

Sei frecce umane alla conquista della "Coppa Schneider"

Alla vigilia della grande gara un miracolo s'è compiuto: gli apparecchi italiani rimessi in condizione perfetta in una notte di incessante appassionato lavoro, hanno superato brillantemente la prova di navigabilità -- Spasmodica attesa di milioni di spettatori, accorsi da tutto il mondo, per il più veloce volo che l'uomo abbia mai compiuto -- La grande competizione avrà inizio oggi alle 14

(Dal nostro inviato speciale)

Calshot, 6 notte.
Lo specchio d'acqua davanti a Calshot nella ridotta isola di Wight, sbaramento naturale dallo scenario suggestivo sull'ormai famoso canale di Solent, era stato inesorabilmente da ogni sorta di imbarcazioni. Da ogni piccolo porto dell'isola, dalle sponde del canale erano partiti canotti, cutter, lussuosi yacht, che andavano a fare corona alle corazzate ed ai piroscafi ancorati. Sul taccuino del mare, velato da una leggera foschia lattiginosa, intorno ai contorni indefiniti del colossale bremen, era tutto un formicolio di chiazze di colori che si spostavano come in un caleidoscopio. Quanti nomi illustri su quei salotti battenti? Ladies spleenetiche tormentate da troppe stertine, rappresentanti della nobiltà, dell'arte, dell'industria, della politica, dello sport e della dorata gioventù. E' stata, questa odierna, una prova generale, un po' rinfatta, della giornata di domani. Le gare di navigabilità non sono per sé di molto interesse, ma servono per poter ammirare gli apparecchi e i piloti, per sentire il canto dei diversi motori e trarre da questa musica assordante di migliaia di HP., un pronostico sulla velocità degli idrocorsa.

I tre vassallieri italiani
Vi avevo comunicato ieri sera la gravità della situazione in campo italiano. Un miracolo è avvenuto nella notte, miracolo voluto da S. E. Balbo e dai suoi fedeli collaboratori. Il Macchi-Record di Dal Molin, che aveva un galleggiante rotto ed il Macchi 65 di Cadringer, al quale è stato necessario smontare tutto il motore per cambiare la presa dell'acqua, erano stamane all'alba perfettamente a punto. Tre turni di meccanici avevano lavorato tutta la notte febbrilmente intorno agli apparecchi compiendo quello che in un primo tempo pareva cosa impossibile. L'Italia scende così nella competizione con tutti e tre i suoi apparecchi.

Sapevo già la formazione delle due squadre, quella italiana e quella inglese, e le ragioni che tanto in un campo come nell'altro hanno indotto i capi a questa scelta. Monti, Cadringer e Dal Molin di Yenderanno i nostri colori. Il colonnello Bernasconi ha dovuto sacrificare con dolore il sergente maggiore Agello che da lungo tempo viveva solo per questa competizione.

Una dolorosa esclusione
L'Agello si era allenato sul Fiat che per le ragioni più volte accennate, non partecipava alla gara. Malgrado la sua grande abilità di pilota egli ha meno confidenza con il Macchi che non il tenente Monti e il capitano Cadringer, i quali a Desenzano si erano allenati esclusivamente su questi apparecchi. Esclusione dolorosa ma necessaria, dunque. Il piccolo pilota, che un giornale inglese disse, costruito appositamente per il Fiat, era terribilmente accorto, ma poi la sua fronte si è spianata. Il simpatico Agello è prima di tutto un soldato e sa obbedire.

Del maresciallo Dal Molin si è già fatto ieri un piccolo quadro. Egli è un simpaticissimo giovane, disciplinato, obbediente, bonaccione, e idolo dei suoi commilitoni. Il tenente Monti che venne chiamato da qualcuno il Rodolfo Valentino dell'aviazione italiana, è un bel ragazzo, alto, atletico, vero tipo di sportivo. Dello sportivo ha l'audace freddezza. Di poche parole, riflessivo quando discorre lo si ascolta volentieri e le sue parole sono sempre frutto di un pensoso ragionamento. Si entusiasma solo quando parla dell'aviazione italiana o dei suoi capi. Ha ventisei anni ed è pilota dal 1918.

