



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 radio-telegrafica* ideata

Marconi sul finire dello scorso anno.

Le vetture per persone sommano a settanta, delle quali solo ventitré appartenenti all'amministrazione militare. Le rimanenti quarantasette erano di *volontari* accorsi all'appello dell'autorità militare. Furono i volontari persone di ogni ceto, e si notarono specialmente fra essi nomi conosciutissimi, come quelli del duca e del conte Visconti, del Marsaglia, del Ballo, del conte Carnevali, del marchese Rangoni, del conte Leopardi, del De Negro ed altri. Fra i vari tipi di macchine prevalsero quelli della *Fiat*, della *Fides*, della *Florentia*, della *Diatto-Clément*, ecc.

Tutte queste vetture-automobili servirono al trasporto quotidiano dei comandi, dei giudici di campo, dei riformatori, degli ufficiali esteri, degli ospiti, dei giornalisti, ecc.; e di giorno, di notte, alla pioggia, fecero un servizio continuo, ineccezionabile, insuperabile, senza limiti di distanza. *Camions* intervenuti furono venti, dei quali solo *sei* dell'amministrazione militare, e tutti della *Fiat* (Torino). La ditta Bianchi (Milano) doveva darne anche essa *due*, ma non erano pronti. Lo stesso ora, e ciò porterà per la fine del 1907 la dotazione di *camions* del Ministero della guerra alla cifra, altro che cospicua, di *otto* carri automobili!

*Camions* appartenevano a vari tipi. Vi era il modello 1905 da *24 HP* per carico di quattro tonnellate, quello stesso già impiegato alle grandi manovre 1905 nella Campania. Vi era altro tipo di *camions* da *18 HP* pure per quattro tonnellate di carico; e vi erano taluni tipi più leggeri da *18 HP* (modello 1907) per carichi a due tonnellate di carico.

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

Il magnifico servizio prestato dai *camions* per il trasporto delle derrate fu senza eccezioni. Ma pur desiderando noi, vivamente, che si risolva la questione della ruota elastica si che valga a sostituire la ruota d'aria col copertone, per potere in avvenire portare carichi superiori alle quattro tonnellate, siamo però, allo stato presente delle cose, convinti che *più pratici camions* si dimostrarono quelli da *quattro tonnellate*, appunto perchè si prestano ad essere equipaggiati con le gomme.

Un *auto-carro di sanità* della ditta Hermes di Napoli da *24-28 HP*, o vettura-ambulanza, come dai suoi documenti definite, prestò pure splendido, infaticabile servizio. Ritenemmo superfluo ritrarne fotografia, ma il carro è esteriormente perfettamente simile alle ambulanze militari conosciutissime, le quali in tutti i presidi del regno fanno il giro dei quartieri per portare quotidianamente i malati e condurli all'ospedale. Nell'interno del carro ai consueti sedili sostituiti letti o barelle portatili. Sul dinanzi posto per altri malati. Insomma, a noi parve di grandissima utilità, specialmente nel servizio sanitario negli eserciti moderni si è di più importante, più delicato, più complesso, più utile, sia per le perfezionate armi, sia per le nuove modalità di lotta, e sia, infine, per i progressi delle scienze mediche e della civiltà.

La *stazione mobile radio-telegrafica* del Marchese della quale tanto si parlò sul finire del 1906, e il motore vale alla trazione come alla generazione dell'energia elettrica.

Questo fu l'unico carro-automobile che, fatalmente, per la sua pesantezza e per le conseguenti difficoltà di manovra, non fece buona prova. Il genio di Marconi è ben supremamente atto a superare col tempo alla sua *stazione* tali difetti di cui, all'ultimo affluirono alle manovre quarantacinque *camions* con le rispettive macchine, dei quali *quattro* *volontari*, pel disimpegno di corrispondenze ed per il trasporto di oggetti di lieve peso in manovra. Ed altresì questa piccola macchina, di tipo *semi-auto* che tanto urta i nervi del viandante, per il suo impiego in manovra, per economia, per resistenza, per meccanismo, per resistenza, per prontezza e celerità di servizio.

Assumendo, tiriamo dunque un grande respiro e cerchiamo gli dei per il buon passo innanzi che si fa alle manovre di quest'anno in materia di automobilismo. Ma ben altro ci vuole per assicurare la vittoria in caso di guerra per tutto un esercito, e non può darsi dagli esempi che abbiamo più riportati!

