ino VI. TORINO, 27 ottobre 1907. N. 43.

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giuochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Areostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

sce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

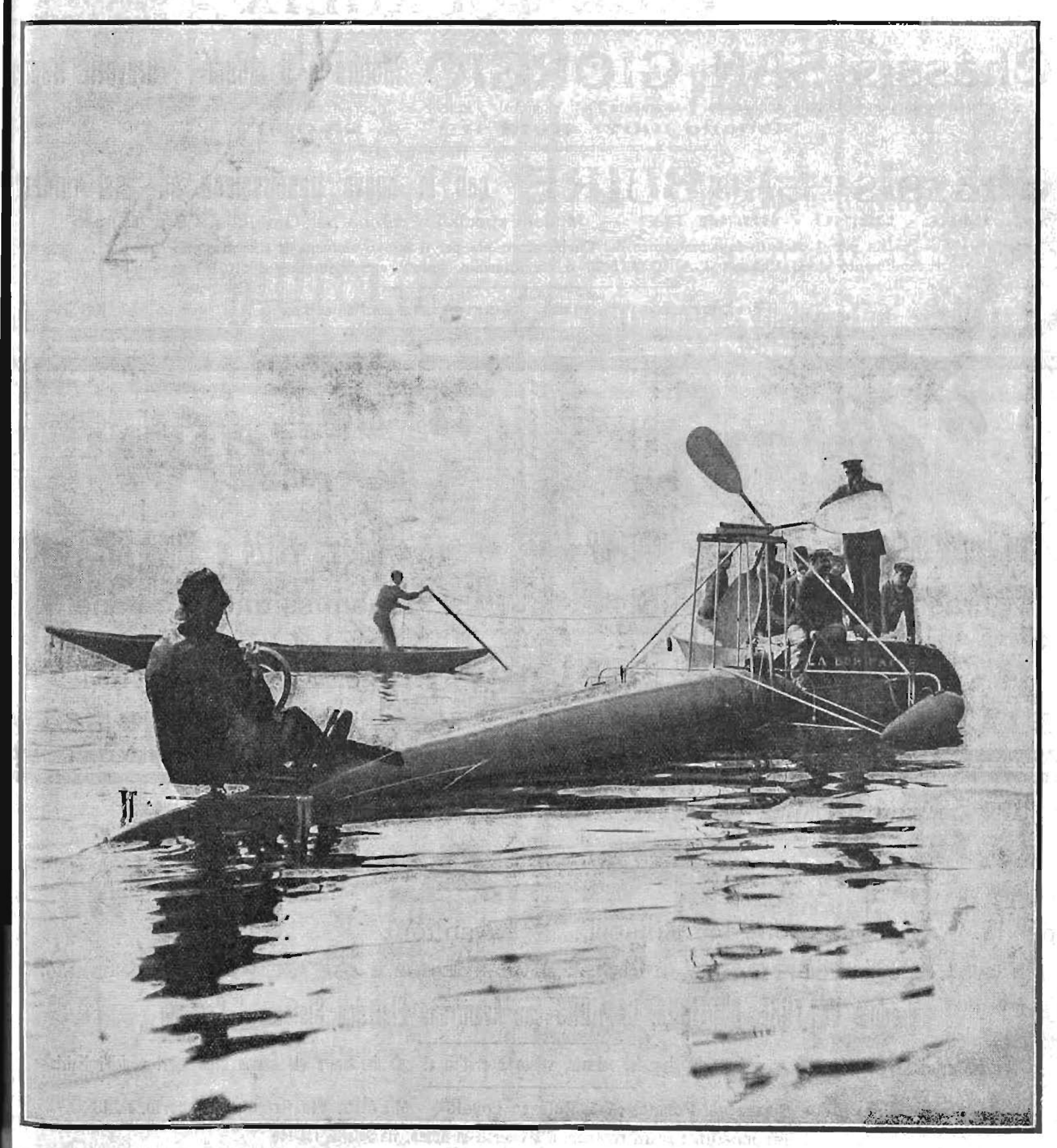
DIRETTORE: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
no L. 5 - Estero L. 9
Numero { 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

LA NAVIGAZIONE CON GLI IDROPLANI



Il nuovo idroplano di Santos Dumont. Motore di 16 cilindri (120 HP). L'inventore spera di raggiungere la velocità di 100 km. all'ora.