Se Monti parlo poco, Cadringer non parla affatto. Piccolo, asciutto, ma tagliato solidamente, il terzo pilota italiano è un uomo dal cuore solido e che sa il fatto suo. Come i compagni, è disciplinatissimo; dote questa indispensabile per un pilota.

La tragedia dell'ammarraggio
I sacrifici che questi ragazzi hanno compiuto, sacrifici che non saranno mai valutati abbastanza dal pubblico che non ha contatto con loro, sono enormi, ed hanno del commovente. Tutti, cominciando dai capi, hanno sempre lavorato con immutata passione, anche quando la fortuna ci è stata

avversa ed anche oggi che le nostre probabilità sono minime.

Per capire a quale sforzo sono sottoposti i nervi dei piloti, basterà dire che, dopo una attesa alle volte sneravante e lunga, durante la quale i meccanici provano il motore, essi debbono affrontare la fatica del decollo, insistendo talvolta due, tre, quattro volte, secondo le condizioni del mare, prima di alzarsi a volo. Ogni volo è a più di cinquecento chilometri all'ora. Infine l'ammarraggio è la cosa più pericolosa, specialmente in questo canale del Solent, ingombro sempre di ostacoli di ogni genere. Ogni ammaraggio è una tragedia che si risolve. Basta un attimo, un nonnulla, ed è la morte. Quando infine il pilota è ammarato, cosa che avviene sempre a distanza dalla base, deve starsene chiuso nella sua carlinga con gli strumenti di volo addosso magari per un'ora, in attesa che un canotto giunga fino a lui per rimorchiarlo.

Se la nostra preparazione non è oggi, disgraziatamente, a punto come si vorrebbe, e come la qualità degli apparecchi e dei piloti meriterebbero, non è certamente per difetto di uomini. Tutti hanno dato per questa competizione le loro migliori energie, da S. E. Balbo al più umile dei meccanici. Le circostanze e la sfortuna hanno voluto la nostra inferiorità nei confronti degli inglesi.

La riuscita prova
Questi si presentano in gara, come già sapete, con due Supermarine 6 con motore Rolls-Royce e con il vecchio Supermarine 5 con motore Napier. I piloti scelti sono Archerley, il migliore acrobata di oltre Manica, D'Arcy Grieg e Waghorn.

Le prove di navigabilità sono state superate da tutti i concorrenti. Ha fatto non poca meraviglia, specialmente in campo inglese, vedere stamane tutti gli apparecchi pronti all'ora fissata per la prova, quantunque ci fosse tempo tutta la giornata. I tre apparecchi inglesi hanno superato felicemente la prova.

Det nostri Dal Molin ha compiuto brillantemente i tre decolleggi e i tre ammaraggi, Cadringer pure ottimamente, quantunque l'urto con un canotto avesse scheggiato leggermente l'elica. Monti invece, dopo i primi due decolleggi e relativi ammaraggi, riceveva in pieno l'ondata di un canotto al terzo decollo. La sua perdita ed il suo sangue freddo gli permettevano però di superare l'ostacolo e di effettuare anche il terzo decollo e relativo ammaraggio.

Prima delle 13 i sei apparecchi erano tutti ancorati alle boe, dove stavano senza piloti per sei ore, come vuole il regolamento. Dopo questa lunga sosta in mare gli apparecchi venivano tratti sullo scivolo e portati davanti agli «hangars» dove ricevevano una accurata lavatura, affinché i resti dell'acqua di mare non possano macchiare nessuna parte. Col motore incappucciato, fasciati nelle parti più delicate, gli apparecchi venivano in seguito tratti negli «hangars».

