

14 a par. 15

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Acrobazia
Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

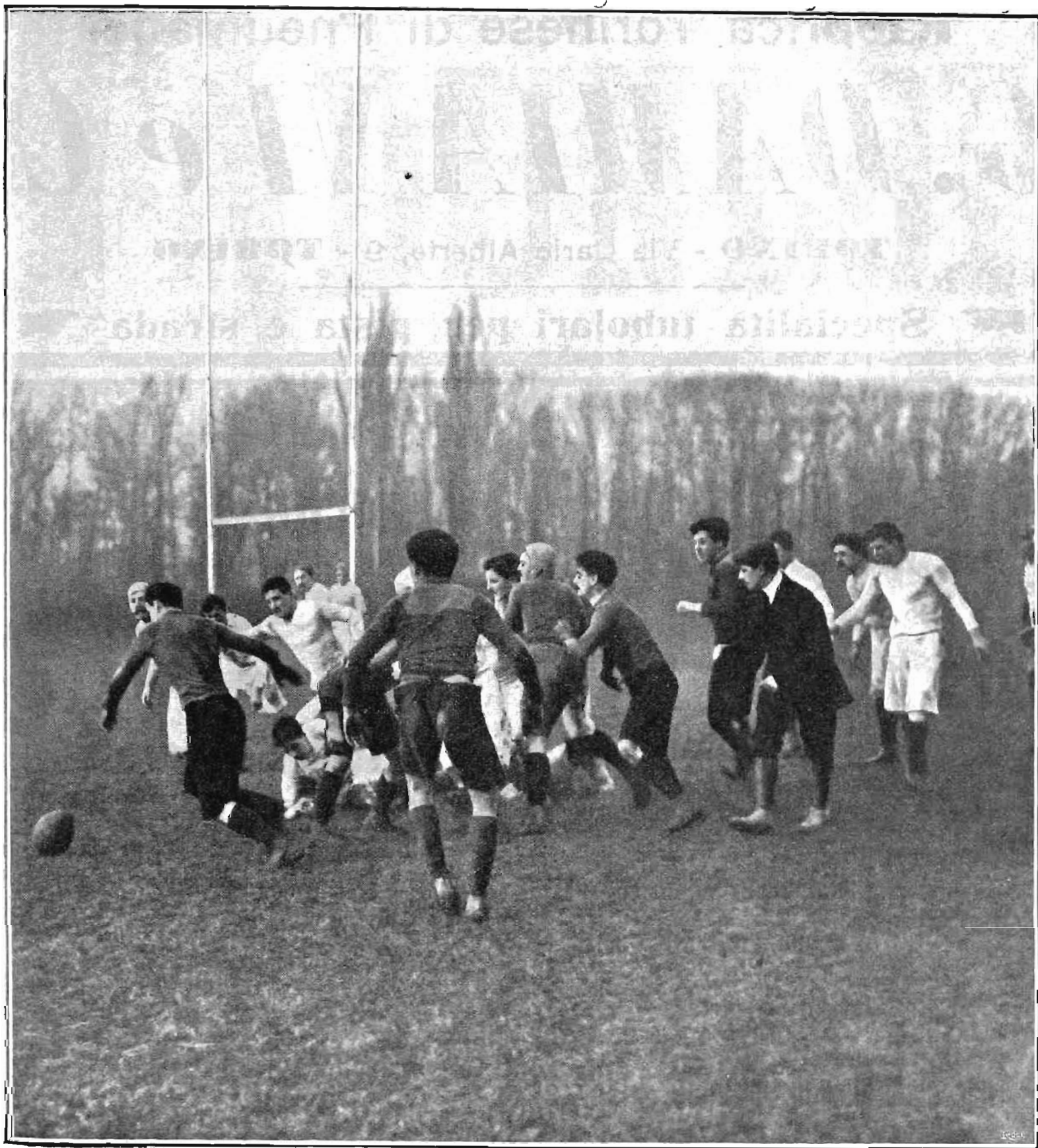
→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 9
In Numero | Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
| Estero " 15 |

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
→ TELEFONO 11-26 ←

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

I GRANDI MATCHES DI FOOT-BALL DELLA STAGIONE.



La gara finale per il campionato di Parigi.

