

LA STAMPA SPORTIVA

Automobilismo - Cielismo
 Alpidismo - Aereostatica
 Nuoto - Canottaggio - Yachting

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

Esce ogni Domenica in 20 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

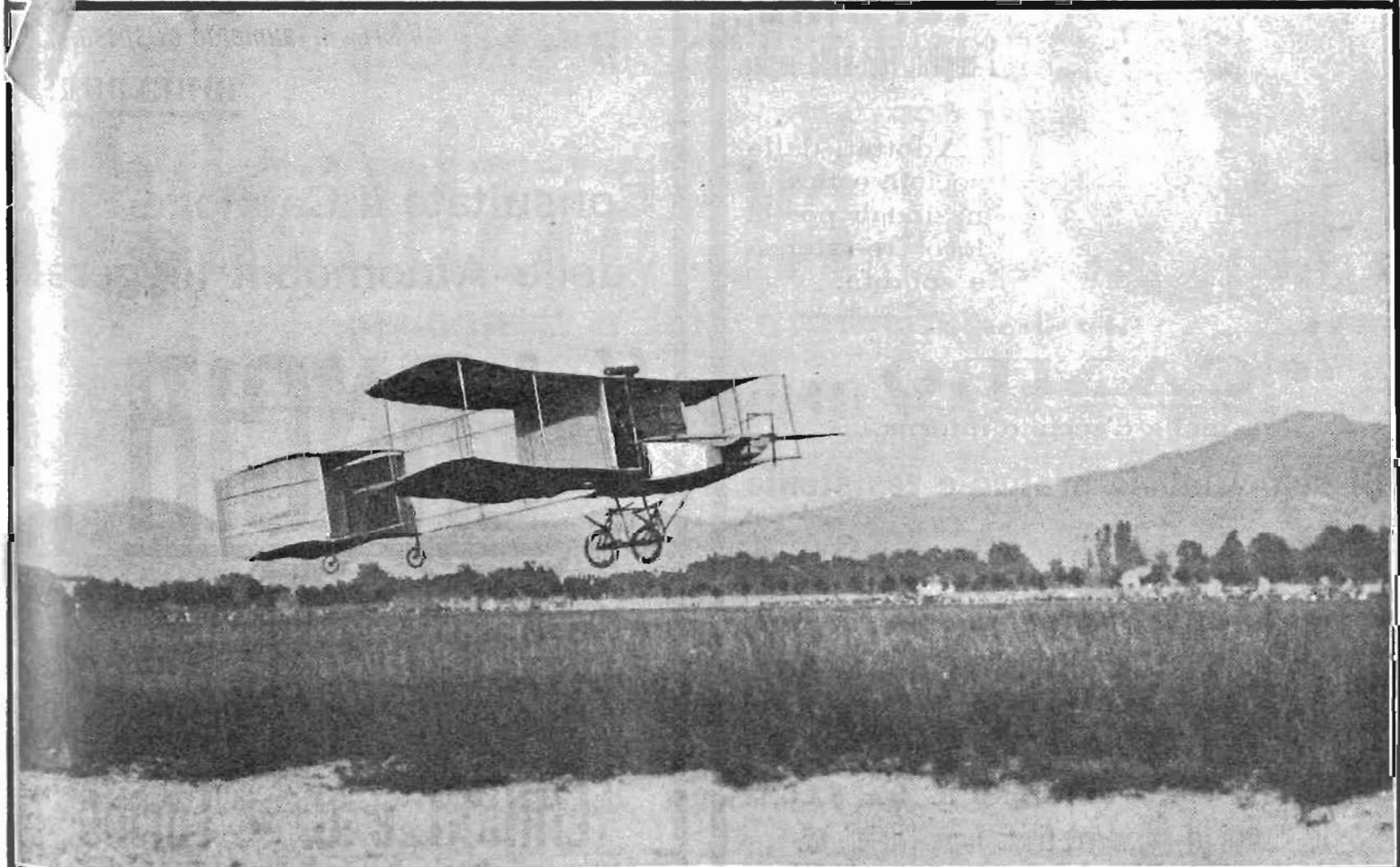
→ DIRETTORE: GUSTAVO VERONA ←

ABBONAMENTI
 Anno L. 5 - Estero L. 9
 Un Numero { Italia Cent. 10 | Arretrato Cent. 15
 { Estero .. 15

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
 TORINO - Via Davide Bertolotti, 3 - TORINO
 TELEFONO 11-35

INSERZIONI
 Per trattative rivolgersi presso
 l'Amministrazione del Giornale

Ricordo degli esperimenti di Delagrange a Torino



In alto: L'aeroplano Delagrange, munito di un motore Antoinette di 60 HP, detentore di tutti i records d'aviazione. — In basso: L'aeroplano in volata. (Fot. Ambrosio - Torino).