Automobilismo ed areostatica

alle grandi manovre italiane del 1907

La fastosa altezza cui è pervenuta l'industria automobilistica rappresenta pel mondo intero un momento solenne; momento che indica un *punto di arrivo* del pensiero meccanico vittorioso, e un *punto di partenza* per nuove conquiste.

E non da oggi!

Non da oggi, perchè chiunque abbia avuto sotto occhio il volume degli *atti* del « Congresso internazionale automobilistico », organizzato dal *Touring Italiano* e dall'*Automobile-Club* di Milano, al tempo dell'ultima Esposizione, avrà notato, in modo speciale, le seguenti parole, che trascriviamo, pronunciate dal senatore E. Ponti, nella seduta inaugurale di quel Congresso: « ... Par un souffle ardent de vie, parmi « tant de merveilleuses inventions, apparaît dans « l'arène, pour satisfaire de nouvelles aspirations et « marquer de nouvelles victoires, *le majesteux et rapide « automobile!* .... je n'hésite pas à affirmer que la « glorieuse fortune s'annonce sous les anspices d'une « transformation qui, des expériences actuelles, nous « conduira dans des champs inexplorés d'activité fé- « conde. L'usage de l'automobile n'est pas loin d'avoir « conquis, par une subtile pénétration, un domaine « facile *dans toutes les relations sociales*.

« Gloire donc au triomphe de l'automobilisme, qui, « grâce au secours intelligent de la mécanique, con- « tribue à soulager et a dominer le tribut de douleur, « de fatigue et d'argent, de la race humaine, *dans les « luttes ardues de l'existence et de la conquête du bonheur* ».

Quanto udimmo, quanto vedemmo e quanto leggemmo sinora, in siffatta materia, ha sempre più rinsaldata in noi la profondissima convinzione che come l'elica segnò la decadenza della navigazione a vela, così l'*auto* ha ormai segnato la decadenza della trazione animale. Di guisa che, di fronte a tale stato di cose, è ovvio rilevare che il trionfo della trazione meccanica impone agli eserciti un'indeclinabile metamorfosi, specialmente in quanto concerne il funzionamento dei servizi accanto ed a tergo delle truppe operanti. Chi non si trasforma, corre rischio di scendere poi, eventualmente, in campo con mezzi di azione antiquati, contro un avversario atto a rapidissime manovre, sposate all'automobilismo, e di andare quindi incontro a sicura sconfitta.

Ammettiamo benissimo che ad una novazione occorra un certo periodo di tempo per farsi apprezzare; ma riteniamo pure che la fase di gestazione sia ormai esuberantemente trascorsa, e che perciò il nostro esercito, tuttochè abbia fatto in queste ultime manovre un notevole passo innanzi, si risenta però ancora del difetto tradizionale di essere, desso, organismo di troppo lenta evoluzione. Attenti dunque alle sorprese! *Attenti*! diciamo; perchè chi si sveglia sorpreso, si sveglia male! Non vi sono — no — onde di cavalli, per quanto numerose, che valgano a sostituire i tesori di energia pratica e ideale dell'automobile. Le grandi gesta di questo portentoso, cospicuo trovato, sono inimitabili!

Per quanto riguarda più direttamente il nostro paese, è appena necessario di ricordare gli entusiasmi che i prodotti italiani destarono nelle varie esposizioni, gli osanna per cui i nostri fratelli batterono recentemente tutti i concorrenti nelle corse francesi e tedesche, il plauso mondiale — infine — per la miracolosa corsa di quindicimila chilometri, dal Pacifico all'Atlantico, guadagnata con macchina di invenzione e di costruzione italiana.

Un'êra luminosa e titanica, per sublimi ulteriori successi, si è dunque dischiusa, per tutti in genere e per l'Italia in ispecie, nella storia dell'automobilismo come nel fecondo glorioso avvenire della trazione meccanica.

Sarebbe quindi per le nostre istituzioni militari una vera cecità se si procrastinasse ancora la riforma che s'impone agli ora lenti servizi al seguito delle truppe. Questi, costituiti come oggi sono, non permettono affatto alle nostre *grandi unità:* tattiche (*divisioni*), logistiche (*corpi d'armata*) e strategiche (*armate*), di muovere con la necessaria velocità e libertà di manovra, perchè avvinti a ristretta cerchia di vene alimentari.

