Giornale Aeronautica - Le Vie dell'Aria N.52 Memoria del Generale de Pinedo 1934

ROMA - Anno VI - N. 52

30 dicembre 1934-XIII

LE VIE DELL'ARIA

ABBONAMENTI
Annuo Lire 12,50 - Estero il doppio
Un numero Cent. 25 - Arretrato il doppio

Direzione e Amministrazione: ROMA, Viale dell'Università - Telefono 45-317
Ufficio pubblicità - MILANO, Via Gesù, 6 - Telefono 71-624
Conto Corrente Postale — ESCE LA DOMENICA — Conto Corrente Postale

PREZZO DELLE INSERZIONI
(per millimetro di altezza su una colonna)
L. 2 oltre la tassa governativa dell'1,80 %.

Facciamo il punto

I progressi dell'aviazione commerciale

Poichè l'inverno è la stagione di minore attività e di raccoglimento per l'Aviazione civile, è possibile di considerare, ad ogni inverno, chiuso un ciclo e di fare il punto.

La situazione ed i progressi del più recente mezzo di trasporto possono essere considerati sotto l'aspetto tecnico e sotto l'aspetto economico, sotto l'aspetto politico ed in rapporto al suo inquadramento nella vita sociale.

Dal punto di vista tecnico il fatto saliente del 1934 è stato, in Europa particolarmente, quello della preparazione per il passaggio alle alte velocità sui servizi commerciali.

L'America ci ha preceduto alquanto su questa via, ma la riscossa europea è stata però rapida ed è l'Italia la prima nazione pronta a mettere in linea dei grossi apparecchi commerciali capaci di una velocità di crociera di 300 chilometri orari. Altre Nazioni europee seguiranno nel tempo, ma in Europa, ripetiamo, nessuno ci precede.

E' onesto riconoscere come molti dubbi siano sorti prima di abituarsi all'idea di questo salto netto dai 200 ai 300 chilometri. E' accaduto sempre così quando si è trattato di progresso della tecnica, e possiamo ancora leggere oggi dei terribili dubbi che si affacciavano quando i treni e le automobili dovevano avviarsi alla spaventosa velocità di 60 chilometri orari!

L'aumento di velocità è ormai in atto ed è questo il fatto più rimarchevole di questo scorcio di anno.

La velocità è la ragione prima del mezzo aereo. Costi o non costi, è in base ad essa che il mezzo può affermarsi e battere nella concorrenza tutti gli altri mezzi, sempre chè, naturalmente, la distanza gli sia appropriata. E' con la velocità che il mezzo aereo afferma la sua essenza totalitaria, intollerante di qualsiasi alleanza perchè capace dall'oggi al domani di stroncarle tutte.

▽

Dal punto di vista economico l'Aviazione civile, è noto, mira all'emancipazione.

I tempi sono duri, ma non bisogna dimenticare che tutti i mezzi di trasporto hanno bisogno di essere sovvenzionati. Il trucco contabile americano di pagare la sovvenzione attraverso la garanzia di carichi postali è appunto un trucco e non una emancipazione effettiva; e lo abbiamo visto quando il Governo americano ha potuto fermare l'Aviazione civile, tentando di impiegare al suo posto quella militare.

D'altra parte, allo stato attuale delle cose, il passeggero, è trasportato in perdita, mentre un utile può essere lasciato soltanto dal carico postale.

E' ormai assiomatico che per avere un carico postale le linee debbano essere giornaliere, domenica compresa, e dobbiamo accettare anche la conclusione alla quale è arrivato il sig. Martin Wronsky, direttore della Deutsche Luft Hansa e presidente del Comitato Postale in seno alla International Air Traffic Association, che cioè i vantaggi del trasporto postale per via aerea cominciano a sentirsi dopo i 1000 chilometri.

Ecco i canoni per l'emancipazione economica dei servizi aerei. Quei servizi che non possono rientrare in questa categoria non hanno, per ora, possibilità di emancipazione.