Manchevolezze
Al movimento febbrile degli scorsi giorni è succeduto oggi Calshot una grande calma, come per le viglie di tutti i grandi avvenimenti. Gli apparecchi riposano, i piloti ed i meccanici fanno altrettanto. La folla degli appassionati che quotidianamente invade le acque e le rive di Calshot, si è spostata verso l'isola di Wight, al canale di Solent, davanti a Calshot e finalmente oggi libero, tale cioè, come avrebbe dovuto esserlo nei giorni scorsi durante le prove di allenamento.

E' questa una grave pecca, e non la sola, dell'organizzazione inglese. Ai gravi rischi che corrono i piloti ad ogni volo, gli organizzatori avevano voluto ancora aggiungere quelli delle imbarcazioni, che solcano in tutte le ore le acque del canale, e quello dei detriti che i numerosi piroscafi che incrociavano davanti a Calshot lasciavano dietro di loro. Tutti i colossi del mare infatti si sono dati in questi giorni appuntamento in queste acque: il Bremen, il Majestic, l'Olympic, il Benzenberg, il Windsor Castle e altri ancora.

Quando si organizza una gara come la Schneider, si deve pensare anzitutto alla organizzazione tecnica della prova e non soltanto a quella tur-



TENENTE MONTI



CAPITANO CADRINGER



MARESCIALLO DAL MOLIN

stica e alberghiera. Si può dire che per vero miracolo non si è avuto in questi giorni qualche tragico volo. Quante cose gli inglesi avrebbero potuto imparare dalla nostra organizzazione di due anni or sono a Venezia!

La Duchessa d'Aosta alla gara

La tradizionale ospitalità inglese si fa intanto pagare fior di quattrini. I prezzi sono saliti a livelli fantastici: un letto e qualche coperta costano un occhio della testa. Le case private, nei piccoli paesi sulle sponde del Solent e dell'isola di Wight, sono diventate altrettanti alberghi: tre o quattro letti per camera, e tutti i più piccoli buchi occupati. Fortunati quelli che trovano ancora, a peso d'oro si intende, un divano od una poltrona!

Numerose le tende e gli accampamenti. Molti turisti sono giunti in grossi automobili con traini, occupando i punti migliori della spiaggia per piazzarsi del vert e propri vilaggi in terra. Abbiamo visto in alcuni prati piccoli aeroplani da turismo lasciati lì, come delle biciclette. Tutte le navi che hanno incrociato in questi giorni nella acque del Solent sono ancorate in qualche punto del circuito, con le corazzate inglesi ed italiane.

Da bordo della Pisa assisterà alla gara S. A. la Duchessa di Aosta che arriverà domani. Il principe di Galles sarà presente a bordo del suo yacht o di qualche corazzata inglese. Una numerosa colonia di americani, tra i quali è l'aviatore Williams che dovrà partecipare alla gara, è giunta oggi. Ma dire tutte le personalità in tutti i campi, da quello politico a quello cinematografico che saranno domani alla Schneider, è cosa impossibile.

Le precedenti edizioni

Quella di domani è la 11.ª competizione della Coppa Schneider che, creata nel 1912 da Jacques Schneider, si correva la prima volta nel 1913 a Monaco su 280 chilometri. Vincitore era il francese Prevost col monoplano Deperdussin e motore Gnome di 160 HP., alla velocità di Km. 72,6 all'ora. Le dispute seguenti davano questi risultati:

1914, Monaco: Pixton, inglese, biplano «Spovith», motore Gnome, 100 HP., velocità Km. 139,7 all'ora.

