

Edgardo Ferrari

LA TRAVERSATA DELLE ALPI E IL CIRCUITO AEREO DI MILANO NELLE CRONACHE DEL TEMPO

Da "L'automobile. Rivista tecnico-sportiva illustrata della moderna locomozione", anno VI, n. 5, 15 agosto 1910, pp. 5-7; n. 6, 31 agosto 1910, pp. 3-4; n. 7, 15 settembre 1910, pp. 4-5; n. 8, 30 settembre 1910, pp. 1e 4-8; n. 9, 15 ottobre 1910, pp. 5-8

Cent'anni fa, al tornar dell'autunno, prendono il via le giornate aviatorie milanesi annunciate all'inizio dell'anno a Parigi nell'occasione del Congresso Aeronautico Internazionale. Ufficialmente la manifestazione assume la denominazione di "Circuito Aereo Internazionale di Milano - Traversata delle Alpi" ed è posta sotto l'alto patronato di S.M. il Re d'Italia.

Gli organizzatori hanno voluto trascendere l'ambito puramente sportivo dei consueti concorsi aviatori facendo precedere il Circuito (25 settembre - 2 ottobre) da un grande raid in condizioni di navigazione e aerologiche senza precedenti, e toccando quote non prima raggiunte, la traversata delle Alpi, appunto, da tentarsi fra il 18 e il 24 di settembre.

Frammezzo ai valichi per la prova subito s'impone il Sempione, con partenza da Briga (Svizzera) e per Domodossola-Stresa-Varese arrivo a Milano.

Le gare milanesi assumono un rilievo tutto particolare sia per il bisogno quasi frenetico di novità, che pervade la società civile e al quale vanno incontro, sia per la Città, che le ospita.

Insieme con le scoperte che vengono dalla scienza e dalla tecnica applicate all'industria, l'ansia di NUOVO trova un humus fecondo nell'opera di un ristretto numero di irruenti profeti, portatori di nuovi valori (velocità, dinamismo, azione) e di nuovi miti (la macchina, il progresso): sono i futuristi, che all'inizio hanno per primo l'obiettivo dichiarato di uccidere il chiaro di luna (ma poi non si fermeranno a questo). Il volo dell'aeroplano ben realizza i valori e i miti del futurismo e mostra che il sogno, la fantasia, l'immaginario del pensiero si possono ormai tradurre in realtà in un progresso liberatore e foriero di benefici per tutti. Il futuro, insomma, si può già vivere nel presente.

All'inizio del Novecento Milano può essere considerata il maggior centro produttivo del Paese, una condizione favorita dai processi di modernizzazione e di industrializzazione, che hanno innervato la regione. Nel 1906 il traforo del Sempione ha aperto per Milano e la Lombardia, elementi centrali di traffici non solo padani, lo sbocco verso l'Europa occidentale con la direttrice Losanna-Parigi. Tra breve, con l'avviato traforo del Lötschberg, si sarebbe aperta anche la comunicazione diretta con l'Europa centrale sulla direttrice Berna-Basilea. Un territorio di elevate potenzialità economico-produttive, al centro di transiti e di commerci internazionali, presenta caratteristiche consentanee allo sviluppo culturale e sociale. Milano onora responsabilmente la sua funzione di indirizzo e di guida: non solo ha i titoli, ma è pronta per organizzare una manifestazione aerea, che si stacchi nettamente dai circuiti precedenti (Brescia 1909, molto entusiasmo e scarsi risultati tecnici e sportivi) e da quelli, numerosi, in programma (a fine marzo spettacoli di aviazione a Firenze, poi a maggio Bologna, Verona e Palermo, che ricorda il cinquantenario dei Mille, e ancora Ferrara e i primi voli di Genova).

Nella grande Esposizione del 1906, che celebra il Sempione traforato, la sezione di Aeronautica (sic) è rivolta anche ai mezzi di trasporto più pesanti dell'aria (è la prima volta in Europa) e mette in mostra

macchine per volare a vapore, a pedali, ad ali battenti, insieme con motori leggeri per aviazione. Nel giugno del 1908 Milano accoglie e si esalta per le prove di volo di Léon Delagrange; una lapide in piazza IV febbraio ricorda che "da qui un uomo volò quando volare era un sogno". Nel luglio si costituisce la Società Italiana di Aviazione, una delle prima in Italia.

L'interesse dell'ambiente tecnico-scientifico per gli studi e i progetti di navigazione aerea è sempre stato elevato. Non è finito l'Ottocento quando Ulrico Hoepli pubblica la Teoria del volo e della navigazione aerea di Aristide Faccioli (1895), il quale anche costruirà e farà volare aerei; un anno dopo esce il primo numero della rivista "L'Aeronauta". Nel 1909 la rivista "Il bel paese", che entro l'anno si sarebbe fusa con il settimanale illustrato "L'automobile", di cui diremo più avanti, in un numero speciale pubblica Aeropoli. Romanzo comico della vita aerea, di Henry Kistemaekers: in copertina una bella donna sorride ai comandi di un aereo e documenta, non solo per Milano, che il volo è entrato nell'immaginario collettivo. Nel novembre la "Gazzetta dello sport" patrocina la I Esposizione italiana di aviazione nei locali dello Splendid Corso Hotel.

Per l'apparato industriale bastano due nomi a sottolineare la vocazione della plaga milanese: quello di Enrico Forlanini, che soprattutto si dedica al più leggero dell'aria, il dirigibile, con notevoli successi, e l'altro di Gianni Caproni, che da Arco di Trento è sceso in Lombardia e proprio nel maggio del 1910 fa volare il suo primo biplano alla Malpensa, allora campo di esercitazioni per la cavalleria, per poi trasferirsi a Taliedo.

L'organizzazione del Circuito e della Traversata fa capo alla Società Italiana di Aviazione di Milano e alla Commissione Nazionale del turismo aereo del Touring Club, con il concorso della Società Immobiliare Lombardo-Veneta. Si costituiscono due Comitati, uno d'onore con la presenza di personalità della politica, della società civile, dell'economia e della cultura, l'altro esecutivo presieduto da Gino Modigliani e comprendente fra i suoi membri Arturo Mercanti, l'organizzatore dei circuiti di Brescia e di Verona. In particolare per la Traversata collaborano i comitati locali sorti a Briga (Svizzera), Domodossola, Stresa e Varese. Si fissano i premi: per la Traversata la somma di centomila lire viene considerata "decorosa e sufficiente"; per il Circuito il totale dei vari premi giorno per giorno ammonta a 220mila lire, raggiungendo una quota superiore a quelle dei più celebrati circuiti in terra di Francia, come ad esempio le giornate di Reims.

Nasce, intanto, a est della Città, il campo di volo: una vasta area agricola della Società Immobiliare Lombardo-Veneta, di oltre un milione di metri quadrati, viene velocemente e provvisoriamente attrezzata spianando e abbattendo un certo numero di cascine, probabilmente già espropriate (si voleva fare della zona terreno edilizio). Se ne salva una sola: è la cascina Taliedo meta delle gite fuori porta del Manzoni; il tributo al ricordo del grande cittadino comunque non resiste molto tempo. Vengono costruiti edifici per il pubblico e per i servizi e venticinque capannoni per gli aerei; sono delimitati il campo di slancio e quello di volo. Il complesso prende il nome di Aerodromo d'Italia ed è collegato alla città mediante un nuovo raccordo stradale e una derivazione tranviaria.

La stampa, quotidiani, riviste varie, pubblicazioni di settore, richiamano e sollecitano l'interesse e l'attenzione del pubblico, al quale si rivolge pure l'opera di alcuni grafici di valore ben conosciuti, come Plinio Codognato, Aldo Mazza, Gian Emilio Malerba. Si produrrà anche un documentario, che sarà proiettato nelle sale di provincia con il titolo "Il Circuito aereo di Milano".

Alla Traversata delle Alpi risultano iscritti cinque aviatori, ma solo due tenderanno la prova: Weymann, che deve rinunciare per l'insufficienza del suo biplano, e Geo Chavez, pilota peruviano, che il 23 di settembre per la prima volta valica le Alpi volando con un piccolo Bleriot XI da Briga a Domodossola. In un sciagurato atterraggio il velivolo precipita e il pilota riporta gravi ferite, in seguito alle quali muore a Domodossola dopo quattro giorni di penosa agonia.

Chavez diventa l'Eroe chiamato dalla gloria, che pagando con la vita, dona all'umanità il risultato della sua vittoria. La tragedia, seguita con viva partecipazione dagli organi di stampa di tutto il mondo, ha storicamente preso il sopravvento e messo in secondo piano le giornate aeree milanesi, confinate in un oblio ingeneroso e immeritato, dal momento che l'iniziativa ha giocato un ruolo importante per il sorgere e lo sviluppo della grande industria aeronautica italiana della prima metà del secolo scorso.

Al Circuito si iscrivono quarantasei piloti: i presenti alle prove sono solo ventisei, dei quali diciassette sono francesi e quattro italiani (Cagno, Cattaneo, Pizzigalli e Ruggerone).

Ricordiamo gli avvenimenti di quei giorni ricorrendo alle cronache e alle fotografie apparse su "L'Automobile. Rivista illustrata della moderna locomozione" (dal n. 5 del 15 di agosto al n. 9 del 15 di ottobre), che ha il grande merito della genuinità e trascura di imbellettamenti degli inviati speciali, perché ha l'aereo nel cuore.

Scorrendo queste pagine, senza difficoltà si entra nell'atmosfera di quel magico settembre del 1910: le attese (il primo aereo ad alzarsi è di Cattaneo); le emozioni (il Bleriot di Tych scompare dal campo di volo per atterrare in una marcita dalle parti Assago); gli incidenti (il 27 di settembre Tétard distrugge il suo aereo in un atterraggio troppo lungo e Pizzigalli lo imita per un errore di manovra); le sciagure (è morto Chavez, si sospendono i voli); le paure (1° di ottobre scontro tra un biplano e un monoplano Antoinette: incolumi i piloti); l'ufficialità (la visita del re d'Italia in abito sportivo, per una volta non in divisa da "sciaboletta": il suo interesse per il volo è testimoniato dalla presenza del sovrano agli esperimenti romani di Delagrange due anni avanti); il premio della Madonnina (lo vince Weymann, ma il primo volo intorno alla gran guglia del Duomo è stato effettuato già il 18 di settembre da Ruggeroni). Il pubblico è sempre numeroso, si stima che almeno centomila persone siano presenti il primo giorno; tecnici e ufficiali seguono con molta attenzione i voli per i possibili impieghi civili e militari; il desiderio di provare la meravigliosa novità dell'aereo (ed è ben possibile) diventa sempre più vivo, soprattutto, sembra, fra la parte femminile del pubblico, eccitata dalla sorpresa di un'aviatrice non ancora brevettata, che esegue alcuni perfetti giri del Circuito.

Naturalmente le signore sono attratte pure dalla mondanità dell'avvenimento, ben rilevata dalla stampa: "nelle tribune, portate da superbi equipaggi, da automobili di ogni marca e di tutte le capacità, si succedettero le più cospicue signore della nostra alta società venute da ogni dove ... tutta la fine fleur di Milano, di Genova, di Venezia, di Firenze, di Roma, di Palermo, di Torino, di Mantova, di Piacenza, persino di Parigi, di Londra, di Nizza, di Berlino, era rappresentata all'Aerodromo di Taliedo. Nella gaia folla femminile passò rapido in un pomeriggio S.M. il Re ..." (Lady de Bythe in "La Cronaca d'oro", n. 10 del 15 ottobre 1910).

Nel 1910, il Parlamento italiano assegna il primo fondo per la costruzione di dirigibili e aeroplani e per i relativi impianti di volo. Un anno dopo inizia la guerra per la Libia e l'aviazione italiana svolge una funzione importante in sostegno delle truppe impegnate a terra. Prima dei militari arrivano a Derna

gli aviatori civili volontari come Umberto Cagno e Germano Ruggerone detto Eros, che hanno volato nel cielo di Milano.

Noi, però, allontanandoci da Taliedo consegniamone il ricordo all'emozione lirica, quasi una profezia, di Paolo Buzzi, poeta milanese, certamente presente in qualche circostanza al Circuito e personaggio importante all'origine del futurismo:

L'Aeroplano naviga via, sopra le torme del fumo
e cerca la vetta estrema dell'Alpi per valicarla
più aereo, più delizioso.

(da Aeroplani, Milano 1909)

[Domodossola, 23 settembre 2010]

AVIAZIONE

La traversata delle Alpi in aeroplano.

Ferve il lavoro di organizzazione della traversata delle alpi in aeroplano, ideata dal cav. Arturo Mercanti e curata dalla Società italiana di aviazione col concorso della Commissione di turismo aereo, del *Touring*, della Società Immobiliare lombardo veneta, di un Comitato svizzero con sede a Briga e dei Comitati italiani di Domodossola, Stresa e Pallanza.

Pubblichiamo le principali disposizioni del Regolamento della traversata. Al Concorso per la traversata delle Alpi sono assegnate L. 100.000 di premi così distribuiti:

Primo premio: L. 70.000, offerte dalla Immobiliare Lombarda;

Secondo premio: L. 20.000, offerte dalla città di Briga;

Terzo premio: L. 10.000, offerte dalla città di Varese.

Il percorso è il seguente: Briga, Colle del Sempione (2002 metri di altitudine), Domodossola, Stresa (Lago Maggiore), Varese, Milano: complessivamente centocinquanta chilometri. La partenza avrà luogo in un campo stabilito a Brigueberg, presso Briga, a novecentocinquanta metri d'altitudine, al disopra dell'imbocco del tunnel del Sempione.

Il tempo massimo accordato all'aviatore per compiere il tragitto Briga-Milano è di ventiquattro



ore dalla partenza. I concorrenti potranno, entro questo periodo di tempo, ripetere la partenza quante volte vorranno. Così pure, lungo il viaggio, essi potranno prendere terra e provvedere al proprio rifornimento e alle eventuali riparazioni a loro beneplacito, purchè compiano il percorso interamente per via aerea.

Il controllo verrà seguito dai Commissari sportivi i quali si serviranno di tutti i mezzi per assicurarsi dell'osservanza di questa condizione da parte dei concorrenti.

