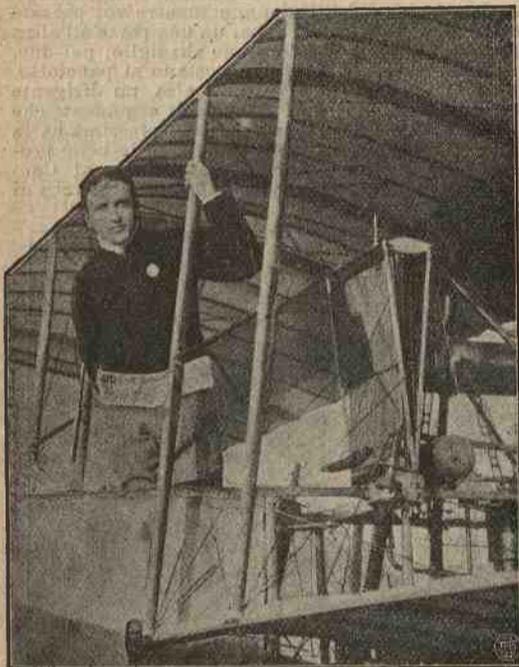


L'aviazione in Italia

Esposizioni.

Il Comitato promotore dell'Esposizione di aviazione di Roma, costituito, com'è noto, dall'Audax Italiano, dalla Società aeronautica italiana e dall'Associazione della stampa, ha deciso di rinviare l'apertura della Mostra di Roma, fissata per il marzo 1910, a dopo la chiusura di quelle di Nizza e di Torino.

Si avvisano tutti gli interessati che il Segretario del Comitato (cap. Castagneris-Società aeronautica italiana, via delle Muratte, 70) si tiene a completa disposizione per tutte quelle informazioni che venissero desiderate.



Leonino da Zara a bordo del biplano Avis Voisin, col quale concorrerà ai prossimi Circuiti Aerei Internazionali. (Fot. Linx Photo Reportage - Padova).

Il Comitato comunica pure che l'Esposizione, organizzata dai quattro enti soprannominati, ha nulla a che vedere con la Mostra che si vorrebbe tenere, ad iniziativa privata, durante il corrente mese, in un teatro di Roma.

A Torino, una Mostra speciale di aeronautica verrà annessa a quella dell'automobilismo, e durerà dal 2 al 24 aprile.

Per detta occasione la Società di aviazione di Torino indice un Congresso di tutti gli aviatori italiani e di quanti sono ammiratori dell'aviazione.

Cosa preparano i nostri inventori.

L'ing. Miller è dotato d'una meravigliosa costanza. Ideatore e direttore della prima officina italiana per la fabbricazione di macchine aeree, non si è lasciato vincere dai primi inevitabili insuccessi che gli doveva riservare il nuovissimo ramo di attività industriale-aviatoria. Unico degli italiani che abbia osato presentarsi a Brescia col suo noto *areocurvo*, creatura imperfetta in molte cose, ma in molte altre originale e degna di ammirazione, non s'è lasciato vincere dallo scoramento per l'insuccesso, proseguendo invece costantemente nei suoi studi ed in nuove applicazioni.

Il suo *areocurvo* tenterà prossimamente ancora le vie dell'aria, modificato ed alleggerito della primitiva pur ridottissima mole.

Ma la sua officina ha terminato di questi giorni un nuovo tipo di monoplano, leggerissimo, del peso di 180 chilogrammi, compreso il carico della benzina.

L'apparecchio verrà spedito a Cairo d'Egitto, all'ing. Lucchesi, per cui venne costruito.

Misura metri 8,50 di lunghezza, e pure metri 8,50 di ampiezza d'ali.

Azionato da un motore Miller di 35 HP, ha una sola elica anteriore in legno. La parte scheletrica, smontabile, di questo monoplano, è a fusoliera, tipo Blériot. Sono nuovi però la disposizione ed il funzionamento dei piani di profondità e di quello di dirigibilità, azionato da due leve a pedale.

Due sono i volanti e sovrapposti: uno governa

i piani di profondità, l'altro il *gauchissement* delle ali. Notevole è la sospensione delle ruote a sistema cardanico, sospensione indovinatissima, che fu già compiuta da altri in Italia.

L'ing. Miller ha inoltre pressochè terminato il voluminosissimo scheletro del dirigibile del noto areonauta milanese ing. Usnelli.

