

passato dell'arte del carradore; pensiamo a questi carri per temere ed evitare un *quid* di simile per gli automobili acquistati e ricoverati nei *garages* reggimentali in attesa di una campagna.

Nè si dovrà tenere solamente conto di questo gravissimo inconveniente, ma anche dell'altro derivante dalla stessa natura meccanica dell'automobile.

Si dovrà cioè pensare e seriamente a chi affidare la sorveglianza e la cura di questi numerosi automobili militari chiusi nei magazzini, ma bisognosi di *continue, assidue, scrupolose cure* e di *prove* fatte con criteri sani e con conoscenza perfetta dei loro, sempre delicati, organi motori, dei loro cuori pulsanti.

Sarà facile che ciò possa avvenire quando gli automobili militari nei reggimenti, ai depositi, nei magazzini siano consegnati ad ufficiali adatti e conoscenti della materia, e non capiti quanto altrove avremmo occasione di accennare riguardo alle commissioni di precettazione.

Certamente l'elemento automobile è tale che ha bisogno, come il cavallo e l'uomo, di occhio vigile, mano sicura, cuore amoroso.

Non possiamo certo figurarci questi poveri automobili consegnati nei *garages* di reggimenti, dove degli ufficiali, come ben li definì quell'autorità militare che era il tenente generale Marchesi, « per quanto colti, « intelligenti e volenterosi pure ligi « alle loro viete formule, ingranchiti « nelle loro tradizioni, misoneisti per « eccellenza; ai quali tutto quanto ha « aria di novità li spaventa... » e che sono impossibilitati quindi a ricevere in qualsiasi forma l'idea automobilistica: autofobi nati, cresciuti e perseguitanti chiunque studi o s'incarichi di questo nuovo elemento di forza, di progresso, di vitalità umana; non possiamo, diciamo pure francamente, figurarci la miserevole fine di quelle povere macchine!

Nè basta.

Occorre anche che il nuovo corpo militare dei *chauffeurs* automobilisti sia addirittura eletto e che i nostri giovani *chauffeurs* militari siano oltre che dei buoni conduttori di automobili, degli *ottimi meccanici*. Devono ottenere uno speciale, amorevole e serio addestramento nella non facile arte del meccanico riparatore. Essi devono essere capaci di cavarsi d'impaccio in qualunque evenienza, in cui sia necessario, senza ricorrere all'opera di speciali laboratori meccanici. Vi è da augurarsi che non ci capiti ancora una volta di sentire dei *chauffeurs* militari parlare della necessità del cambio di una biella quando con l'applicazione di un po' di metallo bianco si rimedia allo sbattimento deleterio del motore; della necessità di una fortissima riparazione al cambio quando collo stringimento di un dado, allentato, tutto è rimesso a posto; dell'urgente bisogno del cambio del *carter* quando con una semplice staffa di sostegno si rimedia all'incrinatura nella sua unione... e via di questo passo a centinaia di cose erronee, tutte simili l'una all'altra.

Il concorso di Piacenza del settembre 1908 auspicava anche presso di noi a questo secondo metodo di rifornimento del materiale automobilistico dell'esercito e successivamente nell'aprile di quest'anno, nell'altro concorso del Ministero della guerra, ci si confermava nell'impressione che ormai a tale sistema s'intendeva di ricorrere.

Oggi poi, dopo avere esaminato con cura il regolamento per il concorso e la provvista di *chassis* di autocarri militari, uscito per cura del comando del Corpo di stato maggiore — servizi automobilistici in Roma, in data 15 agosto 1909 — abbiamo ripetuto *Eureka!* perchè finalmente anche presso di noi si è deciso qualche cosa, si ricorre cioè all'acquisto diretto e vi si ricorre dopo maturi studi eseguiti e le serie esperienze compiute con amorosa cura all'estero.

Certo il concorso riveste un carattere di eccezionale importanza sia per il numero rilevante di *chassis* che il Governo intende di acquistare, sia per importanza delle prove cui detti *chassis* saranno sottoposti, sia per l'entità dei premi.

Esaminiamo brevemente i termini del Concorso per farci un'idea esatta di esso e trarne delle conseguenze, delle osservazioni e degli augurii.

*Del Concorso.* — Esso è nazionale tra le Ditte costruttrici di automobili e vi possono prendere parte quelle che notoriamente fabbricano nelle proprie officine, nel regno, tutte le parti essenziali dello *chassis* automobile. E l'autorità militare si riserva il diritto di verifiche e punzonature dei pezzi fabbricativi.

