

# LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo  
 Alpinismo - Acrostatica  
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

Ippica - Atletica - Scherma  
 Ginnastica - Cassia - Tiri - 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 { Italia Cent. 10 } Arretrato Cent. 15  
 Estero .. 15

**DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE**  
 TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO  
 TELEFONO 11-28

**INSERZIONI**  
 Per trattative rivolgersi presso  
 l'Amministrazione del Giornale

## Gli sports dell'acqua



Delaplane, vincitore del "Grand Prix", di Parigi di canottaggio (skiff)

La grande Industria navale

## LE BARCHE AUTOMOBILI

Il motore e lo scafo. — Acque tranquille e acque ondose. — Utilitarismo e sport. — Pretese guerresche. — Ciò che manca alla mostra. — Industrie non ancora mature.

Un motore così detto *automobile* costituisce un meccanismo assai difficile a giudicare anche dopo di averlo sperimentato, smontato e rimontato. Buon funzionamento, leggerezza e solidità, con-

sembra che siano appunto destinate alle acque tranquille ed a scopo sportivo.

Un'applicazione industriale che si limiti a tali obbiettivi non può che ispirare un interesse relativo. Però, la barca automobile tenta e con una certa energia di affrontare le acque ondose e di divenire utilitaria.

Nel Nord-America si è da poco attivato il primo rimorchiatore marino di tipo automobile: in Francia si sono create delle barche da pesca d'alto mare con motore automobile ausiliario. Ancora in America, sui grandi laghi vasti e tempestosi come mari, sono in servizio abituale per il trasporto dei passeggeri imbarcazioni di questo tipo. Nulla

bili; ma insommergibilità e stabilità sono cose troppo distinte per non constatare gli inconvenienti della soluzione di continuità del ponte.

Nulla è dunque l'efficienza militare delle due barche che vi pretendono, e nel complesso le tre barche marine non sono tali che in modo relativo.

Eppure quante applicazioni può avere il motore a scoppio nella marina in pace ed in guerra! Esso pesa poco, ingombra pochissimo, le sue scorte di combustibile hanno pesi minimi; infine è pronto a funzionare in pochi minuti, mentre il motore a vapore richiede che le caldaie montino prima in pressione, ciò che domanda quarti d'ora e non più minuti, per le piccole forze.

Tutte le imbarcazioni di bordo, dunque, dovrebbero essere con motore a scoppio; le barche grosse da pesca esserne dotate per supplire al vento, quando manca; tutti i grandi velieri esserlo per gli argani delle ancore, pompe e tante altre manovre. Insomma, dove è utile una forza docile, pronta immediatamente ad essere usata, che non costa più nulla e cessa di consumare appena è finito il bisogno, il motore automobilistico dovrebbe fornirli a bordo di tutte quelle navi che non avendo grandi impianti a vapore, non hanno di conseguenza gli impianti ausiliari elettrici. Ma da questo lato la mostra è negativa.

Rimane il lato sportivo.

Le poche corse avvenute in mare ebbero risultati tanto disastrosi, da dimostrare come non basti l'eccellenza e la forza del motore a costituire la vera imbarcazione marina. I risultati strepitosi d'un *Fiat X* nel Mediterraneo, o d'una *Napier* nella Manica, sono delle eccezioni fortunate che confermano una dura regola. Lo sport nautico col motore a scoppio resta nella quasi totalità limitato da noi allo specchio tranquillo dei laghi o di qualche placido fiume. Quasi tutte le barche esposte, in questa facile navigazione, devono trovare il loro impiego. Vene ha di tutti i gusti e prezzi: Gallinari, Baglietto, Van, il Tazzoni, la *Fiat* e la *Florentia* gareggiano di eleganza e di bellezza nei tipi. Con queste Case nazionali hanno esposto nelle loro sezioni alcune Ditte francesi ed una inglese; ma

sulle loro mostre non v'ha nulla ad aggiungere o togliere di quanto dissi circa le Case italiane. Citerò solo la barca della Michigan americana, semplicissima e di poca stazza. V'ha pure una barca *Electra*, ad accumulatore, che noto per memoria.

Valeva la pena, dirà il lettore, di consumare spazio per arrivare a tante modeste conclusioni?

Una serena imparzialità credo che debba informare queste note alla buona, ma scrupolosamente oggettive, e benché si tratti di una industria magnificata da tutte le trombe della *réclame* più abile ed audace, non mi sento accendere per essi di entusiasmo.