Ecco perchè il prototipo della linea che potrà pagarsi da sè è e resterà la linea transatlantica, mentre le linee che più si avvicineranno al pareggio saranno le grandi linee trascontinentali, serventi interessi commerciali reali.

All'infuori di questi limiti lo Stato deve per ora pagare, perchè si tratta di servizi messi a disposizione dei cittadini, che saranno passivi come tutti gli altri servizi marittimi o ferroviari esistenti messi a disposizione.

L'elasticità del mezzo aereo ed il suo progresso continuo permettono, però, qualche eccezione; da questo punto di vista, per esempio, è interessante notare come la Hillman, vecchia compagnia inglese per l'esercizio di linee aeree non sovvenzionate, abbia offerto ai risparmiatori 50.000 sterline di azioni. Segno che i tempi maturano.

▽

L'efficienza del mezzo aereo come strumento di trasporto e come strumento di progresso si misura dalla rispondenza che esso ha nelle masse, rispondenza morale e comprensione ed utilizzazione pratica.

In questo campo il progresso è palese, inquantochè tutte le Compagnie aeree, nonostante la crisi e le pastoie delle costrizioni monetarie e doganali, riscontrano un aumento di percentuale fortissimo nel numero dei passeggeri trasportati.

L'Aviazione se non ha perso niente del suo splendore come mezzo di eccezione pronto per servire gli uomini di eccezione in imprese sempre più ardite e che hanno nella massa una risonanza sempre maggiore, ha acquistato anche terreno come pacifico, pratico, sicuro e rapido mezzo di trasporto. Naturalmente un mezzo per i nostri tempi, per l'epoca dinamica alla quale ci gloriamo di appartenere.

Le reazioni e le difese non mancano da parte dei mezzi concorrenti ed è umano che sia così: le ferrovie aumentano la velocità così come i piroscafi.

C'è chi dice che, se i piroscafi saranno destinati fra breve a non portare più passeggeri di classe, le ferrovie per contro batteranno l'aereo, aumentando la velocità.

Questo è possibile però solo dove il mezzo aereo vuol compiere un servizio non rispondente alle sue doti caratteristiche.

Si parla molto da noi degli abbreviati percorsi ferroviari da Roma al Nord Italia. D'accordo: è un bel progresso. Ma entro il 1935 sarà possibile venire regolarmente da Roma a Milano in 90 minuti. Che cosa potranno fare allora le ferrovie?

▽

Si può parlare di un progresso, di riconoscimento dell'Aviazione nel campo politico, cioè che essa possa usufruire oggi di una maggiore libertà che per il passato? che gli accordi siano più facili? che l'aria sia cioè veramente libera?

Potremo rispondere che la particolare politica dell'Aviazione è strettamente legata alla politica generale e che nessun progresso essa aviazione potrà realizzare in questo campo, che non sia preceduto da un mutamento nella situazione e nei rapporti politici generali. Vi saranno delle alleanze reciproche che permetteranno delle libertà reciproche, ma non vi sarà una libertà generale.

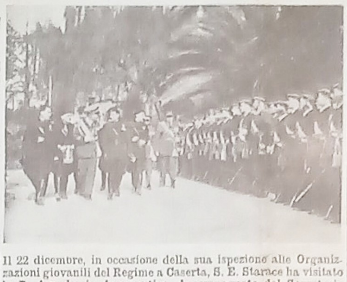
Non possiamo chiudere questo rapido esame senza accennare a quello che sarà il fatto capitale dell'anno 1935, cioè alla traversata commerciale dell'Atlantico. Essa sarà fatta commercialmente, dopo essere stata fatta esperimentalmente in tutti i modi; con ruote, con idrovolanti, con catapultati.

E' difficile e pericoloso pronunciarsi su quella che sarà la macchina prescelta, ma non è azzardato di dire che essa sarà della classe degli apparecchi che partono sulle ruote e che possono ammarare senza avere tuttavia il mezzo di ripartire.