LA SETTIMANA SPORTIVA

Fra Racers e Cruisers

Il meeting motonautico di Monaco

L'amico e collaboratore nostro Fabio Mainoni, direttore dello Sport Nautico, di Milano, così ha riassunto le sue prime impressioni (pubblicate nell'ultimo numero dell'importante Rivista) sul meeting motonautico di Monaco. Le riportiamo assieme

Perché, diciamo subito, l'Esposizione rappresenta un grande trionfo per l'Italia. I nostri cantieri e le nostre fabbriche hanno saputo fare miracoli e si sono così imposti che gli stessi francesi dichiarano alto la nostra superiorità per finitura di lavoro e perfezione di disegno, sperando essi solamente di rilevarsi con un vivo successo in corsa.

Io ho parlato con tutti i costruttori francesi più in vista, quali Deschamps, Despujols, Celle, Tellier, Pitre, il più intellettuale ed il più fine dei costruttori d'oltre Alpi, e tutti furono concordi nel giudicare magnifica la mostra italiana.

Perfino quelle costruzioni che si capiscono poco non vengono criticate per timore di andare errati, attendendo ognuno un risultato pratico purchessia ma tale da permettere un giudizio.

Tutti i nostri hanno fatto superbamente bene. Baglietto, Gallinari, i Cantieri Liguri di Cabella, Fava e Costaguta, Florentia, Taroni, taluni meglio degli altri, e ne diremo le ragioni, ma tutti sempre in modo superiore ai francesi, i quali, quest'anno, hanno inviato costruzioni che, o perché vecchie o perché fatte affrettatamente sono lontane dalla solita finitura.

Tellier e Pitre furono i soli che presentarono buone costruzioni e particolarmente il Pitre che, pure vistosi mancare all'ultimo momento il racer di Florio, pare voglia, coll'Ulyse e il New-Trèfle, mantenere la fama conquistata coll'Antoinette prima, e col Calypso poi.

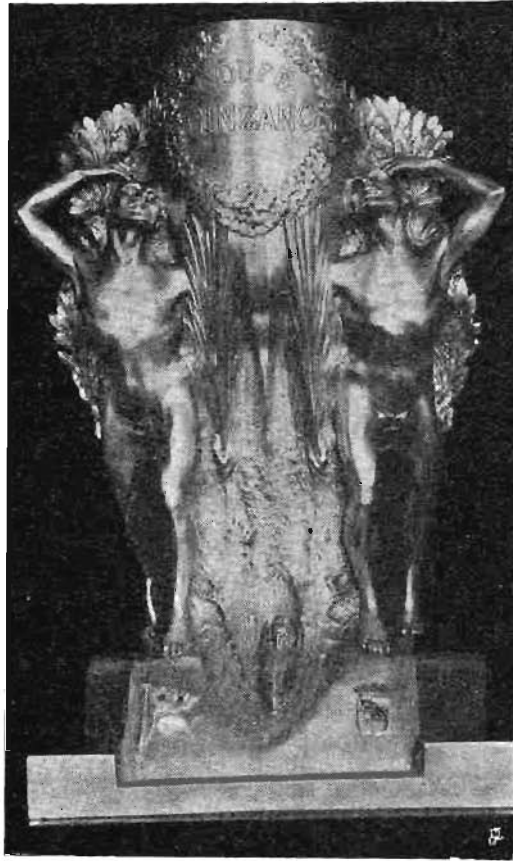
L'Esposizione è molto ordinata e la disposizione interna facilita la visita al curioso anche se non troppo profondo di motonautica e di relative regolamentazioni. Se si toglie qualche piccola eccezione, le lance sono state esposte divise per serie ed ognuna porta il numero d'iscrizione che corrisponde all'elenco ufficiale che si vende dappertutto e sotto tutte le forme.

Nel mezzo dello spiazzo vennero poste le vedette con le dette di squadra; in fondo, da una parte i racers, dall'altra i grandi cruisers. Sui due lati sono disposti i cruisers della prima e della seconda serie, ed i gruppi riescono così molto interessanti perché facilissimo si presenta il confronto ed appare subito quali sono le serie più numerose.