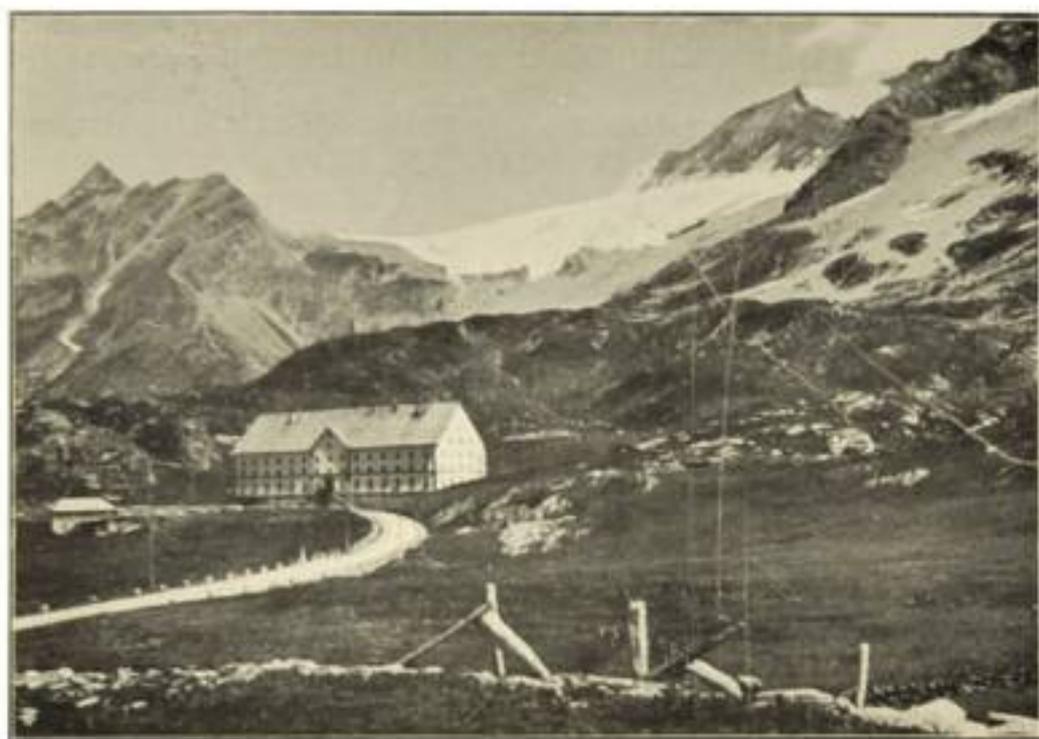
I premi saranno attribuiti, in ordine d'arrivo, agli aviatori che giungeranno primi all'Aerodromo del Circuito di Milano. Nel caso in cui due o più concorrenti arrivino all'Aerodromo di Milano nello stesso giorno, la classifica dei premi sarà fatta in base al minor tempo impiegato per effettuare il percorso. Dei controlli fissi saranno stabiliti a Briga, al Colle del Sempione, a Domodossola, a Stresa, a Varese ed a Milano. Gli aviatori dovranno passare per detti controlli ad una distanza e ad un'altezza tale che permettano ai Commissari di riconoscere le caratteristiche dell'apparecchio.

Le iscrizioni speciali (indipendenti dalle iscrizioni al Circuito Aereo di Milano) per la traversata delle Alpi si ricevono alla Società Italiana d'Aviazione, (Milano via Monte Napoleone, 14) sino al 1° Settembre 1910 e devono essere accompagnate da una tassa di L. 500 per apparecchio. Dal 1° al 15 Settembre si riceveranno pure le iscrizioni purchè accompagnate da una tassa doppia.

La Commissione sportiva della traversata delle Alpi si riserva il diritto di rifiutare le iscrizioni senza dichiarare il motivo del rifiuto.

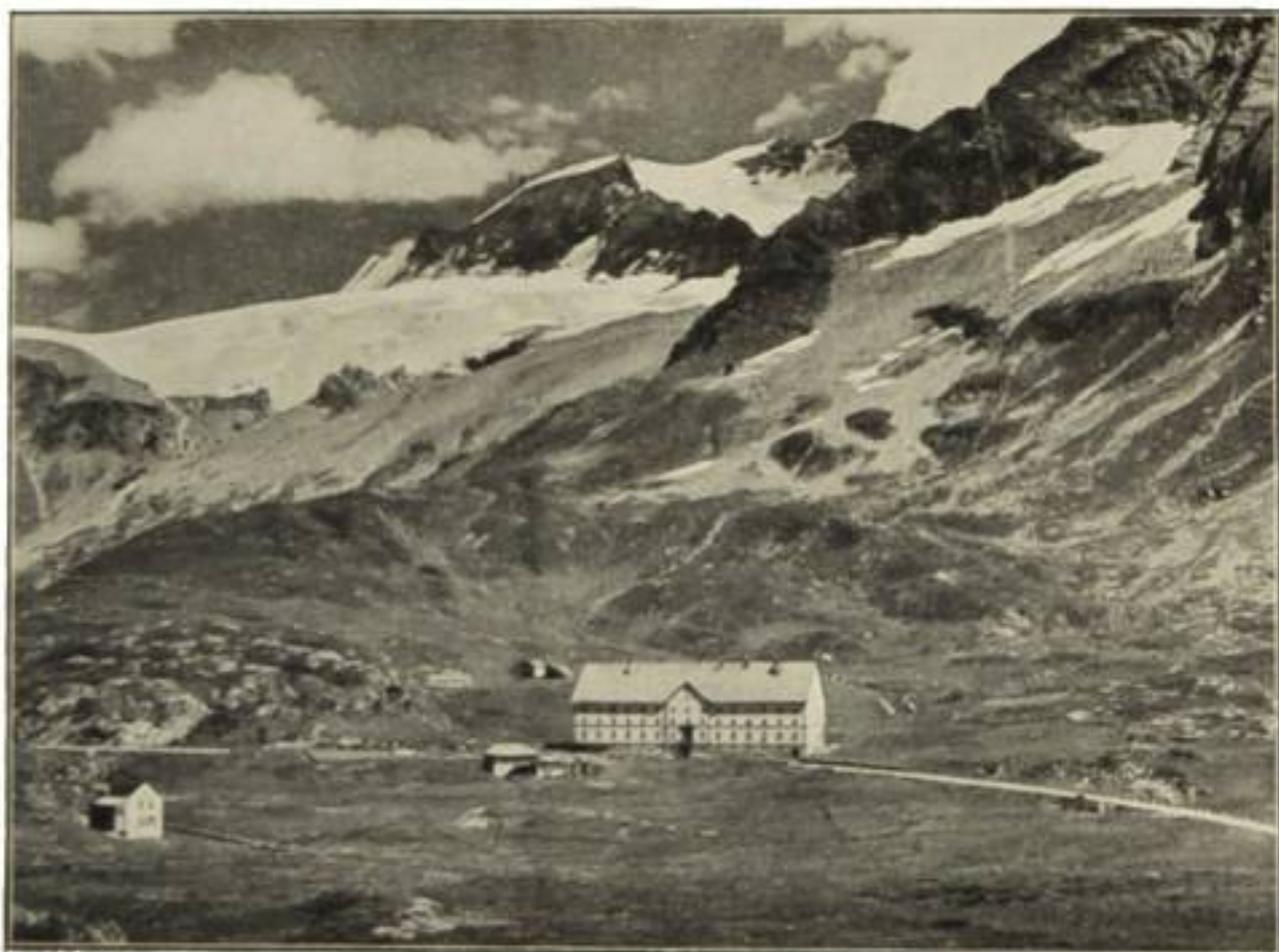
Le tasse d'iscrizione saranno rimborsate ai concorrenti non ammessi e a quelli ammessi che saranno partiti almeno una volta da Briga.

Da informazioni assunte pare che sino ad ora si abbiano già due iscrizioni, di due aviatori, tra i migliori del mondo. Ma i nomi di questi due animosi sono



IL COLLE DEL SEMPIONE E L'OSPIZIO DALLA PARTE DI DOMODOSSOLA.

tenuti gelosamente nascosti dagli organizzatori per volontà espressa degli stessi iscritti. Chi saranno questi due piloti aerei che già hanno dato la loro formale promessa di prendere parte a questa gara: Latham, Paulhan, Chavez o Morane? Oppure qualcuno dei giovani aviatori italiani come Cattaneo, desiderosi di superare prima di qualsiasi altro straniero la catena superba di montagne che ci difende a Settentrione? Proprio non sapremo rispondere e converrà anche ai



IL VALICO DEL SEMPIONE.

nostri lettori — come noi curiosi — aspettare che il segreto in cui sono involti i nomi dei due aviatori iscritti sia penetrato da qualche indiscrezione, prima di conoscere con precisione chi ha immediatamente deciso di impegnarsi in questo difficilissimo cimento.

La traversata delle Alpi in aeroplano pur non essendo così difficile, come molti pretendono, non è prova che possa essere tentata da tutti. Il suolo lungo il percorso non è troppo pericoloso: vi sono soltanto complessivamente quindici o sedici chilometri di montagna aspra e scoscesa, il resto o è altipiano o è suolo pianeggiante in cui non sarà difficile l'atterrare, e nemmeno impossibile riprendere il volo.

Le difficoltà più grandi saranno il clima, le correnti aeree e la rarefazione dell'aria. Facilmente sormontabili le prime due, questa terza deve considerarsi di gran lunga maggiore delle altre, si sa che la minore densità dell'aria ha una diretta influenza sul funzionamento di un motore a benzina. Ora l'altezza di duemila metri non è stata finora raggiunta da nessun aviatore. Tuttavia essendo

provveduti di un buon motore che possa sviluppare una energia in proporzione leggermente maggiore al peso dell'apparecchio, e soprattutto se l'aviatore sia ben pratico del motore in modo da regolarne il funzionamento a seconda della minore o maggiore densità dell'aria, anche questa prova deve apparire sormontabile.

Ricordiamo che il 1° Dicembre 1899, Latham a Châlons, saliva a 443 metri di altezza, l'8 Gennaio saliva a 1000 metri, quattro giorni più tardi, Paulhan raggiungeva a Los Angeles i 1269 metri. Il 15 Giugno ultimo scorso l'aviatore americano Brookins s'innalzava a 1373 metri, qualche giorno più tardi raggiungeva l'altezza di 1470 metri. A Reims, Latham raggiungeva i 1484 metri, due giorni più tardi Brookins raggiungeva i 1902 metri.

Recentemente Tick, all'aerodromo di Stoeckel, s'innalzava a 1700 metri e il giorno dopo, nell'aerodromo di Blackpool, Chavez raggiungeva l'altezza di



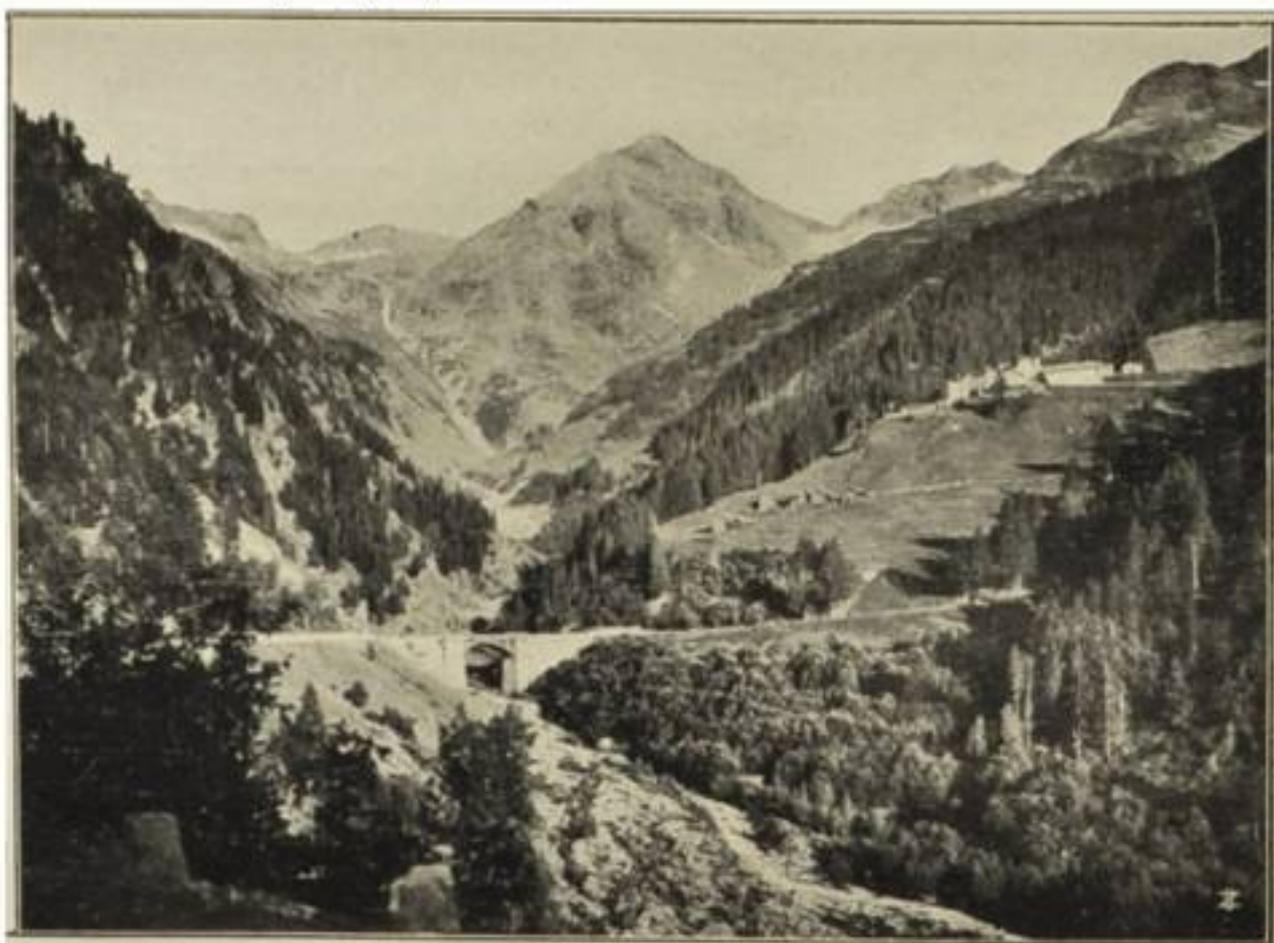
PANORAMA DI BRIGA.

1800 metri, battendo tutti i *records* del mondo, eccetto quello di Brookins e che, se è discusso, non può tuttavia disconoscersi essendo stato ufficialmente controllato dai delegati dell'A. C. degli Stati Uniti.

Bisogna tuttavia tener presente, per una esatta valutazione delle difficoltà di questa prova, che la partenza avverrebbe a circa mille metri d'altezza e che quindi l'aeroplano non dovrebbe innalzarsi che poco più di mille metri, affinché il valico sia effettuato.

Gli organizzatori della traversata non hanno dimenticato il servizio di soccorso e di segnalazione. Vi saranno dei posti fissi di sanitari sulle alture e nelle vallate, organizzati dalla Croce Rossa e dal Touring. Per i pochi chilometri di

percorso sul lago i Clubs nautici e la Società di Navigazione sul Lago Maggiore hanno offerta la loro opera. Per quanto sarà possibile delle automobili seguiranno da terra gli aeroplani e delle squadre speciali di alpini saranno disseminate lungo il percorso nei punti più pericolosi.



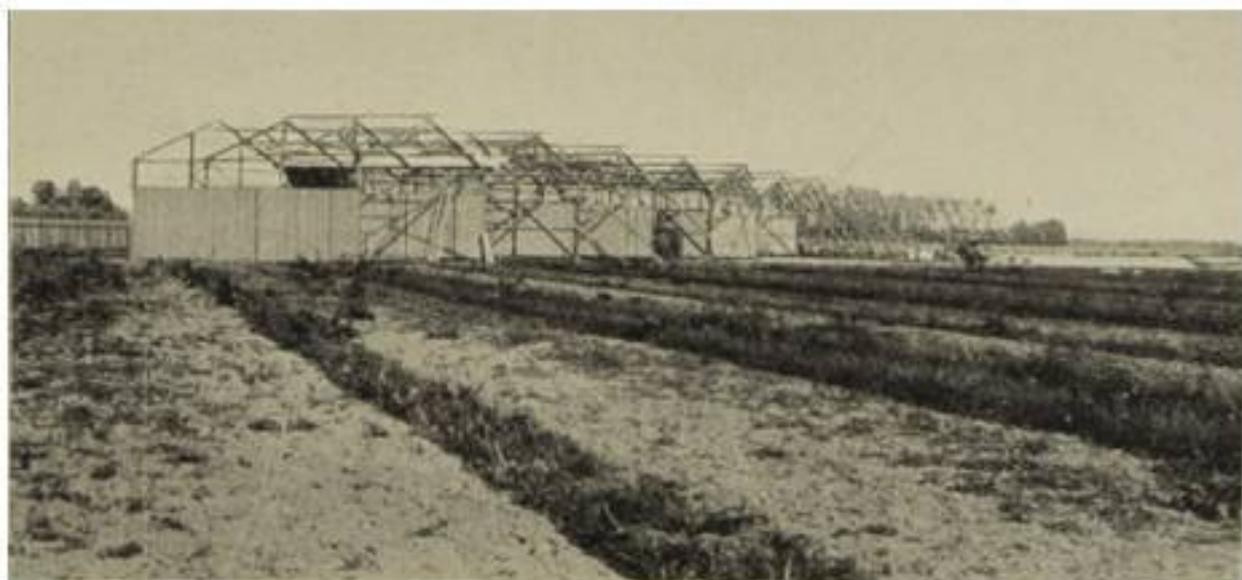
LA STRADA DEL SEMPIONE PRESSO BERISAL.

