


INDICE

APPUNTI NARRATIVI	1
Gianni Caproni	3
Alessandria, Giugno 1909	4
Tempo sciupato	ivi
Arco, Dicembre 1909	6
Alla Malpensa, Aprile 1910	7
Motore ed aviatore	9
Il primo volo, 27 Maggio 1910.	10
La bufera, 23 Luglio 1910	11
Il secondo volo, 12 Agosto 1910	12
Eliche ed anemometro	13
Una visita ed un articolo	14
Bisogna sloggiare!	16
Caproni e De Agostini	17
Diamo all'Italia ali italiane	18
Apparecchi ed aviatori.	19
A Vizzola Ticino	20
Il primo monoplano Caproni.	25
I piloti	27
La vita a Vizzola	29
Visite gradite.	33
I motori	34
Sfiducia e malattie	37
Periodo di transizione.	38
C. G. Comitti.	40
Il <i>rècord</i> italiano di durata e mondiale di velocità, per motori inferiori ai 40 HP	41
Il <i>rècord</i> italiano di velocità, 13 Febbraio 1912	ivi
Il <i>rècord</i> italiano d'altezza e velocità, 14 Febbraio 1912.	42
La morte del tenente Bertoletti, 15 Marzo 1912	43
Piccole cause e grandi effetti	ivi
La guerra e l'aviazione	45
Le impressioni di un pilota	ivi
Un ufficiale giapponese a Vizzola, 20 Marzo 1912.	47
Il <i>rècord</i> mondiale di velocità e italiano di durata, 20 Marzo 1912	49
La Società Allievi Piloti Aviatori a Vizzola, 1 Aprile 1912	50
Il <i>raid</i> Vizzola-Lago Maggiore-Locarno, 5 Aprile 1912.	52
Graditi incoraggiamenti	54
Particolarità e difficoltà dell'industria dell'aviazione.	56
Cassette lancia bombe, 11 Aprile 1912	57
Da Vizzola a Milano e ritorno in 55', 14 Aprile 1912	ivi

Il raid Vizzola-Adria, 16 Aprile 1912.	59
Voli a Venezia	62
La Scuola di aviazione	64
Un monoplano militare	67
Da Vizzola a Vercelli e ritorno, 9 Maggio 1912.	ivi
Da Vizzola a Torino, 11 Maggio 1912	ivi
La disgrazia del sottotenente Garino, 25 maggio 1912.	68
Altre visite gradite	69
<i>Récord</i> italiano di durata con passeggero, 11 Giugno 1912	70
Aviazione.	71
La Società Italiana di aviazione	72
Le gare internazionali a Vienna	73
Il « Milano I », 12 Luglio 1912	74
Un periodo burrascoso	80
I Gigioni dell'aviazione	82
Un collaudo ad Aviano, 19 Settembre 1912.	83
La visita di S. E. il ministro Facta, 12 Settembre 1912	84
L'ing. cav. uff. Luigi Faccanoni	86
Una disgrazia aviatoria, 9 Ottobre 1912.	87
Un nuovo pilota, 23 Novembre 1912.	88
Voli a Bra, 22 Dicembre 1912	89
La commissione di 12 « Bristol », 24 Dicembre 1912.	ivi
Slavorosoff, Gennaio 1913	91
La prima aviatrice italiana, 3 gennaio 1913	92
<i>Récord</i> mondiale di velocità con passeggero, 24 Gennaio 1913	95
<i>Récord</i> ascensionale con un avvocato a bordo, 24 Gennaio 1913	ivi
Una prova a Pordenone, 14 Febbraio 1913	96
Una discesa in terreno lavorato, 16 Febbraio 1913.	97
Il colonnello Moris ed il maggiore Douhet.	98
Collaudo dell'apparecchio donato dalla S. I. A. all'Esercito, 18 Febbraio 1913	ivi

La prima Milano-Roma in aeroplano.

L'organizzazione. — L'apparecchio italiano c'è	103
Un appello seducente	104
Le norme della « Milano-Roma »	106
Dubbi e decisione.	ivi
Da Vizzola a Milano	110
Le osservazioni aerologiche	111
Da Milano a Pisa. — Il percorso	112
La partenza.	113
Un saluto	117
I passaggi	118
Sopra Genova.	120
Sopra Portofino	121
L'arrivo a Pisa	ivi
Le impressioni dell'aviatore	122
Un inno	124
Da Pisa a Roma. — Le notizie aerologiche.	125
Da Pisa a Poggio dell'Agnello.	126
L'ing. Caproni a Poggio all'Agnello.	127
Una lettera di Slavorosoff	ivi

I telegrammi dell'On. Montù	128
La partenza	ivi
Un verbale	129
Da Poggio all'Agnello a Montalto di Castro	ivi
Da Montalto di Castro a Santa Marinella	130
A Santa Marinella	131
A Roma!	132
Banchetti e medaglie	134
Il commento della «Gazzetta dello Sport»	135
Il commento della «Lettura Sportiva»	137
Il commento della «Stampa Sportiva»	ivi
Un telegramma del Ministro della Guerra	139

Le officine Caproni-Faccanoni.

Le officine	141
La scuola	149

APPUNTI TECNICI.

Le prime esperienze. - La costruzione e i brevetti dei vari tipi di biplani "Caproni,, 153

I monoplani "Caproni,, (1911-1912-1913).

I. Il tipo - Caproni	163
II. La costruzione dei primi monoplani ed il <i>record mondiale</i> di velocità e durata del 30 HP Y Anzani	165
III. Gli apparecchi scuola e la scuola: il biplace a doppia manovra 60 HP Anzani	168
IV. Apparecchi veloci e buoni <i>planeurs</i>	172
V. I tipi: 50 HP Gnome e Anzani monoplaces, 50 HP Anzani biplaces ed il <i>record mondiale</i> di velocità, 70 HP Anzani S. I. A. e concorso di Vienna	175
VI. Gli 80 HP Gnome biplaces militari tipo 1912	180
VII. L'80 HP Gnome biplaces smontabile tipo concorso militare 1913	191
VIII. Il concorso militare 1 aprile 1913	196

Il problema dell'equilibrio automatico (Studi, brevetti e risultati dell'ing. Gianni Caproni).

I. Il problema dell'equilibrio automatico	201
II. Il dispositivo 1910 a pendolo per biplani dell'ing. Gianni Caproni	203
III. La costruzione nelle officine Caproni di un monoplano ad equilibrio automatico intrinseco ideato dal Colonnello Vittorio Cordero di Montezemolo	204

Le eliche, il motore per aviazione e l'Anemometro dell'ing. Caproni.

I. Esperienze dell'ing. Caproni sulle eliche	207
II. Motore Caproni per aviazione	211
III. L'Anemometro dell'ing. Caproni	212

Le prove compiute dai monoplani Caproni.

I. <i>Réconds nazionali e mondiali</i> battuti con monoplani Caproni nel 1912 e 1913	215
II. <i>Performances e raids</i> compiuti con monoplani Caproni nel 1912 e 1913	216

APPUNTI ECONOMICI.

L'industria italiana dell'aviazione.

I. Difficoltà iniziali	223
II. Sviluppo ritardato dell'aviazione italiana	226
III. Il compito dello Stato	230
IV. Le condizioni per una buona riuscita	233
V. Prove tecniche, prove sportive e piloti	237
VI. Ciò che altrove si va facendo.	241
VII. Imperialismo aereo	243
VIII. L'avvenire dell'aviazione	247