E' cosa ormai risaputa che gli eserciti moderni, pel fatto della loro aumentata mole, per l'impiego di potenti e perfezionate armi, per il rapido consumo di munizioni, per il vertiginoso, fulmineo logorìo delle schiere, e per tutte le altre esigenze che ne fanno oggi un meccanismo più perfetto, ma più complicato e più gigantesco, che in passato non fosse, debbono inesorabilmente trarre partito da tutti i nuovi trovati, da tutti i progressi delle scienze e delle industrie, se vogliono alleggerire la catena che li rende schiavi dei servizi.

Qualche esempio gioverà a meglio chiarire la tesi. Nel 1848 le truppe piemontesi rimasero oltre un mese inerti dinanzi a Peschiera in attesa del parco d'assedio avviato colà da Casale in barconi pel Po. Nel 1849, a Novara, gli stessi piemontesi, dopo la battaglia, si sbandavano, affamati per la città, in cerca di pane. Nel 1859 a Magenta, a San Martino, a Solferino, numerosi feriti rimasero tutto il giorno e tutta la notte abbandonati per difetto di celeri soccorsi e di proporzionato numero di ambulanze. Nello stesso anno 1859 la marcia degli alleati su Milano fu oltremodo ritardata per penuria di vettovaglie.

Per venire ad esempi più recenti, ricordiamo che nella guerra del 1870-71 i prussiani, sotto Parigi, furono costretti a differire di circa tre mesi il bombardamento della piazza perchè tutto il carreggio regolare e quello requisito nelle vicinanze essendo impegnato pel servizio dei viveri, si dovettero attendere per portare pezzi, munizioni ed attrezzi in posizione mille veicoli e duemila cavalli incettati in Lorena. Ricordiamo pure che a tergo dell'armata prussiana, la quale aveva investito Metz, vi erano bensì oltre duemila vagoni di derrate, ma, per difetto di trasporti, tali generi alimentari non poterono raggiungere le truppe e si deteriorarono. E, per finire, venendo ad un esempio recentissimo, rammenteremo che se dopo Hai-cheng, Yentai, Liao-yang, Mukden, Tieling, i giapponesi non poterono inseguire *a fondo* i russi e cogliere tutti i frutti delle loro vittorie, ciò fu solo perchè questi ultimi, ripiegando sulle proprie basi di rifornimento, potevano fare marcie più lunghe e rifornirsi sempre, mentre i giapponesi allontanandosi sempre più dalle loro basi e sprovvisti di celeri mezzi di locomozione, non potevano di troppo arrischiarsi innanzi, senza prima avere assicurato l'afflusso a tergo delle necessarie risorse da bocca, da fuoco, ecc.

Una ricca dotazione di automobili avrebbe senza dubbio permesso ben altro impulso di inseguimento ai giapponesi, ben altri successi!

Adunque « chi ha tempo, non aspetti tempo! ». D'altra parte si pensi che noi italiani abbiamo scarsezza di produzione equina e che perciò nel 1859, allo aprirsi della campagna, dovemmo chinare il capo ai fortissimi dazi impostici dalla Svizzera per rifornirci di quadrupedi. Insomma quanto più avremo coltivato l'*auto*, tanto meno ci occorrerà il quadrupede e tanto meglio funzioneranno i nostri *servizi*. Ecco l'odierno aforisma, che vale tutto un vangelo logistico!

***

Ciò premesso, vediamo a che punto siamo in materia di automobilismo militare, per i varii esperimenti sinora compiuti nell'esercito nostro.

