menti; delle chiese e dei chiostri. I Ministeri e tutti gli organismi che da essi dipendono — depositari di preziose informazioni — sentiranno per questa nostra opera veramente nazionale, quella calda simpatia da cui scaturisce subito il contributo efficace. E così i Comuni e gli Istituti che tengono le statistiche, le Ferrovie e le Compagnie di navigazione e di trasporto; e così le Associazioni professionali di tecnici e di scienziati e quelle di coltura superiore, media e popolare; e così i Sodalizî industriali e commerciali e sportivi e artistici. Ogni forma di attività nazionale, individuale o collettiva, sentirà che il quadro della vita italiana, che ci accingiamo a tracciare per tutti i turisti d'Italia, sarà un mosaico pel quale ciascuno può — anzi deve — dare il proprio sassolino.

Così sentiamo noi quest'opera modesta di apparenza, grandiosa di effetti; concisa fino alla durezza nella forma per condensare più materiale, enorme nelle sue radici ramificate a rinserrare ogni cosa che interessi del nostro bel Paese; rigidamente oggettiva, perchè ad ognuno sia libero il giudizio personale, ma intonata in ogni suo punto al pensiero della Patria. Vivo, forte, pulsante, dovrà scaturire da ogni sua riga che l'opera è la prediletta di un Sodalizio il quale pone sopra ogni altro suo scopo la santa scienza del suolo natale.

***

La decisione Consigliare di pubblicare la Guida fu presa al momento in cui questa *Rivista* era già licenziata alle stampe. Si potè trovarvi quindi soltanto lo spazio strettamente necessario per una breve comunicazione ai soci come la presente. Vi sarà tempo a riparlare dell'argomento.

Però almeno una parola sull'importanza materiale della pubblicazione, per misurare, sia pur grossolanamente, lo slancio che colle sue sole forze il T. darà alla propaganda turistica. La Guida sarà in sette volumi di circa 300 pagine fittissime ciascuno, con alcune centinaia di cartine topografiche, di piani di città, di panorami, di particolari per gli interni di edifici, musei e simili. Ogni volume, legato in tela, formerà un tutto a sè colla descrizione di un gruppo di regioni; l'ultimo, di sapore del tutto nuovo, sarà per le nostre colonie: Somalia, Eritrea, Libia. Tutto — redazione e cartografia — sarà originale.

E ancora, per finire, un numero. Il valore commerciale dei tre volumi del Baedeker è di 30 lire. Proporzionalmente, tenuto conto della maggior mole, la Guida d'Italia del T. C. I. ne varrà almeno 40. Calcolando sopra una probabile tiratura media di 150 000 copie il valore librario complessivo della grande opera salirà all'ingente importo di 6 milioni di lire.

E' un bilancio morale e materiale di cui i soci del T. possono sentirsi contenti, dovuto al legame costante da essi mantenuto. Il Consiglio, cui tocca in sorte fortunata di far valere questi vincoli nel campo di lavoro assegnatogli, è riconoscente alla compagine dei soci, ed orgoglioso di potersi ad essi dedicare così.

L. V. BERTARELLI.

PAGAMENTO DELLA QUOTA 1913

(Italia e Colonie L. 6 - Estero L. 8).

La Direzione sarà grata a tutti quei soci i quali vorranno affrettare la rinnovazione della loro adesione al Touring effettuando subito il versamento della quota 1913 facilitando così grandemente il lavoro dell'Amministrazione.

Il versamento si può fare alla sede del Touring — Milano — via Monte Napoleone, 14, coll'invio di cartolina vaglia pure indirizzata « Touring Club Italiano — Milano — Via Monte Napoleone, 14 ».

Indicare esattamente il nome, il cognome, il numero della tessera e il domicilio attuale, richiamando il precedente in caso di avvenuto cambiamento.

Gli Uffici succursali ed i Consolati del Touring di Asmara, Bergamo, Bologna, Brescia, Catania, Como, Firenze, Genova, Lipari, Milano, Napoli, Palermo, Pavia, Roma, Siena, Torino, Udine, Varese e Venezia sono pure autorizzati alla riscossione delle quote di rinnovo e di associazione.

Effettuando il versamento della quota ad uno di questi Uffici è indispensabile di presentare la tessera e di dare le esatte indicazioni come sopra.

Valersi delle schede inserite nel foglietto colorato per rinnovare la quota, per passare vitalizi o quinquennali e per presentare un nuovo socio.

La Direzione sarà tanto più grata ai soci in quanto essi prenderanno l'occasione del *rinnovo dell'associazione per diventare quinquennali* (quinquennio 1913-1917) col versamento di L. 30 se residenti in Italia e nelle Colonie, di L. 40 se residenti all'estero, e meglio ancora per *trasformare la propria associazione in quella di socio vitalizio.*

I soci quinquennali nel passaggio a vitalizi hanno inoltre bonificate le quote anticipate per anni non ancora cominciati.

I soci sono avvertiti che l'invio delle pubblicazioni del 1913, cominciando dalla Rivista, *sarà sospeso a coloro che non avranno versato nel termine statutario e cioè entro il 15 gennaio, la quota 1913.*

Detto invio, compresi gli eventuali arretrati, verrà ripreso man mano che i soci avranno effettuato il pagamento della quota 1913.

L'Amministrazione del Touring provvederà all'emissione degli assegni postali per l'ammontare della quota aumentata delle spese d'incasso (L. 6,20 per Milano, L. 6,55 per il Regno, L. 8,55 per l'Estero) pei soci che non avessero provveduto nel termine statutario del 15 gennaio al versamento della quota annuale.

L'escursione alpinistica dal Cervino al Rosa, indetta e organizzata dalla Sezione di Milano del C. A. I. patrocinata dal *Corriere della Sera*, appoggiata con bella concordia da tutti i giornali, rimarrà nei ricordi dello sport italiano. E rimarrà non perchè sia stata una straordinaria impresa, la quale abbia richiesto audacie insuete, ma perchè è riuscita una bella prova di entusiasmo, di disciplina e di organizzazione.

La colazione a Valtournanche.

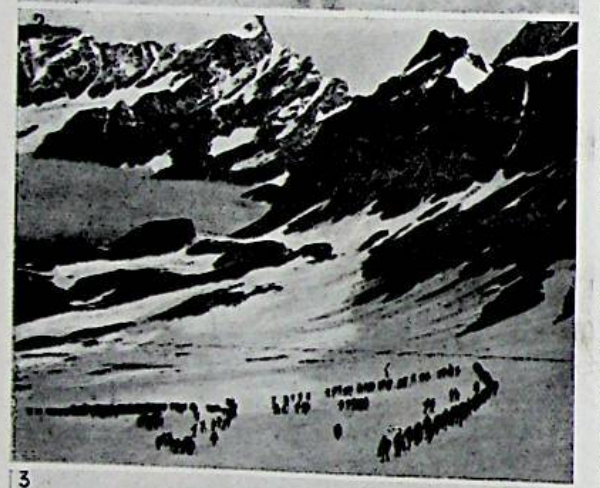
Ricordo che dodici anni or sono, in questa stessa *Rivista* il dott. Pietro Favari, dolendosi che il Touring Club Italiano non avesse già, sin d'allora, raccolti i 100.000 soci, sognati come un modesto alpinista può sognare la più alta vetta dell'Himalaya, deplorava lo scarso spirito di associazione e di coesione degli italiani, vedendo in ciò una ragione d'inferiorità verso altre nazioni le cui masse sanno, quando occorra, unirsi, fondersi, pensare ed operare come un sol uomo.

In questi dodici anni l'anima italiana deve essere maturata verso una virilità più conscia dei suoi doveri e dei suoi destini visto che in ogni campo si avverte una maggior unione d'intenti, una più pronta fusione d'idealità, e una più vigile coscienza della necessità della disciplina. Lo spirito di associazione ha fatto grandi passi e lo sport ne dà l'esempio. Gli scismi e le dissidenze sono in esso rarissimi; supreme autorità regolatrici hanno potuto affermarsi in ogni ramo dello sport, il quale essendo sempre e sovratutto competizione, offre più aperto il campo alle rivalità e ai contrasti.