Tutte le energie che nel campo aeronautico contano in Europa vi sono impegnate, mentre dall'America si protende all'altra riva per incrociarsi con noi.

Certo questa preparazione porterà i suoi frutti e l'Aviazione italiana vi avrà il posto che le compete.

Enrico Venturini



Il 22 dicembre, in occasione della sua ispezione alle Organizzazioni giovanili del Regime a Caserta, S. E. Starace ha visitato la R. Accademia Aeronautica. Accompagnato dal Segretario federale per la Provincia di Napoli, dal Comandante la R. Accademia, dal Podestà e dal Segretario politico di Caserta, egli ha passato in rivista il Battaglione Allievi, ai quali ha rivolto brevi parole di incitamento e di augurio

Un'importante innovazione per stabilire l'attitudine commerciale dei velivoli civili: IL CALCOLO DELLA "STAZZA,,

Avverto subito che ho usato nel titolo di questa nota il termine "stazza" soltanto per giovarmi della diffusione che gli deriva dall'impiego nel campo navale e per far subito comprendere di che cosa voglio far cenno: mentre nel campo aeronautico tutta la gratitudine che gli dimostreremo si limiterà a questa citazione, per passare poi a ripudiarlo, adottando invece il termine più pedestre ma ben più pratico e chiaro di "cubatura utile".

Se si ferma un momento l'attenzione sui regolamenti internazionali, sul certificato di navigabilità, sui Libri Registri delle Società di Classificazione, sugli stessi cataloghi dei costruttori, si osserva subito che le caratteristiche per così dire fisiche dei velivoli vengono limitate alle dimensioni, compresa in esse la superficie alare, e alla composizione dei pesi; nessuna traccia quindi dei volumi disponibili per il carico pagante, che pure vien messo in bella evidenza dal punto di vista del suo ammontare in peso.

E' vero che viene pure indicato il numero dei posti per passeggeri, il che implicitamente dà un'idea della capacità della cabina quando si parta dal presupposto che il volume assegnato a ciascun posto sia pressochè una costante: ma a parte che ciò non è molto esatto (si guardi ad esempio qualche triposto o quadriposto straniero da turismo o anche da trasporto), come si fa ad avere un'idea del corridoio utilizzabile, dei locali accessori, e simili? Senza contare che restano molto arbitrarie le dimensioni assegnate a ciascun posto, poichè nessun regolamento ne parla, cosicchè in pratica possono trovarsi differenze sensibili specialmente nella lunghezza e nell'altezza di cui dispone ciascun passeggero.

Qualche timido accenno si trova, invece, in talune descrizioni pubblicitarie, del volume dei bagagliai: assegnato però anch'esso arbitrariamente sotto ogni punto di vista. Ma quali criteri uniformi di valutazione vanno seguiti, oggi che il trasporto aereo di merci si avvia ad uno sfruttamento non trascurabile, e che l'impiego di ali spesse mette a disposizione un discreto volume nel loro interno, almeno verso la radice.

◆

Di fronte a queste manchevolezze si è trovata l'Associazione Internazionale dei Registri (A.I.R.), che a causa delle finalità di Classificazione dei suoi Associati e come editrice del più vasto repertorio di aeromobili civili che oggi si pubblichi nel mondo — il Libro Registro A.I.R. — non poteva disinteressarsi di un elemento così caratteristico ed importante come il volume utile di un dato velivolo. Volume utile che non è soltanto una grandezza geometrica pura e semplice, la cui influenza si esaurisca con la misurazione; ma un elemento essenziale che ha ripercussioni svariatissime, da quelle commerciali, connesse per esempio col trasporto di merci molto voluminose, a quelle aerodinamiche dipendenti dal come esso si presenta e cioè con quale sezione maestra e con quale affinamento verso poppa; da quelle di comodità offerte ai passeggeri (per es. possibilità di stare in piedi o di semisdraiarsi, esistenza di un bar e simili), a quelle strutturali inerenti le zone adibite a sistemazioni di merci o bagagli.