Il Circuito Aereo di Milano.

Del Circuito Aereo di Milano di cui la Società di aviazione sta ora completando il regolamento-programma e che si terrà tra due mesi dal 25 Settembre al 3 Ottobre, possiamo dare le notizie più liete. Già diciotto aviatori con ventidue apparecchi di sette tipi differenti si sono iscritti di cui quattordici monopiani, otto biplani e sette misti. La *Casa Blériot* vi concorre con sei apparecchi, *Farman* con cinque, l'*Antoinette* con cinque, il *Voisin* con tre, il *Demoiselle* con uno, il *Neuport* con uno e il *Pichoff* con uno.

Gli aviatori iscritti sono i seguenti :

Paullan con due apparecchi *Farman*, Cattaneo con due *Blériot*, Metrot con un *Voisin*, Ravetto con un *Voisin*, Mollien con un *Blériot*, Paul con un *Voisin*, Kuller con due *Antoinette*, Ruchonnet con un *Antoinette*, Chavez, con un *Blériot*, Julleront con un *Pichoff*, Labouchère con due *Antoinette*,



GLI • HANGARS • IN COSTRUZIONE.
LA GASCINA TALIEDO CHE TROVASI IN FONDO AL CAMPO DI SLANCIO.

Cheuret con un *Farman*, Niel con un *Nexeport*, Martinet con un *Farman*, Audemars con un *Demoiselle*, Aubrun con un *Blériot*, Tétard con un *Farman* e Gino Magenta con un *Blériot*.

Di questi diciotto aviatori iscritti tredici sono francesi, tre italiani, uno belga, ed uno prussiano.

Intanto S. M. il Re ha accettato l'alto patronato sul Circuito Aereo di Milano e sulla traversata delle Alpi che avrà luogo, come abbiamo già detto nella settimana antecedente a quella del Circuito.

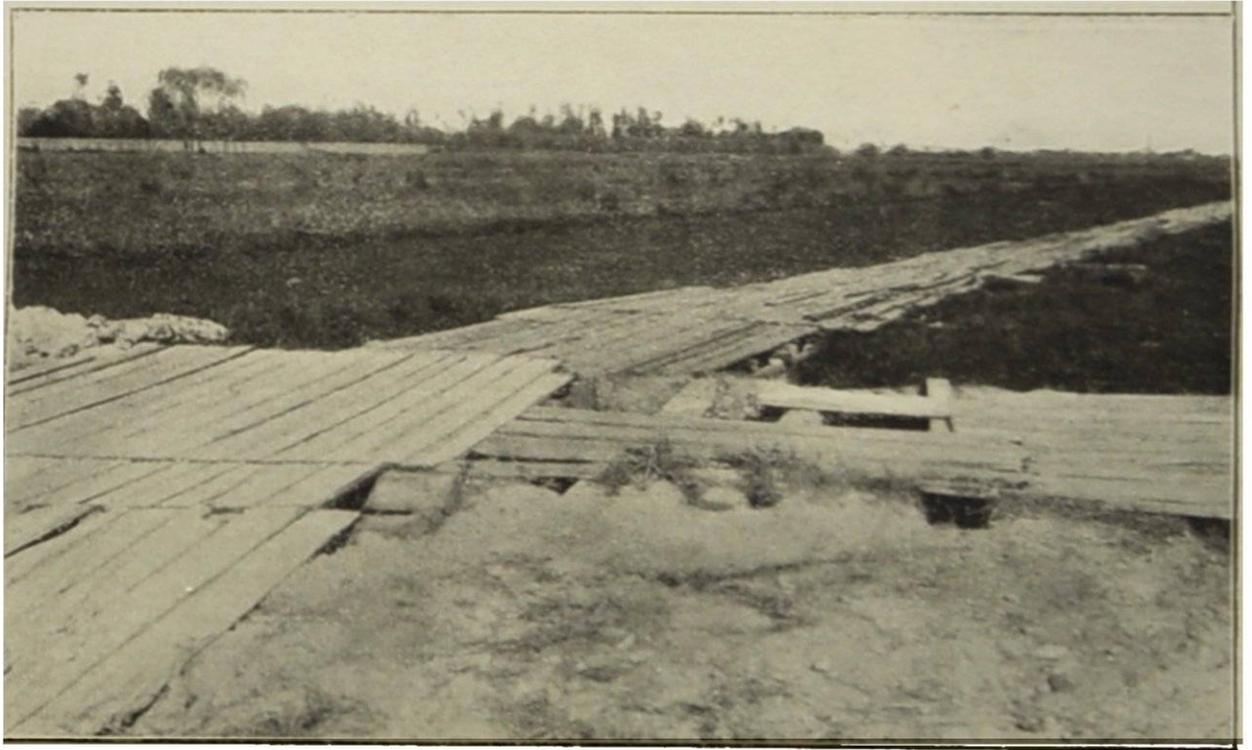
Le diverse gare aeree, alle quali sono assegnati ricchissimi premi, di cui daremo prossimamente l'elenco dettagliato, per un ammontare di trecentoventimila lire, si svolgeranno sull'Aerodromo attualmente in costruzione fuori di Porta Vittoria e precisamente alla Cascina Talledo, tra il prolungamento del Corso XXII Marzo e la strada Paullese. Poco più avanti del Mercato di Porta Vittoria partirà una grande strada, appositamente costruita dal Comune di Milano, e che svolgendosi per un tratto parallelamente al Corso XXII Marzo e poscia devlando a destra condurrà direttamente all'Aerodromo. Su questa strada correrà la linea tramviaria che metterà capo al Piazzale d'accesso al Campo d'Aviazione. Il tragitto dalla Piazza del Duomo all'Aerodromo sarà di circa quattro chilometri.

L'Aerodromo è di forma trapezoidale col lato maggiore rivolto alla città, ed ha un'estensione alla periferia di circa tre chilometri.

Subito dopo l'ingresso, a sinistra, sorgeranno i locali per i posti di soccorso, i Pompieri, i Servizi della Luce, dell'Acqua, della Pubblica Sicurezza, ecc. Più avanti, dallo stesso lato, si stende la linea degli *Hangars* che saranno una ventina, costruiti in modo da poter contenere gli aeroplani di dimensioni massime.



VEDUTA GENERALE DEL CAMPO DI SLANCIO.



I FOSSATI COPERTI CON TAVOLE.

A destra dell'ingresso, proprio di fronte agli *hangars*, sorgeranno la Palazzina del Comitato, la Tribuna Reale e le Tribune da venti lire, dietro le quali si troveranno i locali degli Uffici della Posta, del Telegrafo e del Telefono. Più avanti sulla stessa linea, si troveranno il Ristorante, vastissimo, la Tribuna di cinque lire ed il Capannone popolare. Dal Piazzale d'entrata passando dietro alle Tribune, si svolgerà una comoda strada d'accesso che congiungerà il Corso XXII Marzo alla strada Paullese e quivi si troveranno i piazzali di stazione dei veicoli. Nel vastissimo Aerodromo potranno trovare posto oltre trecentocinquantamila spettatori. I lavori sono già a buon punto. La maggior parte degli *hangars* ed il Ristorante sono già quasi interamente costruiti, mentre si attende alacramente alle opere di livellamento del terreno e alla costruzione delle strade d'accesso.

Insomma il Circuito aereo di Milano promette di riuscire straordinariamente importante. Auguriamoci che nulla turberà lo svolgimento della Settimana Aviatoria e che gli sforzi del Comitato d'organizzazione sieno coronati dal più luminoso dei successi.



La traversata delle Alpi ed il Circuito Aereo di Milano.

Alle notizie che demmo nel numero scorso relativamente alla Traversata delle Alpi in aeroplano e al Circuito Aereo di Milano, dobbiamo aggiungere in questo numero poche notizie complementari. Il programma del Circuito, che si è ultimamente approvato, comprende i premi seguenti:

Concorso Internazionale di velocità per dirigibili. - Premi L. 25.000.

Il Concorso è diviso in due categorie: Dirigibili fino a mc. 2500, e Dirigibili di più di mc. 2500. A ciascuna categoria sono assegnate L. 12.500 di premi così distribuite: Primo premio L. 7.000, secondo premio L. 4.000, terzo premio L. 1.500.

I premi saranno assegnati ai Dirigibili che avranno effettuato due volte, nel minor tempo, senza scalo, il percorso seguente: Milano (partenza dal Campo del

Circuito Aereo) Milano, giro della Madonnina del Duomo — Como, giro della Guglia del Duomo — Varese, giro del Campanile della Cattedrale — Milano, Campo del Circuito Aereo. — Totale del percorso km. 121 - Totale della prova km. 242.

Premio quotidiano di velocità: L. 10.000, offerto dalla Città di Milano.

Questo premio verrà disputato nei giorni 26-27-28-30 Settembre e 1° Ottobre. Ogni giornata avrà L. 2.000 di premi così divisi: Primo L. 1.000, secondo L. 500, terzo L. 300 e quarto L. 200.

Percorso km. 10 senza scalo in quattro giri di pista di metri 2.500.

Premio quotidiano della Distanza senza scalo: L. 14.000, giorni 25-26-27-28-29-30 Settembre e 2 Ottobre. L. 2.000 per giorno così distribuite: Primo premio L. 1.000, secondo L. 500, terzo L. 300 e quarto L. 200.

Il minimo di distanza da percorrere per il primo premio è di venti giri pari a km. 50, senza scalo; per gli altri premi è di dieci giri pari a km. 25, senza scalo.

Premio quotidiano dell'Altezza: L. 14.000 offerte dalla Società *Savini-Zerboni*. Giorni 25-26-27-28-29-30 Settembre e 1° Ottobre. L. 2.000



IL LUOGOTENENTE CAMMERMANN Y HA CON IL LUOGOTENENTE ESQUART.

per giorno così distribuite: Primo premio L. 1.000, secondo L. 500, terzo L. 300 e quarto L. 200.

Il minimo per il primo premio è di metri 300, per gli altri premi di m. 100.

Premi quotidiani della totalizzazione delle altezze: L. 7.500. Giorni 25-26-27-30 Settembre e 1° Ottobre. L. 1.500 per giorno così ripartite: Primo premio L. 1.000, secondo L. 500.

Il minimo per il primo premio è di metri 1.000, per il secondo e di m. 500.

Premio quotidiano della totalizzazione delle distanze: L. 14.000. Giorni 25-26-27-28-29-30 Settembre e 1° Ottobre. L. 2.000 per giorno così ripartite: Primo premio L. 1.000, secondo L. 500, terzo L. 300 e quarto L. 200.

I minimi di totalizzazione quotidiana delle distanze per vincere i premi sono: Primo premio: venti giri di pista (km. 50), secondo: dieci giri di pista (km. 25), terzo quattro giri di pista (km. 10).

Gran Premio della Velocità: L. 25.000 di cui L. 5.000 sono assegnate alla prima eliminatória (25 Settembre), L. 5.000 alla seconda eliminatória (29 Settembre) e L. 15.000 offerte dal comm. Dott. Gino Modigliani alla prova finale (2 Ottobre).

Il percorso della prima eliminatória sarà di venti giri di pista (km. 50) il percorso della seconda eliminatória sarà pure di venti giri di pista (km. 50), ed il percorso finale sarà di quaranta giri di pista (km. 100).

Le L. 15.000 alla prova finale saranno così ripartite: Primo premio L. 8.000, secondo L. 4.000, terzo L. 2.000 e quarto L. 1.000.

Gran Premio dell'altezza: L. 15.000 della Città di Milano. - Primo premio L. 8.000, secondo L. 5.000 e terzo L. 2.000.

Il minimo del primo premio è di metri 1.000, per il secondo di metri 800 e per il terzo di metri 500. — Vi saranno tre prove nei giorni 28-29 Settembre e 2 Ottobre.

Gran Premio della distanza senza scalo: L. 12.000. - Due prove nei giorni 26 Settembre e 1° Ottobre. Primo premio L. 7.000, secondo L. 3.000, terzo L. 1.500 e quarto L. 1.000.

Il minimo per il primo premio è di quaranta giri di pista (km. 100), per il secondo di venti giri di pista (km. 50), per il terzo e quarto premio dieci giri (km. 25).

Gran Premio della totalizzazione delle distanze: L. 20.000 della Città di Milano (2 Ottobre). - Primo premio L. 10.000, secondo L. 5.000, terzo L. 2.000, quarto L. 1.500, quinto L. 1.000 e sesto L. 500.

Il minimo per il primo premio è di km. 500, per il secondo km. 200, per gli altri premi km. 100.

Premio dei passeggeri: L. 5.000 della Città di Milano. - Primo premio L. 3.000, secondo L. 1.500, terzo L. 500.

Vi saranno tre prove il 25 e il 27 Settembre e 1° Ottobre.

Premio dello slancio e dell'atterrisage: L. 3.000. - Primo premio L. 2.000, secondo L. 1.000. — Vi saranno tre prove nei giorni 26 e 28 Settembre e 1° Ottobre.

Premio del volo plané: L. 3.000. - Primo premio L. 2.000, secondo L. 1.000.

Vi saranno due prove nei giorni 25 Settembre e 2 Ottobre.

Premio del Duomo: L. 4.000. - Primo premio L. 3.000, secondo L. 1.000. Da disputarsi tutti i giorni, meno le domeniche. I premi saranno attribuiti agli aviatori che avranno il primo ed il secondo, girato intorno alla Madonnina del Duomo, partendo dall'Aerodromo e ritornandovi senza fare scalo. La distanza a volo d'uccello dall'Aerodromo alla guglia della Madonnina del Duomo è di km. 4 circa, cioè di km. 8 circa fra andata e ritorno.

Premio dei meccanici: L. 3.000. - Primo premio L. 1.000, secondo, terzo, quarto e quinto L. 500.

Tutti i premi suelencati sono *Internazionali*.

Il Circuito di Milano avrà però anche i seguenti premi *Nazionali*:

Campionato nazionale militare: L. 5.000. (Riservato agli ufficiali dell'esercito italiano che dovranno partecipare a questa prova in uniforme). - Primo premio L. 3.000, secondo L. 2.000. Percorso km. 50, tempo massimo un'ora e trenta minuti.

Campionato nazionale di velocità: L. 5.000. - Primo premio L. 2.500, secondo L. 1.500 e terzo L. 1.000.

Campionato nazionale della distanza: L. 5.000. - Primo premio L. 2.500, secondo L. 1.500 e terzo L. 1.000.

Il minimo per il primo premio è di km. 50, per gli altri di km. 25.