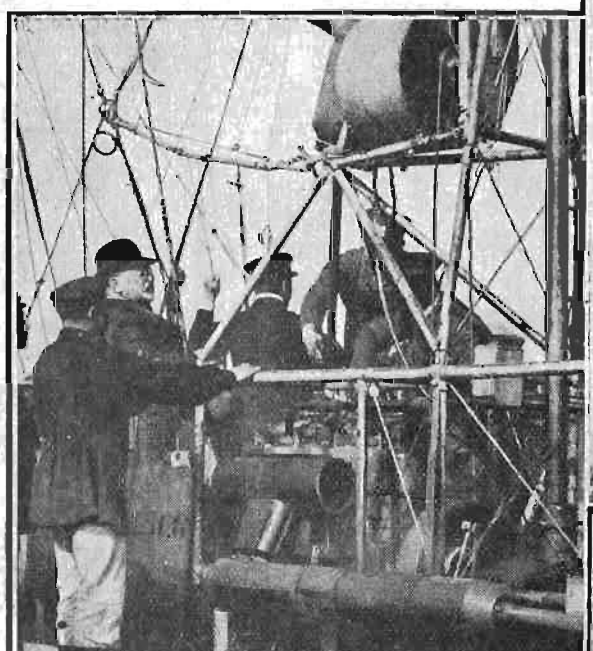
Lo diciamo subito: Alle manovre di quest'anno sul Ticino, i servizi funzionarono splendidamente, e l'automobilismo fu il principale e più potente fattore di riuscita, quale *mai* per il passato erasi veduto. Però il caso è di pace, non di guerra, dove ben altro sarebbe occorso.

Veramente, poichè la trazione automobile comprende, oltre le essenze, l'elettricità, l'aria compressa e l'aria liquida, anche quell'indomabile eterno sovrano che è il vapore, ci corre dovere di ricordare che, un quarto di secolo fa, l'autorità militare ritenne di avere supplito alla insufficienza della produzione cavallina ed assicurati i grandi trasporti dell'esercito con l'acquisto di *locomotive* stradali. Senonchè l'eccessivo peso di tali macchine (da 15 a 20 tonnellate), la loro poca sicura manovra, i guasti che esse producevano sulle strade, le difficoltà di transito su opere d'arte, disadatte a resistere a pesi oltre le otto-dieci tonnellate, la povertà di forze della caldaja e quindi la necessità di diminuire i carichi nelle salite, oppure di fare frequenti soste per metterla in pressione, fecero abortire le concepite speranze.

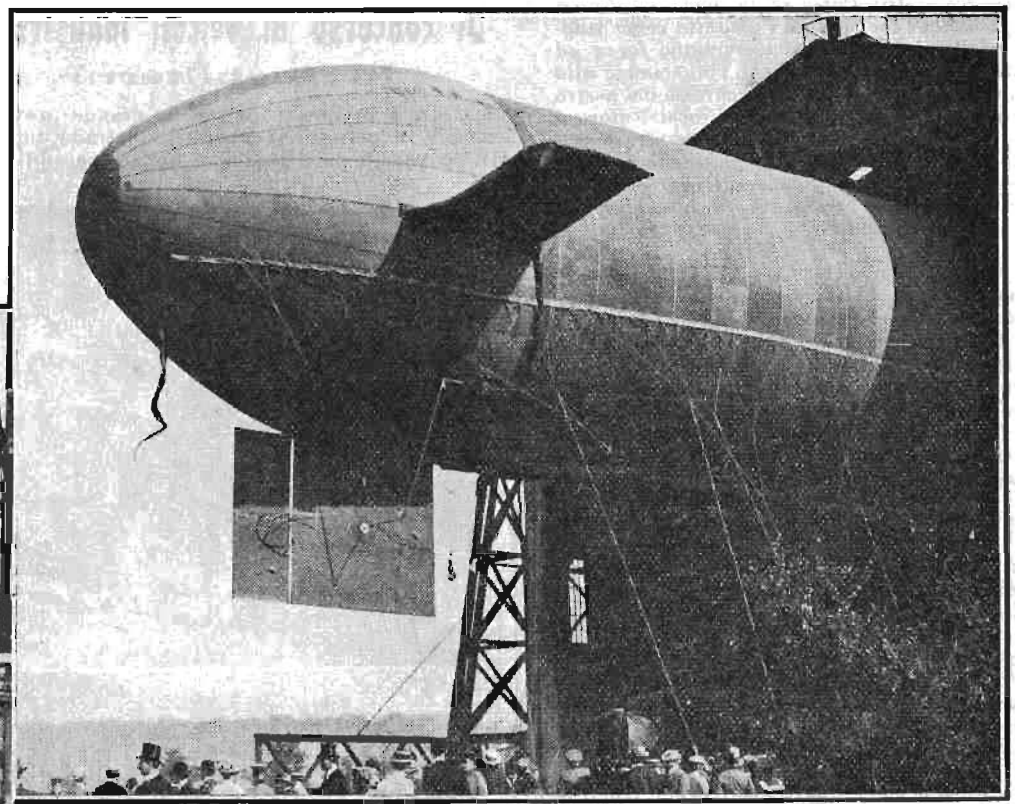
Le cose rimasero stazionarie per una quindicina d'anni, finchè per miglioramenti meccanici e per impiego del vapore ad alta tensione, producentesi in piccole caldaje a celere vaporizzazione, fu possibile dare vita a vetture automobili di peso leggero e di forza uguale, o maggiore, a quella delle abbandonate locomotive. Ma l'esperimento largamente fatto in Francia ebbe da noi poca eco; e appena nel 1903 si presentò alle grandi manovre nel Veneto uno di questi tipi per trasportare biade e foraggi al seguito della divisione di cavalleria; mentre faceva pure la sua apparizione l'automobile campale, per esclusivo trasporto di persone.