Il più pesante dell'aria nella tradizione

Come la scienza risolverà la questione tra il più pesante ed il più leggero dell'aria? Non lo si può ancora affermare per quanto le simpatie non solo dei profani, ma anche dei tecnici, sieno per ora rivolte al più pesante, specialmente dopo i voli significativi di Farman, e quelli non verificati, ma sicuri (anche di un famoso aeroplano capitano Ferber ne parla con entusiasmo in una interessante intervista concessa in questi giorni) dei fratelli Wright, gli americani che continuano ancora a essere creduti... *le arabe* *fenici* del volo meccanico.

Ma dei più pesanti dell'aria sapete dove si trova la prima traccia nello scibile umano? Non nei libri del Verne, che tante altre scoperte ha preveduto, e con vero intuito di profeta ha indovinato a breve distanza; non nelle cronache degli antichi conventi, nei quali gli studiosi lavoravano e lasciavano il frutto del genio loro: non tra i papiri o sulle tradizionali iscrizioni antiche, ma nelle bellissime novelle arabe che ognuno di noi avrà, se non completamente, almeno in parte lette, e che formano quel libro che ha avuto più edizioni di qualsiasi altro libro al mondo; parlo delle *Mille ed una notte*.

Esumiamo assieme questa novella fantastica, che di qui a qualche anno ci sarà facile vedere avverata, se non in tutti i suoi particolari di principi e principesse innamorate, almeno nel fatto della invenzione, della costruzione del cavallo aereo.

La novella è intitolata «Storia del Cavallo incantato», ed è una delle ultime del meraviglioso libro.

Rassumiamola in breve; i lettori che ne vorranno sapere di più la troveranno, e non avranno perduto il loro tempo a leggerla per intero, essendo essa una delle migliori del libro.

Nella Persia, all'inizio della primavera, si festeggia il giorno detto Nevrouz, cioè nuovo giorno e primo dell'anno, con delle meravigliose feste nelle quali tutto quanto di nuovo si produce o si inventa è portato davanti al Re che premia, acquista, incoraggia a seconda del valore degli oggetti presentati.

Ora mi attengo al testo per qualche brano:

«In una di siffatte feste, dopo che i più abili ed i più ingegnosi del paese cogli stranieri andati a Schiraz, dove la Corte stava allora, ebbero dato al Re ed a tutta la sua Corte il divertimento dei loro spettacoli, e che il Re ebbe fatte a ciascuno le sue

e di cui mi offro a far vedere l'esperienza alla Maestà Vostra, se me lo comanda.

Il Re di Persia, che era curioso del meraviglioso... disse all'Indiano non esservi se non l'esperienza proposta che potesse convincerlo della preminenza del suo cavallo, e che era pronto a vederne la verità.

L'Indiano pose immanentemente il piede nella staffa, salì sul cavallo con grande leggerezza, e quando ebbe posto il piede nell'altra staffa e che si fu bene assicurato sulla sua sella, domandò al Re di Persia ove gli piacesse di mandarlo.

Il Re gli indica un'altura, e gli ordina di portargli indietro il frutto di una palma che cresceva al piede di quella montagna.

Appena il Re ebbe terminato di dichiarare la sua volontà con queste parole, l'Indiano non fece altro che girare una valvola che sporgeva un poco al disopra del collo del cavallo vicino al pomo della sella. Nel medesimo istante il cavallo s'innalzò da terra e trasse il cavaliere in aria. ratto come il lampo, e si alzò, che in pochi momenti quelli che avevano la vista più acuta non lo videro più!

Ciò avvenne con una grande ammirazione del Re e

crediamo di averne traccia nelle officine dei fratelli Voisin, o in quelle dei Wright, od in quelle, come le voci affermano, delle nostre fabbriche di automobili Fiat ed Itala, che ci apparecchiano, per prossimi esperimenti che auguriamo felici, dei più pesanti dell'aria!

