

Il Giro di Francia 1914. — *Gerrigou l'eccellente corridore francese, sull'a sommità d'l Galibier.*

Il Giro di Francia 1915

Il direttore dell'Auto, Henri Desgrange, con quel coraggio sportivo che ne fa uno dei più simpatici colleghi, annuncia il Giro di Francia ciclistico per il prossimo anno. Che questo annuncio venga seguito dalla realizzazione è l'augurio nostro più fervido e più sincero, tanto più che il programma-regolamento sarà uno dei più interessanti e dei più sportivi sinora svoltisi.

Infatti leggiamo nell'Auto che il regolamento sarà completamente rimaneggiato e che il principio cui si ispirerà sarà quello di mettere i corridori l'uno di fronte all'altro nelle condizioni di maggiore uguaglianza possibile.

Il corridore in gara sarà come un corridore partito isolatamente per allenamento e che ha portato seco quel che gli pare e piace, senza aver nulla di preparato — e di cui possa servirsi — lungo il percorso. Sarà permesso, però, all'arrivo di ogni tappa, di farsi curare e *soigner* dalla Casa o da chi per essa e ciò — dice il Desgrange — è concesso per il solo fatto che non lo si potrebbe evitare.

Il regolamento ha un principio onesto e puro, quello di mettere tutti alla pari, *tenori... e coristi*, ma in ultimo, con la clausola riguardante le tappe, ha dato uno strappo a questa onestà e purezza concedendo alle Case di rifornire i propri corridori.

Ed il voler affermare — a scarico della propria coscienza — che sarebbe impossibile un controllo non è scusa che si possa accettare perchè dei mezzi ce ne sarebbero, e quanti, ma tanto varrebbe spingere lo scrupolo fino all'estremo limite e trattar l'uomo come una vera e propria macchina, chiudendolo in un parco chiuso... o punzonandolo.

Accettiamo quelle che ci è per ora concesso; è un passo verso quella tale moralizzazione sportiva che anche noi in questi giorni stiamo tentando di ottenere, onde rimettere un po' le cose dello sport a quel posto nel quale meritano di trovarsi.

Perchè — e questo è bene dirlo franco e schietto — con il dilagare di questo professionismo sportivo non sappiamo più dove si vada a finire.

Auguriamoci che il giro ciclistico di Francia segni la pace dei popoli ed il principio di una nuova era per lo sport civilizzatore.

Erpi.

L'abbonamento alla "STAMPA SPORTIVA",

:: :: costa L. 5 all'anno :: ::



Il Giro di Francia 1914. — *Thys giunge al tunnel del Galibier.*

I vincitori delle corse ciclistiche su strada nel 1914

(professionisti)

8 marzo — Genova-Nizza (km. 201), I. G. Lombardi. — 5 aprile — Milano-San Remo (km. 286,5), I. U. Agostoni. — 19. aprile — Giro di Romagna (km. 306), I. G. Cervi. — 3 maggio — Giro del Piemonte (km. 310), I. G. Santhià. — 10 maggio — Milano-Torino (km. 360), I. C. Girardengo.

GIRO D'ITALIA

21 maggio — Milano-Cuneo (km. 420), I. A. Gramo. — 26 maggio — Cuneo-Lucca (km. 340), I. Calzolari.



Il Giro di Francia 1914. — *I corridori Crupelandt, Engel e Brocco a metà percorso del Giro.*

Il Giro di Francia 1914. — *Rossius, tutto solo, attraversa il Galibier.*

lari. — 28 maggio — Lucca-Roma (km. 430), I. C. Girardengo. — 30 maggio — Roma-Avellino (km. 375), I. Azzini G. — 1. giugno — Avellino-Bari (km. 328), I. G. Azzini. — 3 giugno — Bari-Aquila (km. 428), I. L. Lucotti. — 5 giugno — Aquila-Lugo (km. 429), I. P. Albini. — 7 giugno — Lugo-Milano (km. 429), I. P. Albini.

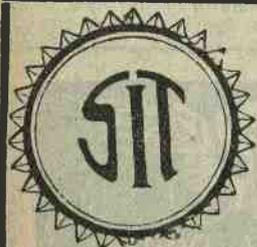
5 luglio — Giro delle Province (km. 385), I. L. Lucotti. — 19 luglio — Giro dell'Emilia (km. 275), I. Corlaita E. — 20 settembre — Roma-Napoli-Roma (km. 461), I. D. Beni. — 11 ottobre — Campionato Italiano (km. 251), I. C. Girardengo. — 25 ottobre — Giro di Lombardia (km. 235), I. L. Bordin.

Il petrolio ai nostri giorni

La febbre del petrolio può stare a paragone con quella dell'oro. Non si conosce forse un esempio di uno sviluppo industriale così rapido e colossale. Da un calcolo fatto risulta che si consumano ora quarantasette milioni di tonnellate di petrolio mentre quaranta anni or sono ne bastavano settecetomila. Il petrolio era noto fino dalla più remota antichità, perchè si trovano accenni a pozzi di nafta nella Genesi, in Erodoto e in altri scrittori greci. L'uso della nafta come combustibile nelle macchine a vapore offriva fino a pochi anni addietro grandi difficoltà che ora sono quasi interamente superate.

Le prime locomotive a petrolio corsero sulle linee del Caucaso, ma ora tre buoni quarti delle ferrovie americane sono mosse dal combustibile liquido. Nella marina americana il consumo del petrolio è salito in un solo anno da un miliardo a un miliardo e mezzo di litri. Esso è indispensabile nella navigazione sottomarina, ma anche nelle altre navi da guerra offre vantaggi incalcolabili con la soppressione del fumo e delle ceneri, e con la facilità del riscaldamento che può essere guidato nel modo più semplice. Le nazioni che non posseggono sorgenti di petrolio, come la Francia, non ne beneficiano certo per il costo dell'acquisto. Alcuni anni or sono la California fu invasa dai cercatori di petrolio come un tempo dai cercatori d'oro.

Un umile pittore di Los Angeles divenne improvvisamente multimilionario scoprendo nel suo giardino una sorgente di petrolio invece dell'acqua che egli cercava scavando il pozzo. Per il momento non vi è alcun pericolo che le fonti si esauriscano, ma la produzione febbrile basta appena per i bisogni crescenti, e ciò spiega come gli industriali si arricchiscano rapidamente.



SOCIETA' ITALIANA TRANSAEREA

Le più grandi e meglio organizzate officine di aviazione del mondo. - Costruzione di monopiani, biplani e idroaeroplani. Tipi militari, da sport, da turismo e da corsa. - Vendita di tutti gli accessori e pezzi di ricambio per la navigazione aerea. Gli apparecchi SIT detengono tutti i records italiani e mondiali. - Potenzialità di fabbricazione: 200 Apparecchi all'anno.

Officine e Uffici: Corso Peschiera, 251. Aerodromo: MIRAFIORI - Torino.

- TORINO -

Telegrammi: TRANSAEREA - Torino. Telef. interc. 25-00 - Torino.