A salvaguardarsi maggiormente, il Ministero intende che le Ditte dichiarino la provenienza dei materiali di ogni organo principale e delle parti non fabbricate dalle stesse.

Il concorso si svolgerà in due periodi. Il primo comprende una serie di prove pratiche, il secondo periodo comprende una serie di prove di laboratorio ed un'altra serie di prove pratiche.

*Delli chassis di autocarri.* — Gli *chassis* saranno di due tipi: uno *leggero* ed uno *medio*.

Loro caratteristiche principali: motore a quattro tempi a quattro cilindri verticali; funzionante a benzina, in via secondaria ad alcool o benzolo; deve avere organi necessari e comuni di funzionamento; trasmissione a catena riparata da *carter*; ruote con cerchioni metallici striati e possibilmente ruote di tipo elastico o sale o sospen-

Per ogni tipo i concorrenti dovranno presentare almeno *due* esemplari identici e non più di quattro.

*Prove ed esperimenti.* — Gli *chassis* dovranno essere presentati in Roma alla sede della Sezione Automobilisti.

Le prove saranno: 1<sup>a</sup> serie: *prove pratiche di consumo e di resistenza* in lavoro normale e cioè: prove di consumo su data lunghezza; prove di consumo su percorso libero con data quantità di combustibile; prove di marcia per constatare l'aumento di velocità; prove di resistenza con marce di 100 a 120 km. al giorno per un totale di 2000 km. con riposo di una giornata dopo i primi 1000 km. circa.

2<sup>a</sup> serie: *prove di laboratorio*; prove del motore per constatarne la potenza; prova del motore montato sullo *chassis* per constatarne il rendimento al cerchione; prova pratica di consumo del motore in lavoro su carichi vari; esame vari organi per la verifica degli sforzi; determinazione della resistenza del metallo di alcuni organi.

3<sup>a</sup> serie: *prove di resistenza* e consumo a lavoro forzato; prove di marcia di km. 200 al giorno per 1200 km.; prova di marcia di resistenza di 800 km. continuati.

Seguono poi le modalità che si dovranno osservare in queste varie prove.

Dopo la 1<sup>a</sup> serie di prove la Commissione deciderà quali macchine dovranno prender parte alla 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> serie, tenendo conto dei risultati, degli inconvenienti, sia per difetto di organi, sia per mancanza di armonia fra le varie parti.

Nel percorso di km. 800 sono ammesse fermate per la durata complessiva di otto ore.

Tutte le macchine dovranno presentare i particolari per poter piombare tutti gli organi che possono essere smontati o cambiati per istrada.

Durante le prove di 1<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> serie le macchine avranno il loro carico completo.

*Dei premi.* — Alle macchine che compiono la 1<sup>a</sup> serie di prove con buon risultato e prendono parte alla 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> serie sono assegnate L. 8000 per una coppia di *chassis* leggeri e L. 12000 per una di medi, esclusi rimanendo quelli delle Ditte aggiudicatrici della fornitura. I premi dovranno, nel complesso, non superare le 80.000 lire.

*Acquisto degli chassis.* — Ultimate le prove e le esperienze, la Commissione deciderà se fra gli esemplari ve ne sono di meritevoli di essere adottati. L'amministrazione militare si riserva il diritto di fare introdurre qualche particolare negli *chassis*. Essa fissa con ordinativi il numero degli *chassis* da fornire, e nel primo di essi non potrà ordinarne meno di 100 per tipo, mentre il loro numero totale potrà raggiungere i 200 *chassis* leggeri ed i 400 medi. Il loro pagamento sarà effettuato tra il 1910 e il 1913.

Il regolamento commina delle multe per ritardata consegna e giunge fino al limite della rescissione del contratto.