1919, Bournemouth: nessun arrivato; l'italiano Janello su «Savola 13», motore Isotta-Fraschini, 250 HP., finiva la gara, ma non veniva segnalato all'ultimo pilone;

1920, Venezia: Bologna, italiano, apparecchio «Savola 12», motore Ansaldo, 470 HP., Km. 172,50;

1921, Venezia: Briganti, italiano, «Macchi 7», motore Isotta-Fraschini, 250 HP., Km. 178,5;

1922, Napoli: Bird, inglese, «Supermarine-Napier», 458 HP., Km. 234,5;

1923, Cowes: Rittenhouse, americano,



SERG. MAGG. AGELLO

• Curtiss Cr. 3 v, motore Curtiss, 400 HP., Km. 285,431;
• 1925, Baltimore: Doolittle, americano, Curtiss C. 2, motore Curtiss, 619 HP., Km. 377,349;
• 1926, Norfolk: Debernardi, italiano, «Macchi 99», motore Fiat, 850 HP., Km. 493,159;
• 1927, Venezia: Webster, inglese, «Supermarine S. 5», motore Napier, Km. 453,28.

Che cosa ci riserva l'undicesima edizione? Non siamo purtroppo, in questa vigilia di gara, in quell'atmosfera di incertezza che poteva caratterizzare le precedenti dispute. E' inutile ripetere qui le ragioni più volte esposte che ci pongono in stato di inferiorità di fronte agli inglesi. Siamo venuti a Calshot per un bel pezzo di cavalleria sportiva. Abbiamo accettato la lotta e ci difenderemo a denti stretti, ma le nostre probabilità di vittoria sono pressoché nulle. Quello che avremmo potuto fare tra un mese non possiamo fare oggi. Ci presentiamo in gara con tre apparecchi: due di nuovissima costruzione, attenti di concezione e di tecnica, ma non sufficientemente collaudati, e un terzo già provato vittoriosamente, detentore del record del mondo di velocità, ma ormai vecchio di due anni.

Il supremo augurio

I nostri piloti affrontano con cuore saldo la grande battaglia di domani, disposti a lottare fino allo spasimo, a difendersi a denti stretti con tutte le loro energie e più ancora, consci del grave e difficile compito che loro è riservato. Molti auguri di ogni genere sono giunti ai nostri uomini da ogni parte del mondo. Ogni augurio non può aver valore per essi, un solo augurio vi è per essi: e questo ha nome Italia.

Oggi l'ammiraglio Roth e l'aiutante di bandiera comandante Valeri, accom-

pagnati da S. E. Balbo, hanno visitato gli apparecchi italiani. Per domani è atteso a Calshot il «premier» inglese Macdonald.

La partenza per la gara verrà data alle 14 a Hyde.

Giuseppe Tonelli.

L'ordine di partenza

Calshot, 6 notte.
E' stato fissato l'ordine di partenza per la Coppa Schneider nel seguente modo:
Waghorn col Supermarine S. 6;
Tenente D'Arcy Grieg col Supermarine 65;
Cadringer con Macchi-Isotta 67;
Archerley con Supermarine S. 6;
Monti con Macchi-Isotta.

La riserva sarà formata da Stainforth col Gloster 6 e Agello con Macchi-Flat 52.

Il migliore degli apparecchi inglesi contro il record di De Bernardi

Londra, 6 notte.
Da fonte autorevole si apprende che se il tempo sarà favorevole, probabilmente domenica nel pomeriggio sarà effettuato il tentativo di battere il record mondiale ufficiale di velocità detenuto dal pilota italiano De Bernardi, col migliore dei due «Rolls Royce-Supermarine 6», che partecipano alla Coppa Schneider.

Commenti e auguri dei giornali inglesi

Londra, 6 notte.
L'atmosfera di ansia febbrile in cui si svolgono le ultime fasi della grande lotta di velocità di domani a Calshot, si riflette in alcuni commenti editoriali nei giornali di oggi. Alla vigilia di questa storica gara, il nervosismo dei piloti, dei meccanici e dei tecnici si diffonde anche nelle redazioni dei giornali, il che contribuisce a conferire all'evento una popolarità che lascia sbalorditi i vecchi «habitués» di tutte le gare sportive tradizionali.

