



Il dirigibile francese Adjudant-Vincenot che pochi giorni prima dell'inizio della guerra ha battuto il record mondiale di durata.

emanano. Come pure, in altro capitolo nel quale trattasi dei periodici alpini, l'A. non ha mancato di ricordare i diversi periodici nostri quali il *Bollettino*, la *Rivista mensile*, le pubblicazioni delle sezioni canavesana, ligure, milanese, sicula, napoletana e le pubblicazioni che di alpinismo trattano.

Interessante oltremodo, per quanto — me lo perdoni l'amico Casella — avrebbe dovuto essere curato maggiormente onde evitare degli errori un po' grossolani — è il capitolo della terminologia alpina, nel quale ogni parola che abbia attinenza con l'alpinismo è ripetuta nelle lingue francese, tedesca, inglese ed italiana. Dopo di che abbiamo utili e precisi nozioni sulla tenuta dell'alpinista, sugli accessori dell'equipaggiamento alpino, sull'alimentazione, sulle guide e portatori, sulla marcia in montagna, sui rifugi, i *campinys*. Un interessante capitolo è quello in cui si parla della corda e delle cordate, ed esso è accompagnato da grafici e da fotografie che meglio servono per istruirci su queste difficili operazioni.

Indi ci parla delle scalate, anch'esse illustrate splendidamente, della piazza (e le varietà moltissime tutte riportate in disegni della massima esattezza), della neve e del ghiaccio, dell'alpinismo senza guide, nel quale capitolo è ricordata l'istituzione del nostro Club Alpino per una scuola di alpinismo ed il mio articolo apparso in proposito su questa nel n. 47 dell'anno 1912 dal titolo *Una scuola d'alpinismo*.

Abbiamo verso la fine del volume ancora delle notizie sulla direzione ed orientazione, sui pericoli della montagna, sulle precauzioni da prendere, le cure da somministrare sollecitamente in caso di accidenti; sull'alpinismo invernale, sui mali della montagna ed il modo di prevenirli e di curarli ed infine — *pour la bonne bouche* — e per non lasciare la brutta impressione degli ultimi dolorosi capitoli, l'Autore ci parla dei benefici della montagna, riportando il parere di illustri igienisti, i quali non possono se non consigliare a diventare alpinisti.

Simili pubblicazioni, a parte tutto ciò che è tecnicamente utile per gli adepti, costituiscono una vera e proficua propaganda e servono ad attrarre simpaticamente i restii, perchè se pochi, rari sono e vorranno essere i veri alpinisti, gli scienziati delle ascensioni, molti, moltissimi dovranno essere gli innamorati della montagna, la quale si lascia amare, perchè concede a tutti le sue infinite grazie, con facilità e difficoltà di mezzi; per gli innamorati audaci e per quelli che lo son meno. Questo amore deve essere nostra cura di risvegliare nel maggior numero di persone, e bene a proposito da qualche anno tanto le vecchie e valide organizzazioni, quanto delle nuove che vanno sorgendo, hanno iniziato quelle gite popolari in montagna, con poca spesa, con poco lavoro e con un orario limitato ai bisogni di chi deve lavorare. Queste gite all'aria pura e confortatrice, queste gite nelle quali il popolo può effettivamente intervenire, sono un'opera altamente educativa e noi vorremmo vederle moltiplicate, centuplicate, formanti esse il principio, ed anche la continuazione, di una vera e sana educazione fisica, popolare.

Raffaele Perrone.



Il noto costruttore Andrea Michelin che ha offerto un milione per premiare gli aviatori che si distingueranno nella guerra.

Un dirigibile francese batte il record della durata

L'*Adjudant-Vincenot*, dirigibile Clément-Bayard III, ha compiuto recentemente un exploit meraviglioso: esso ha battuto il record del mondo della durata di navigazione ininterrotta, tenendosi in aria per 35 ore e 19 minuti. Questo record è stato battuto in un circuito chiuso.



Il fratello Edoardo Michelin.

Con 8 persone a bordo: il capitano Joux, pilota; il capitano Paquignon, secondo pilota; i meccanici Abadie, Bever, Lebon e due telegrafisti, il dirigibile, ad un'altezza media di 2000 metri, ha percorso l'itinerario seguente: Toul, Commercy, Verdun, Sedan, Mézières, Maubeuge, Compiègne, Paris, Versailles, Paris, Meaux, Châlons, Vouziers, Montmédy, Longuyon, Nancy, Neufchateau, Epinal, Mirecourt, Commercy et Toul.

Il record precedente apparteneva ad un *Zeppelin*, con 34 ore e 59 minuti.

Il dirigibile tedesco, però, non aveva percorso l'itinerario in un circuito chiuso; esso era partito da Friederichshafen il 22 maggio 1914 ed era atterrato nel giorno dopo all'aerodromo di Johannisthal, nelle vicinanze di Berlino, dopo aver girato al di sopra dell'isola di Heligoland. Interessante è la descrizione del volume di questi due dirigibili: lo *Zeppelin* ha la cubatura di 25.000 metri, mentre l'*Adjudant-Vincenot* ha appena 9000 metri.

La performance dell'*Adjudant-Vincenot* è assolutamente rimarchevole tanto più che questo dirigibile è di un tipo relativamente vecchio.

Esso è stato consegnato all'armata francese nel 1911. Aveva appena compiuto i primi voli, che già batteva molteplici records. Il 19 giugno si aggiudicava il record di altezza con 1967 metri. Il 7 ed 8 luglio esso batteva i records di distanza e di durata, percorrendo 614 chilometri in sedici ore e trenta minuti. Nel medesimo anno esso prendeva parte alle grandi manovre francesi. Nel 1912 esso raggiungeva Issy-les-Moulineaux, dove gli veniva assegnato un parco durante quell'annata, in cui i parigini ebbero l'occasione di ammirarlo parecchie volte al di sopra della capitale francese.

Nel 1913, l'*Adjudant-Vincenot* partiva da Toul, suo nuovo parco, per prendere parte alle grandi manovre del Mezzogiorno ed in quell'occasione faceva molteplici viaggi sensazionali.

I risultati ottenuti dall'*Adjudant-Vincenot* permettono di dare uno splendido apprezzamento sulle qualità militari delle macchine volanti di Clément-Bayard, dalle quali tutta la Francia attende ora un'affermazione di superiorità e di bontà.

L'armata italiana dell'aria

Una nobile iniziativa borghese

Alcuni aeronauti ed aviatori borghesi hanno significato all'on. Montù, presidente dell'Associazione Aviatori ed Aeronauti d'Italia, ed alla Direzione della Stampa Sportiva il loro proposito che qualora, nella eventualità di una mobilitazione, si procedesse alla formazione di flottiglie militari, essi desidererebbero essere chiamati a farne parte accettando perciò qualunque destinazione e mettendosi quindi a completa disposizione del Governo.

In seguito a tale patriottica offerta, l'onorevole Montù, la presidenza dell'Associazione Aeronauti d'Italia ed il cav. uff. Gustavo Verona, primo