Una divisione così fatta ha di necessità disseminata la rappresentanza italiana un poco dappertutto perché non c'è serie — eccetto per l'idroplano — nella quale qualche lancia nostra non sia iscritta e non sia presente all'Esposizione. E questo fatto è degno di rimarco e di lode: ammaestrati dal passato i nostri si sono approntati per tempo, e certi costruttori non temono di dichiarare che se con arriveranno sarà solo perché cammineranno meno degli altri, non già perché non abbiano attentamente ed accuratamente badato al dettaglio.

Il primo giorno un'Esposizione rappresenta sempre un mezzo cantiere: si vernicia, si pomicia, si montano delle eliche, si smontano dei motori e naturalmente tutto questo si fa anche, e di più, a Monaco, ma, per noi, è bello vedere come tutti questi differenti lavori alle barche italiane siano fatti da operai italiani, da quelli stessi che hanno presieduto e lavorato attorno alle leggiere navicelle, che sembrano animarsi sotto il bel cielo che fonde il suo azzurro terso con quello del mare che è meravigliosamente liscio.

I dialetti più disparati, dal livornese puro al parlare lento del Lago Maggiore ed al rude esprimersi del ligure, s'incrociano attraverso i vari spiazzi, ma sempre per espressioni liete o discreti frizzi o per raccogliere i complimenti che i gravi marinai degli yachts italiani presenti in porto non risparmiavano, pur non nascondendo quella certa aria di protezione che usa,



La Coppa Cinzano che si disputerà il 17 aprile.

ai primi risultati delle corse che, mentre andiamo in macchina continuano in quello splendido specchio d'acqua azzurra prospiciente l'incantevole soggiorno di Montecarlo.

N. d. R.

L'insieme dell'Esposizione.

Il vasto spiazzo, destinato abitualmente al giuoco del tennis lungo il quale della Condamine e cambiato per quindici giorni in terreno d'esposizione, offre uno spettacolo pittoresco per le numerosissime lance che vi si trovano esposte inghirlandate da una gran gala di bandierine lievemente agitate dalla brezza che viene dal mare.

Non vennero appese all'esterno bandiere di altre nazioni fuori di quelle bianco-rosse del Principato, ma dentro quale gloria di tricolore italiano!



L'Esposizione di canotti di Monaco. - Veduta dei cruisers di 12 metri del Cantiere Gallinari, di Livorno.

GUSTAVO VERONA.

Automobilisti!

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

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

BOWDEN

Syndicat Français des Brevets

E. M. BOWDEN

Filiale per l'Italia:

MILANO - Via Sirtori, 16 bis.

per istinto, l'uomo di mare quando parla con chi col mare non ha eccessiva familiarità.

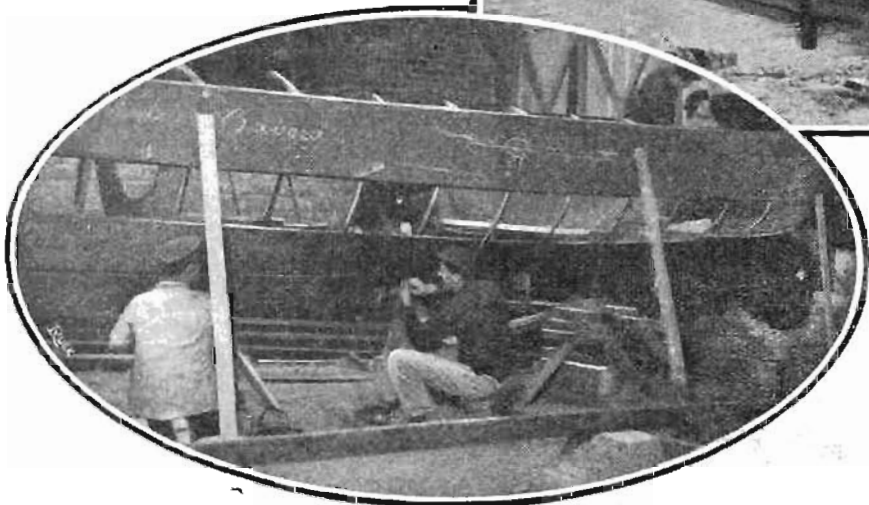
Parlando con Pitre.