Nessuno dei grandi avvenimenti sportivi, né dei più sensazionali scopri pugilistici era riuscito a creare fra il pubblico inglese un tale entusiasmo e una così ansiosa aspettativa, nella quale sono commisti l'ammirazione per gli eroi dell'aria e i miracoli della tecnica moderna. Molto cavallerescamente, alcuni giornali si rallegrano delle magnifiche condizioni atmosferiche delle quali si avvantaggeranno specialmente gli aviatori nostri, per i quali, dicono i giornali, il sole e il caldo sono elementi di vita.

«Ai nostri antagonisti» — dice stasera il Daily News — auguriamo tutte le migliori condizioni possibili per la vittoria. Dal Molin, Cadringer e Monti — prosegue il giornale — sono i degni campioni della nuova Italia e gli idrovolanti Macchi sono degni di

una Nazione che ha sempre goduto la più alta rinomanza per la scienza meccanica. Eppure gli italiani avrebbero potuto ragionevolmente ritirarsi dalla gara. Considerando gli incerti di una velocità quasi fantastica e delle tassative modalità della gara, occorreva un coraggio al massimo grado, per giungere qui in Inghilterra, con poca pratica preliminare e senza quel completo possesso delle macchine che gli aviatori avrebbero desiderato raggiungere. Ma la giovane Italia è notevole per la sua mascolinità, per quello spirito di vittoria o morte, richiamato da Mussolini; e in questi aviatori

italiani sovrabbondano queste severe qualità».

Il giornale quindi ricorda come un maresciallo inglese, di tempo avrebbe molto avvantaggiato anche il gruppo avversario inglese, e quindi dicendo che i contendenti scendono tutti in lizza in condizioni non del tutto corrispondenti a quelle che avrebbero desiderato. Il Daily News conclude:

«Calvinus sarà il vincitore, ricordiamoci che il trionfo non sarà principalmente quello della semplice meccanica, ma quello della bravura e dell'agilità di quegli uomini che assumono un così tremendo impegno».

Il ritiro della squadra inglese del «Rapid» dalla Coppa dell'Europa centrale da argomento a numerosi commenti della stampa francese e noi li riferiamo a titolo di cronaca, in quanto il loro abbandono della Coppa dell'Europa centrale, non sorprende oltre misura il pubblico francese. E' anzi un normale che la prova si sia svolta fin qui senza dispute e senza proteste. In fondo, anche i dirigenti di quel club si accorgono che disputare fra di loro, la cosa non interessa i francesi. Disgraziatamente però le nazioni dell'Europa centrale costituiscono un pericolo costante per la buona armonia delle nazioni che praticano il football. Un giocatore di football austriaco, Ugo Meisl, è il creatore della famosa Coppa dell'Europa centrale. Ma egli non ha preso questa iniziativa al livello scopo di mettere su la bella prova sportiva. Per Ugo Meisl la coppa non è che un mezzo di raggruppare diversi paesi e di formare un gruppo che non esisterebbe, se l'occasione si presentasse propria, a far saltare l'attività della Fisa. E' ben vero che il giocatore austriaco ha sempre giurato amore e fedeltà alla Fisa, tuttavia al momento delle dimissioni dell'Inghilterra dalla Fisa e delle controversie che ne seguirono, Meisl, amareggiato, fece comprendere le sue vere intenzioni: creò il campionato degli inglesi, la Federazione internazionale dissidente. Gli inglesi indovinarono in questa bassa manovra il desiderio unico di soddisfare certe ambizioni personali e saggiamente dichiararono l'onore di far parte della nuova federazione. Ugo Meisl, dopo questo scacco, fece macchina indietro, ma egli non desisteva; egli va sobillando l'Italia, l'Ungheria, la Cecoslovacchia e attende pazientemente il momento di fare parte della nuova federazione. Ugo Meisl, dopo questo scacco, fece macchina indietro, ma egli non desisteva; egli va sobillando l'Italia, l'Ungheria, la Cecoslovacchia e attende pazientemente il momento di fare parte della nuova federazione. Ugo Meisl, dopo questo scacco, fece macchina indietro, ma egli non desisteva; egli va sobillando l'Italia, l'Ungheria, la Cecoslovacchia e attende pazientemente il momento di fare parte della nuova federazione.