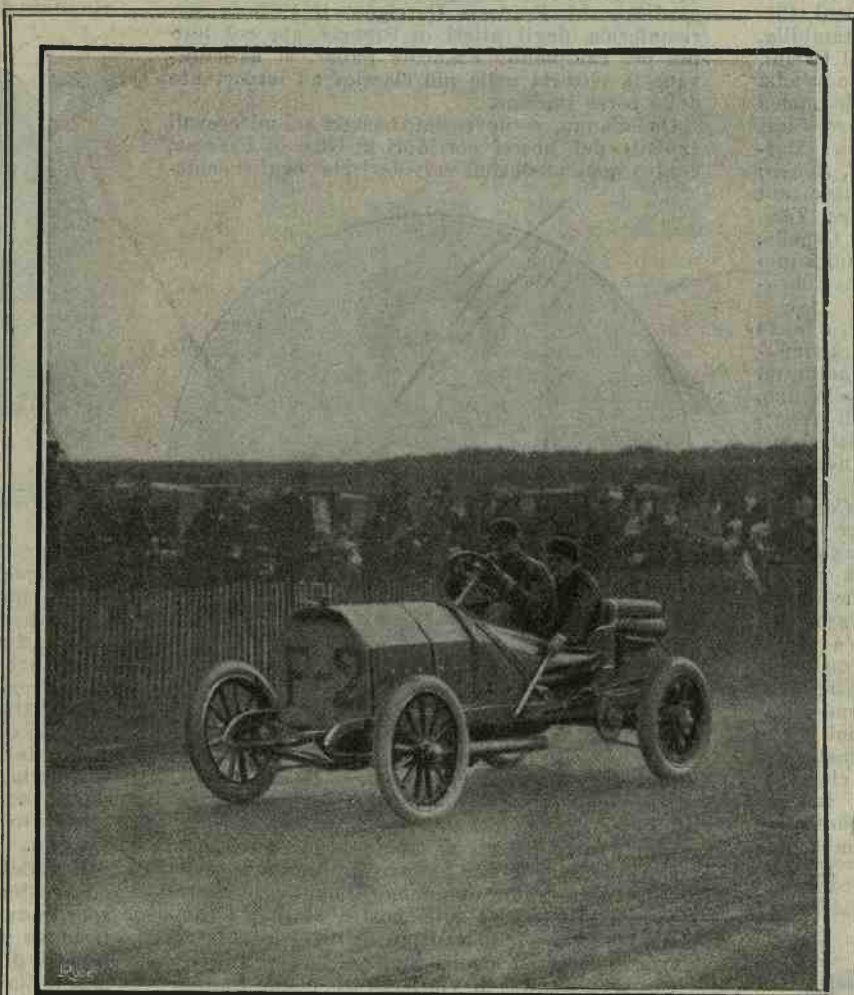
*Collaudo.* — Man mano che sono ultimati gli *chassis* vanno soggetti ad una prova di collaudo di 400 km., ad una di consumo e ad una visita interna su di un quinto del totale presentato.

Il regolamento infine tratta delle domande e reclami dei concorrenti, delle spese e responsabilità legali, della Commissione e dei delegati della Commissione militare.

(Continua).

Cap. Giovanni Hesse.

I lettori della Stampa Sportiva che spediranno all'indirizzo dell'ing. Alfredo Dainotti, Pavia, una cartolina-vaglia di L. 2,20, riceveranno, in piego raccomandato, il volumetto: Gli aeroplani.



Felice Nazzaro, vincitore del secondo Grand Prix dell'A. O. di Francia, disputatosi sul Circuito di Dieppe, 777 km. in ore 6,46'33" 2/5 (1907).

sioni snodate ed elastiche; quattro freni, due sulle ruote motrici e due fra il cambio e le catene; tutti gli organi ad almeno 25 cm. sul piano di appoggio delle ruote; serbatoio sul davanti della macchina in modo che il carburante definisca per gravità; ammesso l'uso della pompa per salite superiori al 10 %; serbatoio diviso in due compartimenti separabili con benzina capace di 200 kg. a 15 km. all'ora; facilità di smontaggi di parti importanti senza smontarne altre; *carters* con sportelli per verifiche; carreggiata massima m. 1,80; sbandamento ruote direttrici tale da permettere la girata su di un cerchio massimo di 5 m. di raggio.

La macchina, carica o scarica, dovrà essere atta a sormontare salite del 15 % su fondo stradale a *macadam* battuto.

*Tipo leggero* deve pesare col carico kg. 2500, carico trasportabile non minore di kg. 1000; cassone a sponde alte circa m. 0,50; tre o quattro velocità colla massima di circa 20 km., portabile a 28 km.

*Tipo medio* deve avere un carico netto di 2500 kg. ed un peso, carico, di circa 5000 kg.; la velocità massima di 18 km., portabile a 24 km.

Pneumatici "PALMER" a Guida

Automobili - Motocicli e Biciclette.

Riconosciuti i migliori di qualunque altra marca.

Chiedere Catalogo - TORINO - Via Pietro Micca, 9



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.