Solo nel 1905 intervennero alle grandi manovre della Campania alcuni carri automobili (*camions*) adibiti però a trasporti di paglia o di fieno. Nel 1906 alle manovre di gruppo alpino si cominciò finalmente ad usare i *camions* per il trasporto della carne fresca da Brescia a Vestone e dintorni, finchè le grandi manovre di quest'anno, limitatamente ai bisogni di pace, costituirono per il funzionamento dei servizi nel nostro esercito un vero avvenimento automobilistico.

Venne costituito un *parco automobilistico*, composto di vetture per persone, di carri (*camions*) per trasporto



Nella navicella prende posto l'ammiraglio Hollmann.



Gli esperimenti del pallone tedesco Parseval. — Il pallone Parseval esce dall'hangar.

CICLI BOEMA-SVELTE
DEPOSITO E VENDITA
BONZI & MARCHI - Milano VIA CAPPELLARI N. 9-11
MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI

Pneumatici per Cicli WOLBER Modello 1908
Chiedere listino alla:
Agenzia Italiana Pneumatici WOLBER
Scipione Balbiani
MILANO
Piazza Castello, 20.

DIGESTIBLE-CACHETS

porti di derrate, e di motocicli. Venne pure riunito al parco automobilistico un *auto carro di sanità* inviato alle manovre, in esperimento, dalla ditta Hermes; e fu invece aggregato al parco automobilistico la *auto stazione radiotelegrafica* ideata Marconi sul finire dello scorso anno.

vetture per persone sommavano a settanta, delle li solo ventitrè appartenenti all'amministrazione tare. Le rimanenti quarantasette erano di *volon-* accorsi all'appello dell'autorità militare. Furono i volontari persone di ogni ceto, e si notarono ialmente fra essi nomi conosciutissimi, come quelli duca e del conte Visconti, del Marsaglia, del Bal-o, del conte Carnevali, del marchese Rangoni, del Leopardi, del De Negro ed altri. Fra i varii tipi acchine prevalsero quelli della *Fiat*, della *Fides*, *Florentia*, della *Diatto-Clément*, ecc.

tte queste vetture-automobili servirono al tras-o quotidiano dei comandi, dei giudici di campo, informatori, degli ufficiali esteri, degli ospiti dei giornalisti, ecc.; e di giorno, di notte, al alla pioggia, fecero un servizio continuo, enco-bilissimo, insuperabile, senza limiti di distanze.

camions intervenuti furono venti, dei quali sol-o *sei* dell'amministrazione militare, e tutti del *Fiat* (Torino). La ditta Bianchi (Milano) doveva darne anche essa *due*, ma non erano pronti. Lo ora, e ciò porterà per la fine del 1907 la dota-di *camions* del Ministero della guerra alla cifra, altro che cospicua, di *otto* carri automobili!

camions appartenevano a varii tipi. Vi era il mo-o 1905 da *24 HP* per carico di quattro tonnellate. uello stesso già impiegato alle grandi manovre 1905 nella Campania. Vi era altro tipo di *camions* HP pure per quattro tonnellate di carico; e vi o taluni tipi più leggeri da 18 HP (modello 1907) tati a due tonnellate di carico.