L'escursione alpina dal Cervino al Rosa è stata bandita da una società, ma fra elementi ignoti. Il programma offriva tre giorni di dure marcie, preceduti da una notte bianca e inframmezzati da altre due, con tre o quattro ore di sonno, ed entrambe, per i più, sotto una tenda militare all'aperto, nello spirabile ma rigido aere di un'altitudine da 1600 a 2000 metri, in prossimità dei ghiacciai. Nessun agio o *comfort* ma solo lo stretto necessario.

Eppure le mille iscrizioni si raggiunsero

presto e si sarebbero di gran lunga superate, se ciò fosse stato consentito dalle possibilità dell'organizzazione. E non solamente le so-



1. Un alt prima del Theodulo — 2. Alle falde del Cervino durante l'ascesa verso il Theodulo. — 3. L'ultima salita per raggiungere la capanna del Theodulo.

cietà formate di alpinisti e di escursionisti portarono il loro concorso di soci, ma nel lunghissimo elenco figurano società ciclistiche, di cultura popolare, di *foot ball*, di ginnastica e persino di divertimento. E un quarto almeno degli iscritti erano degli individuali e, fra questi, almeno due terzi semplici soci del Touring Club Italiano.

Ogni regione d'Italia era rappresentata. Numerosissimi gli elementi provenienti da regioni che non conoscono le forti altitudini e per i quali un ghiacciaio costituiva un po' come un sogno, perduto fra le nubi delle sommità inaccessibili. Tutte le professioni erano fuse, dalle più alte alle più modeste, dal deputato all'operaio. Tuttavia queste differenze sparirono presto sotto il costume alpinistico, nella solidarietà dell'intento e nella comune fatica, cosicchè ciò che sovra tutto caratterizzò l'escursione e che ne segnò il successo, non furon soltanto lo slancio con cui le mille iscrizioni vennero raggiunte, o l'organizzazione che rese la prova possibile, o la disciplina rigidamente osservata; ma fu l'entusiasmo che affratellò dall'inizio alla fine i mille partecipanti, negli avvicinamenti della marcia, nella promiscuità delle cordate e degli attendamenti e che, durante tre giorni, malgrado le possibili depressioni per la non lieve fatica, evitò ogni incidente spiacevole, non lasciando strascichi di ricordi meno che lieti.

***

Io non descriverò l'escursione. La cosa è già stata fatta ed ora riuscirebbe tardiva. Il mio compito è più retrospettivo, quello cioè di rilevare gli insegnamenti di una prova nuova certamente nel suo genere e alla quale non mancarono le opposizioni. Com'è noto nello sport alpinistico, esistono due correnti: una che lo vorrebbe popolare, e l'altra che lo desidera aristocratico. Questa seconda corrente, teme che il numero torni a detrimento della qualità degli alpinisti e dei risultati a raggiungere, mentre la prima pensa che l'elevazione del gran numero alle bellezze e alle fatiche della montagna, non possa che giovare allo stesso sport alpinistico, creando attorno, alle grandi prove, concesse ai pochi, un ambiente favorevole.

Forse, come sempre, la ragione sta un po' da entrambe le parti. Lo sport alpinistico non può, per le sue esigenze e i suoi pericoli, essere completamente abbandonato alle possibili temerarietà e alle impreparazioni individuali, ma d'altra parte esso non può e non dev'essere un campo chiuso ad una ristretta cerchia di eletti. Non si deve cioè esagerare nè in un senso nè nell'altro. L'escursione dal Cervino al Rosa infatti fu un successo, perchè seppe meravigliosamente conciliare le due diverse tendenze: essa ha affermato, è vero, il concetto

della popolarità, ma ha tuttavia insegnato come lo sport alpinistico debba essere disciplinato, e pur invitando molte persone quasi nuove ad esso a parteciparvi, ha dettate tutte le norme atte a renderlo non solamente uno sport non pericoloso, ma uno sport sano.

Del resto il pretendere d'opporsi a una sempre crescente popolarità dell'alpinismo, significa non comprendere i bisogni della vita contemporanea. E' una constatazione che io ebbi già l'opportunità di fare in questa rivista. La vita contemporanea tende sempre più a ridurre l'attività dell'individuo: la divisione del lavoro riduce l'opera dei singoli ad una funzione ristretta, quasi sempre uguale e che perciò tende a rendersi automatica. Tale ristrettezza di funzione isola l'individuo dalle grandiose vibrazioni della vita nel suo complesso e della natura nella sua vastità. Da qui la necessità d'una reintegrazione la quale è operata per ciò che concerne la vita sociale dall'arte e dal giornalismo, per quel che riflette la natura dalla ferrovia e sovratutto dagli sports che hanno per oggetto uno spostamento dell'individuo, dall'automobilismo al ciclismo turistico, all'alpinismo, vale a dire da tutto ciò che costituisce il turismo.

Ora, per chi vive in una grande città di pianura, dopo una settimana trascorsa nell'aria greve di un ufficio o in quella fumosa ed acre d'una officina, in un'opera la cui sola idealità è la sua utilità, quale più spontanea attrazione di quella dei monti, che si profilano nell'orizzonte lontani, e nelle grandi caldure mostrano le loro nevi perenni, e nelle giornate serene in cui l'anima pare più agile e lieve, profilano le loro cime azzurre, quasi in una aspirazione verso l'infinito?

***

Non solamente sotto questo punto di vista, è stato utile il portare una grande carovana fra i ghiacciai delle Alpi, chè i partecipanti non erano tutti dei neofiti, ma essa è valsa anche come scuola di disciplina e di patriottismo.

Ho già detto come lo spirito disciplinato, che vince l'anarcoidismo, il quale è una delle degenerazioni delle nostre tendenze individualiste, lo si credesse raro in Italia. Ora l'escursione dal Cervino al Rosa è stata certamente una prova, che gli anglosassoni avrebbero potuto invidiarci, per la perfetta corrispondenza dell'organizzazione collo svolgimento, dello sforzo del prevenire con quello del conformare le proprie esigenze ad una media comune.

Così la divisione in reparti, dei reparti in compagnie, delle compagnie in cordate, fu perfettamente osservata. Il carattere militare impresso all'organizzazione fu subito senza proteste e i più forti s'adattarono alle

1. La capanna del Theodulo. — 2. Una cordata scende dalla capanna del Theodulo — 3. Fermata e colazione al lago delle cime bianche.

necessità dei più deboli, che trovarono in tale generosità un eccitamento. Ciò spiega come su così gran numero di partiti, i rimasti per via furono il 2%. Se si esaminassero poi

i singoli casi, si troverebbe che questa percentuale è formata dagli inevitabili accidenti: qualche distorsione, degli impegni pressanti, dei malesseri derivanti da cause completamente indipendenti alla gita, delle imprudenze di elementi irriducibili, ecc. Ma la grande massa è rimasta compatta, ha osservato con scrupolosa esattezza tutti i suoi orari, di soste, di riposo e di marcia: seppe essere sobria e contenere la sua allegria in una gaiezza dignitosa.

IL DIRETTORE GENERALE DELLA GITA CAV. TEDESCHI AL CONTROLLO.

DISCESA VERSO FIÉRY.

Ho parlato anche di patriottismo, e la parola non credo sia impropria.

