

Soc. Nord si unisce alla linea trasversale. Insieme le linee nelle sue meridiane dovevano compiersi sui paralleli. Fu appunto lungo il 45° parallelo che fu stabilita la Torino-Bucarest, teste a Parigi, e che potrà essere completata verso occidente per la Spagna e il Portogallo. Come si vede, Torino, in fatto di comunicazioni aeree ha un brillante avvenire che non può mancare trovandosi così al crocevia delle linee tra Roma e Londra e del collegamento tra i Paesi dell'Europa orientale e l'Atlantico.

Le fasi di realizzazione del programma erano state definite dall'allora Podestà S. C. il conte Paolo Higon di Reyel il quale aveva subito compresa l'importanza di assicurare a Torino un collegamento con la nascente rete aerea civile nazionale e internazionale.

Ma è soltanto il 1° ottobre del 1936 che il programma delle comunicazioni aeree di Torino chiaramente si definisce e comincia ad attuarsi. Fanno infatti in servizio sulle linee italiane nuove aeromobili trimotori e bimotori capaci di trasportare da 11 a 13 passeggeri, e la velocità di crociera passava dai 160 chilometri ora dei primi trimotori ai 350 del Fiat A.P.R. 2 e ai 430 del G. B. La grande industria torinese contribuiva così alla trasformazione ed al potenziamento delle nostre linee aeree.

La linea Torino-Milano diventa giornaliera e dal 1° ottobre del 1936 viene prolungata fino a Venezia e contemporaneamente si inaugura la Torino-Roma perché l'essoro della città sente il bisogno di una rapida e diretta comunicazione con la capitale. Questa realizzazione è particolarmente dovuta all'iniziativa ed all'appoggio dato dal Podestà ing. Saffranic, come pure la nuova linea Torino-Parigi inaugurata il 1° aprile del 1937. Ed ecco che il 2 maggio scorso si inizia il servizio di linea tra Torino e Bucarest, ed il prossimo 1° giugno la linea di Parigi sarà prolungata fino a Londra. Avvenimento di capitale importanza poiché è la prima linea straniera che viene ad incrociarsi a volare tra Parigi e Londra, linea di incrocio tutto dominio delle Compagnie inglesi e francesi.

Gli apparecchi italiani, comodi, rapidi, sicuri, solcano i cieli portando, merito le coincidenze stabilite dall'orario delle linee aeree internazionali, i torinesi in tutte le capitali d'Europa in un solo giorno. Dai 200 chilometri al giorno che essi volavano nel 1935, 400 chilometri delle rete aerea di Torino e costituita dai 7122 di andata e ritorno tra Torino e Milano e 12202 di andata e ritorno sulle quattro linee per Londra, Roma, Bucarest e Venezia.

Alla Soc. Aviazione italiana è stato così affidato dal Ministero dell'Aeronautica l'esercizio delle linee che collegano Roma con l'Europa centrale, mentre il collegamento tra Roma e il sud e le linee marittime sono esercitate dalla Soc. Ma Vittoria s. Questo criterio è stato seguito anche in Inghilterra che nella organizzazione dei propri servizi aerei ha deciso di affidare la propria grande rete a due società,

una per le linee intercontinentali, l'altra per l'esercizio delle linee europee.

Contemporaneamente all'attuazione delle nuove linee ed all'entrata in servizio dei nuovi aeromobili veloci è stata potenziata l'assistenza tecnica lungo il percorso e negli aeroporti. Particolarmente la transalpina Torino-Parigi, che non era mai stata solcata da apparecchi di linea, ha richiesto nuove installazioni.

Per avere un'idea della scrupolosità con cui si provvede alla sicurezza ed alla regolarità di volo degli apparecchi, diremo che prima di partire viene consegnato al comandante un cartello di rotta recante le condizioni atmosferiche del momento lungo il percorso e quelle del tempo passato nonché le previsioni immediate. Lungo il percorso a mezzo della radio di bordo vengono forniti agli equipaggi i bollettini delle condizioni atmosferiche dalle installazioni che volta per volta incontrano e dagli aeroporti di atterraggio. Inoltre a mezzo di radiogoniometro da terra l'apparecchio può conoscere la sua posizione quando vola alla cieca, in mezzo alle nubi, e a mezzo il radiogoniometro di bordo può fare rilevarsi e dirigersi sui radiolari installati nei differenti aeroporti. Infine sui campi di atterraggio vi sono speciali installazioni che permettono di forare le nubi in una data direzione di sicurezza e guidare l'aeromobile nell'atterraggio in tempo di nebbia.

Come si vede l'attrezzatura è tale che nessun inconveniente può capitare a chi vola sulle nostre linee.

Lo sviluppo delle linee aeree a Torino e specialmente l'entrata in funzione di quelle internazionali che qui fanno capo, ha portato con sé il problema di un adeguato aeroporto. Già nel 1936 la stazione aerea di Mirafiori ha trovato una conveniente sistemazione nella nuova sede posta sul lato del campo verso il viale di Stupinigi. Essa è stata predisposta con più moderni criteri tecnici, ma tuttavia essa risulta già insufficiente al bisogno. Si attende perciò la realizzazione di un nuovo aeroporto la cui sede è già stata scelta a Grugliasco, località che dista dalla città circa 10 chilometri come vi dista l'aerodromo di Mirafiori. La costruzione in corso di accordi tra il Comune e il Ministero dell'Aeronautica, sarà ultimata ed inaugurata nel 1941.

Anche il trasporto merci ha avuto notevole sviluppo. In questi ultimi anni le spedizioni per le località più lontane che vanno da Wladyostok alla Siberia, da Batavia a Siam, dalla Nuova Zelanda all'Africa e all'America si sono moltiplicate. Per le merci più svariate, tra cui pezzi di ricambio per automobili, cappelli, bigotti d'oro, gioielli e medicinali, viene ormai scelto il posto mezzo sicuro che permette di rapidamento far giungere a destinazione colli che inoltrati per altra via impiegherebbero un tempo interminabile a giungere.

Dallo sviluppo delle rete aerea torinese ne hanno così notevolmente vanteggiato anche l'industria e il commercio locale.

UGO PAVIA