L'A.I.R. provvide perciò a sviscerare la questione e ad abbozzare un regolamento per la misura del volume utile dei velivoli civili a compartimenti chiusi, regolamento che dopo attento esame da parte dei Registri Associati, venne definitivamente approvato dalla Conferenza A.I.R. del 12-13 ottobre 1934 a Friedrichshafen.

La determinazione della cubatura utile non è evidentemente un obbligo: l'A.I.R. ha voluto soltanto stabilire norme razionali ed uniformi per una siffatta misura, che resta in facoltà del costruttore o dell'utente chiedere all'Istituto Nazionale di Classificazione per un dato velivolo. Tale Istituto, in Italia il Registro Italiano Navale ed Aeronautico, in Francia il Bureau Veritas, ecc., si incarica allora delle verifiche e misurazioni del caso e rilascia un "Certificato di cubatura utile", provvedendo inoltre ad inserire nel Libro Registro A.I.R. pubblicazione ufficiale comune, i dati risultanti per quel velivolo.

Il Regolamento in parola ha avuto, nella sua veste italiana l'ambita approvazione del Ministero dell'Aeronautica, cosicchè sarà tra non molto pubblicato dal R.I.N. ed A. e reso esecutivo.

◆

Con l'adozione del termine "cubatura utile" si è voluto far corrispondere in modo perspicuo all'operazione le parole che la individuassero, ciò che la voce "stazza" è ben lungi dal dare; tutti sanno anzi a quali equivoci, a quante continue incertezze essa dà luogo nel campo navale.

Altro castigo di Dio è nella tecnica marittima l'unità di misura adottata per la stazza: la "tonnellata di stazza", che non è tonnellata, che non è unità semplice, perchè è unità... di volume e non di peso come il nome fa pensare, e perchè è di due metri cubi e rotti! Naturale quindi che ci guardassimo bene dal servirci di un così stravagante sistema; è così semplice misurare le lunghezze in millimetri e i volumi in metri cubi!

Ma non basta. La stazza, evidentemente non abbastanza complicata di per sè, può ancora essere "lorda" o "netta"; donde altre tortuosità e altri rompicapi per i periti stazzatori.

L'A.I.R. ha fatto giustizia sommaria di tanti fastidi, perchè è andata diritta allo scopo, che è quello di determinare i volumi realmente utilizzabili ed ha perciò preso in considerazione, come cubature da misurare, solo quelle utili cioè "nette", facendo astrazione dalle cabine di pilotaggio e delle capacità che non rispondessero a condizioni che si è avuto cura di precisare e di far corrispondere ad una effettiva praticità di sfruttamento.

Infine si è fatto, rispetto alla pratica navale, un altro passo avanti, sempre avendo di mira i reali fattori determinanti del reddito di esercizio, col considerare distintamente il volume disponibile per i passeggeri e quello disponibile per le cose (posta merci, bagagli), il che, pare incredibile, non è previsto nella stazza delle navi.

Devo aggiungere che tutto il Regolamento, come i cenni che ne ho fatto bastano a dimostrare, è impostato su una linea di semplicità e di chiarezza: esso è anche molto breve — appena 10 articoli —, ed il "Certificato di cubatura utile", che costituisce in definitiva lo scopo del Regolamento, è in una sola facciata. Se l'avvenire imporrà qualche amplificazione, si avrà almeno il vantaggio che partendo da un testo così sobrio non si arriverà certo, anche con le aggiunte, ad una mole che possa lontanamente rivaleggiare coi regolamenti di "stazza".

◆

La misura del volume utile è stata deliberatamente considerata dall'A. I. R. come operazione del tutto indipendente dai controlli relativi alla navigabilità, che, com'è noto, sono in vari Paesi egualmente affidati ai Registri di Classificazione. Tuttavia le norme che la regolano si sono ispirate a criteri tecnici che non possono a meno dall'avere una certa influenza sulla costruzione dei velivoli commerciali ed anche sul loro esercizio, come potrà facilmente dedursi dai brevi cenni che seguono.