tti questi *camions*, assegnati alle intendenze di ata, furono adoperati con felicissimo esito per evamenti, per acquisti e per distribuzione dei alle truppe, compresa la *carne fresca*. Essi fe-un *servizio eccellente* non solo nella *continuità*, anche nella *celerità*, la quale non venne mai meno he, fra gli altri pregi, questi carri-automobili di pronta e facile riparazione. Accadde invero so che urtando uno di questi *camions* contro un carro, ed essendosi spezzata una *manotte* (1), in che si dica la parte infranta fu subito sostituita altra di ricambio, ed il *camion* riprese la sua riguadagnando il tempo perduto, cosa che ad un comune non sarebbe certo stato possibile.

magnifico servizio prestato dai *camions* pel tras-delle derrate fu senza eccezioni. Ma pur desi-ndo noi, vivamente, che si risolva la questione ruota elastica sì che valga a sostituire la ca-d'aria col copertone, per potere in avvenire ortare carichi superiori alle quattro tonnellate, amo però, allo stato presente delle cose, conve-che *più pratici camions* si dimostrarono quelli da *onnellate*, appunto perchè si prestano ad essere zati con le gomme.

uto-carro di sanità della ditta Hermes di Na-da 24-28 HP, o vettura-ambulanza, come dai iene definita, prestò pure splendido, infaticabile zio. Ritenemmo superfluo ritrarne fotografia, il carro e esteriormente perfettamente simile ambulanze militari conosciutissime, le quali in i presidii del regno fanno il giro dei quartieri nevare quotidianamente i malati e condurli al-dale. Nell'interno del carro ai consueti sedili sostituiti letti o barelle portatili. Sul dinanzi posto per altri malati. Insomma, a noi parve grandissima utilità, specialmente nel riflesso servizio sanitario negli eserciti moderni si è più importante, più delicato, più complesso, più ie, sia per le perfezionate armi, sia per le mu-modalità di lotta, e sia, infine, pei progressi scienze mediche e della civiltà.

ne, la *stazione mobile* radio-telegrafica del Mar-della quale tanto si parlò sul finire del 1906, motore vale alla trazione come alla genera-dell'energia elettrica.

sto fu l'unico carro-automobile che, fatalmente, sua pesantezza e per le conseguenti difficoltà vere attraverso i campi, non fece buona prova, genio di Marconi è ben supremamente atto a vere col tempo alla sua *stazione* tali difetti *di*

ultimo affluirono alle manovre quarantacinque *isti* con le rispettive macchine, dei quali *qua-volontari*, pel disimpegno di corrispondenze ed per il trasporto di oggetti di lieve peso in rezione. Ed altresì questa piccola macchina, *semi-auto* che tanto urta i nervi del viandante, tile impiego in manovra, per economia, per a, per meccanismo, per resistenza, per pron-celerità di servizio.

umendo, tiriamo dunque un grande respiro e iamo gli dèi per il buon passo innanzi che si le manovre di quest'anno in materia di obilismo. Ma ben altro ci vuole per assicurare in caso di guerra per tutto un esercito, può desumere dagli esempi che abbiamo più riportati!

che assicura l'estremità anteriore delle balestre al carro.

Invero, l'efficacia del *servizio sanitario* sta tutta nel suo *pronto* e *ricco* funzionamento; quello di *vettovagliamento* deve valere la *certezza* di sana, regolare e quotidiana alimentazione di centinaia di migliaia di soldati; quello delle munizioni, manco a dirlo, deve essere *infallibile;* ed anche quello del genio con la zappa, col filo elettrico, senza fili, in *auto*, per aria, per terra, deve essere in grado di corrispondere a tutti i casi di *urgenze immediate*. Pur lasciando perciò in disparte i servizi di minore impellenza (trasporti ordinari, poste, veterinaria, lavori stradali, allestimenti difensivi, ecc.), allo stato attuale delle cose ci chiediamo: Può presumere l'autorità militare italiana di avere pel caso di guerra assicurato i servizi alle grandi masse che oggi scendono in campo? Dopo quanto abbiamo esposto, riteniamo superflua ogni risposta, ogni ulteriore dimostrazione che lasciamo con sicura fede al criterio del lettore.