Invero, l'efficacia del servizio sanitario sta tutta nel suo pronto e ricco funzionamento; quello di *coltivamento* 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 per caso di guerra assicurati 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 1908 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

risolute energie, così la questione si riflette sempre nella solita apatia dei governanti italiani, che in aeronautica, 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!*...

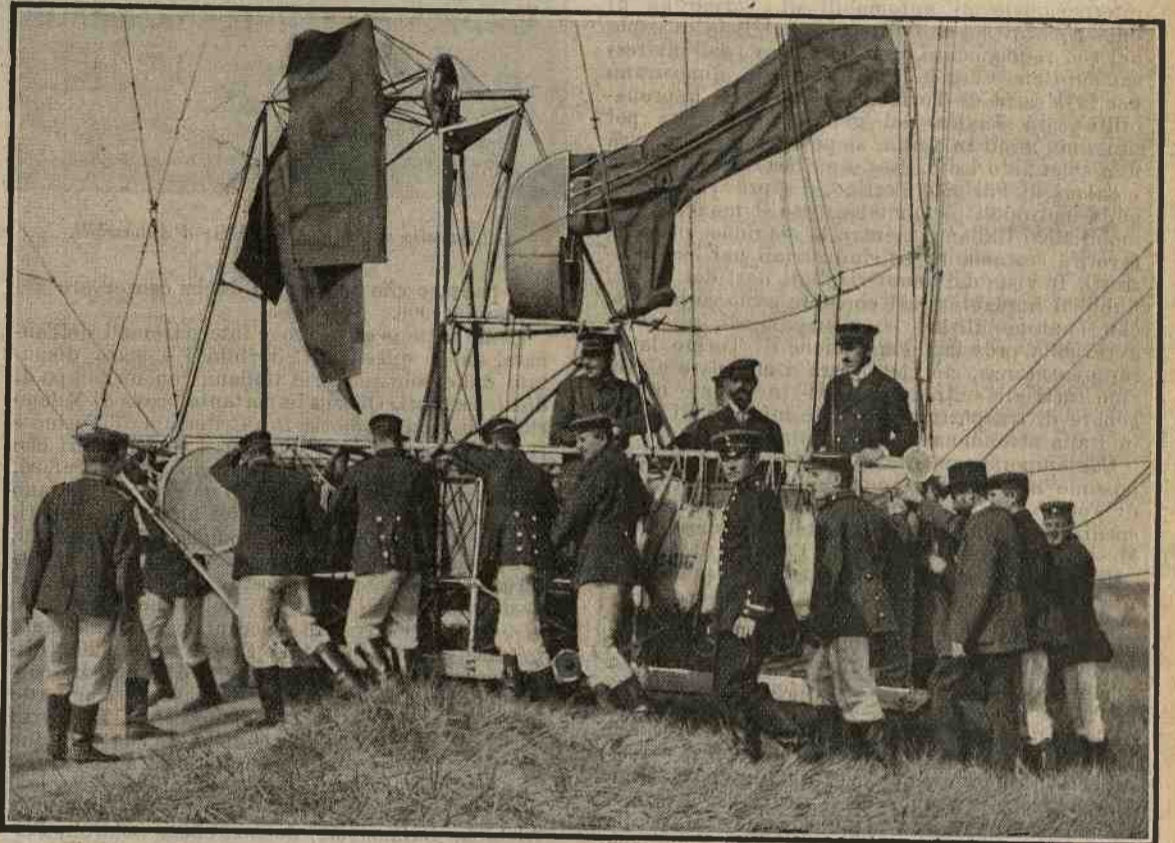
Roma, ottobre 1907.

Colonn. A. Tragni.

## Il dirigibile militare tedesco "Parseval"

Questo dirigibile venne ultimato in Augusta, presso lo stabilimento di costruzioni areostatiche Riedinger, nel 1906. Il maggiore von Parseval, che ne dette i piani e ne sorvegliò la costruzione, non presenta un nome nuovo nell'aeronautica, poiché 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



Il trasporto della navicella.

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 per il 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 138 ascensioni, con 390 areonauti, comprese 24 signorine e signore, fra cui fuvi 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 costruito e compirono quella prima ascensione libera, dalla quale ebbero poi vita il parco areostatico militare italiano, nonché la *Società aeronautica nazionale*, che ha sezioni in Roma, Milano e Torino; tutti elementi, questi, che danno ora impulso a centinaia di ascensioni libere sulla nostra ristretta penisola, malgrado i pericoli di un Adriatico inflato 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

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.

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 producendo 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 1/2 HP - Peso lordo totale, Kg. 35 - Consumo minimo.

Domandare listino alla **Società Anonima Frera - Milano.**