Premio nazionale per l'industria degli aeroplani: L. 5.000. - Il primo premio di L. 3.000 sarà conferito a quello, fra gli aeroplani costruiti in Italia e brevettati da italiani, che avrà ottenuto la migliore classifica nel *Gran Premio della distanza*. Il secondo premio di L. 2.000, sarà conferito al costruttore di quello, fra gli aeroplani costruiti in Italia, indipendentemente dalle licenze e dai brevetti di invenzione, che avrà ottenuto la migliore classifica nel *Gran Premio della distanza*.

Premio nazionale per l'industria dei motori: L. 5.000. - Primo premio L. 3.000, secondo L. 2.000. Il primo premio sarà attribuito al costruttore di nazionalità italiana di quel motore, costruito in Italia, montato su aeroplano concorrente al *Gran Premio della Velocità*, che avrà ottenuto la migliore classifica nel Gran Premio stesso. Il secondo premio sarà attribuito al costruttore di nazionalità italiana di quel motore, costruito in Italia, montato su aeroplano concorrente al *Gran Premio della distanza*, senza scalo, che avrà ottenuto la migliore classifica nel Gran Premio stesso.

Infine, durante il Circuito di Milano, si disputeranno pure le prove per la *Coppa Michelin* (L. 2.000) da attribuirsi al pilota dell'apparecchio che durante l'anno 1910 avrà percorso le più grandi distanze in Circuito chiuso senza contatto col suolo.



I criteri cui si è ispirata la Commissione sportiva del Circuito nel fissare certe modalità costituiscono delle vere, importanti innovazioni.

Un criterio generale importantissimo è questo: Finora la caratteristica di tutte le riunioni aviatorie, era quella delle partenze libere nel periodo di tempo compreso tra l'apertura e la chiusura dei controlli e durante il quale gli aviatori potevano simultaneamente concorrere ai diversi premi, senza altro obbligo che quello di dichiarare prima della partenza ai Commissari sportivi a quale gara intendevano partecipare con quel dato volo. Ne derivava una inevitabile confusione per il pubblico il quale non poteva seguire le diverse gare svolgentesi simultanee, venendo così, necessariamente, a scemare l'interesse. A Milano, invece, tutte le prove saranno disputate in determinate ore e durante una data prova non si potranno fare voli per altri premi. Le partenze per i premi di distanza e di durata, saranno lasciate libere in determinate ore di controllo, fermo restando che in quelle ore non si potranno correre altre prove.

Per i premi di velocità si faranno delle vere corse a partenza fissa. Mentre negli altri Circuiti ogni aviatore è libero di partire quando crede per il Concorso di velocità e la classifica viene fatta in base ai diversi tempi impiegati a percorrere un certo tratto, a Milano assisteremo a delle gare di velocità tra Aeroplani, regolate colle stesse norme che regolano le corse automobilistiche. Gli aviatori verranno messi in rango su di una linea distante 250 metri dalla linea di partenza in volo. Le partenze saranno date di due in due minuti a due apparecchi per volta. Il comando di partenza sarà dato con motore fermo, uomini all'elica ed alla coda, e conterà di due segnali. Al primo segnale i concorrenti dovranno mettere in marcia il loro motore, dopo un minuto sarà dato un se-

condo segnale al quale gli aviatori dovranno partire. Trascorso un minuto da questo secondo segnale per i primi due apparecchi, sarà dato il segnale per la seconda coppia d'apparecchi e così via.

Una delle maggiori attrattive del Circuito, per la novità e per l'interesse che saprà destare, sarà la gara per il *Gran Premio della velocità* che verrà disputato fra tutti gli aviatori. Per la prima volta si avrà una corsa di aeroplani ad eliminatorie. La prima eliminatória sarà corsa in tre serie successive che saranno formate dividendo per tre il numero dei concorrenti. La seconda eliminatória — alla quale potranno partecipare i sei concorrenti che avranno fatti i migliori tempi nella prima eliminatória e gli eventuali vincitori della serie della prima eliminatória non compresi nei primi sei suddetti — sarà corsa in una sola serie. Infine alla corsa finale per il *Gran Premio* prenderanno parte i sei primi classificati della seconda eliminatória. Si capisce facilmente come questa corsa sia destinata a suscitare il più alto interesse e la più viva curiosità del pubblico, quando si pensi che alla prima eliminatória parteciperanno non meno di trenta aeroplani, i quali poi, come abbiamo detto, nelle prove successive si ridurranno progressivamente a sei.

Un'altra novità è costituita dal *Premio quotidiano di totalizzazione delle altezze*, che verrà attribuito sommando le altezze massime raggiunte in ciascun volo senza scalo di ciascuna prova corsa nella giornata. Ciò per incitare gli aviatori a volare il più alto possibile in tutte le prove che correranno. Tutti i giorni, oltre il premio di totalizzazione delle altezze vi sarà anche il premio di totalizzazione delle distanze, che sarà, in sostanza, un premio conferito all'aviatore che avrà volato di più nella giornata.

Il *Gran Premio dell'Altezza* conterà di tre prove. Per tre giorni gli aviatori continueranno a battersi per conquistare la più alta vetta aerea, e se si pensa che il minimo di altezza fissato per poter conseguire il primo premio è di mille metri, si comprende facilmente di quanta emozione per il pubblico sarà questa prova.

Affatto nuove e diverse da quelle vigenti negli altri Circuiti, sono pure le norme regolatrici del *Premio dei Passeggeri*. Finora, infatti, questo premio era solitamente regolato col criterio della distanza e con quello del peso. A Milano, invece, saranno riuniti i criteri della distanza, della velocità e del peso. Il *Premio dei Passeggeri* sarà corso in tre serie rispettivamente con un peso minimo di 120 chilogrammi (pilota compreso) e cioè con almeno un passeggero; di 170 chilogrammi e cioè con almeno due passeggeri; e di 220 chilogrammi cioè con almeno tre passeggeri. La classifica delle serie sarà fatta in base al minimo tempo impiegato ad effettuare il percorso fissato di dieci chilometri senza scalo.

Altro Concorso interessantissimo sarà quello per il *Premio dello slancio e dell'atterrissage*. Ed anche qui abbiamo delle novità importanti, la prima delle quali consiste nell'abbinamento delle prove di slancio e di *atterrissage*, in un premio unico. Ma non basta. Nei Circuiti precedenti le prove di slancio consistevano unicamente nel partire da un posto vicino ad uno filo teso ad una certa altezza, passando questo filo in pieno volo senza toccarlo. Fatto ciò, l'aviatore non aveva altri obblighi, così che qualche volta la prova si riduceva ad un salto, dopo il quale l'aeroplano riprendeva subito terra, in qualunque modo. Nel *Premio dei Passeggeri* del Circuito di Milano, invece, l'aviatore, dopo avere oltrepassato il filo senza toccarlo, dovrà fare due giri di pista e quindi atterrare in una

località predeterminata, costituita da un quadrato di cento metri di lato, dentro il quale dovranno essere comprese tutte le parti dell'aeroplano che sono in contatto col suolo. Così si tende a diminuire sempre più lo spazio necessario allo slancio di un aeroplano dal suolo, ma anche a limitare lo spazio nel quale un aeroplano può prendere terra e arrestarsi completamente.

Infine vi sarà un altro premio assolutamente nuovo. Il *Premio del volo Plané*, così regolato: sarà stabilita una linea sul terreno per la misurazione con teodoliti dell'altezza che gli aviatori avranno al passaggio di questa linea. Gli aviatori, dopo aver fatto due giri di pista nelle condizioni regolamentari, dovranno oltrepassare questa linea ad un'altezza non inferiore ai centocinquanta metri e dovranno attraversare, avendo prima tolta l'accensione, una parallela tracciata a cinquanta metri dalla prima ad un'altezza minima di cento metri. Essi dovranno in seguito atterrare sulla pista senza avere ristabilita l'accensione. I premi verranno attribuiti agli aviatori che saranno rimasti in aria il maggior tempo tra il passaggio della seconda linea e lo scalo.

Da ultimo accenneremo ad un premio che certo desterà il più grande interesse dei Milanesi: *Il Premio del Duomo*, di cui saranno vincitori i due primi aeroplani che avranno girato intorno alla Madonnina del Duomo, partendovi dall'Aerodromo e ritornandovi senza fare scalo. Naturalmente il giro intorno alla guglia non dovrà essere fatto all'altezza della guglia, ma ad un'altezza di trecento o quattrocento metri al disopra di essa e ciò perchè, nel caso di un improvviso guasto al motore, l'aviatore abbia modo di portarsi ad atterrare, con una serie di voli *planés*, fuori della cerchia della città.

□ □ □

La presidenza del Comitato di organizzazione per la Traversata ed il Circuito è stata affidata al comm. Gino Modigliani.

Intanto Chavez, il detentore ufficiale del *record* di altezza, si è recato a Domodossola per studiare il percorso. E il professor Maurer, direttore della Stazione meteorologica del Sempione, ha impiantato un servizio aerologico tra il Sempione, Kulm, Gauter, Briga, Gaby e Gondo. Il filo telefonico esiste già tra Briga, il Sempione e Gondo, un servizio semaforico sarà fatto dal Sempione a Kulm. Una flottiglia di canotti automobili si sta organizzando per il servizio di soccorso sul Lago Maggiore.

Il Circuito aereo di Milano e la traversata delle Alpi.

I lavori dell'Aerodromo che sorge presso la Cascina Taliedo, fra il prolungamento del Corso XXII Marzo e la Strada Paullese, saranno, quando questo numero verrà pubblicato, certamente compiuti.

La strada d'accesso all'Aerodromo, parallela al Corso XXII Marzo, e sulla quale si svolge il doppio binario della linea tramviaria, è pressochè terminata. Detta strada, che comprende anche una larga carreggiata per i veicoli ed i marciapiedi per i pedoni, dopo avere attraversata la linea ferroviaria con un grandioso cavalcavia a rampa in rilevato, deviando leggermente a destra mette capo al *rondò* di fermata del tram dal quale, mediante un breve ed ampio stradone, si accede al piazzale d'arrivo.

Dirimpetto si presenta l'entrata di forma ellittica a porte multiple. Dall'angolo destro parte la strada, che costeggiando lo steccato fa capo alla strada provinciale Paullese. Lungo questa strada amplissima, nella quale il pubblico potrà circolare a suo agio, sono distribuite le entrate ai diversi reparti del campo.



AERODROMO DI MILANO. - IL RISTORANTE

Per chi entra dall'entrata principale si presenta a sinistra il gruppo degli edifici di servizio che comprende il locale delle guardie, carabinieri e pompieri; l'impianto dell'acqua, con due pompe azionate ad elettricità e capaci di una portata di mille litri al secondo, alla pressione di cinque atmosfere; la cabina di trasfor-

mazione e distribuzione dell'energia elettrica per forza e luce; l'officina meccanica di riparazione; la *buvette* per gli aviatori; le latrine in muratura munite di gioco d'acqua e rispondenti ai più igienici sistemi moderni, ecc. Indi gli Hangars con due fronti rispettivamente di metri 220 e metri 120 avanti alle quali si distende l'ampio campo di slancio.

Gli *Hangars* sono stati assicurati da ogni pericolo d'incendio, i tendoni sono imbevuti di materiali ignifughi. Ogni hangar ha gli apparecchi estintori e numerose sono le bocche d'acqua.

A destra è il gran campo degli spettatori con tutti gli edifici inerenti. La prima a presentarsi è la palazzina del Comitato e della Stampa, a due piani, con due terrazze, avente a fianco l'ufficio telegrafico e telefonico. Segue, con una fronte di centro metri la Tribuna da L. 20, — nel cui centro s'erge la Tribuna d'onore. Dette tribune, ad ampie gradinate, hanno la tettoia coperta di zinco e sottostruttura di legno, e divergente verso il campo in modo da non impedire la visuale agli spettatori. Posteriormente alle tribune è stato lasciato un ampio spazio per deposito di carrozze ed automobili.

Dopo altri edifici per le guardie, guardaroba, vendita giornali e tabacchi, ecc., sorge il restaurant con una fronte di oltre 80 metri, e circa mq. 1000 di superficie.

Questo riparto del campo copre una superficie di oltre 75 mila mq.

Più avanti si trovano le tribune di minor prezzo con una fronte d'oltre metri 20 e fatte con lo stesso sistema delle altre — comode e capaci. — Questo riparto di oltre 25000 mq. comprende altri edifici per buvettes, depositi ecc.

Segue il campo popolare con una superficie di oltre 100.000 mq. e gli edifici inerenti; una tettoia di oltre 100 metri di lunghezza, buvette depositi, ecc.

Vicino al pilone di partenza trovansi l'edificio per i cronometristi e commissari, i pali semaforici per i segnali, la Croce Rossa, ecc.

L'Aerodromo è collegato alla città da varie linee telefoniche per il servizio interno, per la stampa e pel pubblico, l'Ufficio telegrafico del campo, munito di macchine celeri, potrà corrispondere direttamente con le principali città di Europa. Il campo e gli edifici saranno illuminati a luce elettrica. Una linea apposta prende l'energia dalla linea della Edison passante per Monluè dopo una prima trasformazione appositamente eseguita da 12.000 a 3000 Volts. — Nella cabina del campo l'energia elettrica viene ulteriormente trasformata al voltaggio d'uso, e per mezzo di linee isolate e protette e dotate di tutti gli apparecchi di sicurezza, condotta ai vari edifici dove si trasforma in luce e forza.



Anche il lavoro per la preparazione della traversata delle Alpi procede alacremente. L'organizzazione dei servizi necessari per l'effettuazione del *raid* Briga-Milano è affidata, come già è stato detto, ai Comitati di Briga, Domodossola, Stresa e Varese.

Il Comitato di Briga ha provveduto per l'impianto della linea telefonica da Briga a Gondo (40 km.) lungo la quale saranno otto posti telefonici.

A Briga, al Simplon-Kulm, al Villaggio del Sempione ed a Gondo saranno istituiti 4 posti sanitari fissi. Vi saranno, inoltre, due posti sanitari volanti muniti di automobili-staffette. In ciascun automobile prenderanno posto un medico e due alpigiani robusti e particolarmente pratici della località. Infine, in diversi



AERODROMO DI MILANO. - GLI « HANGARS ».

punti del percorso saranno istituiti dei posti di soccorso alpini costituiti da valigiani istruiti allo scopo e muniti del materiale di primo soccorso.

Le segnalazioni del percorso verranno eseguite con grandi fumate ad ogni 3 o 4 km. Verrà segnalato tanto il tratto delle Gole di Gondo quanto il Passo del Monacera essendo gli aviatori liberi di fare l'una e l'altra via per scendere in Italia. Sul versante italiano, a cura del Comitato di Domodossola e col concorso della compagnia di alpini ivi di stanza verranno stabilite quattro stazioni eliografiche per le segnalazioni a grandi distanze a servizio degli aviatori, e per le informazioni, a mezzo del telegrafo ottico.

La segnalazione dell'Aerodromo di Milano verrà eseguita per mezzo di un pallone di cento metri cubi innalzato a cento metri di altezza. Detto pallone verrà innalzato appena si avrà notizia dell'avvenuta partenza di un aviatore da Briga, e lo si abbasserà in caso di un eventuale atterramento durante il percorso, per rialzalo poi alla ripresa del viaggio. Ciò servirà di norma anche per il pubblico il quale vedendo il pallone alto, saprà che vi è almeno un aeroplano in viaggio.

A Brigueberg intanto il Campo di slancio, che servirà come stazione di partenza degli aeroplani per la Traversata delle Alpi, è stato chiuso con recinto, allo scopo di assicurare la libertà delle evoluzioni agli aviatori che dovranno prendere la partenza.