L'«Ambrosiana» disciolta

Milano, 6 notte.
L'on. Turati ha sciolto in data di ieri la società sportiva Ambrosiana, sorta, or è un anno, dalla fusione dell'Internazionale con l'U. S. Milanese, anziana società della nostra città. Conteranno l'onore di far parte della nuova federazione. Ugo Meisl, dopo questo scacco, fece macchina indietro, ma egli non desisteva; egli va sobillando l'Italia, l'Ungheria, la Cecoslovacchia e attende pazientemente il momento di fare parte della nuova federazione.

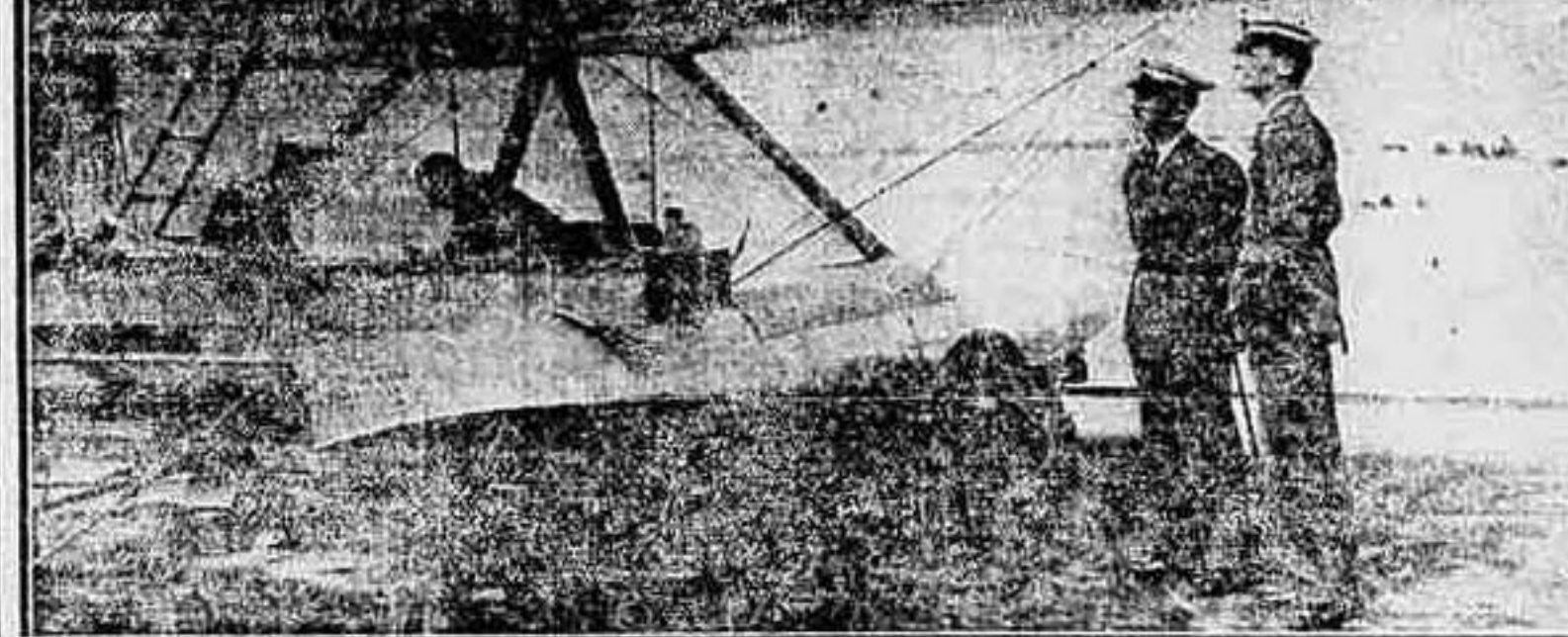
Il «match» di G. Spalla contro il pugilista filosofo rinviato a domenica

