappresentanti dell'industria automobilistica nazionale.

Gli italiani vanno in Francia in piccolo numero, ma animati dal solito entusiasmo. Nel nostro caso non recheremo nel maggior o minore numero di concorrenti una maggiore o minore probabilità di vittoria. E' nella bontà dei pochi che noi confidiamo, è nella valentia dei guidatori della Fiat, dell'Aquila e della Marchand che noi crediamo. In Francia, come in Sicilia ed in Germania, il valore del piccolo gruppo italiano non scemerà, e sul Circuito di Dieppe come al Taunus ed al Circuito delle Madonie la vettura nazionale darà nuovi e convincenti risultati.

Noi confidiamo nella bontà del concorrente e non ci preoccupiamo del numero. I francesi vorrebbero già parlare di una probabile nostra sconfitta nel Grand Prix, ma pare abbiano fatto i conti senza l'oste. Così vorrebbe spiegarsi qualche giornale che va per la maggiore, che non potendo digerire la sconfitta del Taunus, vorrebbe menomare il valore italiano. L'opinione pubblica è però con noi e basterà a tale proposito citare le quote dei bookmakers per convincersene.

In questi giorni uno dei più conosciuti nel mondo sportivo offriva le diverse case alla quota seguente: Fiat 2/1; Renault 3/1; Brasier, Panhard, Darracq e Diétrich a 6/1; Mercédès, Bayard-Clément a 8/1; Gobron, Motobloc, Germain a 12/1. Le altre vetture a 20 e più.

L'organizzazione del Gran Prix riuscirà come sempre un onore dei francesi, i quali hanno saputo anche questa volta ottenere dal Governo ogni più completo appoggio. Ci piace a tale proposito ricordare quanto segue:

L'organizzazione del servizio di sicurezza avrà il suo centro alle tribune e sarà divisa in settori al comando di ufficiali. I soldati saranno disposti a distanza di 100 metri l'uno dall'altro, ma a quinconce, in modo da poter sempre comunicare con la voce. Le poste saranno più numerose alle passerelle e nei punti ove si agglomera il pubblico. Una seconda linea di riserva, composta in massima parte di cavalleria, proteggerà le proprietà private dalle invasioni del pubblico ed eseguirà delle perquisizioni. Il servizio d'ordine comprenderà 4000 uomini di fanteria, 400 di cavalleggeri, 300 gendarmi a piedi e 100 gendarmi a cavallo. La truppa avrà un servizio sanitario speciale.

Il servizio medico consisterà in quindici posti di soccorso, di cui uno centrale alle tribune e gli altri distribuiti lungo il circuito.

L'A. C. F. installerà 60 poste di commissari della corsa che cureranno l'applicazione del Regolamento e avranno l'incarico di arrestare le vet-

ture alle cinque, per mezzo di bandiere gialle. In seguito essi non autorizzeranno la circolazione che nel senso del circuito durante la mezz'ora che seguirà la corsa.

Ritornando al numero dei concorrenti italiani, diremo che esso è scemato in forza dei regolamenti che informano quest'anno le diverse prove automobilistiche.

Ognuno di essi ammette infatti una costruzione di macchina tutta speciale, una preparazione diversa assai dispendiosa per le fabbriche, per cui parecchie sono state costrette a fare una selezione dei programmi. Noi che abbiamo sempre insistito sull'unità del regolamento di corse, ci auguriamo che per la stagione prossima l'accordo completo su detta questione avvenga fra i dirigenti delle grandi associazioni automobilistiche.

A titolo di cronaca, ricordiamo che quest'anno le principali formole sono due: quella della cilindrata — 8 litri di cilindrata complessiva massima del motore — adottata dall'Automobile Club imperiale tedesco, quella del consumo — 30 litri di carburante per ogni 100 chilometri di percorso — adottata dall'Automobile Club di Francia.

Nell'ultima conferenza internazionale degli Automobili Clubs, che si tenne a Homburg, dopo la Coppa dell'Imperatore, venne indetta per il 15 luglio prossimo, a Ostenda, una nuova riunione, la quale dovrà studiare e concretare un'unica formola che regoli le corse di automobili nel 1908.