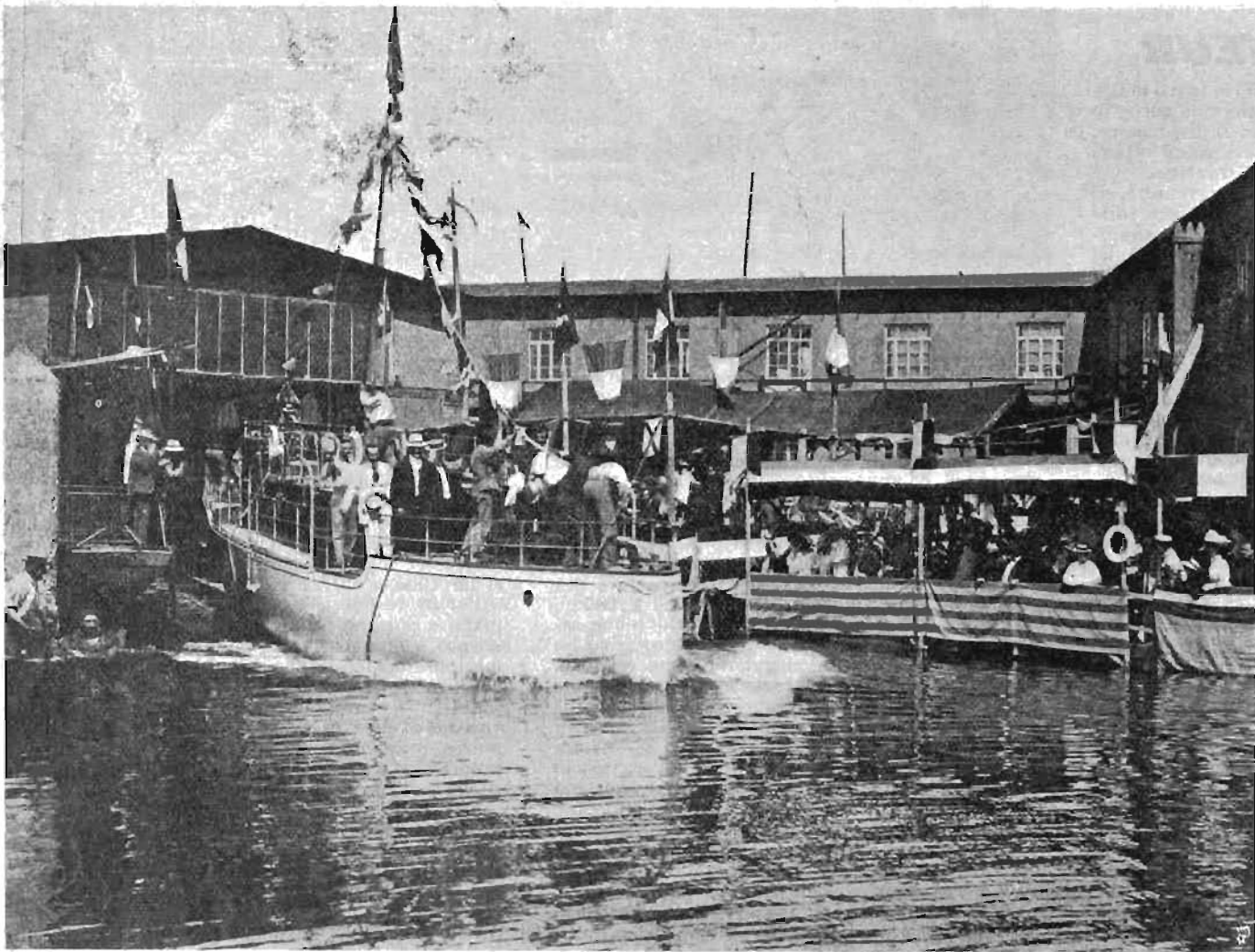
Non nego meriti e progressi, ma non posso descrivere ciò che non trovo, lo sforzo serio, vigoroso, prudentemente audace — mi si perdoni il paradosso — per portare la barca e il motore automobile alla pratica conquista del mare.

Forse l'Esposizione nostra è giunta troppo presto per l'industria automobilistica navale; se togliamo Ditte già notissime, come la Gallinari e la Taroni e qualche altra, si tratta di Società che stanno adesso allestendo le loro officine e cantieri e non hanno ancora potuto creare i loro veri tipi, formare la loro tradizione, dare insomma la giusta misura dei loro studi, mezzi e propositi.