Vienna, 6 notte.
Questa sera Giuseppe Spalla doveva disputare all'aperto l'annunziato match di Heidelberg; ma l'incontro è stato rimandato a domenica.
Il dott. Bach, ventinovenne, è uno strano tipo di boxeur professionista, essendo egli dottore in filosofia, mineralogia, geologia e chimica. I giornali lo chiamano il pugilista filosofo. Il dott. Bach non è un professionista nel senso vero della parola; egli è un appassionato della boxe, ed ha dovuto passare nel campo professionista solo perché, essendo proprietario di una scuola di educazione fisica, non poteva ottenere la qualifica di dilettante. Nella sua scuola egli cerca di trasformare lo sport in una scienza; del resto il dottor Bach è non soltanto un boxeur pugilista, ma anche schermidore, giocatore di tennis, sciatore e vogatore. Al tempo in cui studiava all'università curava lo sviluppo del corpo facendo a tratti il minatore, il muratore e magari lo spaccapietre.

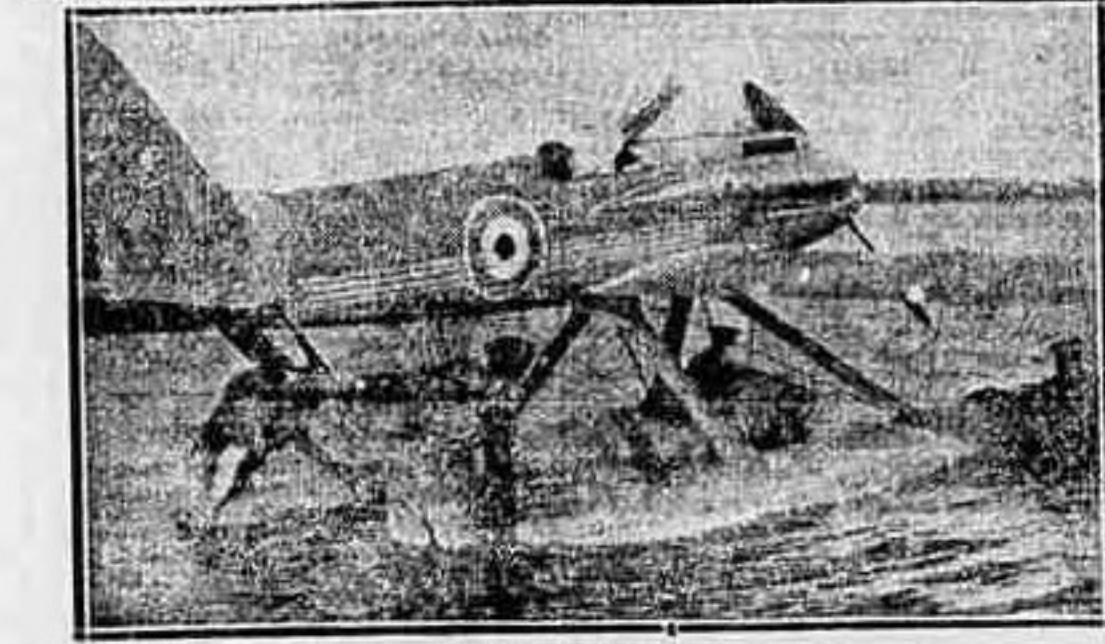
Interrotto dai giornalisti sul suo contrabbasso Schelling, diventato così celebre in America, ha detto che Schelling è senza dubbio un pugilista di doti eccezionali, il quale conquistò il titolo di campione mondiale se non quest'anno l'anno venturo.

La traversata della Manica

Il fallito tentativo di una nuotatrice Boulogne-sur-Mer, 6 notte.
La nuotatrice inglese Connie Gillead, che tentava di effettuare la traversata della Manica, si è ritirata a due miglia dalla costa inglese. (R. S.).



La «toilette» di un apparecchio



Il Supermarine



Il Macchi 6