Come ebbi a dire, io ritengo questo costruttore — che è *double* di una grande e perfetta *gentilhomme*, la quale lo rende quanto mai simpatico — il primo dei costruttori francesi, giudizio del resto sanzionato dalla pratica dei fatti, perchè a lui si devono quelle mirabili creazioni quali la già citata *Antoinette* e *Calypso*, che bastano a dare la fama ad un architetto. Per questo il suo giudizio mi pareva che dovesse riuscire il più interessante di tutti, e lo avrei provocato, se egli, ammirato della esposizione italiana, e non ancora finiti i convenevoli, non avesse voluto felicitarsi — e lo fece in modo veramente caloroso — per il magnifico successo dell'Italia.

Presso i costruttori francesi — non so per quale simpatia né con quanto diritto, ma certo a causa di qualche riunione organizzata in Italia con reciproca soddisfazione dei nostri costruttori e dei francesi — io passo come l'*officiel* della motonautica italiana, e questo spiega il perchè di felicitazioni rivolte a me quasi fossi io il rappresentante diretto ed immediato del movimento motonautico italiano, felicitazioni che



Le Roi d'Ys, cruiser di 10 metri e 60, munito di motore Panhard.



Gli ultimi lavori nel cantiere di Coninck.

io sono in ogni modo molto lieto di esser stato incaricato di trasmettere ai nostri valorosi costruttori.

— Sì, voi italiani potete essere veramente soddisfatti — la parola è a Pitre — del grandioso successo. La mostra vostra è superba per concezione e per lavoro. Quel Gallinari ha saputo superare se stesso; Baglietto ha belle, molto belle barche; Cabella, un nome a noi fino a ieri ignoto, s'è imposto con mano maestra ed esso ha avuto anche l'abilità di farci conoscere un motore veramente marino, quale è quello della Società Meccanica Bresciana. Fava e Costaguta dimostrano di sapere raggiungere prestamente l'eccellenza che da anni contraddistingue le loro creazioni a vela anche per le lancia a motore, e il *racer* da loro esposto è bellissimo.

Bisio della « Florentia » insiste nelle sue forme, ma lavora bene e bene ha lavorato il Taroni che ha fatto il *Fiat XV*. Ma quella barca io non la comprendo; in verità non la capisco.

E del parere di Pitre sono tutti, francesi ed italiani.

La grande incognita quest'anno — tolto di mezzo il *Mercedès Florio*, che non venne inviato dal suo proprietario all'Esposizione malgrado fosse al punto, e si dice, camminasse molto velocemente — è data dal *Fiat XV*.

E il *racer* di Taroni è tale infatti da dar da pensare. Esso ha delle forme così curiose, una prua così poco affilata, un'altezza ed una cubatura così imponenti, che dà tutta l'impressione di una cosa assolutamente tozza, qualche cosa come un delfino o un capodoglio al quale sia stata tagliata la coda ed il corpo a due terzi dalla testa.

Nessuno riesce a concepirlo: Tellier scrolla il capo e pare non abbia nessuna fiducia nel rappresentante della Fiat; Pitre è più riflessivo e fa come i costruttori italiani: non si pronuncia.

Gli altri sono apertamente ostili e presagiscono un insuccesso.

Per mio conto condivido l'opinione degli altri italiani. E' una barca curiosa e che non si capisce: o riesce, in cammino, a portarsi a fior d'acqua, e camminerà in tal caso molto forte, oppure viene ammazzata dalla stessa sua troppa potenza, duecentoquaranta cavalli di forza in uno scafo di otto metri, e sprecherà inutilmente i suoi cavalli, i quali saranno guidati dall'Alissa, che dovrà trovare la camera della macchina un poco calda.

Il ponte anteriore della lancia — sul tipo del *Yarrow-Napier* prima e di tutti i *racers* inglesi ora — venne infatti moltissimo rilevato verso poppa, così che esso forma una vera sala di macchina aperta sul

di dietro dove è disposto — sul ponte posteriore — un sedio per il timoniere. Non esiste soluzione di continuità tra i due ponti altro che perchè essi terminano in piani differenti.

Lo scafo riesce così molto protetto, ma all'interno ed a motori avviati non dovrà essere il caldo che mancherà.

Le lancia inglesi.

Il gruppo delle lancia inglesi non è molto numeroso, ma esse sono molto belle. Bene disegnate, lavorate con grandissima accuratezza e con metodi nuovi che meritano di venire subito descritti. Di inglesi ci sono tre *racers*: *Daimler II*, *Daimler III*, *Flying Fish* e un piccolo *cruiser*, il *Takumono* di Miall Green che viene a Monaco per la terza volta.

