



Il Sen. Agnelli tra tecnici e giornalisti prima del viaggio inaugurale

gnando una nuova vittoria per la nostra aviazione civile.

La « Società Aviolinee Italiane », con sede in Milano, che gestisce le linee aeree giornaliere Milano-Roma, Torino-Roma, Roma-Milano-Venezia, Roma-Milano-Francoforte-Amsterdam (quest'ultima in collaborazione con la « D. L. H. » tedesca e la « K. L. M. » olandese), ha istituito ora la trisettimanale Venezia-Milano-Torino-Parigi.

La linea Torino-Parigi, che sorvola la catena delle Alpi, deve necessariamente effettuarsi ad altissima quota e deve perciò essere servita da apparecchi che i sei-settemila metri di altezza possano raggiungere ed eventualmente mantenersi durante l'intero percorso. La « Società Aviolinee Italiane », che ha acquistato una grande esperienza nelle transolate alpine, ha adottato per questa linea due apparecchi « Fiat » che offrono, insieme a tutte le comodità per i viaggiatori, un'assoluta sicurezza, potenza di motori, velocità grandissima e autonomia di volo tali da dare le maggiori garanzie. Questi apparecchi sono il « Fiat A. P. R. 2 » e il « Fiat G. 18 ».

Interessante come saggio di tecnica modernissima è specialmente l'« A. P. R. 2 », progettato dall'ingegner

Rosatelli, e dai primi di questo mese entrato in servizio di linea. È un monoplano completamente metallico, ad ala bassa, azionato da due motori « Fiat » di 750 H. P. ciascuno, con elica a passo variabile in volo, e con raffreddamento ad aria. Porta otto passeggeri e tre persone di equipaggio: 300 chilogrammi di posta e bagaglio, ad una velocità di crociera di 350 chilometri all'ora. È uno degli apparecchi civili più veloci del mondo, potendo superare i 400 chilometri all'ora.

Noi che dopo il volo inaugurale l'abbiamo visto sul campo del Bourget accanto ad apparecchi francesi, inglesi, olandesi e tedeschi, abbiamo potuto confrontare la sua linea purissima con l'aspetto esteriore degli altri velivoli stranieri di linea e sinceramente constatare come da questo confronto il « Fiat » grandemente ne avvantaggiasse. Esso si distaccava dagli altri tipi per il suo caratteristico profilo studiato in modo da realizzare nel contempo elevatissimi rendimenti con notevole stabilità nei più vari aspetti di carico, e rivelava la sua sicurezza, la sua potenza. Come a prima vista si riconosce la nobiltà di un cavallo di razza in mezzo ad un branco di altri cavalli, così si riconosceva