La nota patriottica che ha vibrato, non fu, per me, quella preordinata. Non la data del XX settembre, a solennizzare la quale l'escursione è stata indetta, non le lapidi inaugurate ai grandi nomi cui fu dalla sezione di Milano del C. A. I. reso omaggio di corone e di parole lungo il percorso. — Giacosa, poeta delle vallate d'Aosta, Pelissier che al Caucaso mostrò quanto valgono le guide valdostane, De Amicis che al Giomein andava ad attingere ogni anno serenità e ispirazione, l'abate Goret, degno rappresentante del clero valdostano, forte, colto, buono, Quintino Sella, che la scienza economica avvivò colla poesia di queste valli — no: il patriottismo di cui io mi son sentito avvolto è quello che animò tutti i partecipanti alla gita, che formò come il lievito d'ogni loro azione, che fu la molla tesa d'ogni loro volere. I «mille» sentirono che essi si erano cimentati ad una dura sequela di fatiche e di disagi, non solo per provare sè stessi, ma che divenuti parte d'un complesso di volontà e di energie, su cui l'attenzione del paese era stata raccolta, ogni loro debolezza sarebbe tornata a detrimento degli altri, avrebbe rappresentato una sottrazione alla somma cui ognuno aveva promesso di portare il suo contributo: avvertirono cioè che il numero imponente rendeva a buon diritto questi mille escursionisti quasi i rappresentanti della nostra razza, cosicchè ognuno sentì di fronte alla fatica, al disagio, anche all'accasciamento del freddo che raggiunse i 10 gradi sotto zero, al mal di montagna, di aver contratto non solo verso sè e verso gli altri, ma anche verso qualcosa che era al disopra di tutti, un impegno di onore.

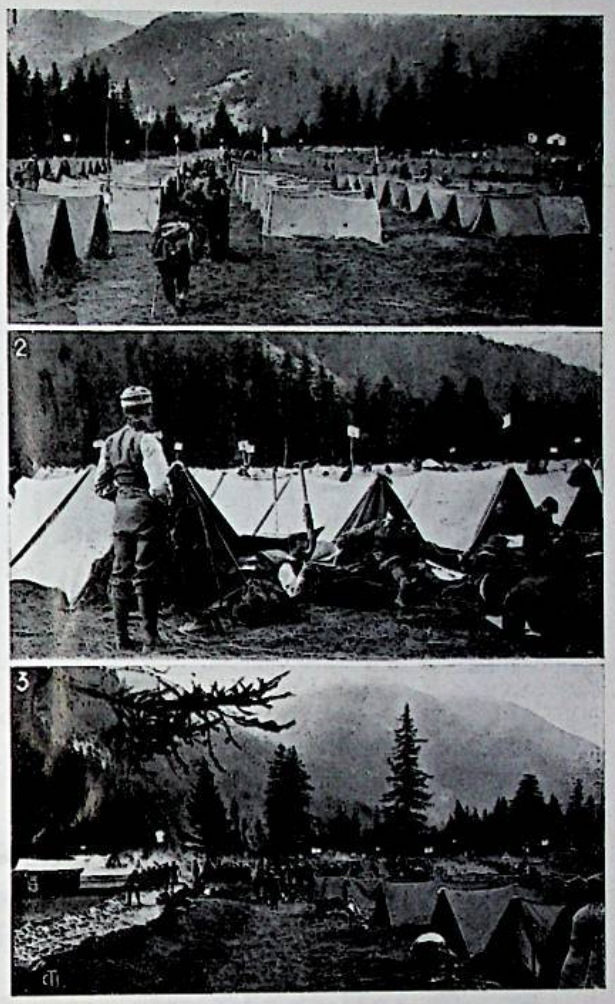
L'arrivo a Gressoney rimarrà fra i miei ricordi incancellabili. E la commozione vinse tutti coloro che ebbero la fortuna di essere spettatori di quell'apoteosi. Dopo tre giorni di marcia, di dure fatiche, dopo tre notti quasi insonni, l'escursione finiva. Coloro che giungevano non erano uomini sfiniti, sbandati: sul colle di Bettaforca fra la neve avevano trovato quanto Gressoney ha di più gentile ed elegante — le signorine della vallata nei loro costumi pittoreschi, che li avevano confortati oltrechè con bevande calde, delle prime congratulazioni, per la fatica compiuta. I tre reparti e le ventitrè compagnie si erano ricomposti: le società avevano sfoderato i loro piccoli vessilli e li avevano innastati sulle piccozze e sugli alpestock: le signore erano state poste in testa alle compagnie, simbolo di gentilezza e di forza: le file si erano riordinate e il canto — i canti della patria, canti del passato e del presente, tutti auspicanti all'avvenire — formava la fanfara di quella giovinezza e di quella virilità — oh! non mancavano neppure le barbe candide e le teste canute! — liete di aver dato un esempio a sè e agli altri di energia. Ognuno ha sentito in quel momento alitare, fra le alte cime che formano uno dei baluardi della patria, la fierezza gentile del proprio sangue, colle sue tradizioni e coi suoi destini...

BETTAFORCA: LE RAGAZZE DI GRESSONEY OFFRONO BIBITE.

Oggidì ognuno si è disperso, è tornato alla cura quotidiana, ma chi scorderà quell'ora in cui uomini di ogni età, di ogni regione, e di ogni classe, frammisti ad alpini, a bersaglieri, che avevano dato un mirabile esempio di calma energia, levavano alto il loro evviva all'Italia?

***

Per quell'ora inebbriante, in tutti rimarrà perenne la gratitudine per coloro che pensarono e vollero l'escursione ed ebbero fede nella sua riuscita e nei suoi risultati. E' bene che il loro nome sia ricordato, da quello del benemerito presidente della Sezione di Milano del C. A. I. cav. Mario Tedeschi, a quelli degli attivi suoi collaboratori nell'organizzazione — rag. Giorgio Murari, Giulio Brioschi, ing. Vittorio Mezzanotte, ing. Francesco Mauro, rag. Paolo Isorni, Celso Colombo, Carlo Cereda, Edgardo Rebora, ing. Carlo Riva, cav. Enrico Ghisi, ing. Giuseppe Codara, G. B. Zanocco, e i medici dott. Enrico Ferrario, Annibale Del Re e Pizzini — che furono i condottieri, i vivandieri e l'ambulanza della spedizione.



1. L'ACCAMPAMENTO DI CHAMPOLUC. — 2. LA LETTURA DEI GIORNALI DOPO LA DISCESA DAL GHIACCIAIO. — 3. IN ATTESA DELLA CENA.

IL RICORDO ALL'ABATE GORET A CHAMPOLUC.

Ma questo scritto sarebbe incompleto se io non rilevassi due fatti. Il primo è l'appoggio cordiale che il Ministero della Guerra accordò alla prova, intuendone l'utilità pratica e l'alta finalità patriottica. Destinando appositi premi, fornendo le tende per gli accampamenti e gli alpini — comandati dai tenenti Gatto e Croce — per le scorte, cui si aggiunse l'esperienza del capitano Mautino dell'ispettorato delle truppe di montagna, il Ministero della Guerra ha dimostrato quella modernità e snellezza di idee

il suo direttore generale e il suo vice direttore, e una larga rappresentanza di consiglieri furono a Chatillon a ricevere gli escursionisti e provvidero perchè a Valtournanche, ove l'escursione alpina veramente si iniziava, un arco di trionfo — il primo — portasse il saluto e l'augurio del Touring. E questo il Consiglio del Touring fece non già perchè il grosso degli individuali fosse formato da soci, ma perchè è merito della nostra grande associazione nazionale, che già molti anni or sono indiceva una gita ciclo-alpina, di aver saputo intravedere gli stretti rapporti di connessione che lo sport alpino ha con quello ciclistico e automobilistico. Sono questi tre che in estensione o in altezza trasportano l'anima nostra al di fuori o al di sopra degli stretti confini che la vita moderna tende a segnare davanti o al di sopra di noi.

A. G. BIANCHI.

L'ARRIVO A GRESSONEY DELLA SQUADRA BERGAMASCA.

DISCESA DEL COLLE DELLA BETTAFORCA.

che ha accompagnato il generale Spingardi all'alto suo ufficio.

Il secondo fatto è l'appoggio che il Touring ha con tanta spontaneità dato all'iniziativa. Non solo il T. C. I. assegnava un premio, ma

(Fotografie Sciaccaluga — Aragozzini — Mariani e Bissatini — Brocherel).