Il *Flying Fish* non è altro che lo scafo dell'antico *Yarrow-Napier*, e che è stato munito di un motore *Wolseley*.

E' una buona marca, che ha fatto le sue prove anche con mare grosso e, malgrado le sezioni assolutamente

piatte da prua a poppa, ha dimostrato di saper reggere all'onda.

Il nuovo motore è senza dubbio uno dei migliori di quanti si costruiscono in Inghilterra e, poichè lo scafo è sempre quello, sarà interessante vedere quali saranno i risultati forniti dalla *Wolseley* a paragone della *Napier*, la quale marca avrebbe partecipato a mezzo della Casa italiana Sangiorgio se non avesse avuto distrutto da un incendio il *racer*.

I due *Daimler* sono di costruzione della *Saunders* e mentre uno di essi è costruito col vecchio sistema dei quattro fasciami incrociati e cuciti, e la poppa della lancia dimostra come con questo sistema si possano dare alle barche le forme che più si desiderano per quanto rigirate queste possano essere. L'altra è fatta secondo un nuovo sistema che deve riuscire di una solidità e rigidità a tutta prova. Il primo fasciamo interno è formato da tante fascie larghe circa un trenta millimetri e disposte secondo il piano trasversale dello scafo. Esse, come si pratica per la canoa canadese, si incastrano l'una nell'altra e, anzichè essere piane sulle due faccie, sono convesse sulla faccia anteriore per modo che il fasciame risulta ondulato, aspetto che ci si può immaginare supponendo fatto lo scafo con una di quelle lamiere ondulate che servono per la copertura delle tettoie.

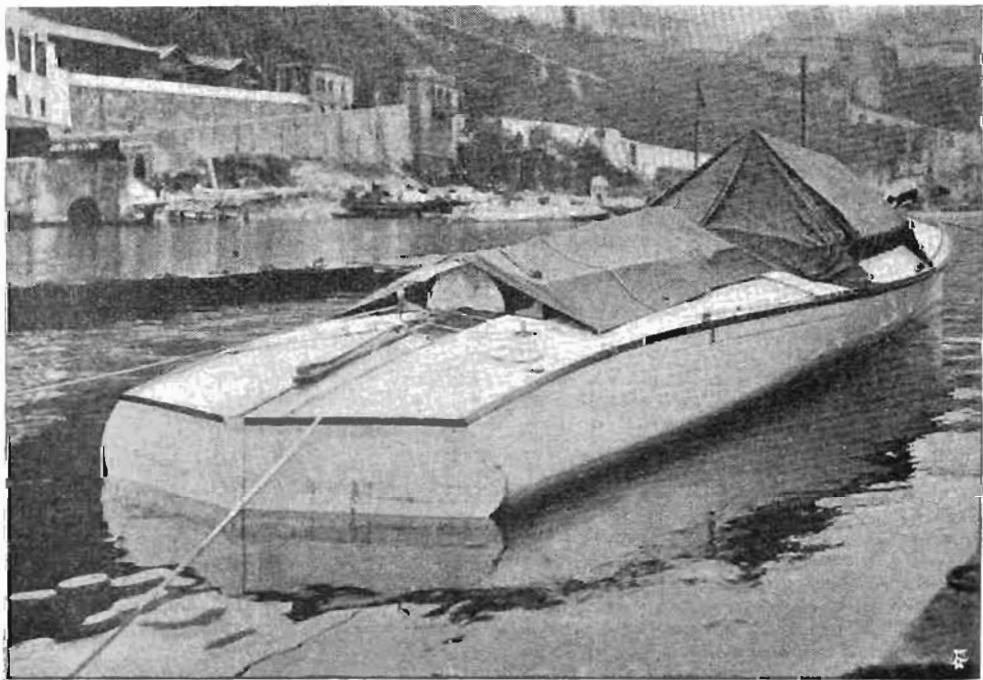
Tutte e tre queste costruzioni hanno il ponte anteriore molto rilevato e disposto allo stesso modo del *Fiat XV*, modo che già cercai di descrivere.

Ultimo è il piccolino *Takumono*, *cruiser* della prima serie, munito di un motore a due cilindri *Blake*, protetto da una cabinetta a vetri.