***

In quanto al servizio areostatico, mentre nelle manovre del 1903 e del 1905 gli areostati furono usati con molta frequenza, invece nelle manovre di questo anno il relativo *parco da campo*, che è ora non più frazionato, ma riunito in *uno solo* coi due involucri da 450 e da 250 mc., fece ascensioni a scopo di esplorazione due volte sole, e cioè il 1° ed il 2 settembre prossimo passato. Ma ci affrettiamo a rilevare che ciò avvenne unicamente perchè nel periodo in cui i due partiti manovranti si trovarono immersi nella zona alpestre o collinosa, fu possibile spiare le mosse delle truppe dalla cima di tanti e tanti « vecchi testimoni del tempo antico ».

Quello però che dobbiamo, possiamo e vogliamo dire, si è che anche in questo genere di servizio, mentre tutti i principali Stati d'Europa hanno il loro *dirigibile* sui tipi della *Ville de Paris*, la *Patrie*, il *Parseval*, il *Gross*, il *Nulli Secundus* (non importa se ora infranto, a terra, da un uragano, mentre riposava), e mentre l'*Aero-Club* di St-Louis ha indetto pel 22 ottobre corr. una gara di dirigibili, l'Italia in quest'ordine di idee non ha ancora iniziato nemmeno un qualsiasi tentativo...

Eppure non mancano da noi gli elementi intellettuali atti *a creare*, quando si pensi che la nostra bravissima brigata *specialisti del genio* tenne, durante l'Esposizione di Milano, brillantemente il proprio posto fra le multiple rappresentanze europee; quando si pensi che, in quel tempo, dodici palloni italiani eseguirono ben 133 ascensioni, con 390 areonauti, comprese 24 signorine e signore, fra cui fuvvi S. A. R. la duchessa d'Aosta; quando si pensi che si deve a tale brigata specialisti se, tredici anni or sono, due arditi ufficiali (il Moris ed il Del Fabbro) si lanciarono, senz'altra guida che la loro audacia, in un areostato da essi costrutto e compirono quella prima ascensione libera, dalla quale ebbero poi vita il parco areostatico militare italiano, nonchè la *Società aeronautica nazionale*, che ha sezioni in Roma, Milano e Torino; tutti elementi, questi, che dànno ora impulso a centinaia di ascensioni libere sulla nostra ristretta penisola, malgrado i pericoli di un Adriatico infilato dai venti (in tutta la sua lunghezza) e di un Tirreno infido per temporali e bufere...

Dunque?

Dunque, poichè non mancano a noi, come giammai mancarono, nè intelletti, nè competenze audaci, nè risolute energie, così la questione si riflette sempre nella solita apatia dei governanti italici, che in areonautica, come in automobilismo, e come in tante e tante altre cose, non sanno incoraggiare e promuovere le singole iniziative, le quali, anzi, vengono spesso contrariate dal più irriducibile misoneismo.

Così gl'italiani, attraverso la storia, sogliono sempre confermare la loro fama, di essere cioè primi, o fra i primi, a *pensare;* ma sempre ultimi ad *arrivare*.