I nuovi distintivi del Touring

a grandezza naturale

SPILLA

GRATIS Distintivo a spilla in similoro e smalti a tutti i soci che presentano un nuovo aderente al Sodalizio. Si dà solo in dono e per una volta tanto.

■ ■ ■

GRATIS Distintivo comprovante il versamento della quota per un quinquennio. È in similoro, argento e smalti e serve a fregiare i soci che dànno al Touring il loro appoggio e la loro adesione per 5 anni. (Italia L. 30 - Estero L. 40 più L. 2 di tassa d'ingresso) .. ..

QUINQUENNALE

■ ■ ■

GRATIS Splendido distintivo in similoro e smalti **col nome** a tutti i soci che si legano per sempre al Touring, contribuendo in modo grandissimo alla potenza dell'Associazione, all'intensificazione ed all'estensione della sua opera di utilità generale. (Quota Vitalizia: Italia L. 100 - Estero L. 125 - Abbuono di due annualità ai già soci) .. ..

(Vedi foglietto fuori testo in questa Rivista).

VITALIZIO

LA CARTA DELLA CORSICA

Ho il piacere di annunciare ai consoci che il Consiglio del Touring ha approvata la proposta di aggiungere la carta della Corsica ai 58 fogli della Carta d'Italia al 250.000 del Touring.

Da lungo tempo si stava studiando di poter addivenire a questa decisione, ma non fu facile di superare le difficoltà tecniche, che in qualche parte permangono, specialmente per l'inchiesta originale da effettuare in paesi oltre confine e soprattutto per la delicatezza dei contatti coi corpi costituiti locali e di stato: le informazioni topografiche sono molto spesso guardate attraverso le lenti del sospetto militare. La maggior parte di questi incagli fu però rimossa e con paziente assiduità verremo certamente a capo dei pochi che rimangono.

Non meno discussa fu la soluzione della difficoltà finanziaria. Pareva che si dovesse forzatamente mettere la Corsica in 4 fogli, con l'ingente spesa di molte decine di migliaia di lire. Ma una felice combinazione ci ha aiutati. Ciascuno sa che il margine bianco laterale dei fogli va diminuendo da quelli del nord a quelli del sud per la divergenza progressiva dei meridiani. La Corsica si trova ad una latitudine per la quale il margine è tale che invadendolo colla frastagliata costa occidentale dell'isola si è ancora potuto farvela capire tutta in larghezza. Quanto al Capo Corso lo si è incorniciato in basso, e si è infine modificato il titolo per far posto nel margine superiore ai promontori settentrionali più sporgenti.

Così anche questo desiderato complemento della nostra Carta fu potuto mettere in lavoro. Esso sarà pubblicato l'anno venturo, ultimo fra tutti i fogli.

***

Forniremo con esso ai turisti italiani un materiale cartografico assai poco comune fra di noi, che formerà con quello della Sardegna una parte molto originale della nostra Carta.

Se la Sardegna è assai vicina al continente — essa si trova nei giorni pari a 10 ore e mezzo di navigazione da Civitavecchia e nei dispari a sole 9 ore secondo che le Ferrovie di Stato impiegano i vapori nuovi o i vecchi — la Corsica è ancora più prossima al nostro littorale. Da Livorno a Bastia sono soltanto sei ore e mezzo di navigazione coi nuovi vapori della Compagnia Fraissinet e della Società Nazionale di Navigazione. Non c'è (quasi) neanche tempo per il mal di mare!

E' un territorio per così dire sottomano. E ben lo sanno coloro che frequentano le traversate fra Genova e Civitavecchia e che nei tramonti spesso hanno la fortuna di ammirare il profilo infuocato delle montagne corse, che a breve distanza emerge in lunga catena dal mare.

Come la Sardegna, la Corsica è un paese in gran parte vergine. Il turista non deve cercare, salvo ad Ajaccio, il *comfort*. Bastia e Corte gli daranno ancora qualche cosa, ma tutto finisce lì.

In più di un luogo dovrà fare quasi del *camping*: è questo per non pochi, da un punto di vista, un pregio. La macchia corsa — il *maquis* — non si gusterebbe in cornice mo-

derna. E' pieno di profumi misteriosi, come la macchia laziale, il bosco silano, la selva garganica, e a mantenerne le tradizioni romanzesche alla Mérimée pensano più o meno tutti, anche con delle baggianate. Così appena sbarcati a Bastia vi si presentano dei girovaghi con dei coltellacci rabescati sulla cui lama di ferraccio è inciso un grottesco « Vendetta corsa »

Le comunicazioni interne non sono ancora molto sviluppate. Da 150 anni l'isola è francese ma il turista non tarda a capire che è molto lontana da Parigi. La rete ferroviaria è assai scarsa. La nostra Sardegna è assai meglio dotata sotto questo aspetto.

Un miglioramento risulta ora dai servizi pubblici d'automobile. Due linee servono il Capo Corso; un'altra mette in comunicazione Ajaccio con Sartena, Bonifacio e Ghisonaccia, facendo così il giro di tutta la metà meridionale dell'isola. Un'altra va da Ajaccio a Vico. Con un'automobile propria si può girare dappertutto, perchè le strade sono bensì molto accidentate, ma, in generale, abbastanza buone e in ogni caso assai sode, per quanto non sempre ben tenute.

La bicicletta è il mezzo ideale per chi è allenato alla montagna. Naturalmente il cambio di moltiplica e magari la cinta per le salite sono ausilio ottimo. Viaggiare a bicicletta in Corsica non è però altrettanto comodo quanto in Sardegna, dove i tracciati stradali, tutti posteriori al regno di Carlo Felice, hanno livellette piuttosto dolci.

Soltanto in caso di bisogno assoluto si adopreranno le diligenze, orribili, sporche e incomodissime. — Vanno diminuendo certe carrozzelle leggere a due cavalli — i *calessi* — che costituiscono una specialità corsa simpaticissima. Si ama poi ancora girare a cavallo e certo le piccole cavalcature isolane, parchissime, forti, vivaci ma docili, sono un mezzo di trasporto genialissimo ed economico pel turista che sappia valersene.

***

Il littorale di ponente, frastagliato da profonde insenature — i golfi di San Fiorenzo, di Calvi, di Porto, di Sagone, di Ajaccio, di Valinco — è seguito, più o meno dappresso, dalla grande strada dal Capo Corso fin giù a Bonifacio di fronte alla Sardegna. E' un succedersi di marine impareggiabili e di montagne variatissime.

Le traversate dell'interno montuoso da Calvi a Corte, Bocognano e Ajaccio e da Venaco a Sartena sono un su e giù interminabile, spesso, specialmente nel centro e nel mezzogiorno, tra boschi magnifici, lungo una specie di Cordigliera che tocca notevoli altitudini come Monte Padro (2393 m.), M. Cinto (2710), M. Rotondo (2625), M. d'Oro (2391) fino alla Punta Capella (2044), e all'Incudine (2136), degradando poi alle roccie che a Bonifacio s'immergono nel mare, scavate al piede da pittoresche grotte.

Meno interessante è la costa di levante, lungo gli stagni mortiferi della Biguglia, di Diana, d'Urbino e la pianura malarica di Ghisonaccia.

Il Touring nutre fiducia che la pubblicazione dei fogli della Sardegna, già incominciata, e di quest'ultimo foglio decretato per la Corsica a complemento della Carta d'Italia, spingeranno i nostri turisti in numero assai maggiore verso le due isole pittoresche così poco visitate.

L. V. BERTARELLI.

IL CAPITANO PIAZZA.

PER IL TURISMO AEREO.

Il semplice esame della curva, rapidamente e costantemente ascensionale, dei progressi compiuti dall'aviazione, il moltiplicarsi delle attività intese a tale progresso, e il largo interessamento dal quale è circondato il nuovo mezzo di locomozione, inducono nel convincimento che in un futuro assai prossimo il velivolo potrà entrare nel campo della locomozione pratica.