La flottiglia Gallinari.

E' la più completa perchè essa comprende un *racer* il *Jeannette* di Florio, e cinque *cruisers*, tre dei quali iscritti alla terza serie, uno, il vecchio *All'Erta* di Letta, alla quarta ed uno alla seconda.

Le sei imbarcazioni rappresentano tre differenti



Florentia III, cruiser di 3ª serie, di 12 metri, munito di motore Florentia. (Fot. A. Branger, Parigi).



LA MOTOSACOCCHE

LA REGINA DELLE BICICLETTE A MOTORE
Brevetto H. & A. DUFAUX & C.
G. F. MONTCHAL, Via Dante, 4 - Milano
CATALOGO GRATIS



Adele, cruiser di 8 metri, munito di motore Delahaye, costruito nel Cantiere Baglietto, di Varazze. (Fot. A. Branger - Parigi).

...elli. Al primo, fatto celebre dal Fiat X, appartiene l'Alta di Letta. Al secondo più recente Jeannette, e Pallinari I, ambedue forniti di cabina ed ambedue formati su delle ordinate a V quasi verticali e appoggiate verso poppa a cominciare pressapoco dai terzi. In questo tipo, migliorato di molto al confronto del precedente, minore riesce la superficie sfregante e meno pronunciata l'immersione a prua, che è ancora, però, di tipo molto fine. Le altre tre lancie appartengono ad un altro tipo che è il più recente. Le sezioni di prua sono al basso leggermente arrotondate, il pescaggio risulta minore, la facilità di sollevarsi più grande ed il rendimento — per dichiarazione dello stesso cav. Gallinari — è più forte. Senza dubbio questo disegno — che risente un poco del disegno delle torpediniere e delle lancie che ebbe a disegnare l'ingegnere Meloncini di Venezia — è migliore dei due precedenti, perchè esso garantisce una navigabilità molto migliore e permette una facile e sensibile manovra del timone. La costruzione di tutti i vari tipi è molto accurata e precisa: le commessure bene chiodate ed il fasciame risulta senza gobbe né bozze, ciò che dimostra la grande accuratezza che venne usata durante la costruzione e rivela il costruttore delle imbarcazioni da corsa e remi.

Le Vedette e gli Idroplani.

La nuova categoria ha avuto il successo del numero: speriamo possa avere anche quello del favore del pubblico. Ne sono esposte nove, una delle quali italiana, del Baglietto. Esse tutte non sono molto belle perchè ai costruttori vennero imposte delle misure che erano classiche nella marina da guerra francese, ma non sono indicate per il tipo che è riuscito di tutte le forme, così che avanzare un pronostico qualsiasi sarebbe andare di certo incontro ad una smentita. Nessuno ha fatto a modo proprio, e fin qui nulla di male, ma tutti e, sempre causa quella benedetta misura, si sono trovati in obbligo di sovraccaricare gli scafi per avere sufficiente pescaggio. In compenso le mischie due cose che si dovevano veramente domandare a questo tipo di imbarcazione: protezione del motore e regime lento di rotazione del motore stesso non vennero richieste. Si hanno così delle costruzioni niente affatto protette, ed al più protetti il passeggero con mantici capotes sufficientemente ridicole per delle barche di servizio e dei motori che sono nati per aver vita molto ridotta e regolarità di funzionamento non eccessivo. Baglietto, obbligato a dei limiti che non poteva ap-

provare, ha cercato di risolvere nel miglior modo possibile il quesito ed ha fatto una vedetta molto robusta e che deve tenere bene il mare. Anche altre sono discrete, ma, come ho detto, il vizio è organico; esso sta nelle restrizioni alle quali vennero sottoposti questi tipi industriali, i quali non dovevano essere trattati alla stregua delle altre costruzioni, che chiamerò sportive e che possono anche avere vita breve e starcene in porto quando fuori Borea soffia.

Dall'uno all'altro genere differentissimo, voglio dire dalla vedetta all'idroplano, si è trascinati a passare e per la vicinanza delle macchine di tal tipo e perchè ambedue queste rappresentano la novità dell'annata.

Molti idroplani erano stati iscritti e precisamente cinque, ma due soli si trovano esposti: uno modello in piccolo dell'altro.