** L'ingegnere Faccioli ha voluto costruire un apparecchio a dimensioni più modeste e meno veloce dell'altro per permettere a mio figlio Mario ed al vecchio corridore ciclista *Eros*, di acquistare la pratica necessaria. In una prova l'anno scorso, alla vigilia di iscriversi per Brescia, il grosso biplano, per una manovra troppo ardita o inesperta, rovinò al suolo, distruggendo molte speranze mie. Non sembrò prudente continuare le esperienze con quell'apparecchio e da qualche tempo ha finito questo, che pur lui ha risolto il problema del volo.

Il biplano è piccolissimo: l'apertura delle ali è di m. 6,70, l'altezza di m. 2,20 e la lunghezza totale non supera i m. 3,50; l'apparecchio completo non supera i 179 chilogrammi di peso, cinquanta dei quali sono rappresentati dal motore che sviluppa 25 cavalli. L'apparecchio poggia su un leggero triciclo, le di cui ruote anteriori sono orientabili; la coda è libera ed è munita di un equilibratore centrale e di due timoni che l'aviatore comanda con un semplicissimo movimento dello stesso albero sul quale sono regolati entrambi i movimenti. Una piccola leva che regola l'accensione è situata alla sinistra dell'aviatore. Il motore, piazzato in alto dietro l'aviatore, è mascherato dal radiatore a nido d'api. Il motore che è anche ideazione dell'ing. Faccioli, ma è costruito nell'officina « Spa », che è la collaboratrice nelle interessanti esperienze e nell'imminente successo, è ad un solo cilindro orizzontale, munito di due pistoni che direttamente fanno funzionare le due eliche. La spinta del motore alle eliche è di circa 80 chili.

Dove sono e cosa fanno

I nostri aviatori.

Mentre a Torino si lavora così febbrilmente, a Genova l'ing. Garuffa ha compiuto un apparecchio che sarà pure munito di un motore di sua invenzione. Questo monoplano sarà guidato dal figlio dell'ideatore molto probabilmente a Padova, nello stesso campo dove Leonino Da Zara continua le sue esperienze.

Molti altri, tra i quali, primissimi, il Momo, il Moncher che continua i suoi tentativi e il Radice, il Cobianchi sono fra quelli che hanno probabilità di volare fra non molto.

Altri italiani, che si sono dedicati all'aviazione, ma che hanno ricorso all'estero per aver prontamente un apparecchio, sono il Malagò e il Monti che rispettivamente a Genova e a Bologna hanno già provato un Blériot, tipo traversata della Manica.

Pure con un Blériot inizieranno presto le loro esperienze il milanese Marelli e Federico Stucchi, che molto probabilmente si recherà a Pau per il necessario *apprendissage*. A Milano avremo

fra un mese un biplano Farman acquistato da Pizzagalli, lo stesso che disputò alcune corse automobilistiche. Egli inizierà le sue prove nell'aerodromo di Milano, che gli fu già cortesemente concesso.

Due areoplani sono stati portati alla Venaria Reale; a metà del piazzale l'ing. Paolo Kind ha fatto costruire un *hangar* modernissimo per l'aeroplano da lui ideato. Questo è un biplano che ricorda molto il Wright e come quello ha bisogno della rotaia di slancio e del pilone. L'*hangar* era chiuso, ma vi si lavorava febbrilmente nella speranza di esperienze molto prossime. Questo apparecchio è munito di motore Lancia. Il grande corridore e costruttore, tornato di questi giorni dall'America, riprenderà i tentativi.

* Al Campo di Cameri (Novara) due apparecchi stanno per essere messi a punto. Entrambi sono dei tipi Voisin sui quali sono applicati motori diversi. Il primo, quello del signor Pasquale Bianchi di Lugano, ha un motore Anzani di 50 HP, lo stesso motore che servì alle poco felici esperienze dei fratelli Gemma, l'altro è quello di Umberto Cagno ed è un motore *Itala* di 50 HP, già usato a Brescia nel settembre.

Esperimenti e circuiti in Italia.

I giornali di Firenze annunziano che assisteremo finalmente negli ultimi quattro giorni di marzo o nei primi quattro giorni d'aprile ad esperimenti di aviazione, organizzati con serietà di propositi; e, quel che più conta, assicurati sopra una larga base finanziaria.