Molto si parla ancor oggi intorno agli inconvenienti del nuovo mezzo di trasporto, ma non si pensa che essi dipendono più che dal velivolo in sè, dal nulla che si fece per il suo efficace e più sicuro sfruttamento, per metterlo in condizioni di poter funzionare. Immaginate voi quanto avrebbero tardato ad affermarsi la bicicletta e l'automobile se non avessero avuto la fortuna di trovare le strade già fatte?

Nulla si fece per il velivolo benchè a lui occorra incomparabilmente di meno; eppure egli da solo, tutto solo, seppe già conseguire meravigliose vittorie. Forniamogli i pochi mezzi indispensabili perchè esso possa affermarsi e le sue vittorie nel campo pratico e industriale si moltiplicheranno, col crescere del numero dei piloti e degli studiosi, col diffondersi della nuova scienza, e sopratutto col perfezionarsi dell'uomo nell'arte del volo, poichè questo è il campo pressochè incolto e che darà più larga ed inaspettata messe: il perfezionamento dell'uomo nel volo.

Per poco la nostra mente sorpassi il breve periodo di transizione che sarà necessario al velivolo per trionfare, noi vedremo l'Italia già fornita di numerose località adatte all'arrivo ed alla partenza dei velivoli, animarsi del volo di centinaia di aeroplani solcanti in ogni senso il suo cielo.

Il fenomeno che si riscontra in ogni altro genere di locomozione non può mancare di verificarsi anche per il nuovissimo. Aprite strade in una regione e vedrete moltiplicarsi in essa il numero delle comunicazioni, dei mezzi di trasporto; fornite al velivolo il mezzo di poter discendere ed innalzarsi, di avere lungo il percorso posti sicuri di atterramento in caso di arresto del motore e voi vedrete tra le diverse regioni così collegate iniziarsi subito le comunicazioni aeree, e moltiplicarsi in breve.

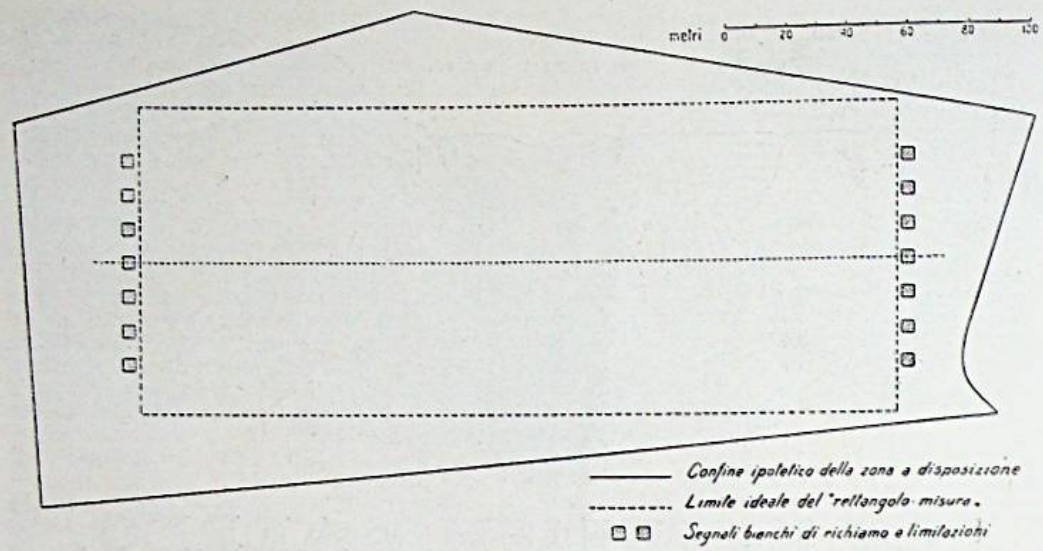
Con quale vantaggio non è chi non veda, e per la rapidità del nuovo mezzo di trasporto, conseguenza della sua velocità e del percorso rettilineo a lui possibile, e pel fiorire delle innumerevoli industrie ad esso attinenti.

L'Italia che ebbe la gloria di possedere nel divino LEONARDO il precursore dell'aviazione, l'Italia che con mirabile ardimento impiegò in guerra il nuovissimo ordegno, ritroverà il posto che le compete in ogni geniale manifestazione di « prima fra le nazioni » anche nel pacifico impiego del velivolo quale ottimo mezzo di trasporto.

Fin dallo scorso aprile avanzai una mia proposta su tale soggetto; ora occorre che l'idea ed i mezzi adatti ad attuarla siano definiti, e siano divulgati fra il gran pubblico, che tutti sappiano quanto poco abbisogna per realizzare il sogno maraviglioso, così che ognuno sia incoraggiato a recare il proprio contributo, sia pur lieve, d'opera, di consiglio o di suggerimento alla benefica impresa, e a tal fine il Touring Club, la patriottica istituzione popolare che porta alto ovunque il nome d'Italia, consente che in queste pagine siano esposti i primi capi saldi del futuro Tourismo Aereo.

Perchè l'uomo viva non basta che egli sia fornito di tutti gli organi necessari alla vita. Gli è indispensabile anche l'ambiente adatto al funzionamento di tali organi.

Altrettanto accade pel velivolo. Esso è già fornito degli organi indispensabili alla loco-



PIANTA DI UN CAMPO-STAZIONE AD UNA LINEA, IDEATO DAL CAPITANO PIAZZA.

mozione aerea; perchè diventi utile, ed entri nel periodo del pratico impiego, basterà fornirgli i mezzi indispensabili al suo funzionamento.

Esso può già oggi percorrere parecchie centinaia di chilometri in un unico volo.

Per quanto riguarda le condizioni atmosferiche tali percorsi potrebbero già effettuarsi in 200 giorni su 365.

La sua solidità è ormai tale da poter sufficientemente garantire da pericolose rotture in volo, se questo è compiuto con determinate precauzioni.

In caso di arresto del motore è sempre possibile atterrare con volo pianeggiante.

Il volo pianeggiante consente di percorrere uno spazio orizzontale uguale a 6 volte almeno l'altezza del volo.

Unico temibile inconveniente è che un guasto al motore, od altra necessità impellente costringa ad atterrare in zone pericolose e inadatte alla partenza quali sono in gran parte quelle dell'Italia.

Di qui la necessità: I° di costituire una rete:

a) di campi che siano perfettamente adatti alla discesa ed al lancio del velivolo, e che chiameremo: *campi stazione*.

b) di località che offrano almeno la possibilità di atterrare senza pericolo, e che chiameremo *spiazzi*.

II° di provvedere alla compilazione di una carta topografica specialmente adatta all'aereonavigazione.

Campi-stazione .. ..

Si ritenga che:

1°) L'odierno velivolo per sollevarsi ed atterrare esige una certa zona di terreno piano avente le caratteristiche di cui sarà detto più innanzi, e sarà migliore e meno pericolosa quanto più grande.

2°) Il velivolo si innalza e si posa con maggior sicurezza contro vento; da ciò l'opportunità che il campo abbia una linea di lancio in direzione dei venti predominanti nella località.

L'ampiezza della zona da adibirsi a campo di lancio deve essere tale da potervi «*almeno*» inscrivere un rettangolo avente le dimensioni di m. 100 per 250 come è segnato nel quadro qui in alto. In tal caso si chiamerà «campo stazione ad una linea» giacchè il velivolo potrà partire ed arrivare soltanto in direzione della lunghezza di quell'unico rettangolo, qualunque sia la direzione del vento.