Il *glisseur* del conte di Lambert è un derivato del simile ordigno approntato già da anni dal di Lambert stesso, che è il grande e convinto fautore di macchine cosifatte, ed esso consta di un certo numero di piani di sostentamento che formano una specie di zattera, la quale viene mossa da un motore *Antoinette* ad otto cilindri, che aziona un'elice aerea che, a vero dire, lascia alquanto a desiderare.

L'anno scorso l'elice lavorava nell'acqua ed il rendimento non apparve molto rilevante, perchè lo stesso apparecchio, che munito di motore di 14 HP aveva raggiunto i 86 km. all'ora, quando venne fornito del motore che è oggi sull'idroplano esposto, un 40-50 HP, non raggiunse che una velocità di 42-43 km. all'ora: notevole velocità se non si trattasse di una macchina che aveva fornito già delle prove cotanto meravigliose.

Il motore è disposto su di un'incastellatura ed

azione direttamente l'elice; di esso noi abbiamo già parlato nello scorso numero illustrando quell'altro motore *Antoinette* di 360 HP destinato all'*Antoinette V* che, causa la non messa al punto del motore, non venne esposta, nè prenderà parte alle corse.

Il secondo idroplano è una riduzione in piccolo di quello qui sopra descritto. Esso misurerà un due metri e mezzo e consta di due soli galleggianti di sostentamento.

Verrà mosso da una motogodille, uno di quei meccanismi che abbiamo lo scorso numero illustrato, ed, invero, se esso fornirà dei risultati sensibili, ci sarà da disperare di tutte le teorie!

FABIO MAINONI.

Confronti interessanti

Ed ora un po' di statistica dei *meetings* precedenti: 1904 — Primo *meeting* di Monaco. Canotti iscritti 81, di cui 34 *racers*, 34 *cruisers*, 4 *vapeurs*, 7 *bossoirs* e 2 barche da pesca.

All'Esposizione figuravano: 22 *racers*, 31 *cruisers*, 1 *vapour*, 6 *bossoirs*, ed una barca da pesca. In totale 57 canotti.

1905 — Secondo *meeting* di Monaco. Canotti iscritti 105, di cui 88 *racers*, 53 *cruisers*, 4 *yachts*, 6 *bossoirs* e 4 barche da pesca.

All'Esposizione figuravano: 19 *racers*, 83 *cruisers*, 1 *yacht*, 3 *bossoirs*, 4 barche da pesca. Totale 60 canotti.

1906 — Terzo *meeting* di Monaco. Canotti iscritti 94, di cui 80 *racers*, 54 *cruisers*, 1 *yacht*, 7 *bossoirs*, 2 barche da pesca.

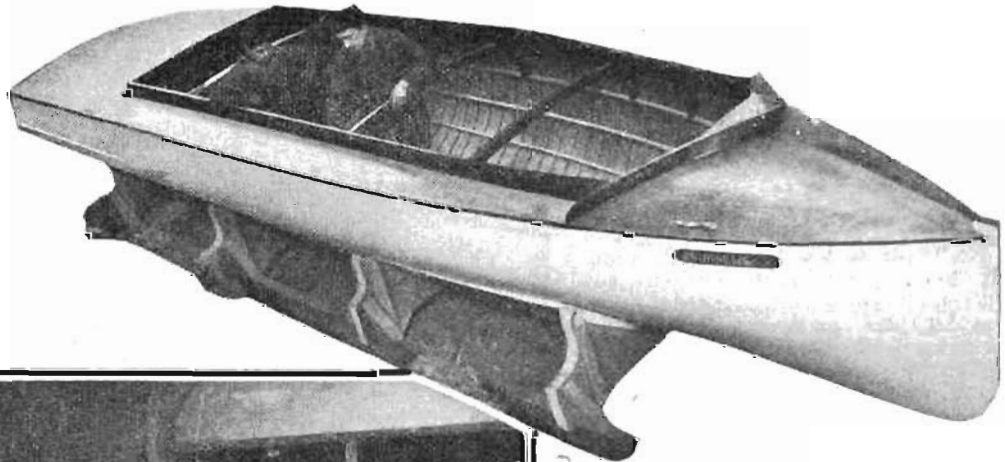
All'Esposizione figuravano: 14 *racers*, 45 *cruisers*, 1 *yacht*, 7 *bossoirs*, 2 barche da pesca. Totale 69 canotti.