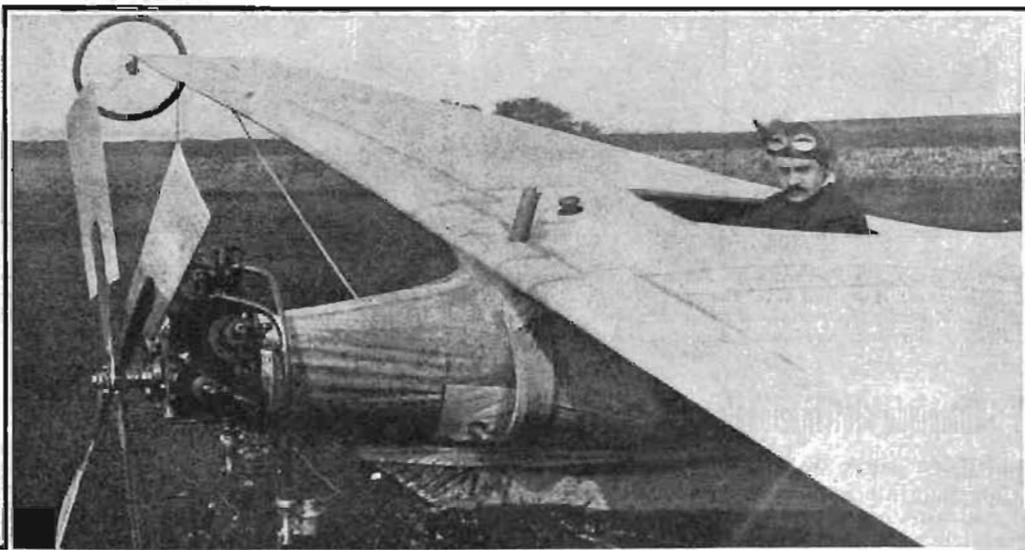
E' proprio vero che niente di nuovo c'è sotto il sole!

Raffaele Perrone.

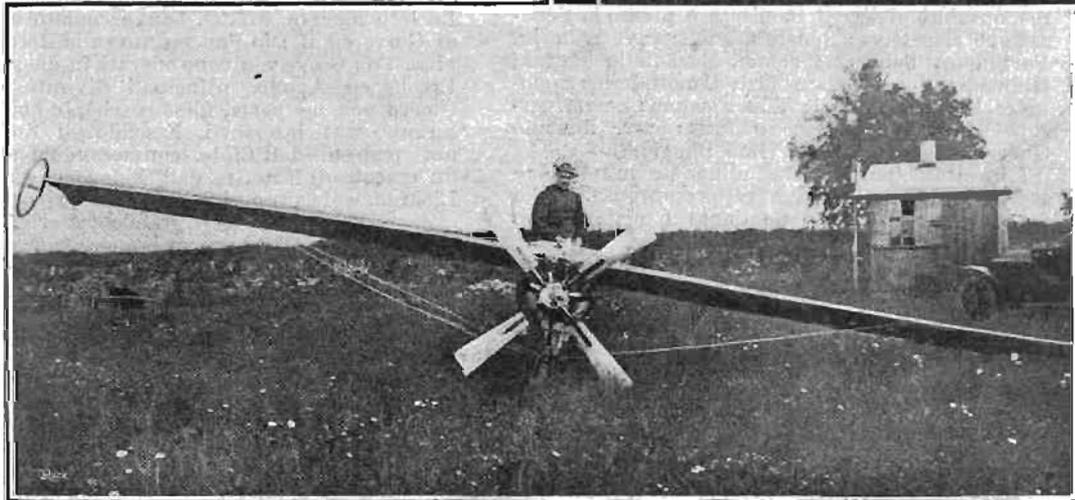
I prossimi esperimenti dell'aereonave del conte Da Schio

Entro la prossima settimana l'aereonave del conte Da Schio a Vicenza uscirà dal suo recinto e tornerà a tentare le vie dell'aria.

Si prepara una serie di esperimenti che riusciranno interessanti non meno dei primi e per i quali l'attesa è vivissima. Si tratta ora di sperimentare quanto si è modificato. Infatti, mentre l'aereostato non è stato



L'aviatore sul suo apparecchio.



L'aeroplano Esnault-Pelterie, con motore inventato dallo stesso aviatore, sviluppante 35 HP.

affatto mutato, la navicella, invece, venne completamente modificata nella disposizione e nei dettagli. Il vecchio motore venne sostituito da uno più leggero e perfetto della Casa Levassier di Parigi, dove furono pure costruiti gli apparecchi motori dei diversi aereoplani del Delagrang. Al motore furono applicati tre radiatori. L'elice, che prima funzionava a prua della navicella in modo da trascinare l'aereonave, venne ora fissata al centro, precisamente in linea verticale presso il motore. Essa girerà con una velocità di 600 giri al minuto, mentre il motore girerà a 1400 giri, imprimendo alla nave aerea una velocità di metri 11,60 al secondo.

La navicella si trova ora allungata di qualche metro, pure essendo più leggera della precedente. Infatti essa pesa 45 chilogrammi di meno. Venne pure ingrandito il timone e furono cambiate le pinne di direzione in senso verticale ed orizzontale.

Il Concorso Internazionale per Automobili Industriali di Piacenza.

Alla geniale iniziativa del Comitato piacentino per il Concorso internazionale di automobili industriali ha arriso un primo successo, nel numero e nella qualità delle iscrizioni finora giunte ed in quelle preannunciate.