Se la zona di terreno del quale si può disporre è tanto ampia da poter contenere parecchi di tali rettangoli il campo stazione si chiamerà a 2 a 3 oppure a 4 linee, a seconda che in esso si possono inscrivere 2, 3 o 4 di tali rettangoli: quando però essi soddisfacciano alle condizioni:

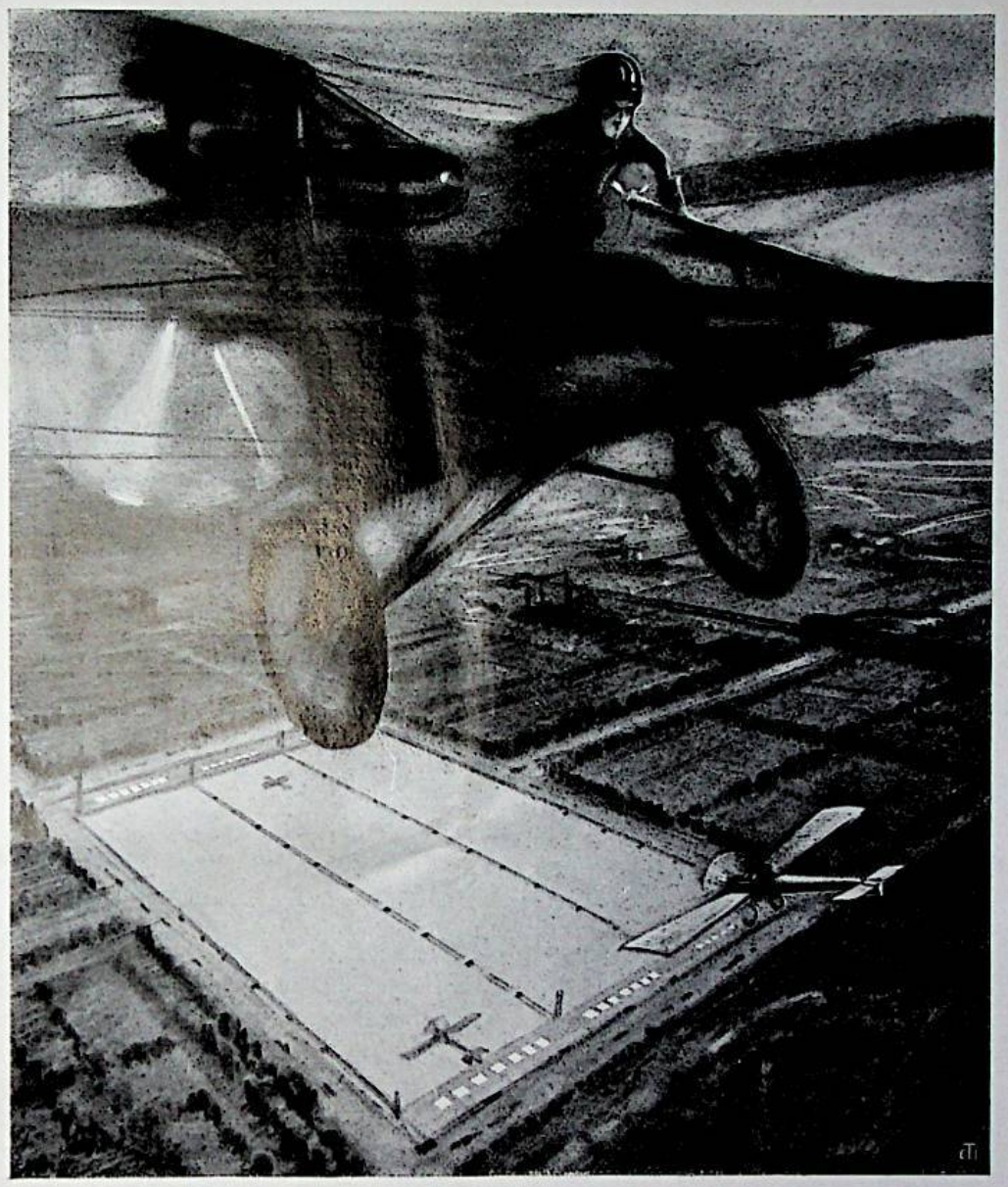
a) che i loro assi maggiori si incontrino a meno di 30 m. dal loro punto di mezzo.

b) facciano fra di loro un angolo superiore ai 40°.

CARATTERISTICHE DEI CAMPI STAZIONE. — Internamente a ciascun rettangolo il terreno deve essere pianeggiante, senza grossa ghiaia, unito, sodo, privo di solchi aventi profondità e larghezza maggiore di cm. 10; non acquitrinoso, privo di ostacoli di qualunque sorta. — *Sola vegetazione ammissibile* è quella erbacea da tagliarsi quando sorpassa i 40 cm. d'altezza.

Terreni adatti sono i prati naturali o quelli artificiali purchè privi di canaletti, le brughiere, la spiaggia del mare fin dove la sabbia è mantenuta almeno leggermente compatta da qualche traccia di umidità.

La pendenza generale (o delle parziali ondulazioni) non deve sorpassare l'1 per cento.



VISIONE DI CAMPI-STAZIONE COME LI AUSPICA IL CAPITANO PIAZZA.

Esternamente a ciascun rettangolo: gli ostacoli emergenti (alberi, siepi, cancellate, muri, case, condutture elettriche, ecc.) devono avere dai lati minori di ciascun rettangolo una distanza «certamente maggiore» di 10 volte la loro altezza sul piano del campo, e dai lati maggiori 5 volte detta altezza. — Gli ostacoli in profondità (fossi, canali, crepacci, dirupi, ecc.) devono avere una distanza di almeno 200 metri dal centro del campo di lancio, se posti nel senso della lunghezza, di almeno 100 metri dall'asse maggiore del rettangolo se posti lateralmente a questo.

Le suesposte sono le condizioni «minime» alle quali deve soddisfare un campo di lancio. Evidentemente quanto più il terreno vicino ai rettangoli è sgombro di ostacoli, tanto meglio ed in modo meno pericoloso potrà compiersi l'arrivo e la partenza.

Circa le dimensioni di ciascun rettangolo si ritenga che quando siano soddisfatte le condizioni minime, un aumento in lunghezza

pari ad uno riesce più utile di un aumento in larghezza eguale a due.

SEGNALI DI RICHIAMO. — Occorre conveniente postazione dei necessari segnali di richiamo visibili dall'alto che saranno forniti dagli enti interessati.

In generale essi saranno disposti alle estremità di ciascuna linea di lancio in modo che segnino i limiti del rettangolo del quale il velivolo può usufruire per innalzarsi o per discendere in una data direzione, e cioè: alle estremità della direttrice (asse maggiore) di ciascuna zona rettangolare verranno disposti *almeno* sette rettangolini bianchi di m. 3,00 per 4,00 e distanti fra loro 7 metri. Detti rettangolini possono essere direttamente segnati sul terreno con acqua di calce, oppure rappresentati da tavole di legno o da lamiere qualunque *ben fissate* per terra e verniciate di bianco, oppure selciando il terreno in corrispondenza dei rettangolini con ciottoli bianchi, o lastricandolo con lastre Eternit, ecc.

Spiazzi .. ..

Gli spiazzi hanno il *solo* scopo di offrire all'aviatore l'opportunità di atterrare col minor rischio proprio e dell'apparecchio quando vi fosse assolutamente costretto.

Gli spiazzi saranno praticati di massima lungo le strade di 1 e 2 classe in punti da determinarsi colle seguenti avvertenze:

a) che siano disposti lungo le linee dei più probabili e frequenti percorsi aerei ma soltanto nelle zone che già offrono equivalenti luoghi di rifugio per velivoli.

b) che distino fra di loro una quindicina di chm., se già nelle vicinanze non esistono campi stazione o zone equivalenti agli spiazzi.

Uno spiazzo dovrà essere lungo circa 200 metri, e per costituirlo basterà che per tale tratto, lungo la strada, le linee elettriche di qualunque specie e potenza siano trasportate, esternamente ad essa, di circa 50 metri dall'asse stradale, e le piante abbiano dai bordi della strada una distanza doppia della loro altezza sopra il livello della strada stessa.