Non si improvvisa nulla nel campo industriale, e tanto meno quando il prodotto di una industria deve avere per teatro di azione e di lotta il mare, e per emulo un agente economico, docile, semplice come il vapore, che colla macchina a turbina si accinge a compiere un nuovo incommensurabile progresso!

(Dalla *Sera*).

Giorgio Molli.



Il varo a Livorno nei cantieri Gallinari e C. del nuovo auto-yacht « Chle ».

(Fot. Bettini - Livorno).

sumo economico, ecc. ecc., sono dei fattori che non si constata di semplice veduta. La bella apparenza esterna, il luccicare dei bronzi e degli acciai sono talvolta parvenza ingannatrice.

Del pari, come si giudica alla semplice veduta uno scafo, tanto più se questo per la novità delle forme, le loro esigue dimensioni, rappresenta qualche cosa che esce dal consueto, di quelle linee alle quali il nostro occhio è abituato, siano pure quelle delle navi le più sottili e veloci, cioè le torpediniere ed i *destroyers*?

Così non è senza peritanza che io mi accingo a parlare delle barche automobili esposte a Milano, e pur avendo la coscienza di ciò che è un motore ed uno scafo di automobile, non mi sento da tanto di esporre un giudizio sul merito intrinseco delle singole barche. Piuttosto esporrò qualche considerazione sul loro uso nella fiducia che il lettore la troverà fondata.

Bisogna anzitutto distinguere la barca automobile destinata alle acque tranquille di un lago, di un fiume o d'una laguna, e quella destinata invece ad affrontare il mare, che può essere corrucciato, cioè alle acque ondose. Poi v'ha la barca automobile sportiva, di corsa e di divertimento, e quella invece utilitaria in pace ed in guerra.

Quanto alle acque tranquille basta che le forme dello scafo consentano la migliore utilizzazione del motore; quanto alla navicella sportiva la questione dei consumi è secondaria; infatti non è la differenza di qualche litro di petrolio, benzina od essenza, che soffermerà sulla sua via colui che si permette il lusso di tali barche.

La maggior parte delle barche esposte mi

di tutto ciò però è in mostra alla Esposizione nostra, dove nondimeno figura un reputato motore americano, ma senza scafo.

Qualche tentativo di barca marina appare fra di essi; ma mi sembra non troppo fortunato o troppo pretenzioso. Vorrei tuttavia sbagliarmi, perchè altro è giudicare una barca in mare, ed altro nello stand di una tranquilla Esposizione!

La *Fiat-Muggiano*, per esempio, ha un canotto a due eliche, di 100 cavalli, che pretende all'onore di un servizio di marina. E' irto di cannoni quel bel canotto! Innocente vanteria, perchè crede che in mare gli sarebbero subito levati i due *pom-pom* laterali, quanto il cannoncino di prora. Così la *Flag* espone una sua imbarcazione che se non ostenta cannoni, va superba di un siluro.

Quei cannoni, quel siluro, nella loro innocente vanteria dimostrano una tendenza: quella cioè di creare la barca automobile cannoniera o torpediniere. Ma perchè non si cercò di risolvere il problema con barche veramente marine, cioè interamente pontate? Ne abbiamo già abbastanza di barche a vapore, usabili soltanto con favorevoli condizioni di tempo e di luogo, senza creare un nuovo materiale che abbia i difetti dell'antico!

Il Baglietto ha una barca automobile marina, pontata a prora e poppa, ma con un grande pozzo al centro, che col cattivo tempo potrebbe imbarcare parecchie tonnellate di acqua. Non è questo un avvenimento tanto facile, ma non è impossibile e neppure improbabile. Questa del Baglietto, la barca citata della *Fiat-Muggiano*, e della *Flag* hanno il paraonda a prora, e senza dubbio possiedono le casse d'aria che le rendono insommergi-

# Auto Garage Frera

Completo rifornimento GOMME - PEZZI DI RICAMBIO - ACCESSORI - OLII - GRASSI - BENZINA, ecc.

Aperto tutta la notte - Telefono 372

Società Anonima Frera - Garages in Torino e Firenze

MILANO

Piazza S. Giovanni in Conca  
(Viciniissimo a Piazza del Duomo)