1907 — Quarto *meeting* di Monaco. Canotti iscritti 93, di cui 22 *racers*, 5 idroplani, 54 *cruisers*, 12 vedette.

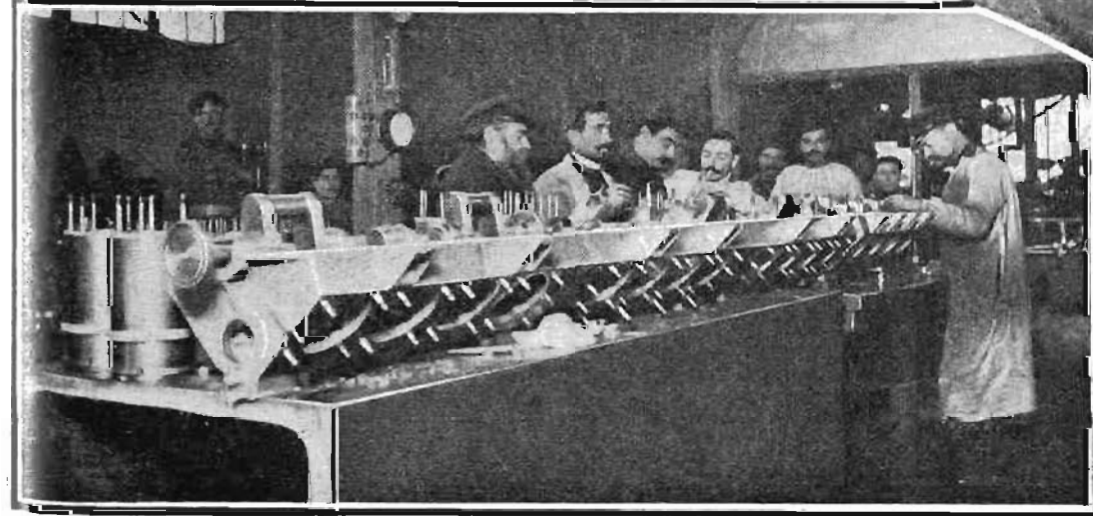
I primi risultati delle corse

Le corse incominciarono domenica 7 aprile col seguente risultato:

Nella mattinata 19 *cruisers*, di metri 6,50, hanno corso intorno ad un esagono di 50 km. *Capoulou* (motore Mutel), francese, appartenente a Boissier, è arrivato primo in ore 1 35' 55", con una media di km. 31, m. 500 all'ora. *Mendelsohn*, che aveva riportato questo premio l'anno scorso, aveva fatto km. 24, m. 800. *Nautilus Mutel I* (Harvard-Lecoq) si è classificato secondo, in ore 1 36' 11"; 3. *Gamine* (Peugeot-Huber), in ore 1 39' 28"; 4. *Cham-pagne* (Motogodille-Buchet), in ore 1 51' 56"; 5.



L'Antoinette V, racer di 8 metri, munito di un motore di 24 cilindri.



Il motore dell'Antoinette V, di 24 cilindri.

Lanturlu III (Delahaye), in ore 1 58' 19"; 6. *O. B. II* (Antoinette), in ore 1 59' 47".

I primi cinque sono francesi, il sesto italiano. Un canotto inglese ha partecipato a questa corsa, durante la quale non si è verificata alcuna *panne*.

Nel pomeriggio seguì la corsa dei *racers* di 8 metri (50 km.), che ha interessato moltissimo.

La *Rapide II* (Panhard-Levassor), francese, si è lanciata in testa alla partenza. La *Fiat* ha avuto una *panne* al secondo giro, che le ha fatto perdere un minuto. L'*Itala* ha abbandonato al terzo giro.

L'interessantissima e movimentata lotta è chiusa coll'arrivo di *La Rapide II* (scafo Telliers fils e Gérard, motore Panhard-Levassor), che compie i

BEJNA-ZANARDINI - Milano - Bastioni Magenta, 39 Via Lazzaretto, 15

FARI e FANALI per Automobili

FANALI ed articoli di lampisteria per Ferrovie

Primi Premi a tutte le Esposizioni — Diploma d'Onore alla Mostra Automobilistica Milano 1906