SEGNALI DI RICHIAMO. — Lungo lo spiazzo, all'estremità di ciascuno dei pali telegrafici che si dovranno trasportare lontano dalla strada di circa 50 metri come sopra è detto, sarà applicato un disco orizzontale, verniciato di bianco superiormente, del diametro di circa metri 1,50.

DISLOCAZIONE DEI CAMPI E SPIAZZI. — I campi stazione saranno dislocati in modo che ognuno disti dai viciniori una cinquantina di chilometri e risulti possibilmente vicino a qualche città.

Gli spiazzi saranno distribuiti lungo le linee dei più probabili e frequenti percorsi aerei in numero di 2 o 3 fra due campi stazione successivi coll'eccezione di cui sopra. Essi risulteranno perciò alla distanza di una quindicina di chm.; l'uno dall'altro, quanto basta cioè da assicurare ad un velivolo che vola alla quota di circa 800 m. un terreno non pericoloso di atterramento in qualunque punto del percorso.

Carta topografica aeronautica.

La Carta d'Italia al 250 mila edita dal Touring Club potrà soddisfare bene allo scopo quando in essa si introducano le seguenti varianti:

Abolire i punti rossi capisaldi delle distanze e le distanze stesse, le colorazioni indicanti la pendenza delle strade, i confini di Stato, Provincia, Circondario.

Abolire tutte le nomenclature colle seguenti eccezioni:

a) le città saranno controdistinte dalla loro lettera iniziale.

b) i fabbricati che per la loro mole, forma, colorazione, altitudine, si impongano nettamente alla vista fra gli altri particolari esistenti nelle zone circostanti di 3 o 4 chm. di raggio, saranno indicati col loro nome.

c) saranno mantenute le quote altimetriche.

Rappresentazione dei particolari topografici.

Città, paesi, aggruppamenti di case, fabbricati isolati e ponti: Come attualmente e inoltre colorati in giallo di Napoli, ad eccezione di quelli di cui alla lettera *b*) la cui pianta sarà colorata in nero.

Zone boschive: verde cupo.

Spiaggie sabbiose e ghiaiose pianeggianti: giallo paglierino.

Zone a fitta alberazione: verde pallido.

Mari, laghi, fiumi, canali: azzurro (più intenso dell'attuale).

Ferrovie: linea nera continua più sottile dell'attuale.

Strade di grande comunicazione: tutte come le attuali strade carrozzabili.

Strade non sempre praticabili: lineetta tratteggiata.

Mulattiere e sentieri: soppressi.

Linee elettriche ad alta tensione, linee telegrafiche e telefoniche: linea rossa (segnata esternamente alla strada che esse eventualmente costeggiano).

Campi stazione: circonferenza nera (diametro 4 mm. con dischetto nero concentrico. Tutta la circonferenza sarà tagliata da tante lineette nere convenientemente orientate quante sono le linee di lancio. Accanto e al Nord di tale circoletto sarà scritto il numero di tali linee in rosso.

Spiazzi: rettangolino nero lungo 4 mm. e largo 2; nel suo interno un trattino nero.

Cap. C. PIAZZA.

UN TRENO DI CERVI VOLANTI CON DUE PASSEGGERI LANCIATO DA UNA CORAZZATA FRANCESE.

IL CERVO VOLANTE

Che cosa è un cervo-volante? Un giocattolo da bambini, vi risponderà la grande maggioranza delle persone cui avete rivolta la domanda; un oggetto buono al più a divertire i nostri ragazzi e a far sollevare la testa agli uomini seri, ai quali la combinazione ha fatto incontrare una turba di monelli schiamazzanti intorno al compagno che ha in mano la cordicella, alla cui estremità superiore è fissato il cervo-volante. Ma qualche volta una esclamazione di stupore accompagna la visione dell'apparecchio, che si proietta nel cielo sereno: oh! come è alto! Tal'altra una curiosità viva spinge a sostare il passo per contemplare il volo del cervo, la sua ascesa o il suo ritorno, o la sua fuga rotta la cordicella, o lo smontaggio od il montaggio; e si osserva che in ogni persona sorge un certo interessamento che va più in là di quello che di solito si manifesta per un semplice giocattolo da bambini. Nel cervo-volante c'è infatti qualche cosa di più di quanto possa servire per soddisfare i nostri piccoli; c'è qualche cosa che può essere presa in considerazione dai grandi; quanto occorre per far passare il fragile apparecchio dalle mani dei bambini a quello degli studiosi.

Un po' per volta esso si è modificato, si è migliorato ed ha avute felici applicazioni prima timide, quasi isolate, modeste; poi più estese, più importanti, più diffuse ed oggigiorno si può dire che le sue applicazioni sieno giunte a tal punto ed a tal numero da farlo considerare come uno degli istrumenti scientifici più importanti per lo sviluppo della teoria dell'aeronautica, dell'aereologia, dello sport aereo.

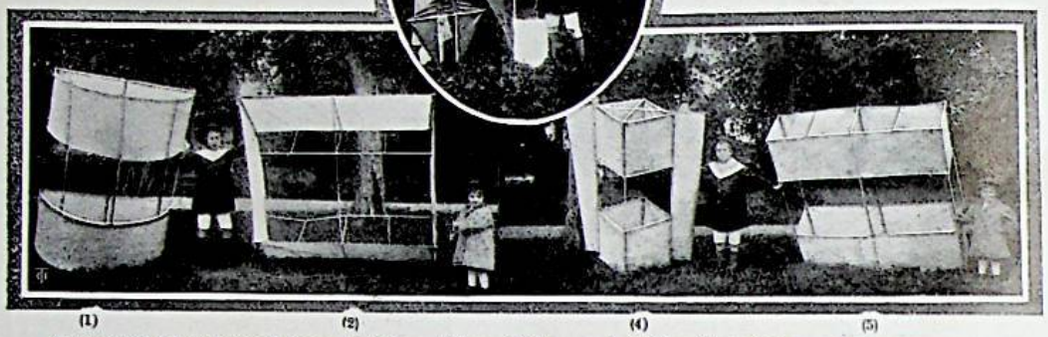
Di tipi di cervi-volanti oramai se ne conoscono un numero direi quasi infinito; ogni dilettante, ogni costruttore si è sbizzarrito nella costruzione di forme speciali, sia perchè più adatte allo scopo cui il cervo-volante era destinato, sia per sollecitare maggiormente la curiosità del pubblico, sia per migliorarne la sostentazione o la stabilità. Ma si possono tutti classificare in due grandi categorie, all'una o all'altra delle quali possono appartenere, qualunque sia la loro forma, dirò così, esteriore, dei contorni che essi presentano.

Cervi-volanti costituiti di una sola superficie, o di più superfici combinate in modo da essere utilizzate simultaneamente. I primi

sono i *monoplani*, i secondi i *cellulari*; così detti perchè i diversi piani non sono tutti collocati secondo una data direzione, ma fanno tra loro degli angoli e presi insieme costituiscono le cellule del sistema, sulle quali il vento fa presa in grado maggiore o minore a seconda del loro numero e della disposizione dei piani suddetti.

LE VARIE FORME ELEMENTARI DEL CERVO VOLANTE.

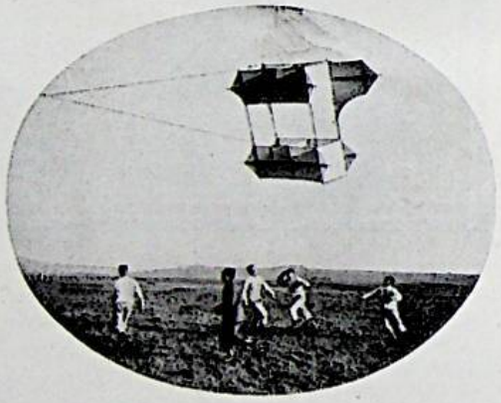
(3)



(1) (2) (4) (5)

Cervi volanti: 1. Cellulare " Russo " - 2. Monocellulare - 3. Conyne - 4. Cellulare tipo " Potter " - 5. Tipo " Hargrave "

Appartengono al primo tipo i cervi-volanti semplici, quali usano i nostri bambini e sono pressochè abbandonati nelle applicazioni scientifiche in causa del loro piccolo rendimento; vale a dire della poca facilità che hanno di sollevare dei pesi e per la loro poca stabilità nell'aria; cioè per la facilità con cui ondeggiano lateralmente sotto l'azione delle folate del vento incostante. Però siccome richiedono nel montaggio un lavoro minimo, sia perchè si sollevano facilmente anche con poco vento, data la loro piccola densità, hanno avuto applicazione nella telegrafia senza fili, per la quale si utilizzano nel sollevamento dell'antenna. Si adoperano pure con successo nelle operazioni militari per delle segnalazioni in terreni bassi o che presentino grandi asperità da impedire altri modi di comunicazione.