In questo recinto c'è uno spazio riservato al pubblico, tribune e passeggiatoio, costruito ed esercito a cura e sotto la responsabilità esclusiva del Comitato Svizzero.

In questo recinto saranno ammessi, per convenzione intervenuta tra il Comitato Italiano d'organizzazione della Traversata delle Alpi ed il Comitato Svizzero, i Soci della Società Italiana d'Aviazione, i Consiglieri, i Consoli ed i Soci Vitalizi del Touring Club Italiano.

La lista degli iscritti al Circuito aereo di Milano ed alla Traversata delle Alpi.

Il Circuito aereo di Milano e la Traversata delle Alpi in Aeroplano costituiranno, senza dubbio, due manifestazioni di primissimo ordine, destinate a suscitare il più vivo interesse e la più grande curiosità del pubblico. E un'altra prova di ciò la si ha dalla magnifica lista degli iscritti che qui pubblichiamo.

AVIATORI ISCRITTI AL CIRCUITO AEREO DI MILANO				
NUM	NOME DELL'AVIATORE	NAZIONALITÀ	APPARECCHIO	MOTORE
1	Paulhan	Francese	Farman	Gnome
2	Cattaneo	Italiano	Blériot	Gnome
3	Kuller	Olandese	Antoinette	Antoinette
4	Kuller	Olandese	Antoinette	E. N. V.
5	Mollien	Francese	Blériot	Gnome
6	Metrot	Francese	Voisin	E. N. V.
7	Chavez	Peruviano	Blériot	Gnome
8	Paul	Francese	Voisin	E. N. V.
9	Jullerot	Francese	Phisop	E. N. V.
10	Labouchere	Francese	Antoinette	Antoinette
11	Ruchonnet	Francese	Antoinette	Antoinette
12	Ravetto	Italiano	Voisin	E. N. V.
13	Niel	Francese	Neuport	Darracq
14	Cheuret	Francese	Farman	Gnome
15	Tetard	Francese	Sommer	Gnome
16	Audemars	Francese	Demoiselle	Clement-Bayard
17	Audemars	Francese	Tellier	Panard-Levasseur
18	Dickson	Inglese	Bristol	Gnome
19	Cailler	Francese	Paulham	Gnome
20	Aubrun	Francese	Blériot	Gnome
21	Legagneux	Francese	Farman	Gnome
22	Thomas	Francese	Antoinette	Antoinette
23	Ruggerone (Eros)	Italiano	Farman	Gnome
24	Wiencziers	Tedesco	Antoinette	Gnome
25	Wiencziers	Tedesco	Antoinette	Gnome
26	Jeanne Herveu	Francese	Blériot	Gnome
27	De Daeder	Tedesco	Sommer	Gnome
28	Cagno	Italiano	Farman	Gnome
29	Prince de Nissole	Francese	Nissole	Gnome
30	Bielovucich	Francese	Voisin	E. N. V.
31	Tyck	Belga	Blériot	Gnome
32	Pizzagalli	Italiano	Hanriot	Anzani
33	Bregi	Francese	Voisin	E. N. V.

34	Weymann	Americano	Farman	Gnôme
35	Wynmalen	Francese	Voisin	X
36	Amerigo	Italiano	Aviatic	Gnôme
37	Parisot	Francese	Farman	Gnôme
38	Barra	Francese	Farman M.	Renault
39	Conte de Robillard	Francese	Antoinette	Antoinette
40	Magenta	Italiano	Blériot	Anzani
41	Madrigali	Italiano	Madrigali	X
42	Fischer	Belga	Farman	Gnôme
43	Paillette	Francese	Blériot	Gnome
44	Simon	Francese	Blériot	Gnôme
45	Anzani	Italiano	Blériot	Anzani

INSCRITTI ALLA TRAVERSATA DELLE ALPI.

1	Latham	Francese	Antoinette	Antoinette
2	Wiencziers	Tedesco	Antoinette	Gnome
3	Chavez	Peruviano	Blériot	Gnome
4	Aubrun	Francese	Blériot	Gnome
5	Cattaneo	Italiano	Blériot	Gnôme
6	Weymann	Americano	Farman	Gnôme
7	De Lesseps	Francese	Blériot	Gnôme
8	Paillette	Francese	Blériot	Gnôme

È dunque un veramente superbo lotto di aviatori che vedremo misurarsi nelle diverse gare del Circuito di Milano e del *raid* attraverso le Alpi. Accanto ai nomi di Paulhan, di Latham, del nostro valorosissimo Cattaneo, di Chavez, di Aubrun, il secondo arrivato del Circuito dell'Est, di Legagneux, il popolarissimo aviatore parigino che ha passato a volo il confine franco-tedesco, di Wiencziers, il più forte aviatore germanico, di Kuller, campione dell'aviazione olandese, del belga Metrot, di Bielovucic che ha fatto giorni or sono due splendidi voli al disopra della Torre Eiffel, ecc., vi sono i nomi di nuove giovane e promettentissime forze dell'aviazione internazionale, fra cui non manca neppure una rappresentanza del sesso femminile nella persona della signora Jeanne Herveu. E fra i nostri, oltre il Cattaneo, Cagno, l'antico campione del volante che alla Scuola di Pordenone è diventato abile maestro di una schiera di nuovi piloti, e Ruggerone già noto per le numerose vittorie riportate sui campi ciclistici.

Riguardo alle nazionalità vi sono rappresentate otto nazioni e cioè la Francia con ventisei piloti, l'Italia con nove, la Germania con tre, l'Olanda con due, l'Inghilterra con uno, il Belgio con due, l'America del Nord con uno.

Gli apparecchi si dividono in venti biplani e venticinque monopiani; sedici sono i tipi di apparecchi rappresentati ed otto i tipi di motore.

Degli iscritti il Magenta si è dovuto ritirare perchè non ancora in possesso del brevetto di pilota e l'Anzani, che si era iscritto con riserva di indicare il nome del pilota, non lo ha ancora fatto.

Degli apparecchi iscritti alla Traversata delle Alpi sei sono monopiani e due biplani. Chavez ha il *record* del mondo per altezza (2680 metri, Latham ha raggiunto i 1384 metri e Weimann i 1384 metri).

LA MORTE DI CHAVEZ.

Le note che il nostro redattore aveva scritto sulla Traversata delle Alpi erano già intieramente composte, quando fulmineamente ci è giunta la notizia della pietosa fine di Chavez.

Fino all'ultimo momento ci aveva sorretto la lusinga che egli potesse sopravvivere e che il destino non volesse essere così atrocemente crudele contro l'eroico giovane; ora invece non più ci è dato sperare: una tomba si è schiusa, ed in essa col cadavere del valoroso pilota parte di noi.



L'AVIATORE CHAVEZ, SU MONOPLANO «BLÉRIOT», POCHE Istanti PRIMA DI PARTIRE PER LA TRAVERSATA DELLE ALPI.

La popolazione italiana, abbiamo scritto, ha nel cuore l'aviatore, come una madre ha nel cuore il figlio glorioso; ora alle folle d'Italia, a quelle di tutto il mondo non rimane che il pianto, la mestizia: il figlio è morto!

Ah! non per questo, egli si era tratto a salvazione per tutto il suo terribile viaggio, e aveva navigato il cielo, e combattuto con la tempesta, e lottato colla bufera che voleva ricacciarlo in basso entro la in basso entro la voragine; non per questo, sovrastan-

ce, su scogli, su picchi nevosi, Egli aveva vinto colla volontà tenace, colla fermezza del polso d'acciaio, la forza cieca degli elementi e della natura.

Ah, non per questo, no! Povero Chavez, ha avuto la vittoria a prezzo della vita, ha avuto la vittoria comprandola coll'unico grande, supremo bene dell'uomo. Come dura gli deve essere sembrata la morte, nel letto di dolore a Domodossola, la morte che veniva a lui, lenta, implacabile, mentre nulla egli poteva fare per discacciarla lontano da sè.

Chavez è morto, ma dalla sua morte egli risorge eroe. Non prestiamo ascolto a coloro che negano a Chavez la fronda d'alloro che recingeva i vittoriosi del passato, perchè la sua gesta magnifica non ha dato nessuna utilità. Le grandi gesta fortunatamente non vengono compiute colla bilancia alla mano, mettendo in un piattello i pericoli, nell'altro la benignità degli effetti: questo si fa nella vita comune, nella vita di ogni giorno, nella piccola e volgare attività! La gesta eroica è tale perchè l'eroismo non è direttamente utile a chi lo compie; non serve ad un piccolo, meschino scopo immediato. L'utilità del sacrificio di Leonida? l'utilità del sacrificio dei fratelli Bandiera? la patria: sì, la patria, non neghiamo; l'utilità del sacrificio di Chavez? l'umanità!

Lo abbiamo detto, lo ripetiamo: la gesta di Chavez è tale che essa sconfinava dai limiti angusti del fatto di cronaca e rientra nei domini più vasti dell'idea, nella storia luminosa dei grandi fasti dell'umanità.

Un avvenimento come la traversata delle Alpi fa risorgere nell'uomo l'orgoglio e la fiducia nei propri destini e versa nel nostro sangue di scettici, di sfiduciati e di pessimisti il fermento benefico che centuplica, coi nostri entusiasmi, le nostre energie, che ci fa più forti, che ci fa più fiduciosi, che ci fa più confidenti.

Eroe sì, eroe lui, come tutti quelli che cadranno. Eroe! Gli scettici risponderanno: «Eroismo? no, vanità; si tentano le prove più temerarie, non per l'intima convinzione della loro bontà,

non per l'impulso irresistibile che ci spinge a tentare, non perchè il nostro organismo, i nostri nervi, il nostro cervello, i nostri muscoli, sono fatti per le azioni che trascendono in infinito eccesso quelle comuni; no, tutto si compie per farsi una facile rinomanza da sfoggiarsi dinanzi al mondo, come un uomo di minori ardimenti fa con un abito nuovo, con un'amante bella, con un cavallo da corsa.»

Ah, sì, per molti i cui nomi corrono sulle ali della fama, questa osservazione può accettarsi, per gli aviatori no. Essi sono continuamente sospesi sul precipizio da cui non si ritorna più mai, ed hanno seduta accanto a loro, passeggera attenta e silenziosa, la morte che spia il momento in cui l'attenzione del pilota si rilasci, e medita l'insidia che deve troncarli la vita.

E Chavez era aviatore dei più grandi, dei più consapevoli e dei più audaci. Volle la vittoria. Egli ha avuto la vittoria! Egli ha avuto la morte!

Inchiniamoci davanti alla sua tomba e salutiamo l'eroe.

La Traversata delle Alpi.

La montagna ha vinto, esclamava qualche tempo fa in un grassetto di scatola un grande quotidiano milanese; la montagna ha vinto l'aeroplano. Più proprio, ma meno rettorico sarebbe stato dire: che l'aeroplano era stato vinto dal vento e dalla nebbia; più vero sarebbe stato dire: che, ciò che ha compromesso, all'inizio, la riuscita della traversata, è stato il divieto delle autorità svizzere a partire nel giorno sacro.... ai digiuni federali.

Ah! parliamone un po' di questa Svizzera di Guglielmo Tell, della Svizzera.... di tutte le libertà.... compresa quella di.... pelare il prossimo. Ancora una volta in questa occasione essa si è rivelata un paese di osti e di osti vilissimi. Il proprietario del *Simplon Kulm*, ricordiamolo ancora una volta, non si è fatto nessun scrupolo di issare sul suo albergo il segnale della calma perfetta pur di offrire ai suoi ospiti lo spettacolo di un uomo in lotta colla bufera, sospeso a più di mille metri dal suolo, che è tutto un dirocciar di balze irte di scogliere, e uno sprofondarsi di scoscendimenti e di burroni.

Questo spettacolo poteva finire colla morte di un uomo; ma che importa la vita di un uomo!

Il proprietario del *Simplon-Kulm* è il simbolo di tutta la Svizzera: il paese del più piatto affarismo, senza idealità, senza slanci sentimentali, senza nobili impulsi. I quattrini, ecco l'ideale del popolo-oste, ma non i quattrini guadagnati nelle aspre battaglie del commercio e dell'industria: sibbene affittando la propria patria a un tanto al giorno e servendosi dei mezzi più odiosi per richiamare clienti; sin delle calunnie propalate a mezzo della stampa contro gli altri paesi di villeggiatura (chi non ricorda le voci messe in giro dai giornali svizzeri che il colera si fosse propagato in tutta Italia, per allontanare i forestieri che nei mesi dell'estate sogliono visitarla?).

La proibizione fatta dalle autorità federali agli aviatori di iniziare i voli nella mattina della domenica, francamente non ci meravaglia: dal paese che qualche anno fa, preoccupandosi della concorrenza dell'Egitto e dell'Italia come luoghi di villeggiatura, discuteva seriamente se non fosse il caso di nazionalizzare la *réclame* agli alberghi ed alle stazioni climatiche, rendendo funzione di stato lo strombazzare a tutto l'orbe terraqueo le attrattive, la bellezza e la salubrità di un soggiorno in Svizzera, bisognava aspettarsi questo ed altro.

Ed intanto gli osti svizzeri hanno avuto a spese nostre ed a spese di chi concorreva alla traversata la loro brava *settimana d'aviazione* in grazia del *digiuno federale* che viceversa è stata.... una enorme pappatoria.

La qualterna al lotto della "Gazzetta dello Sport",

Malgrado i digiuni federali la traversata è riuscita. La *Gazzetta dello Sport* che, in genere, non lesina la sua inesauribile provvista di aggettivi, questa volta presentando il fallimento della prova, si era messa prudentemente dalla parte di coloro che commentando l'iniziativa dicevano: *Volare al disopra del Sempione? e perchè? C'è il tunnel apposta per passare sotto!* La *Gazzetta* diceva essere irragionevole che una gara di aviazione prendesse per punto di partenza un record d'altezza tra tutti gli aviatori.

La traversata, secondo la *Gazzetta*, sarebbe stata come il giuoco del lotto in cui è difficile, ma molto difficile vincere: e più facile, tanto facile che può dirsi sicuro, perdere. E poi, aggiungeva: anche se *un incosciente* riuscisse a vincere, che utilità ne verrebbe allo sport?

L'utilità? ma l'utilità c'è ora che il tentativo è riuscito e ci sarebbe stata anche nel caso che il tentativo fosse fallito.

E che ci sia ce lo dice candidamente, proprio nel momento che lo nega, la *Gazzetta* stessa:

« Domandatelo a Chavez, — essa diceva quando tutto lasciava supporre che la traversata non avrebbe avuto luogo — domandategli in un momento di sincera confidenza (quando si ragiona sul serio colla propria coscienza e non si è solleticati dalla velleità di fare raccontare in vostro nome delle cose che non avete mai sognate) domandatelo, sentirete cosa vi risponderà.

« Vi risponderà che le segnalazioni fra i monti — per quanto fatte col migliori intendimenti e colla massima buona volontà — diventano un mito.