Per quanto concerne i passeggeri si sono stabilite come misure minime di ciascun posto, per poter rilasciare il certificato, m. 0,75 per la lunghezza, 0,45 per la larghezza, 1,20 per l'altezza; misure che sono state contenute in così modesti limiti — che però, ripeto, sono quelli minimi ammissibili — per tener conto dei velivoli da turismo a cabina. Sono state ammesse riduzioni, limitatamente ad una sola delle dimensioni e ad una percentuale non superiore al 15 % del suo valore minimo di base, a condizione che siano compensate (per es. nel caso di cuccette) da un equivalente aumento su un'altra dimensione.

Quanto ai bagagliai, per evitare che spazi irrisori o mal proporzionati vengano considerati utilizzabili, si è stabilito come dimensione minima di ciascun lato m. 0,50; si tollera anche qui che una sola dimensione possa scendere a m. 0,30, purchè almeno un'altra dimensione sia accresciuta così da non portare il volume a meno di mc. 0,1. Ancor più importante è forse la condizione dell'accessibilità, per la quale si è stabilito che sulla superficie costituita dalle due più grandi dimensioni del locale, o comunque su quella che assicura maggiore comodità di accesso, sia praticata una porta di sufficiente ampiezza; è chiaro che siffatta condizione, di evidente logicità, individua bene i locali utilizzabili e impone al Costruttore un attento studio per la loro scelta.

Non si è fatto cenno nel Regolamento di condizioni di robustezza del fondo o delle pareti, volendosi deliberatamente evitare interferenze coi regolamenti tecnici esistenti: ma ciò non significa che si accetteranno ciecamente locali deficienti sotto questo aspetto, dato che il funzionario incaricato della misura è sempre e soprattutto un tecnico che si appellerà alle norme in uso e comunque ad un esame caso per caso. Anzi, in previsione che talune zone di fusoliera o d'ala possano prestarsi solo parzialmente a sostenere carichi, senza che esistano vere e proprie divisioni o tramezzi, si è stabilito che il Funzionario delimiterà le zone utilizzabili e le indicherà con appositi segni.

Io non dubito che la misura e la indicazione delle cubature utili dei velivoli diventeranno presto pratiche correnti, per la loro evidente razionalità. Oggi non si precisa che il fattore peso del carico pagante; quando esso sarà integrato dal fattore volume, che in qualche caso può anche essere più importante, la nozione dell'attitudine commerciale di un dato velivolo risulterà veramente completa e precisa con beneficio comune dei Costruttori e dei proprietari.

Ing. Giulio Magaldi

I nuovi aeroplani italiani: il «Magni Vale» con motore «Farina T-58» da 130 H. P., per caccia e allenamento

La Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico alla memoria del Generale de Pinedo

Con Decreto Reale è stata concessa alla memoria del Generale Francesco De Pinedo la medaglia d'oro al valore aeronautico, con la seguente motivazione:

"Insuperabile pilota di idrovolanti compiva, negli anni 1925 e 1927, due crociere aeree traversando due volte l'Atlantico ed accrescendo il prestigio dell'aviazione italiana. Nel tentativo di decollo per battere il primato di distanza, trovava morte gloriosa.

Campo di Floyd Bennet (Stati Uniti d'America) - 2 settembre 1933-XI".

Viva ammirazione francese per la Scuola di guerra aerea dell'Aeronautica italiana

Il periodico «Les ailes», occupandosi della Scuola di Guerra Aerea della Regia Aeronautica italiana scrive:

«Questa Scuola definirà la dottrina d'impiego dell'Armata Aerea; essa diffonderà i suoi studi in mezzo agli ufficiali dell'Arma che saranno posti in grado di partecipare al movimento generale delle idee e ai perfezionamenti della dottrina».

Dopo aver accennato ai vari corsi e agli scopi dell'istituzione, il giornale conclude affermando che "attraverso l'organizzazione moderna di questa Scuola l'Italia si pone una volta ancora alla testa delle grandi Aeronautiche".