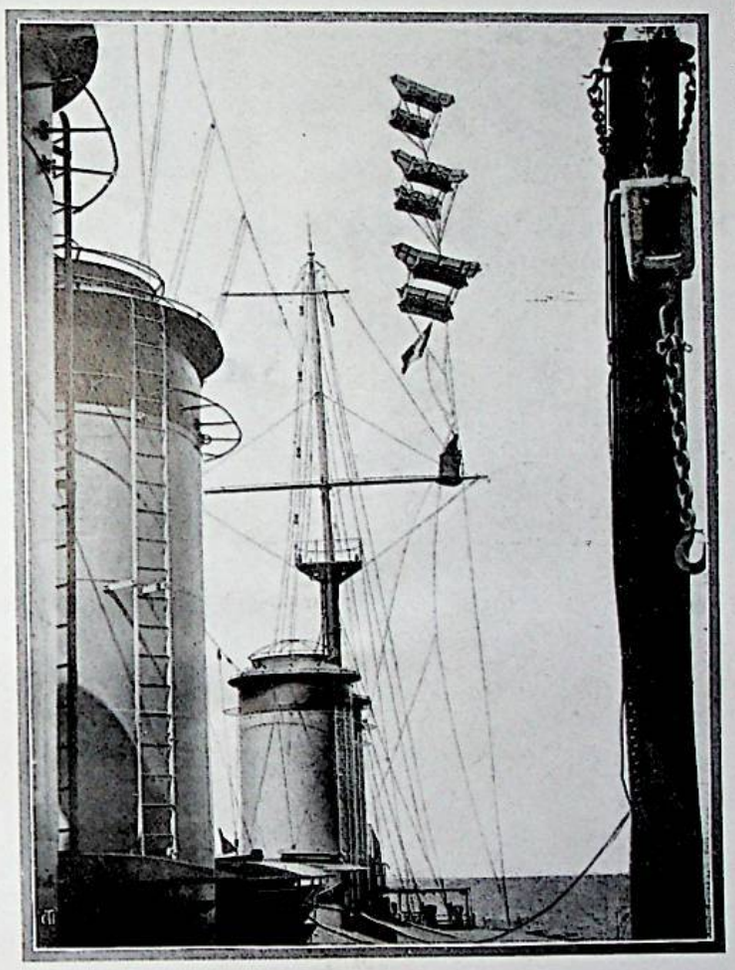
IL LANCIO DI UN CERVO VOLANTE DEGLI AEROSTIERI FRANCESI.

Il tipo cellulare invece ha potuto rendere assai più segnalati servizi; le sue applicazioni sono innumerevoli ed avremo più tardi occasione di passarle in rassegna.

Vediamo ora come si costruisce un cervo-volante.

Se si tratta di un cervo-volante di un tipo monoplano, ad uso sportivo, per semplice diletto, la fabbricazione ne è molto semplice. In fondo esso è costituito da una carcassa di legno o di bambù, formata con una o più stecche in croce, leggerissima, alla quale si applica ben teso un foglio di carta, o una tela fissata ai contorni dell'apparecchio; si ha così una superficie, che presenta al vento una certa resistenza se si dispone in modo da tagliare secondo un certo angolo la direzione di questo, attaccato ad una cordicella in un punto del suo asse verticale opportunamente scelto. Esso allora si solleva e si innalza più o meno rapidamente e per un tempo più o meno lungo a seconda della forza del vento e del peso dell'apparecchio. La difficoltà maggiore è nella scelta del punto di attacco del cervo-volante alla cordicella. Tale punto può essere determinato teoricamente, ma solo per un dato cervo-volante e per una data intensità di vento. Ma siccome questo nel corso dell'esperienza e coll'altezza può variare, e d'altronde non si può attendere sempre lo stesso vento per effettuare l'innalzamento, così si è cercato ottenere buoni risultati, modificando l'attacco e unendo alla cordicella di ritenuta due punti dell'asse verticale del cervo-volante, anzichè uno solo. Naturalmente anche la scelta di questi due punti deve essere studiata, ma è più facile raggiungere l'intento con simile procedimento. Si capisce che tanto maggiore sarà la cura nella disposizione dei fili di ritenuta e tanto migliore sarà il risultato dell'innalzamento. Di più in tal modo lo stesso cervo-volante può servire a vari usi; può essere utilizzato con vento debole e con vento forte,

facendo variare la lunghezza di una delle due cordicelle, uscenti dai punti di attacco; può servire per raggiungere grandi altezze o per sollevare notevoli pesi, naturalmente dentro certi limiti. Se poi al punto più basso si applica una cordicella elastica, che permetta al cervo volante di spostarsi intorno al suo asse orizzontale e di presentare così al vento, che rinforza improvvisamente, minore superficie, distendendosi nella direzione di questo, si eviterà sicuramente la fuga e talvolta la perdita dell'apparecchio. Dipendono appunto dall'abilità del costruttore le qualità dell'apparecchio volante; ma nessun più abile costruttore del cervo-volista stesso, che può durante gli innalzamenti giudicare della bontà del cervo volante e studiarne i miglioramenti da apportarvi e le modificazioni più opportune.



IL LANCIO DA UNA CORAZZATA DI UN TRENO DI CERVI-VOLANTI MONTATO DA PASSEGGERO (CON TALE SISTEMA SI PUÒ ASSICURARE IL TRASBORDO A RIVA DI PASSEGGERI E POSTA IN CASO DI MARE CATTIVO DAVANTI A SPIAGGIA APERTA).

E finchè si tratta di cervi monoplani la facilità di costruirne è grande, sieno pure di notevoli dimensioni. Mentre è assai difficile costruire dei cellulari. E' un problema di non facile soluzione la disposizione dei singoli piani che costituiscono le cellule, la forma e la disposizione di queste. E si comprende facilmente. Lo studio deve essere principalmente rivolto a eliminare tutti quei tratti di superfici, che sono inutili o magari dannosi; alla introduzione di superfici che sieno in grado di usufruire del vento e procurino così il massimo rendimento possibile e nello stesso tempo assicurino al cervo-volante la massima stabilità e forza ascensionale. Ed è perciò che la costruzione di cervi volanti cellulari ha dato luogo ad eleganti questioni matematiche, che risolte teoricamente e poi applicate hanno eliminate numerose difficoltà e hanno contribuito notevolmente al perfezionamento dei moderni apparecchi.

Attualmente tipi di cervi-volanti cellulari costruiti scientificamente ne abbiamo parecchi, citerò: Potter, Hargrave, Sacconey, Lecornu, Eddy, Cody, fra i più noti ideatori e costruttori; tipi questi utilizzati tutti in varie applicazioni del cervo volante.

Però per ciò che riguarda la pratica del cervo-volante, qualora si volesse con tale mezzo sollevare un notevole peso, occorrerebbe aumentarne le dimensioni enormemente ed in tal modo si incorrerebbe nell'inconveniente di rendere sempre più difficile la manovra dell'innalzamento, più imbarazzante il trasporto e più pericolosa l'operazione. Si è ovviato a questo inconveniente, riunendo insieme parecchi cervi-volanti a piccola superficie, ma attaccati successivamente allo stesso filo, sul quale si esercita così la somma