* Alcuni esperimenti il cav. Vincenzo Florio intende di fare in principio di maggio a Palermo, negli stessi giorni in cui si soleva disputare la Targa Florio. A questa prova parteciperebbe anche Nazzaro, se pure si deciderà di applicarsi all'aviazione.

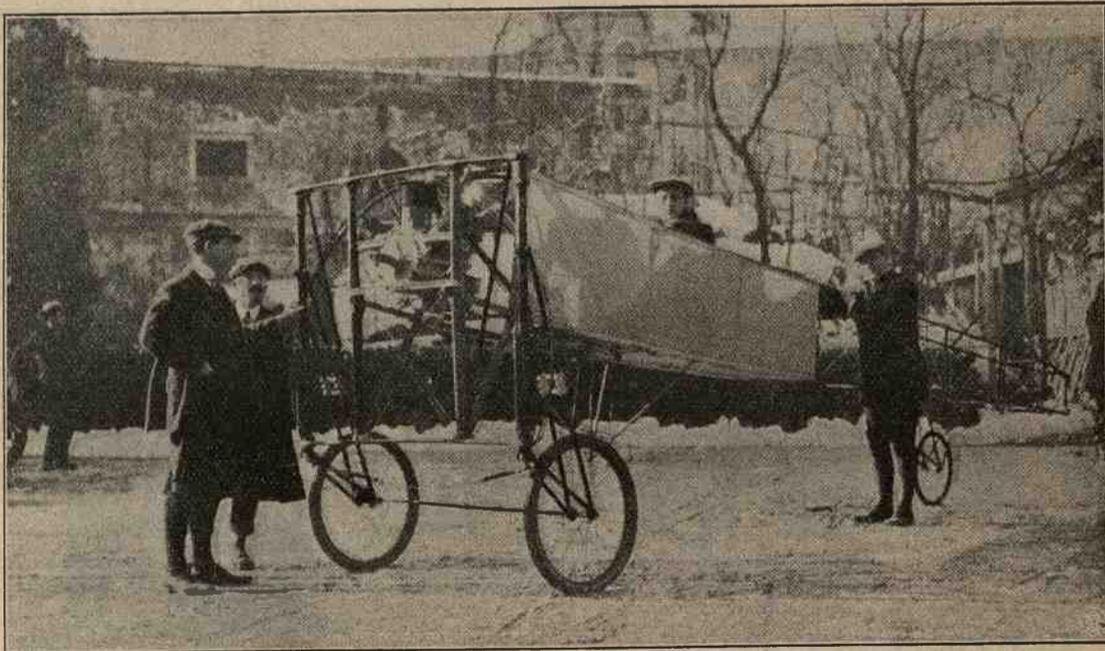
* A Verona si lavora alacremente a preparare il circuito del 30 maggio.

Il programma che verrà sottoposto all'approvazione della Società di aviazione di Milano, da quanto ci risulta, comprende una gara internazionale con i seguenti premi parziali: *della durata del volo*: primo premio L. 8000, secondo L. 4000; *della velocità*: primo L. 8000, secondo L. 4000; *dell'altezza*: primo L. 8000, secondo L. 4000. *Gran Premio internazionale Verona*: primo L. 50.000, secondo L. 15.000, terzo L. 10.000, quarto L. 5000, ed altri di L. 3000 e L. 2000. *Gara mista internazionale della durata con un passeggero*: primo L. 3000, secondo L. 2000; *dello slancio*: primo premio L. 3000, secondo L. 2000. *Voli liberi*: primo L. 2000, secondo L. 1000, terzo L. 1000.

Gare nazionali, premi parziali: *della durata*: primo L. 1000; *della velocità*: primo L. 1000; *dell'altezza* primo L. 1000.

Premi generali: primo premio L. 10.000, secondo L. 3000, terzo L. 2000.

Pei dirigibili sono assegnati premi per l'importo complessivo di L. 40.000.



Gli aviatori francesi al campo sperimentale: 1. Da Zara attorno al monoplano Blériot, che sarà pilotato dal signor Leonino da Zara; motore Anzani, tre cilindri, 25 HP. Sull'apparecchio Leonino da Zara: a sinistra il barone di Villanefagne, a destra il signor Bonet Labrance. (Fot. Linx Photo Reportage - Padova).

CICLISTI!

Le migliori
Macchine da turismo di
MARCA MONDIALE

BIANCHI

Domandate Catalogo Modelli 1910 alla:

Società Anonima E. BIANCHI - MILANO.