Istituzione della posizione di "congedo speciale" per gli Ufficiali della R. Aeronautica

Un disegno di legge presentato negli scorsi giorni alla Camera istituisce, in via provvisoria, la posizione di "congedo speciale" per gli ufficiali della Regia Aeronautica.

La posizione di "congedo speciale" costituisce, a tutti gli effetti, vacanza organica nei ruoli, in aggiunta a quelle previste dalle disposizioni in vigore.

Possono essere collocati nella posizione suddetta gli ufficiali della Regia aeronautica, di grado non inferiore a quello di capitano, che contino 15 o più anni di servizio utile per la pensione, dei quali 12 di servizio effettivo, e che siano ritenuti meno atti al disimpegno integrale dei compiti richiesti dalle mutate esigenze dei reparti e dei servizi della Regia aeronautica, pur conservando l'idoneità alle funzioni del proprio grado.

Il collocamento nella posizione suddetta, da effettuarsi con decreto Reale, può aver luogo: a domanda e d'autorità.

Gli ufficiali che intendono essere collocati in "congedo speciale" dovranno farne domanda, nei limiti di tempo e con le modalità prescritte annualmente dal Ministero dell'Aeronautica.

L'accoglimento della domanda è rimesso al giudizio discrezionale del Ministro dell'aeronautica, sentita, per gli ufficiali superiori ed i capitani, la Commissione superiore di avanzamento.

Sono collocati d'autorità nella posizione di "congedo speciale" gli ufficiali che, a giudizio della Commissione superiore di avanzamento, siano ritenuti meno atti al disimpegno integrale dei compiti richiesti dalle mutate esigenze dei reparti e dei servizi della R. Aeronautica.

Per gli ufficiali che rivestono il grado di generale il collocamento in "congedo speciale" è disposto a giudizio discrezionale del Ministro dell'aeronautica.

Il collocamento è disposto entro un mese dalla data della lettera ministeriale di partecipazione del giudizio di cui ai commi precedenti.

Gli ufficiali collocati in "congedo speciale" sono tolti definitivamente dai ruoli del servizio permanente effettivo ed iscritti in apposito ruolo transitorio di ufficiali in "congedo speciale".

Durante la permanenza nella posizione di "congedo speciale" l'ufficiale non può conseguire promozioni.

I generali ed i colonnelli in "congedo speciale" possono essere impiegati dal Ministero dell'aeronautica in incarichi speciali secondo particolari norme da emanare dal Ministro dell'aeronautica di concerto con quello delle Finanze.

Agli ufficiali collocati in "congedo speciale" competono i quattro quinti di tutti gli assegni ed indennità (esclusa la sola indennità di aeronavigazione o di volo) spettanti ai pari grado del servizio permanente effettivo.

Agli ufficiali che ai sensi del Regio decreto-legge 27 luglio 1934, n. 1340 abbiano diritto pel trattamento di pensione ai benefizi del servizio di aeronavigazione o di volo, compete — oltre al trattamento di cui al primo comma — una indennità di "congedo speciale" pari all'aliquota del trattamento di pensione maturata in dipendenza dei benefizi del servizio di aeronavigazione o di volo, computata secondo le norme stabilite dall'articolo 9 del citato Regio decreto-legge 27 luglio 1934, numero 1340.

Ai generali e colonnelli, oltre il trattamento di cui ai commi precedenti, compete una indennità supplementare di "congedo speciale" costituita da un quinto di tutti gli assegni ed indennità (esclusa la sola indennità di aeronavigazione o di volo) spettanti ai pari grado del servizio permanente effettivo.

Gli ufficiali collocati in "congedo speciale" rimangono in tale posizione, per un periodo di quattro anni, ma non oltre il raggiungimento del limite di età previsto per il proprio grado, per la cessazione dal servizio permanente.