L'unità fondamentale dei regolamenti di corsa avrà il vantaggio di non costringere i costruttori a fabbricare vari tipi di vetture da corsa, eviterà così un soverchio disperdimento di energie meccaniche e finanziarie ed anche dal punto di vista tecnico darà buoni frutti, inquantochè ripetute prove di veicoli di un medesimo tipo, fatte con un medesimo criterio, permetteranno di giungere a risultati più sicuri e più concludenti.

\*\*\*

L'automobilismo trova oggi nella corsa Pechino-Parigi una nuova occasione per dimostrare la sua praticità.

Anche in questa straordinaria prova turistica il nome italiano rifugge. Una sola vettura, un solo concorrente, ed esso appare sempre alla testa del gruppo internazionale dei viaggiatori.

Eccoli tutti usciti dal deserto di Gobi, tranne Pons, che tornerà a Kalgan, ove si farà accompagnare per continuare il viaggio, dalla sua scorta di tartari.

I concorrenti hanno traversato il Gobi nei tempi seguenti:

Principe Borghese (automobile 40 cavalli), in 3 giorni.

De Dion Bouton (automobile 10 cavalli), in 4 giorni.

Spyker (automobile 15 cavalli), in 6 giorni, tra cui 4 giorni di fermata e 23 ore di marcia forzata.

Si può da questi semplici calcoli trarre utili insegnamenti.

Come si vede, l'industria italiana occupa sempre in questa prova il primo posto.

E' la macchina Itala del principe Borghese che avanza per prima, è essa che vince per la prima, è nella sua bontà che l'intenditore trova la ragione di tutto ciò.

\*\*\*

L'automobilismo, come tutti i mezzi di locomozione, ha fatto e farà sempre le sue vittime.

Il caso si è ripetuto pur troppo la settimana scorsa nel nostro paese.

Una nobilissima e gentile dama, la marchesa Maria Pia Ruffo Gerini, tre fra i più simpatici gentiluomini dell'aristocrazia napoletana, il principe di Pescara, il duca di Sant'Angelo a Fasanello, il marchese di Mottola Nunziante, un bravo chauffeur, Coppola, hanno trovata la morte sulla via di Cajanello. L'automobile, spinta ad una corsa vertiginosa, ha sterzato, è caduta in un fosso, ha schiacciato tutti e cinque i viaggiatori, spietatamente.

L'alto casato delle vittime, la fine miseranda e fulminea — non si rinvennero che deformati cadaveri — han fatto sì che il tragico avvenimento impressionò maggiormente.

Dinanzi alla grave disgrazia diciamo pace ai caduti!

Essi hanno trovato la morte nella corsa sfrenata. L'automobilismo ha purtroppo fatto cinque nuove vittime, ma non si deve perciò gridare contro di esso, come una volta ancora hanno voluto sfogarsi certi vecchi e retrogradi giornalisti.

No! La follia della corsa sfrenata sarà domata dal tempo e dall'abitudine per cui nel turbinio della volata, come ben scrisse un collega napoletano, potrà non smentirsi quella freddezza che consentirà l'esattezza della manovra ed il giusto esame del pericolo. Biasimiamo pure la follia che vince spesso alcuni giovani guidatori, ma non per ciò schieriamoci contro la trionfale marcia dell'automobilismo. E' una battaglia nuova che si combatte.

Le vittime non possono mancare!

GUSTAVO VERONA.

L'abbonamento alla STAMPA SPORTIVA costa L. 5.



Due delle vittime del disastro automobilistico di Vairano.

1. Il marchese Di Motola, vittima del disastro. - 2. Il ministro Tittoni al Tennis Club di Napoli. - 3. Il principe di Pescara, vittima del disastro. — La fotografia che riproduciamo ricorda l'ultima festa data al Tennis Club di Napoli di cui il marchese Di Motola era presidente, in onore del ministro Tittoni.

(Fot. C. Abeniacar - Roma).

### Automobilisti!

Se volete viaggiare senza pericoli nè pannes, adottate sulle vostre macchine, come già adottano le primarie Case costruttrici:

Cartonche,  
Trasmissioni,  
Scappamenti liberi,  
Filtri, Leve,  
Fischi, Manette

# BOWDEN

Syndicat Français des Brevets

E. M. BOWDEN

Filiale per l'Italia:

MILANO - Via Sirtori, 16 bis.