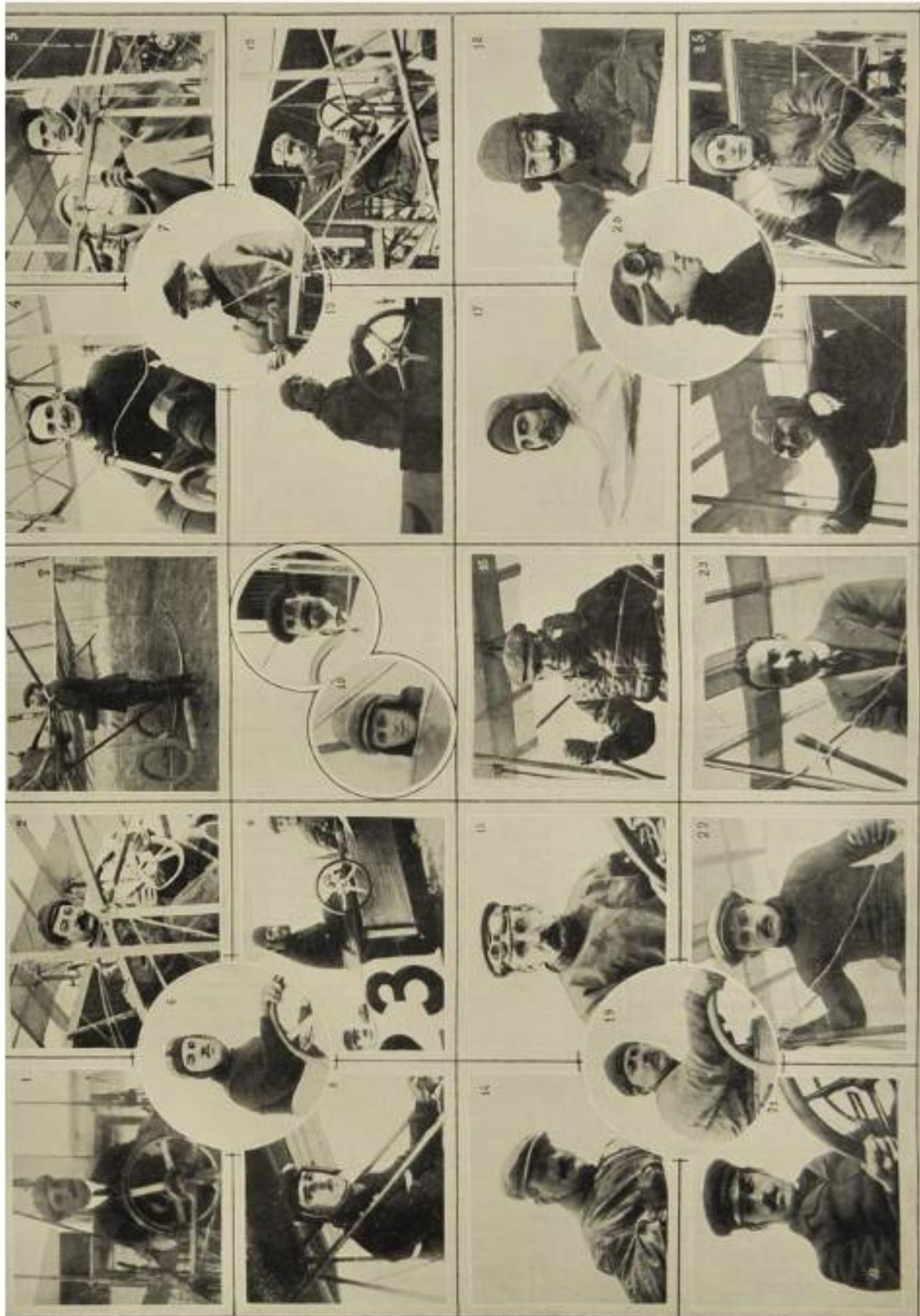
« Nelle gole, d'ogni parte e d'ogni direzione, escono nebbie che corrono veloci cangiando ad ogni momento la fisionomia del paesaggio. Vi risponderà che lassù il freddo intorpidisce le vostre facoltà fisiche e morali, togliendo ogni agilità alla mente ed alla persona. Vi risponderà che, a quell'altezza, non ci si rende conto se non di un mare d'aria tormentato — per una distesa immensa — da enormi scogliere, dalle quali i venti piombano improvvisi non lasciandovi tempo di pensare nè di agire.

« Vi risponderà ancora che « lassù, lassù sulla montagna » gli *atterrisages* possibili, e che possono determinare la salvezza di un aviatore, rappresentano una visione di sogno che sfugge e si trasforma sempre più ostacolata quanto è maggiore la necessità di raggiungerla. »

Santa sincerità! della *Gazzetta*, intendiamoci, e non di Chavez, chè egli anzi ha dimostrato col fatto, di non avere mai condiviso le pessimistiche conclusioni dell'articolista del maggior foglio sportivo italiano; santa sincerità! adunque questa prova qualche insegnamento almeno avrà lasciato, ed avrà contribuito colla esperienza diretta e maggiormente efficace a rivelare con più grande esattezza le difficoltà che bisogna vincere e le esigenze enormi dello sport aereo a parecchie migliaia di metri sul livello del mare... ed a pochi metri dalla terra.

In una parola: vogliamo o non vogliamo che l'aeroplano diventi veramente il conquistatore dell'aria? Ed allora affrontiamo una buona volta le prove più difficili, non collo scopo stupido e vano di ritrarne quattrini e rinomanza; ma col serio intendimento di riportare dalla nuova esperienza un cumulo di osservazioni che completino la visione esatta delle esigenze del turismo aereo, non fatto alla maniera della *Gazzetta* che avrebbe voluto una partenza in una val-





1. BAVETTO. — 2. FACI. — 3. FABIAN. — 4. ELIAGASSET. — 5. HIRVICHIC. — 6. LA BEX. — 7. DE MESSIER. — 8. AULOWARD. — 9. WINGZUPIS. — 10. NELL. — 11. MURDOCK.
 DE KVALER. — 12. TIGER. — 13. MOULLEN. — 14. MOLLER. — 15. BARRA. — 16. UANVEL. — 17. ADAMS. — 18. CATTARDO. — 19. THOMAS. — 20. NICHOL. — 21. S. GREGO. — 22. ELIARD. — 23. HOKKSON. — 24. DE BARDON. — 25. CHREURE.

GLI AVIATORI AL CIRCUITO AEREO DI MILANO.

lata ridente, una comoda tappa presso il Simplon Kulm-Hôtel, un ottimo slancio dinanzi alla veranda ben chiusa, e *colla grazia di Dio* una discesa a volo *plané* verso la pianura lombarda: tutto questo però nel caso che il Sempione fosse stato un « enorme altipiano », una specie di gradino immenso sul quale gli aeroplani avessero potuto trovare un comodo atterramento.

Orbene è un fatto che per la traversata delle alpi Farman e Blériot hanno costruito degli apparecchi speciali e rispondenti alle esigenze che una simile prova imponeva.

È un fatto che Farman, fino all'ultimo momento non ha cessato di lavorare intorno al suo apparecchio, man mano che le prove di Weymann consigliavano delle nuove modificazioni.

Domani se una traversata verrà ritentata, i costruttori degli apparecchi iscritti, facendo tesoro delle esperienze di questa prova fallita, avranno il loro viaggio grandemente facilitato, o se più piace, la traversata, da... una quaterna secca, apparirà uguale all'uscita di un primo estratto. A meno che, per comodo degli aviatori non si vogliano spianare le Alpi.

Il cabalista

Il cabalista della traversata è cosa risaputa, è il cav. Mercanti. Povero cavaliere! Se durante i terribili giorni che hanno preceduto la fausta giornata del 23, in un momento di raccoglimento egli si fosse posto il seguente caso di coscienza: « Ma insomma, ho avuto una idea geniale oppure una idea pazzesca? » sarebbe stato in un bell'impiccio a rispondere se, più che appoggiarsi al giudizio della sua fede incrollabile, avesse ascoltato ciò che dicevano e pensavano gli altri il cui ufficio è sempre quello di criticare e di nulla fare.

Fino a Domenica scorsa l'idea della traversata era magnifica, geniale, stupenda, audace. Passata la Domenica, dopo la malaugurata proibizione del digiuno l'audacia dell'idea continuava ad aumentare, ed anche la magnificenza; ma la genialità appariva esagerata. Quando la traversata apparve definitivamente fallita, allora l'idea divenne temeraria; e chi fosse riuscito ad attuarla sarebbe stato un.... incosciente.

(Leggere l'articolo di *Magno* nella *Gazzetta*).

Da ultimo venne fuori la *Gazzetta* con un suo articolo profetico, ed in cui si rispecchiava la poca fede del pubblico a dirci, che « l'idea era genialissima (notare il superlativo) e che se ha avuto un torto è stato quello che la bellezza del gesto ha forzato la mano degli organizzatori i quali si limitarono a pregu-
stare la visione di una grande impresa sportiva senza preoccuparsi soverchiam-
mente delle enormi difficoltà che essa imponeva, e che in questo sono stati spinti un po' leggermente da una parte della stampa che vide nella prova della tra-
versata del Sempione un magnifico argomento di cronaca, ecc., ecc. »

Capite? l'idea era geniale, genialissima, ma c'era quella bellezza del gesto. Malgrado la *bellezza del gesto* la traversata si è attuata; un incosciente è passato. È vero: si è rotta una gamba; ed è vero ancora che se si fosse dato retta a quei tali del *Passare al disopra alle alpi? e perchè? se c'è il tunnel sotto*, ora Chavez sarebbe sano e salvo, non avrebbe medici intorno e fasciature.

Se noi ricordiamo queste parole di biasimo larvato ad una iniziativa che, incondizionatamente, riuscita o non riuscita doveva trovare l'approvazione e l'entusiasmo di tutti, lo facciamo perchè i meriti di un uomo che si sta rendendo veramente benemerito dello sport rifulgano.

Questo uomo è il cav. Mercanti. Noi non siamo abituati alla lode: egli ci conosce. Se in qualche cosa abbiamo peccato finora è stato nella severità dei giudizi, non nella compiacenza delle critiche.

Ma davanti ad una prova sì bella di genialità e di attività, e sopra tutto di incrollabile fede e di ardore, quale il cav. Mercanti ci ha dato e ci dà, noi non possiamo tacere la parte di lode che è nel pensiero di tutti, eccetto che degli inetti e dei chiacchieroni.

L'estrazione

L'estrazione della quaterna, che è uscita, ha avuto luogo durante il giorno 23. Quando queste note vedranno la luce, tutti conosceranno e ricorderanno i particolari e la descrizione dei primi tentativi di Chavez e di Weymann; la loro lotta immane colla tempesta; e l'attesa a Briga, che un po' di sole e un po' di calma si facesse, l'aspettativa ansiosa e mai sfiduciata a Milano e nei paesi oltre i quali avrebbero sorvolato gli aeroplani.

Ora noi facciamo un rilievo: Chavez compì un primo volo veramente stupendo, che in altre condizioni sarebbe da solo bastato a rendere mille volte maggiore la fama del grande aviatore francese. Il pubblico e la stampa accettò il volo come un *hors-d'œuvre*: « sta bene l'antipasto, ma il pranzo? » si aveva fame di cose meravigliose, si aveva fame di traversate, di inseguimenti sulla strada che conduce al Sempione e che scende giù verso la pianura lombarda; si aveva fame di qualche incidente, non mortale, ben inteso, di un atterramento brusco, ad esempio, che rompesse la fusollera, un'elica, qualche costola dell'aviatore; qualche costola soltanto, in modo che tutto fosse prontamente riparabile; si aveva fame di incidenti di un certo contenuto ironistico, come ad esempio, vedere l'aeroplano atterrare su un albero, come un.... uccellino sorpreso dalla bufera si rifugia tra il fogliame ombroso di una pianta; si aveva fame di emozioni mai provate, ed invece parve necessario accontentarsi di un unico, solo, per quanto miserevole antipasto, di cui poi bisognava essere grati a quel tale oste intelligente del *Simplon-Kulm*, il quale con svizzera disinvoltura, issò sull'albergo il segnale del tempo buono.

Ed ecco perchè dopo il primo volo audacissimo di Chavez, che vale tutta una traversata, i giornalisti convenuti a Briga, non avendo altro modo con cui appagare la sete di emozioni dei lettori lontani e vicini si misero a ricercare i particolari macabri della « Settimana di Briga ».

L'*hangar* di Chavez, illuminato da una sola candela, sembrava una cappella funeraria, osservava un giornalista parigino; Chavez un condannato a morte che fa la toeletta, Briga nell'attesa di nuovi voli, una città di ombre, o meglio una città di uomini in lutto e che parlavano piano, sussurravano brevi parole, come nell'attesa di un solenne rito funebre.

Quale portentoso talismano deve aver avuto seco il buon Chavez se con tali iettatori intorno egli non è morto!

Ed invece, malgrado tutto, Chavez ha traversato le Alpi.

Come fredda suona oggi questa esclamazione a parecchi giorni di distanza da quello in cui, per la metropoli lombarda prima, e poi via via per la penisola, per l'Europa, per tutto il mondo civile, si propagò la novella di una nuova conquista, di un'altra indimenticabile affermazione del genio e della volontà umana.

.....

Ah sì, la vittoria di Chavez sulla montagna sconfinata dalla cronaca, sconfinata dalla storia, entra nei domini più vasti dell'idea. È dopo una vittoria simile, che l'uomo, che l'umanità, questo lichene, questo muschio, questa muffa, questo immenso formicaio che pullula sulla terra, si sente immensamente grande, pur essendo immensamente piccola, e trova dal suo orgoglio la forza viva per combattere ancora e vincere ancora.

Sin da quando, nell'età remotissime, l'uomo seguì coll'occhio i voli del falco, dell'aquila nei momenti di pace, dopo la rude lotta per la vita, nei momenti di quiete, tra una faccenda e l'altra della guerra o della pace, quando lo spirito ottenebrato si rasserena subitamente ed il cuore e l'animo piegano verso sentimenti elegiaci; fin da allora l'uomo, seguendo il remigar dell'uccello per l'azzurro del cielo, dovette intravedere che una grande, una immensa felicità doveva essere quella dell'uccello, libero nell'azzurro, e che quella grande, quella immensa felicità gli era preclusa. Ed allora, con il suo cervello industrioso egli si mise a pensare, se anche questa volta la sua intelligenza non potesse vincere la natura. A migliaia, a migliaia rampollavano i disegni dalla sua mente; ma era poesia, quella, non era scienza purtroppo, non era meccanica. Giù, giù per il corso dei secoli gli esperimenti si rinnovano, e finiscono tutti nella stessa maniera; ma, ecco Mongolfier, ed un secolo, cioè un attimo dopo, Lilienthal, Santos

Dumont, Wright, Blériot e Farman. Si vola, si vola! Ma incomincia la delusione; haimè, l'esito della lotta non è dubbio, ma quanto costano le prime vittorie!

Il cammino è cosparso di cadaveri: avanti! Ed i superstiti dimenticano le orribili ferite dei morti, i capi sfracellati, le atroci cadute che rendono i corpi un carname informe ed i visi irrecognoscibili, dimenticano la spaventevole visione dell'apparecchio infranto, sconvolto, sotto cui il pilota è seppellito, ed in cui due cuori agonizzano, il piccolo cuore dell'uomo dagli illimitati ardimenti e il gran cuore di metallo, dal settemplice palpito che aveva assunto in cielo la debole creatura dall'orgoglio infinito.

E si passano mari, e si vola da città a città, da nazione a nazione, e si passa d'un sol lancio al di là delle montagne, sospesi nel cielo, fidando soltanto sui due cuori, il piccolo cuore che non accelera il battito, ma spinge col ritmo solito il sangue entro le vene; il gran cuore di metallo che muove l'elica turbinosamente.

Qualche volta il cuore di metallo si arresta, ed allora l'atmosfera trionfa; qualche volta la fragile macchina cede: le ali, stanche, si ripiegano, i nervi di acciaio si spezzano ed allora la piccola creatura orgogliosa piomba verso il basso, e si ferisce e muore. A Chavez furono le ali che cedettero a pochi metri dal suolo: le ali che lo avevano tratto a salvazione dalle insidie del Monscera, e per cui trasvolò al disopra delle orribili gole di Gondo, sulla voragine spaventosa in cui è impossibile ogni salvazione.

