

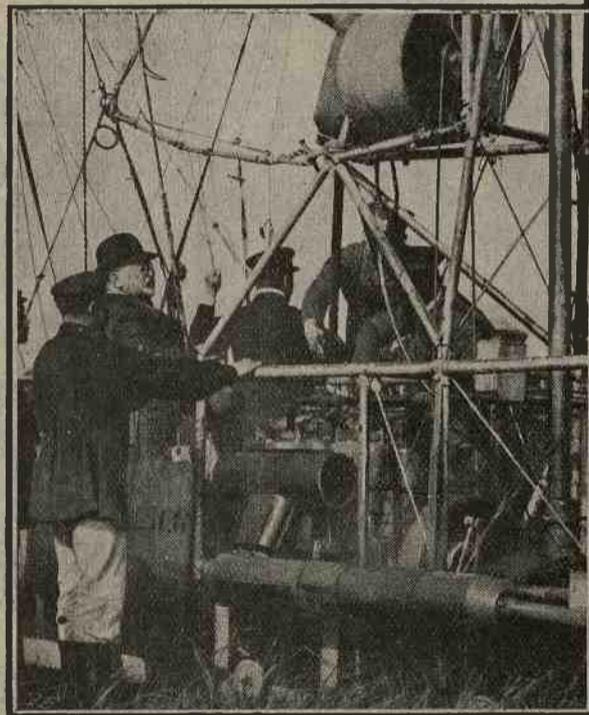
Automobilismo ed areostatica

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 merveilles inventions, apparait dans l'arène, pour satisfaire de nouvelles aspirations et marquer de nouvelles victoires, le majestueux et rapide automobile! ... je n'hésite pas à affirmer que la glorieuse fortune s'annonce sous les auspices d'une transformation qui, des expériences actuelles, nous conduira dans des champs inexplorés d'activité féconde. L'usage de l'automobile n'est pas loin d'avoir été 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, contribue à soulager et à 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 rinsaldato in noi la profondissima convinzione che



Nella navicella prende posto l'ammiraglio Hollmann.

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, tuttoché 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'era 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.

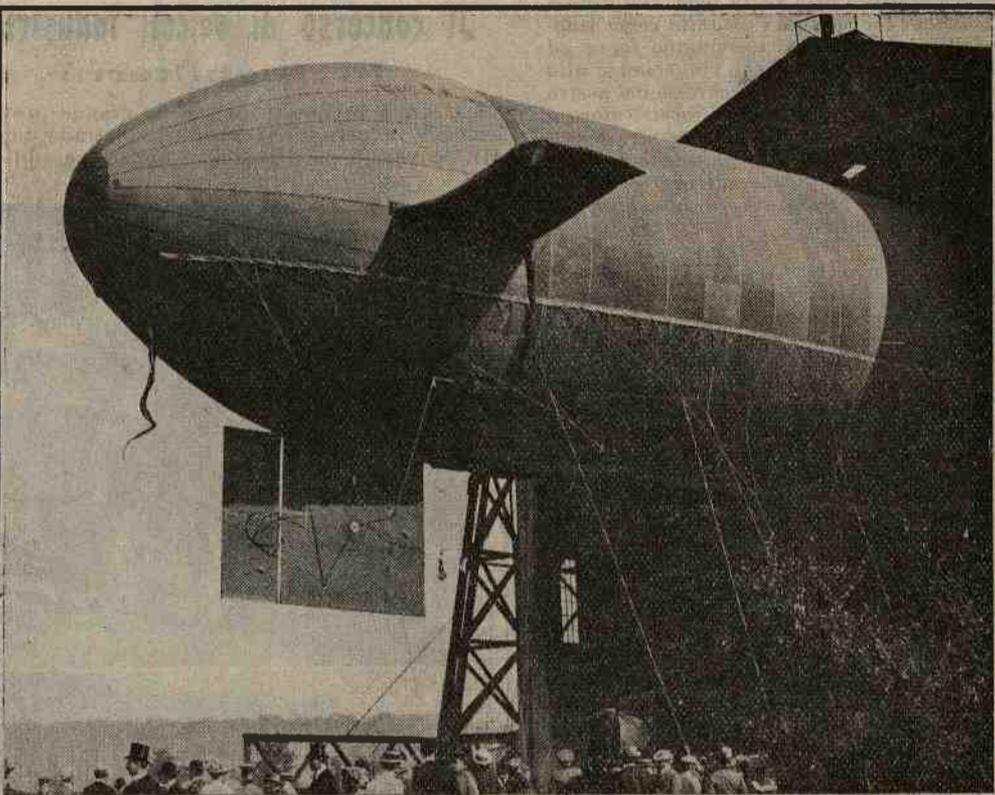
E' cosa ormai risaputa che gli eserciti moderni, pel fatto della loro aumentata mole, per l'impiego di potenti e perfezionate armi, per il rapido consumo di munizioni, per il vertiginoso, fulmineo logorio delle schiere, e per tutte le altre esigenze che ne fanno oggi un meccanismo più perfetto, ma più 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

fortissimi dazi impostici dalla Svizzera per rifornire 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 vari 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 ca-



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

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 per i servizi 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 marce 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 arricchirsi 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 scarsità di produzione equina e che perciò nel 1859, allo aprirsi della campagna, dovemmo chinare il capo ai

vallina 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 caldaia e quindi la necessità di diminuire i carichi nelle salite, o pure 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 caldaie 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*) adatti 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 tras-

CICCI
BOEMA - SVELTE
DEPOSITO E VENDITA
BONZI & MARCHI - Milano VIA CAPPELLARI N. 911
MATERIALE ED ACCESSORI PER VELOCIPEDI

Pneumatici
per
Cicci

WOLBER

Modello
1908

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