Ma speriamo, *speriamo!* Lo *sperare non disturba!...*

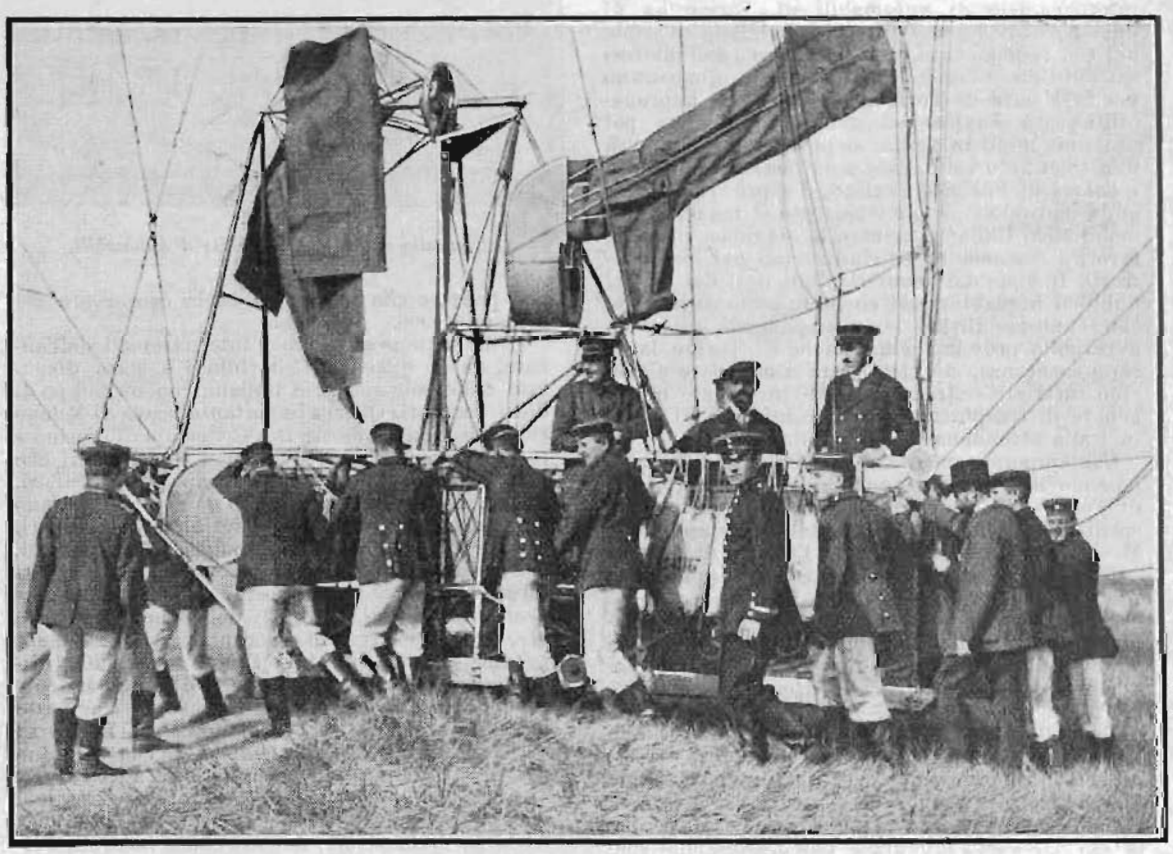
Roma, ottobre 1907.

Colonn. A. Tragni.

Il dirigibile militare tedesco "Parseval"

Questo dirigibile venne ultimato in Augusta, presso lo stabilimento di costruzioni aerostatiche Riedinger, nel 1906. Il maggiore von Parseval, che ne dette i piani e ne sorvegliò la costruzione, non presenta un nome nuovo nell'aeronautica, poichè a lui già appartiene l'invenzione dei noti *Draken-ballons*, normalmente impiegati come palloni frenati dall'esercito tedesco, ed ora anche da noi nella marina.

Nel dirigibile del Parseval si riscontrano molte delle linee del *Draken-ballon*, però le dimensioni sono assai maggiori, essendo la cubatura ordinaria del *Draken* di 900 mc., mentre il dirigibile cuba 2800 mc., avendo una lunghezza di m. 52 per un diametro di m. 8,90.



Il trasporto della navicella.

Ha due palloncini compensatori, uno per estremità, talchè si può, gonfiando l'uno o l'altro di questi palloncini, far prendere una determinata inclinazione al pallone.

Si ignora la potenza del motore, che probabilmente sarà di circa 60 cavalli; esso muove un'elica a 4 pale di m. 4,20 di diametro, colla particolarità che queste pale, anzichè rigide, sono di stoffa, per modo che esse stanno penzoloni, mentre l'elica è in riposo, come vedesi dalla fotografia, appena l'elica si mette in movimento, le pale si gonfiano per forza centrifuga e prendono la forma dovuta.

Tre piani disposti nella parte posteriore dell'involucro, due pressochè orizzontali e laterali al pallone ed uno verticale in basso, costituiscono l'apparecchio stabilizzatore; inoltre concorrono alla stabilità i cavi moderatori scorrevoli, che permettono di cambiare automaticamente il centro di gravità del sistema.

Le prime prove di questo dirigibile furono fatte nella piazza dei tiri di Tegel, ma in uno dei primi esperimenti una fune si impigliò nell'elica producendone l'arresto. Nella caduta il dirigibile andò a battere contro un albero e l'involucro si lacerò, senza che, per fortuna, si avessero da lamentare disgrazie per gli aeronauti.

FRERA
BICICLETTA A MOTORE
LA MIGLIORE!
1 ¼ HP - Peso lordo totale, Kg. 35 - Consumo minimo.
Domandare listino alla **Società Anonima Frera - Milano.**