Il povero aviatore giace ora sul suo letto di dolore a Domodossola, vegliato dagli amici, assistito con cuor trepido da tutti quanti hanno imparato dopo questa sua splendida prova a conoscerlo e ad amarlo: il povero giovine soffre ora; il suo cuore, dopo lo sforzo immane, palpita per l'emozione del pericolo sorpassato, o, forse, è oppresso da questa repentina grandezza che recinge il capo dell'audace. Il corpo è immobile, le gambe spezzate, ma un'altra pagina è scritta nella storia delle conquiste aeree, un'altra pagina luminosa ed indelebile.

Quando, nell'età più avanzate, gli uomini che scorrazzeranno l'aria, meglio che noi la terra, si volgeranno al passato, che per noi è il presente, e ricorderanno con cuor grato i precursori, e gli episodi di questo grande poema che è la conquista dell'aria; tra gli altri un nome sarà ripetuto: quello di Chavez, quello del primo uomo, il quale abbia saputo trasvolare al di là della montagna, più alto dell'aquila, solo tra i venti.

E la sua vittoria troverà nella posterità una più vasta consacrazione, una celebrazione più solenne, maggiore forse di quella tributatagli dalle folle d'oggi che hanno applaudito il campione ferito, e lo hanno ora nel cuore, come una madre, il figlio glorioso.

Il Circuito aereo di Milano.

Del Circuito aereo di Milano non possiamo parlare diffusamente in questo numero. Possiamo dire soltanto che esso si è iniziato sotto gli auspici migliori, e che i primi giorni sono stati sorrisi da un splendido sole.

Intanto, per quel pochissimo che abbiamo visto e che non possiamo riferire, in *extenso*, nella fretta dell'ultima ora; già prevediamo un probabile trionfo italiano: il trionfo di Cattaneo; a cui, speriamo, faranno seguito delle ottime affermazioni di Cagno e Ruggerone.

Veramente Cattaneo, sui suoi due snelli e veloci Blériot, è apparso il Nazzaro dell'aviazione. Sull'aeroplano egli si sente sicuro, come il giovane automobilista, sulla sua fida vettura da corsa; e la sicurezza di Cattaneo appare nella scioltezza dei suoi movimenti, nella elegante disinvoltura delle sue evoluzioni, nell'audacia dei suoi voli d'altezza, nella dolcezza dei suoi atterramenti, nella rapidità con cui lascia la terra per lanciarsi nel cielo. Cattaneo è simpatico alle folle italiane, principalmente perchè è un coraggioso ed un bravo, poi perchè è un connazionale. Le sue partenze sono attese vivissimamente, i suoi voli seguiti col più grande interesse, le sue prove apprezzate ed ammirate.

Crediamo di essere imparziali cogli altri concorrenti rilevando in questo numero gli straordinari meriti di questo giovine che in tutti i Circuiti aerei in cui partecipa tiene alto il nome dell'Italia.

Degli altri parleremo diffusamente nel numero prossimo; di tutti (ed anche dei diversi apparecchi concorrenti) rileveremo meriti e difetti.

La Settimana d'Aviazione a Milano.

Ed anche Milano ha avuta la sua settimana fervida, vibrante di emozioni e di commozioni, di ebbrezze, di ansie e di vittorie. Anche il suo cielo, fattosi radioso ed immobile ad un tratto, come per lo stupore, ha veduto sotto di sé il prodigio umano, la favola icaria rinnovellata: ha udito il rombo delle eliche e il sibilo delle ali di lino. In alto i piloti aerei col loro ordigno perfetto e col corpo affrancato dalle leggi del peso, in basso la folla col suo cuore anelante. Per una settimana un'intera città è vissuta avvolta in un fascino solo, con gli occhi verso l'azzurro bellissimo.

Pareva che nel cerchio murato della griglia esistenza quotidiana, nell'angusto limite della vita, subitamente, una grande finestra si fosse aperta, ampia, su uno sconfinato cielo. La folla dei giorni comuni, appesantita dalle sue miserie, curva sotto il suo giogo, scettica, inerte, mediocre, si innalzava, si alleggeriva contemplando lo spettacolo magnifico.

Un nuovo mezzo era dato all'uomo: le ali. Era come se il sogno fosse disceso dalla sua sfera irrealistica per cacciarsi in realtà vivente o la realtà si fosse innalzata a vivere nella sfera del sogno.

Tutti vivevano e vissero il sogno. Lo stato d'animo della folla fu bene espresso dal gesto di quella dama che un giorno, nel campo di Taliedo, scrisse su l'ala di un velivolo il proprio nome e diede al volatore il suo fazzoletto, perchè qualche cosa di sé fosse portato nell'alto e le ritornasse dall'alto, come un messaggio di quelle serene solitudini aeree che l'uomo popolò, un tempo, di forze occulte e di numi, e popola, oggi, superbamente con le sue eliche e le sue ali.

Per otto giorni il vastissimo prato raccolse una moltitudine di appassionati ammiratori, di ferventi ammiratrici, che si estasiarono alla visione delle macchine aeree, che turbinanti pel cielo sembravano essere il simbolo dei desideri collettivi.

Mai vedemmo folla più grande e più varia e mai si potrà dimenticare quella massa di centinaia di migliaia di persone, che si accalcava impaziente, come presa dall'ansia, che si spingeva, si urtava pur di conquistare un buon posto, sfidando ogni disagio. Che importava se nelle vetture tramviarie si fosse stretti, accavallati? Che importava se il percorso dal centro della città lungo le non brevi strade conducenti all'Aerodromo doveva essere fatto a piedi, tra una fila di carrozze, di automobili, di biciclette? Tra il fluttuare della marea umana riversantesi verso il campo dei voli?

Si cercava una stradicciola che fiancheggiasse i viali, si infilavano le viottole dei campi, si correva, pur di arrivare, pur di vedere in aria la macchina prodigiosa guidata per le trasparenze perlacee dei vesperi dagli uomini esperti, dai timonieri celesti, che per la loro baldanza, per la loro audacia erano assimilati a divinità sconosciute.

Ed appena da lontano si scorgeva in alto, piccolissimo, un aeroplano vagante erano urli di plauso, che si succedevano in cento dialetti, erano frasi caratteristiche d'ammirazione ed erano ripetuti nomi cari alle folle.

« Guarda Cattaneo! Bravo moretto! » Vedi Ruggerone. È Cagno, » e forse allora erano Legigneux o Bregi!

Semplice e profonda psicologia quella della folla, che crea i suoi idoli e vuole anche imporli a tutti i costi.

Noi, certo, non vogliamo abbandonarci al lirismo, nè vogliamo fare delle minute indagini di psicologia collettiva. Notiamo solo che mai altro *sport* o altra arte ha colpito più intimamente l'anima del popolo e mai questi furono da altro conquistati più compiutamente come dall'aviazione.

Bastava giungendo al campo di Taliedo dare uno sguardo intorno agli estesi prati per persuadersi quale fascino e quale dominio eserciti il velivolo su le masse. Si vedeva gente da per tutto, su gli automobili, su le carrozze ferme, su gli alberi, aggrappata allo steccato che circonda la pista.

Nell'interno poi del campo le tribune e il prato presentavano un mirabile, indimenticabile spettacolo di bellezza e di mondanità.

Era una cinematografia vivente di suprema eleganza, mutevole, varia, ma sempre straordinaria, sempre seducente. Tolette deliziose e capricciose. L'arte volubile della moda aveva saputo creare fantasie squisite su corpi leggiadri. I cappelli, le cuffie, i caschi di mille fogge simpatiche, ed abiti vaporosi, attillati, racchiudenti le forme scultorie come in astucci modellati con sapiente armonia. Gli artisti, gli arbitri della moda, i fratelli Raffaelli, avevano saputo comporre tutta una delicata sinfonia intessuta di plastica grazia e di impeccabile gusto.

I più bei nomi dell'aristocrazia, i più illustri maestri delle lettere e dei suoni: La Duchessa d'Aosta, il Conte di Torino, il Duca degli Abruzzi, Puccini e Toscanini ed uomini politici ogni giorno accorrevano al campo di Taliedo come sotto l'imperio d'un fascino, come per un godimento inconsueto.

La Settimana milanese d'aviazione ben meritava il solenne successo che ha ottenuto per la organizzazione che la precedette e pel modo come si svolse, e ciò diciamo sinceramente. Tra i *meetings* che fino ad oggi si sono tenuti, senza dubbio esso è stato il più fortunato e il più ordinato.

Le gare si poterono seguire in ogni fase ed in quelle di velocità si ebbe davvero l'impressione di una corsa disputatissima. Quando infatti Cattaneo, Simon e Wiencziers — nell'ultima giornata pel Gran Premio — roteavano per l'aria come saette, per la folla correvano brividi e la tensione nervosa sembrava pari a quella che doveva essere l'impeto dei motori in lotta. Ed il pubblico tra un delirio di acclamazioni ripeteva a gran voce il nome dell'italiano Cattaneo, quando questi per più volte e proprio davanti le tribune sorpassava Wiencziers.

La bontà dell'idea, come i chiari e saggi articoli del regolamento rivelano la lucidità dell'ingegno di chi seppe dettarli. E noi per essere giusti dobbiamo, con franchezza, dare ancora il nostro elogio ed il nostro attestato fervido di plauso al cav. Mercanti, che ha il diritto di essere additato come esempio.

Nè possono essere dimenticati i nomi del comm. Modigliani, l'uomo dai generosi entusiasmi e dall'anfrionica liberalità, dell'ing. Steffini, tempra infaticata di organizzatore e dell'ing. Castelli, che sacrificarono la loro operosità assiduamente.

In questo Circuito milanese, in tutta questa settimana di voli, molti nomi sono stati esaltati, e molte laudi e molti inni furono elevati ad uomini che sul campo di Taliedo furono soltanto delle comparse. È vero che essi si affannavano a correre di qua e di là, di passare innanzi le tribune per mettere in mostra un *bracciale*; ma oltre di questa vanità nulla fecero perchè nulla avrebbero saputo fare.

In tutte le gare sportive, in tutti gli avvenimenti, i tutti i Comitati, (e troppo fioriscono nel beato regno) noi siamo soliti vedere una quantità di per-

sone che se non sono chiamate si fanno chiamare pur di avere l'intima gioia di leggere stampati i loro nomi su i giornali e su i manifesti. Giannino Antona Traversi li chiamerebbe « *i martiri del lavoro* ». Ma se questi martiri sono sempre degli inciampi e dei bastoni tra le ruote, alla fine, quando il successo si è avuto, quando per altri è il tempo di raccogliere con soddisfazione l'ideale premio della intima soddisfazione e della pubblica riconoscenza, allora i martiri... della vanità balzano, con astuzia, fuori e si fan credere di aver fatto tutto. Comodo sistema.

Questa parentesi può sembrare troppo estesa, mentre dovrebbe essere più diffusa o almeno più esplicitiva.

Noi facciamo un caso generale lontano da personalità.

La *Traversata delle Alpi* fu ideata dal cav. Arturo Mercanti, che la studiò, la curò con un amore e con una fede tenaci, mentre intorno il rauco coro delle prefiche non cessava. E quando l'eroica impresa fu compiuta, il piagnucoloso lamento divenne stilizzato entusiasmo.

Il Circuito aereo ebbe l'animatore in Mercanti. Fu l'organizzatore infaticabile ed alla nobile e audace impresa dette tutto sé stesso con meravigliosa laboriosità e con intelligente criterio. Opera e logica indissolubilmente sono le qualità di questo uomo che sa avverre le idee, le sa perseguire, le sa compiere vittoriosamente. La competenza tecnica sportiva, l'agilità delle iniziative, la prontezza nell'eseguire, la meticolosa cura dei più minuti particolari in lui sono virtù spiccatissime.

Il Circuito ha avuto un trionfo e questo trionfo si deve a lui. È doveroso constatarlo e riconoscerlo.

E il Re nella lunga visita che fece agli *hangars* e nella sosta alla cabina del Commissari, espresse, con calda parola, il suo vivo compiacimento al cav. Mercanti per la perfetta organizzazione che aveva saputo compiere.

Ed è doloroso, oggi, sapere che questo uomo si allontani dalla *Società Nazionale d'Aviazione* dimettendosi da segretario.

È increscioso che un elemento di indiscutibile valore, di larghe iniziative, e soprattutto di laboriosità feconda, vada via da un'Associazione, che dall'opera del suo segretario sicuramente trae una forza grandissima, massime in questo periodo di avvenir aviatorio in Italia.

Noi potremmo domandare: quali ragioni hanno spinto il cav. Mercanti a dare le dimissioni? Sono state motivate dal grave carico delle altre occupazioni sue? Oppure vi è qualche altra causa?

Noi — discretamente — potremmo supporre che i *martiri del lavoro* (alla maniera della commedia di G. A. Traversi) non sieno estranei a queste dimissioni. Ed è deplorabile ciò.

L'Italia ha bisogno di uomini fatti e non di nomi ingombranti. Ha necessità di opera e non di vanità. Ha bisogno di spiriti sani e non di gente che tiene soltanto alla esteriorità.

Il cav. Mercanti, come dello *sport* automobilista fu un organizzatore senza pari, così fu il primo, in Italia, a bandire le gare di Brescia nel campo aviatorio. A Verona si deve a lui lo splendido risultato della « Settimana di Maggio ». E che più? Chi può vantare un passato migliore?

Noi applaudiamo gli uomini esperti, ma non possiamo non censurare le mediocri vanità. Il pubblico queste questioni non le sa ed è doveroso renderlo consapevole.

La Settimana aviatoria per l'ordine, per la regolarità, per il numero dei concorrenti, per i voli, per l'interesse che destò, rimarrà memorabile. Ogni sera, verso il tramonto, quando dieci o quindici apparecchi disegnavano, tra l'azzurro e la terra, la snella sagoma di libellula delle loro ossature, noi assistevamo a quanto di più incantevole lo spirito potesse immaginare.

E Legagneux, e Cattaneo, e Tick sparivano come aquilotti in alto sempre più in alto e divenivano come punti impercettibili, quasi atomi sospesi nella trasparente limpidezza del cielo, e Weymann saltellante, prodigioso si lanciava verso i piloni come per abatterli e li girava miracolosamente come se un guizzo nervoso animasse il fragile ordigno, che sotto di lui è docile, come il ritmo nelle dita di un virtuoso del piano. E vedevamo Fischer e Cagno ed Eros aggiungere giri a giri, senza posa, e coprire chilometri a centinaia.

E ronzante saltellare sul terreno e poi elevarsi rumorosa la *Demoiselle* di Audemars, il giocattolo minuscolo dal volo di pipistrello che raccoglieva dalla folla lo strepito del plauso.

E in un giorno vi fu l'istante tragico, che gettò nell'angoscia gli spettatori. Due apparecchi: l'*Antoinette* di Thomas e il biplano di Dickson divennero un viluppo. Si sovrapposero, si videro le tele sfasciarsi, l'intrigo delle leve, degli assi, dei fili avere un brivido di rovina e tutto cadere pesantemente a terra come organismi irrimediabilmente fiaccati e perduti. Poi un colpo, come uno scoppio di granata. Fu un silenzio. Due uomini si credettero finiti. Thomas era contuso, Dickson gravemente ferito. Ma i voli ripresero, seguirono. I volatori provano l'ebbrezza del pericolo: la cercano quasi, come per sperimentare la gagliardia della loro fibra. Su un caduto sorge sempre un trionfatore.

