

# IN MARGINE ALLA RECENTE PROVA PER APPARECCHI DA TURISMO

Il carosello aereo attraverso i cieli d'Europa si è chiuso. L'aerodromo di Orly ha accolto quasi tutti i concorrenti che al 7 di agosto si erano lanciati alla conquista dell'ambita *challenge*.

Poderosa la partecipazione tedesca, per numero di concorrenti e preparazione, mentre temibilissima per esperienza era la rappresentanza inglese, anche se ridotta di numero.

I francesi accanto ad una dimostrazione di saper costruire hanno offerto un nuovo esempio di preparazione affrettata e non minuta: ciò che è costato loro l'esclusione di alcuni concorrenti e la pesantezza in classifica di altri: la gara attuale serve ai costruttori francesi di esperimento.

Di più si attendeva dai piloti cecoslovacchi i quali erano partiti non nascondendo una certa sicurezza di vittoria.

Ci soffermiamo maggiormente a lungo sulla partecipazione italiana.

La nostra industria si era preparata, or è un anno, ad un Concorso bandito dal Ministero dell'Aeronautica, su speciali dati; istituita dalla Federazione Aeronautica Internazionale la *challenge* da turismo, i costruttori nazionali si sono trovati a doversi presentare alla gara con degli apparecchi che erano stati progettati con scopi non perfettamente consimili a quelli richiesti dal regolamento della *challenge*.

Premettiamo che questa non è una scusa accampata ma un semplice ragionamento logico che è giusto si concreti.

Orbene gli italiani si sono classificati in modo ottimo — coi Romeo in prima fila — superando più agguerriti competitori, non nuovi a gare del genere. Il successo poi sussiste non tanto come classifica brutta, quanto come dimostrazione di capacità nel saper riprendere lo svantaggio di una minore esperienza nei confronti di Case costruttrici estere che da anni si erano dedicate alla produzione in grande stile dell'apparecchio economico. Non che da noi il tipo da turismo fosse stato trascurato, ché ad esempio la Macchi sin dal 1921 aveva creato un ottimo apparecchio che ancora oggi può insegnare qualcosa — ma purtroppo i tempi e le successive necessità di riorganizzazione dell'armata aerea avevano imposto che gli sforzi si concentrassero sui tipi militari e da trasporto.

Questo risultato costituisce quindi anche un concreto riconoscimento della bontà della politica di S. E. Balbo il quale ha voluto dare un personale impulso alla costruzione di velivoli leggeri.

L'aviazione da turismo è la vera aviazione del futuro: ad essa, grazie la minore spesa richiesta e le maggiori comodità concesse sono aperte le vie più sicure e redditizie.

Col procedere della tecnica e quindi col mantenersi delle buone qualità di volo con potenza che — fino ad un certo limite — tende sempre più a ridursi, si potrà giungere a dare al pubblico appassionato dei velivoli veramente a prezzo modesto poiché oggi questo non è ancora accessibile alle borse di tutti coloro che per il volo provano inclinazione.

Si verrà così formando automaticamente quella generazione aviatoria senza la quale tutto il lavoro fatto perderebbe valore.

Ritornando al recente Concorso Internazionale da Turismo dobbiamo notare come nella prova di consumo i concorrenti italiani abbiano perso qualche punto in confronto di altri concorrenti stranieri poi ampiamente superati nella prova di velocità e regolarità su circuito e nell'esame sulle qualità degli apparecchi.

E' questo un punto sul quale l'attenzione dei nostri tecnici vorrà soffermarsi onde provvedere in tempo per le edizioni venture onde mantenere l'ottimo piazzamento conquistato anche in questa specialità dall'aviazione italiana.

Con ogni probabilità il prossimo anno il regolamento vedrà delle variazioni specie in ciò che concerne i motori. Infatti attualmente, per degli apparecchi d'equal peso a vuoto si avevano motori che variavano dai 40 agli 80 HP in seconda categoria e dai 40 ai 110 nella categoria superiore.

Ora questo è un po' assurdo in quanto porta a delle troppo grandi variazioni di potenza che interferiscono in senso nocivo nella classifica definitiva.

Forse anche troppo peso si è continuato a dare al fattore « smontaggio » dell'apparecchio. Questo per permettere al possessore del velivolo di ricoverare il suo apparecchio entro ristretto spazio e senza alcun bisogno di ricorrere all'hangar.

Ora se ciò è buona cosa non costituisce una vera necessità in quanto bisogna piuttosto riportare il problema al punto di partenza: occorre cioè creare il massimo numero di terreni, anche non vasti, ma dotati di tutti i mezzi di ricovero necessari al velivolo.

Così come per l'automobile dare origine a delle vere e proprie rimesse di carattere pubblico.

Col continuo affermarsi della costruzione metallica, si deve inoltre poter disporre di apparecchi che non subiscono danno alcuno dal fatto di permanere per una notte o due allo scoperto allorché una semplice copertura mobile protegge il motore.

Il concorso di quest'anno ha visto in linea apparecchi biposti; mancavano i monoposti. Ora è bene spingere la costruzione aeronautica anche verso questo tipo minimo, verso il cycle-car dell'aria, di circa 200 kg. di peso totale e che costituirebbe il tratto d'unione tra l'aeroplano vero e proprio ed il velivolo a vela.

V'è poi la questione del prezzo; in questo campo gli apparecchi italiani si sono trovati ad essere tra i più economici, cosa questa che li pone in sempre maggior luce ed apre loro possibilità di smercio sui vari mercati.

Ci riferiscono che taluni costruttori avrebbero già ayute delle ordinazioni in seguito all'ottima prova condotta a termine: non sappiamo quanto di vero ci sia in simile notizia, certo che essa non ci meraviglia poiché ovunque l'ammirazione per le costruzioni italiane in genere, è stata spontanea ed evidente.

Riassumendo ottimo successo della prova in genere e superba affermazione della rappresentanza italiana la quale coi Romeo in testa ha saputo ancora una volta dimostrare la genialità di nostra gente sia come tecnici costruttori che come piloti.

E ci complimentiamo coi nostri industriali per quanto hanno saputo fare in questa occasione, rendendoli memori però che questa loro opera di sana attività deve venire continuata anche attraverso le Mostre aeronautiche ed i Saloni vari, sieno essi nazionali che esteri, in quanto da essi può partire lo spunto per future affermazioni in campo aeronautico.

A. LONGONI.

**L'ALA D'ITALIA** è la più lussuosa, completa e diffusa  
rivista aeronautica italiana. **LEggerLA È UTILE, ABBONARSI PROFITTEVOLE.**