Ne pubblichiamo l'elenco:
Fiat: 4 camions e 2 omnibus; Spa: 4 camions ed 1 omnibus; Saurer di Arbon, Svizzera: 2 camions ed 1 omnibus; Soller di Basilea: 1 autocar; Sueddeutsche Automobilfabrik di Gaggenau (Germania): 3 veicoli; Diatto-A. Clément: 1 camion; Ages: 1 veicolo con sospensione elastica brevetto Granieri; The Yorksire Patent Steam Wagon e C. Ltd.: 1 veicolo con rimorchio; St. Pancras Iron York e C. Ltd.: 1 veicolo con rimorchio; Sindacato « Savoia »: 1 o 2 vetture con ruote elastiche; G. Stampa: 1 omnibus con ruote « Ideal Vibrante »; Motor Lux: Con motore per azionare macchine agricole.

Hanno inoltre aderito in massima al Concorso, con riserva di precisare il numero ed il tipo delle vetture, le seguenti: Florentia, Fides, Itala, Lancia, Auto-Cars e la casa inglese The New Arral Johnston.

L'importanza di queste adesioni è tanto più grande, inquantochè l'epoca per la chiusura delle iscrizioni è stata rimandata al 31 luglio, quindi è da ritenere che prima di tale epoca molte altre case, specialmente francesi, si iscriveranno.

Questo primo Concorso avrà pertanto fecondi risultati per l'industria dell'automobile e varrà a spingere Province e Comuni ad istituire servizi per trasporti merci con camions automobili e persone con omnibus pure automobili.

larghezze, secondo che l'aveva meritato, e quello che aveva fatto di straordinario, di più meraviglioso e di più soddisfacente, larghezze distribuite in modo che non v'era uno che non si stimasse degnamente ricompensato: mentre si preparava a ritirarsi a congedare la grande Assemblea, un Indiano apparve ai piedi del suo trono, e qui richiamo l'attenzione dei lettori « facendo avanzare un cavallo bardato, imitato con tanta arte, che al primo vederlo si sarebbe preso per un cavallo vero.

L'Indiano si prostrò ai piedi del trono, e quando si fu rialzato, mostrando il cavallo al Re, disse:

«Sire, quantunque mi presenti l'ultimo innanzi alla Maestà Vostra per entrare in lizza, posso nondimeno assicurarla che in questo giorno di festa ella non ha nulla veduto di tanto meraviglioso e sorprendente, quanto questo cavallo, che la supplico guardare.

«Io non vedo in questo cavallo, gli disse il Re, altra cosa che l'arte e l'industria dell'operaio a dargli la rassomiglianza del vero, per quanto gli è stato possibile.

«Sire — soggiunse l'Indiano — non è solo per la sua costruzione né per quello che apparisce all'esterno che ho disegno di far vedere il mio cavallo alla Maestà Vostra come una meraviglia; ma sì per l'uso che ne so fare, e che ogni uomo come me può farne per segreto che posso comunicargli. Quando io vi monto in qualunque luogo della terra lontano che possa essere, io voglio trasportarmi per la regione dell'aria, posso eseguirlo in pochissimo tempo. In poche parole, sire, ecco in che consiste la meraviglia del mio cavallo; meraviglia di cui nessuno ha inteso parlare,

dei cortigiani, e fra grandi grida di meraviglia dalla parte di tutti gli spettatori ivi radunati.

Non era ancora un quarto d'ora che l'Indiano era partito, quando lo si scorse in alto nell'aria ritornare colla palma in mano.

Lo si vide finalmente giungere al disopra della piazza, ove caracollò più volte tra le acclamazioni di gioia del popolo che lo applaudiva, fino che andò a posarsi innanzi al trono del Re, allo stesso luogo d'onde era partito, senza alcuna scossa al cavallo che potesse incomodarlo.

Il resto, se i lettori credono non interrompere la meravigliosa narrazione, possono leggerlo, essendo troppo lungo a riportare, né interessante per noi.

L'inventore indiano, non contento, come i nostri odierni, di premi in denaro o coppe, chiese per la cessione del cavallo con relativo brevetto nientemeno che in isposa la figlia del Re!

Le cose si complicarono, il principe ereditario montò sul cavallo con la scusa di provarlo ed invece aperta la valvola se la sfilò con una velocità alla... Cedrino. Ma in aria non seppe più girare finché non ebbe trovato un altro congegno, come un asse di direzione e solo così poté scendere, salire, voltare e manovrare come un Santos Dumont od un Farman dei nostri giorni.

Dopo un mondo di peripezie il povero inventore-costruttore perdetto la testa... con un colpo di sciabola...

I nostri son più fortunati.

La novella non ci dice come e dove il cavallo andò a finire, ma se non completamente, almeno in parte,

REJNA-ZANARDINI - Milano - Via Andrea Solari, 58
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

