

L'«A. P. R. 2» fra i tanti apparecchi posati sul campo del Bourget.

I tecnici ne rilevarono le caratteristiche: le ali munite lungo il bordo d'uscita di ampi alettoni; di stabilità laterale quelli verso le estremità e di curvatura quelli verso il centro; che conferiscono una azione massima che aumenta notevolmente la portanza dell'ala e accresce grandemente la resistenza dell'avanzamento per cui ne consegue la possibilità di atterrare, nonostante le dimensioni del velivolo e la rilevante velocità massima, ad una velocità di soli 100 chilometri all'ora ed in uno spazio pressochè paragonabile a quello occorrente per un comune apparecchio da turismo, senza freni. L'ala è composta di tre parti, due semiali laterali ed un tronco centrale, facente corpo con la fusoliera, contenente i serbatoi dei combustibili e portante le due gondole porta-motori e il carrello retrattile. La fusoliera ha struttura controventata in tutti i sensi, in tubo d'acciaio al cromo molibdeno rivestito in lamiera di duralluminio. Dalla porticina aperta si vedeva la comoda cabina centrale nella quale, sdraiati su accoglienti e comode poltrone regolabili, avevamo viaggiato. E più oltre era la cabina intermedia per il radiotelegrafista, e più oltre ancora la cabina dei piloti che permette un vastissimo campo di visibilità in tutti i sensi, tanto che i piloti possono vedere la posizione in cui si trovano le ruote del carrello retrattile che deve essere alzato dopo la partenza, ed abbassato all'arrivo. Questa cabina contiene i perfetti strumenti di navigazione e di controllo che permettono il volo anche nelle più avverse condizioni atmosferiche e senza visibilità. Ma quella che maggiormente ci è rimasta impressa per avere avuto agio di osservarla in tutti i suoi particolari durante le due ore e 12 minuti che vi abbiamo trascorsi nel viaggio d'andata ed un'ora e 15 minuti in quello di ritorno, è la cabina dei passeggeri. A ciascun posto corrisponde un ampio finestrino da cui contemplare il paesaggio, e ciascun viaggiatore ha a disposizione una bocca di ventilazione ed una lampada di illuminazione orientabile. I rumori — come abbiamo constatato — sono ridotti al minimo, le trepidazioni annullate, poichè la cabina è a tenuta ermetica ed i motori sono allontanati dalla fusoliera; il riscaldamento, necessario alle alte quote, funziona egregiamente distribuito com'è a mezzo di larghe bocche; insomma non manca alcun conforto.

In quel comodo salottino il passeggero si trova a tutto suo agio. Se è privato del piacere di fumare, cosa che in prosieguo di tempo potrà anche essere

ammessa, ha in compenso la possibilità di conversare con i compagni di gita, di leggere, di prendere visione e di sbrigare della corrispondenza se si tratta di un uomo d'affari, ma soprattutto, quando l'atmosfera è limpida, di contemplare il paesaggio che si stende sotto di lui. Da tre o da cinquemila metri si abbraccia un orizzonte vastissimo, e tutto assume alcunchè di irrealo, di fantastico che affascina.

Chi ha viaggiato sul «Fiat A. P. R. 2» o sul «Fiat G. 18» è indotto a preferire il volo a qualsiasi altro mezzo di locomozione. Vi è però una delusione per il viaggiatore: quella di non provare alcuna emozione. La stabilità e la sicurezza di questi apparecchi annullano nel passeggero ogni apprensione.

Ma ciò che occorre porre in rilievo con l'istituzione delle linee aeree che partono dalla nostra città sono i vantaggi pratici che esse hanno recato ai torinesi. Basta osservare l'orario internazionale aereo per vedere quali località partendo da Torino si possono raggiungere in giornata. Eccone un esempio: par-



L'imponente motore del velivolo approntato