

fettuosa amicizia ed esaltata la nuova comunicazione aerea fonte di attivi scambi commerciali e industriali fra i due popoli. Un altro ricco ricevimento offriva successivamente il Ministro d'Italia S. E. Sola ed i tre giorni di sosta a Bucarest, per dirla in termine aeronautico, volavano rapidamente.

Alla partenza del «G. 18» per il suo ritorno a Torino, tutte le autorità, come già all'arrivo, erano presenti, ed il Ministro dell'aria per più degnamente tutelare l'aviazione civile italiana, faceva accompagnare per un buon tratto il nostro apparecchio da squadriglie di aerei romeni in ardite formazioni di volo.

Non meno regolarmente si compiva il ritorno, ed il possente velivolo Fiat si posava dolcemente sul campo dell'aeroporto di Mirafiori che aveva ormai acquistato l'esercizio di una nuova importante linea internazionale.

Ed ora, dopo questa nuova realizzazione, si può volgere a guardare il punto di partenza, a considerare senza falsa modestia il cammino percorso a constatare con orgoglio il programma attuato nel breve spazio di tre anni.

La nostra città, dapprima collegata con aviolinee alla capitale, è diventata centro e capolinea di attive comunicazioni internazionali, i cui traffici aerei di passeggeri e merci, già fin d'ora cospicui, andranno sempre maggiormente sviluppandosi poiché, i brillanti risultati raggiunti stanno a garantire l'avvenire. Torino, che fu la culla dell'aviazione, dove sorsero le prime scuole di volo per civili, ha finalmente acquistata l'importanza che nessun'altra città poteva contenderle.

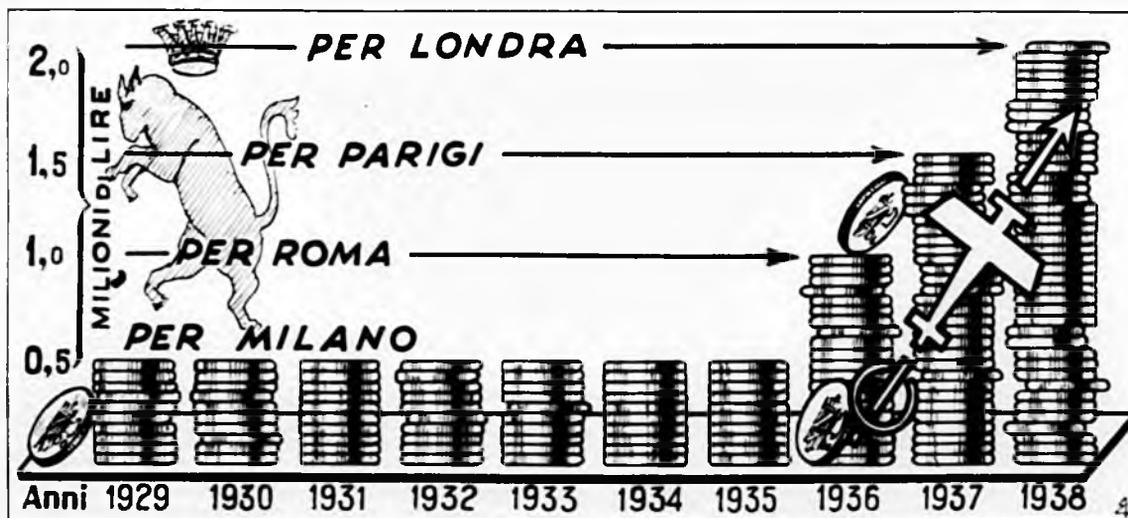
Questi brillanti risultati sono dovuti all'iniziativa ed all'appoggio dato dall'amministrazione civica per opera del suo Podestà ing. Ugo Sartirana, che con particolare larghezza di vedute ha disposto cospicui contributi per l'esercizio delle linee aeree. Una valida collaborazione ha dato la Società «Aviolinee Italiane» la quale ha provveduto allo sviluppo delle linee aeree da essa esercite portando nel 1936 la

propria flotta composta da 8 trimotori di piccola capacità, a 18 aeromobili di grande navigazione fra i quali ora primeggiano i nuovi bimotori metallici «Fiat G. 18 V.» di 2000 HP, che rappresentano, in materia di tecnica dell'aviazione commerciale, l'ultimo perfezionamento.

La grande industria torinese, la Fiat, ha poi potenziato al sommo lo sviluppo della nostra aviazione commerciale costruendo dopo i già perfezionati apparecchi «A. P. 22» ed i «G. 18», la nuova macchina assolutamente italiana in tutti i suoi organi, sia nel velivolo, sia nel motore, che è il meraviglioso «A. 80» gloria e vanto della Fiat nel mondo.

Infine la Società Aviolinee ha portato da quattro a dieci i propri equipaggi, composti ciascuno da un comandante, da un secondo pilota e da un marconista, ed ha triplicata l'attrezzatura del proprio scalo di armamento e costituita una direzione a Torino.

Ma fra tante benemerenze non bisogna dimenticarne una essenziale. I torinesi, in passato bollati col nomignolo di *bòzia nein*, dopo di aver chiaramente dimostrato, acquistando a Torino un primato su tutte le altre città quali passeggeri dei treni popolari, quanto errato fosse giudicarli dei sedentari, dimostrarono poi tale vivissimo entusiasmo nel servirsi del nuovo mezzo di locomozione aerea, all'inizio ritenuto rischioso, da indurre la Soc. Aviolinee ad aumentare il numero delle aeromobili per poter accontentare tutte le richieste. Oggi i torinesi che partono o scendono all'aerodromo di Mirafiori sono un centinaio al giorno ed in certe epoche superano questo numero. Come lontano ci sembra quel 1° settembre 1929 quando il primo apparecchio civile, un trimotore proveniente da Milano, atterrava al Campo di Mirafiori, e ne scendevano 10 passeggeri e 3 ufficiali componenti l'equipaggio. L'arrivo di quel primo apparecchio di collegamento fra Torino e Milano in corrispondenza alle uniche linee allora esistenti: Milano-Roma e Milano-Monaco, aveva co-



Programmi delle sovvenzioni municipali alle linee aeree