L'estasi del volo: ecco la poesia ed il fascino. Quando noi saliamo in un aeroplano si sente nel nostro organismo un benessere fisiologico pari a quello che proviamo in una mattina d'estate, saltando dal letto, nell'affacciarsi alla finestra. L'aria ci investe il viso e noi respiriamo avidamente, e il nostro corpo si ristora e sentiamo ciò che i francesi dicono la *mise à point*.

E la poesia del volo ha penetrata la folla che ama questa nuova audacia umana. Sul campo di Taliedo i voli non sono cessati e con la chiusura delle gare si ebbe l'inaugurazione della Scuola d'aviazione, che ha per maestro Cagno. È una garanzia questo nome per l'avvenire della nuova fucina dei piloti aerei.

E sieno numerosi questi nella nostra Italia che deve affermare il suo primato anche nell'aviazione che tanti benefici potrà apportare all'arte militare, allo sviluppo della crescente civiltà del popolo nostro.

GIUSEPPE IMBASTARO.

I risultati ufficiali delle gare.

Gran Premio Modigliani della corsa di velocità — finale —: 1. L. 8000, Cattaneo su Blériot, 100 km. in ore 1.8'5" 3/5. km. 88.574 all'ora; 2. L. 5000, Simon, su Blériot, 100 km. in ore 1.9'16"; 3. L. 2000, Wiencziers, su Blériot, 100 km. in ore 1.12'42" 2/5.

Classifica generale del Gran Premio dell'altezza offerto dal Municipio di Milano: 1. L. 8000, Legagneux, su Blériot, m. 2050; 2. L. 5000, Cattaneo, su Blériot, m. 1600; 3. L. 2000, Tyck, su Blériot, m. 900. Non classificati: 4. Wiencziers, su Blériot, m. 870; 5. Bregi, su Voisin, m. 610; 6. Weymann, su Farman, m. 390.

Gran Premio del volo plané: 1. L. 2000, Bievolucic, su Voisin, in 34" 1/5; 2. L. 1000, Bregi, su Voisin, in 25" 4/5. Non classificato: Weymann, in 25" 3/5.

Premio quotidiano della distanza senza scalo: 2. L. 1000, Bregi, su Voisin, 36 giri, 90 km.; 2. L. 500, Eros, su Farman, 35 giri, km. 87,500; 3. L. 300, Fischer, su Farman, giri 35, km. 80; 4. L. 200 Cagno, su Farman, 31 giri, km. 77,500.

Classifica generale del Gran premio della totalizzazione della distanza tenuto conto delle penalizzazioni durante tutto il concorso: 1. L. 10.000, Fischer su Farman, km. 1222,50 — 2. L. 5000, Eros su Farman, km. 1156 — 3. L. 2500, Cattaneo su Blériot, km. 901,50 — 4. L. 1000, Thomas su Antoinette, km. 792; — 5. L. 1000, Cagno su Farman, km. 496 — 6. L. 500, Bregi su Voisin, km. 392.

Non sono classificati: 7. Kuller su Antoinette, km. 318,50 — 8. Simon su Blériot, km. 274 — 9. Caillé su Farman, km. 250 — 10. Legagneux su Blériot, km. 211 — 11. Wiencziers su Blériot, km. 155,50 — 12. Tétard su Sommer, km. 146 — 13. Robillard su Antoinette, km. 119 — 14. Weymann su Farman km. 108,50 — 15. Dickson su Farman, km. 92,50 — 16. Tyck su Blériot, km. 91 — 17. Bielovucic su Voisin, km. 88,50 — 18. Aubrun su Blériot, km. 54 — 19. Barra su Farman, km. 33,50 — 20. Cheuret su Farman km. 26 — 21. Paulhan su Farman, km. 19 — 22. Métrot su Voisin, km. 14 — 23. Audemars su Demoiselle, km. 11 — 24. Paul su Voisin, con meno di km. 9 — 25. Paillette su Blériot.

Premio dei meccanici: 1. L. 1000 all'equipe dei meccanici del n. 43 di Fischer su Farman, vincitore del Gran premio della totalizzazione delle distanze — 2. L. 500 all'equipe dei meccanici del N. 2 bis di Cattaneo, Blériot, vincitore del Gran premio della velocità — 3. L. 500 all'equipe dei meccanici del N. 22 Legagneux, Blériot, vincitore del premio dell'altezza — 4. L. 500 all'equipe dei meccanici del N. 43 di Fischer, Farman, vincitore del Gran premio della distanza senza scalo — 5. L. 500 all'equipe dei meccanici del N. 30 di Cagno, Farman, vincitore del premio dei passeggeri.

Campionato nazionale della velocità: 1. L. 2500, delle quali L. 2000 dono del Ministero dei Lavori Pubblici: Cattaneo, primo classificato nel Gran Premio della velocità. Campione nazionale di velocità.

Campionato nazionale della distanza senza scalo: 1. L. 2500, Cattaneo su Blériot, km. 102,500. Campione nazionale della distanza senza scalo.

Premio del Ministero della Marina, remontoir d'oro: 1. Eros (Ruggerone) su Farman, per avere compiuto il primo volo intorno alla Madonnina del Duomo di Milano.

Premio del Ministero delle Poste e Telegrafi, Coppa artistica in argento: 1, Cagno su Farman, vincitore del Premio di velocità per i passeggeri.

Quanto hanno guadagnato gli aviatori.

Cattaneo L. 38.000 — Fischer L. 23.300 — Legagneux L. 12.500 — Ruggerone (Eros) L. 11.900 — Simon L. 11.200 — Thomas L. 9150 — Aubrun L. 7000 — Wiencziers L. 6450 — Bregi L. 5750 — Cagno L. 5700 — Weymann L. 4200 — Tyck L. 2550 — Bielovucic L. 2300 — Caillé L. 500 — Tétard L. 500 — Audemars L. 200 — Paulhan L. 200.

GHIRIGORI SUL CIRCUITO.

Dei Circuiti aerei ho parlato male su queste stesse colonne in altre occasioni, e ne hanno parlato male gli scrittori più competenti della Francia e del mondo, non è quindi necessario che io dica, come, per passare senza annolarmi, il tempo in cui un carosello di aeroplani girava intorno al Circuito concorrendo al premio della totalizzazione delle distanze, io fossi costretto a abbandonare cogli occhi i gialli velivoli, e tornare coll'attenzione alla folla entro cui mi trovavo.

Mi chiedevo: qual'è la sensazione che costoro provano: è uguale alla mia? lo spettacolo che hanno dinanzi stampa nella loro memoria una traccia indelebile, o, svanita la visione, essa si cancella dalla loro memoria. Questo fremere di motori, questo turbinio d'eliche, questo navigar nel cielo come in un mare, lascia immutato il ritmo normale della loro vita o li esalta, li estasia, li commuove?

Mi volsi intorno e francamente non mi avvidi che la folla stipata nelle tribune e nel prato fosse dellrante per gli aeroplani. Certe gare lasciavano freddi tutti, freddi ed anche annoiati: gli spiriti risorgevano soltanto quando qualche aeroplano si spingeva verso l'alto o scendeva in lizza un campione caro alle folle.

È un fatto che noi ci siamo formata nella nostra mente una immagine in buona parte falsa dell'aeroplano. Le amplificazioni dei giornali; le amplificazioni iperboliche dei migliori scrittori (ricordate il D'Annunzio?), l'abuso della metafora, il continuo paragonare l'aeroplano all'aquila, al falco, agli uccelli dalle eleganze inarrivabili, ci fanno trovare l'aeroplano inferiore a ciò che era nella nostra mente e la commozione provata nella evocazione del fantasma artistico ci appare maggiore della commozione che si prova davanti alla realtà.

Ed ancora avviene per l'aeroplano, ciò che avviene per la donna, a cui noi riconosciamo tutte le perfezioni prima di averla accostata: e che possiamo trovare spoglia di ogni pregio non appena l'occhio si sia assuefatto alla sua bellezza fisica e morale, e cessato il barbaglio lo sguardo possa penetrare entro i cantucci d'ombra, i piccoli angoli oscuri ed inesplorati.

Lasciamo andare la sua imperfezione meccanica, lamentata ormai da tutti, la sua poca sicurezza e stabilità: i pericoli che derivano dalla sua costruzione attuale; certo è che troppe cose tolgono all'aeroplano l'impronta del miracoloso: visto da vicino esso non appare come l'invenzione favolosa del genio umano; ma una macchina.... semplicemente.

La partenza, ad esempio, si dovrebbe avere il.... pudore di celarla al pubblico. Già le prove e le riprove del motore esasperano. Si vorrebbe veder l'aeroplano spiccare il volo proprio come l'aeroplano di Giulio Cambiaso nella fantasia D'Annunziana. (Ricordate? « Come l'aquila nella valle arenosa non balza a volo ma parte con rapido passo, corre accompagnando la corsa con un crescente fremito di penne, si separa dalla sua propria ombra salendo con debole erta, al fine si libra sulla vastità delle ali rimontando il filo del vento, prima gli artigli segnano impronte profonde, dopo a grado a grado più lievi, sinchè sembrano appena scalfire la sabbia e l'ultima traccia è invisibile: così la macchina sulle sue tre ruote leggera, correndo nel fumo azzurigno, quasi che l'erbe della brughiera le ardessero sotto lasciava la terra. »)

Invece comico, leggermente ridicolo è il momento della partenza in cui i meccanici reggono la coda.... all'uccello, per timore che fugga prima di avere le forze necessarie.

Il *via* del pilota gli ridona ogni grazia: il monoplano forse non è mai così vago come nei brevi momenti che egli corre con le ruote anteriori sul terreno e la coda è alta da terra ed oscilla e si muove colla stessa eleganza di quella di una cutrettola.

Bello è anche il primo slancio nel cielo, la leggerezza con cui egli prende l'aria. Ma, ahimè, la manovra dei piani d'elevazione, la necessità in cui è attualmente l'aeroplano di doversi abbassare di qualche metro, per salire di dieci o quindici, questo ascendere e discendere delle invisibili montagne russe, ci fa tornare alle impressioni un po' nere di quando i meccanici.... tiravano la coda all'apparecchio. Ci sarebbe piaciuto che l'aeroplano avesse seguito lo slancio iniziale, che si fosse tuffato nell'azzurro come una freccia. Invece la sua elevazione è lenta: lenta nel monoplano più lenta nel biplano. È l'artificio della manovra dei piani di elevazione ci ripugna: perchè noi vorremmo che veramente l'apparecchio del cielo rivaleggiasse con l'aquila e, come questa con pochi colpi d'ala, così esso con pochi giri d'elica, scalasse le vette celesti più eccelse.

Vi è poi il rumore; e qui bisogna fermarsi un momento.

Io credo che quel senso di confidenza e di sicurezza che è negli aviatori, debba provenire, oltre che dal loro coraggio, anche dal rumore del motore. Un paradosso? No! Immaginiamo per un momento che il cuore d'acciaio dell'aeroplano movesse l'elica senza battito, senza pulsazione: l'aeroplano spicca il volo; ecco: è nell'aria, vi s'innalza, è sospeso nel cielo: cielo è sul capo del pilota, cielo sotto; giù giù verdeggia la terra, o si stagliano in una bruma leggera, come in un mare polverulento le sagome gialle dei tetti. L'aeroplano procede, intorno ad esso è silenzio, silenzio come in un sepolcreto: il silenzio è fratello della malinconia, è un oppio che assopisce, è come una voce che cullì, una mano che vi accarezzi lievemente; ma pure i vostri nervi rimangono vigili, poiché la vostra vita è in pericolo. Il silenzio vi intimorisce, la solitudine vi opprime, ed intanto non v'è il suono di una voce amica che vi incoraggi e rassicuri.

Il rombo del motore è quella voce: ascoltandone i battiti, l'aviatore sa quale è la sua situazione, nettamente: e se il respiro, se la pulsazione è regolare, egli può navigare senza paura e portare sempre più in alto e lontano il crosciare poderoso della sua macchina, che lo assorda sì, ma lo conforta; e gli toglie l'incubo della solitudine, l'impressione della calma funeraria, della morte.

Per chi guarda e chi.... sente dal basso, la voce dal timbro metallico, ridona all'aeroplano il carattere della macchina. La nostra fantasia si era industriata vedendolo lontano, a immaginarlo come una libellula miracolosa, che navigasse colle ali spiegate, senza moto e senza rumore; il ronzo del motore gli restituisce il carattere di ordigno, e soltanto di ordigno, che ci ripugna. La sensazione auricolare turba quella visiva: si ode, mentre si vorrebbe soltanto vedere, col rumore l'ordigno riappare, scompare il miracolo. Ed in noi, già avanzati nel progresso in cui non più la fantasia è pronta e vergine, come nell'antichità, a fare dal fatto comune, la favola; dal congegno, il miracolo: ma in cui è pure quel desiderio di cose meravigliose che trascendono la realtà: in noi la voce tonante dell'elica produce un senso di disagio, di pena, di malcontento.

Cosicchè l'aeroplano colma quasi tutti i nostri desideri, quando è lontano da noi, perduto nell'azzurro, piccolo e grande, più alto di tutti.

Ho assistito una sera alla sparizione di Tyck; si era stanchi della mezza giornata passata nell'attesa vana di qualche cosa che veramente commovesse.

Il sole, lontano, tra il fogliame degli alberi ond'è cosparsa la campagna lombarda, aveva un color di rubino, l'aria splendeva rossa intorno, come in un incendio. S'incominciò la gara d'altezza, Dickson salì altissimo, salì altissimo anche Cattaneo, ma Tyck parve sovrastare tutti: divenne come una strisciolina nel cielo, poi disparve, riapparve un istante contro il sole: breve e sottile tratto d'argento che aveva baleni, e sembrava un piccolo lampeggiare tra due nubi invisibili. Poi più nulla. Ma tutti gli occhi erano fissi nell'alto. Tyck? dove è Tyck? Partì Paulhan per la gara d'altezza, e per un momento tutta l'attenzione fu su lui e sul suo *Gipsy*; Paulhan atterrò dopo un volo svogliato, di uomo che ha ben altre cose pel capo, e si riserva a ben altri cimenti. Tyck, dov'è Tyck? ci si chiedeva ed i visi di tutti erano verso l'alto, poichè si sperava di riveder nuovamente il trattolino bianco nel cielo, il breve lampeggiare tra due nubi invisibili che fosse come il segnale del ritorno, della vittoria. E quando di Tyck più non si ebbero notizie, Cattaneo, che volava altissimo e anche lui stava per diventare tutto una cosa col cielo, ebbe gli sguardi della folla e ognuno si augurava che andasse in alto, sempre più in alto e che sorpassasse sin anco l'eroico Chavez, e tutti con lui. Nell'attesa di un *record*, nella tensione d'animo di quell'augurio, per un momento la folla dimenticò sè stessa, la terra in cui viveva si tuffò nel cielo col pensiero.

In un Circuito aereo non c'è adunque che la gara d'altezza che possa e sappia interessare, le altre o passano fra la disattenzione o non avvincono il pubblico.

La totalizzazione delle distanze, questo martirio del pubblico e degli aviatori, questa « zavorra » dei Circuiti, questo esasperante riempitivo, è di quelli che non interessano punto. Anche le corse sono di quelle che interessano poco; le esperienze per la direzione del volo sono così interessanti come può essere interessante assistere all'esame per prendere la patente di *chauffeur*.

L'aeroplano è stupendo in alto, nel cielo, poichè il cielo è il suo regno: veramente allora esso è magnificamente bello, ed è quale noi lo abbiamo sognato.

M. P.