L'ufficiale che cessa dalla suddetta posizione è collocato, ai sensi delle vigenti disposizioni:

a) in ausiliaria od a riposo (con o senza iscrizione nella riserva) a seconda della idoneità, se la cessazione ha luogo per raggiungimento del limite di età.

b) in ausiliaria — direttamente o pel tramite del congedo provvisorio — o a riposo (con o senza iscrizione nella riserva) a seconda degli anni di servizio e della idoneità, se la cessazione ha luogo per compimento del periodo di quattro anni.

L'ufficiale che, collocato di autorità in "congedo speciale" abbia diritto al computo di almeno una campagna della guerra 1915-1918, qualora non abbia raggiunto 19 anni, 6 mesi ed 1 giorno di servizio effettivo al momento in cui dovrebbe cessare, ai sensi del primo comma, dalla posizione di "congedo speciale, sarà trattenuto nella posizione stessa fino al compimento del periodo sopra detto, ma non oltre il raggiungimento del limite di età del proprio grado, e collocato in ausiliaria o a riposo (con o senza iscrizione nella riserva) a seconda della idoneità.

Ai generali e colonnelli collocati in ausiliaria al termine della permanenza nella posizione di "congedo speciale" e che abbiano ottenuto il riconoscimento di almeno due campagne della guerra 1915-1918, ovvero una campagna 1915-18 ed una della guerra italo-turca 29 settembre 1911-18 ottobre 1912, oppure una campagna 1915-18 e due campagne nelle colonie libiche nello stesso periodo 1915-18, compete per il periodo previsto dalle vigenti disposizioni, compreso l'articolo 4 del Regio decreto-legge 8 settembre 1932, n. 1406, la seguente indennità annua, oltre gli assegni normali di pensione, qualunque sia il numero degli anni di servizio prestato:

Colonnelli L. 9000; Colonnelli che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 4 del Regio decreto-legge 8 settembre 1932, n. 1406 L. 12.000; Generali di brigata e corrispondenti Lire 12.000; Generali di divisione e corrispondenti L. 14.000; Generali di squadra L. 16.000; Generali di squadra, designati d'armata aerea L. 18.000.

Il periodo trascorso in "congedo speciale" si computa per intero agli effetti della pensione, escluso, per quanto riguarda il servizio di volo, l'aumento di favore previsto dall'articolo 5 del Regio decreto-legge 27 luglio 1934, numero 1340.

Durante il "congedo speciale" gli ufficiali possono contrarre matrimonio senza il Regio assentimento di cui all'articolo 1 del testo unico delle leggi sul matrimonio degli ufficiali approvato con Regio decreto 9 febbraio 1928, numero 371.

I collocamenti in congedo "speciale" possono essere disposti per la durata di tre anni a decorrere dal 1° gennaio

Il numero complessivo degli ufficiali da collocare nella suddetta posizione nel triennio di cui sopra non può oltrepassare il 5 per cento del totale dei posti previsti per gli ufficiali della Regia aeronautica dagli organici in vigore alla data del 1° gennaio 1935-XIII.

Le disposizioni della legge che istituisce il "congedo speciale" non si applicano agli ufficiali esclusi definitivamente dall'avanzamento.

L'accordo italo-britannico consente la pratica realizzazione del congiungimento aereo tra l'Italia ed i suoi possedimenti dell'Africa Settentrionale e Orientale

La relazione che accompagna la presentazione alla Camera per la conversione in legge del Regio decreto-legge che ha dato esecuzione alla Convenzione italo-britannica concernente l'istituzione di linee di trasporto aereo afferma che fra l'Italia e la Gran Bretagna esisteva una Convenzione aeronautica, stipulata in Roma il 10 maggio 1931.

L'opportunità, peraltro, di precisare meglio le linee, di estenderne le rotte, con l'inclusione di nuovi scali e di ammettere che il traffico sulle linee stesse possa essere esercitato tanto da aeroplani quanto da idrovolanti, ha indotto i due Governi ad addivenire alla stipulazione di una nuova Convenzione, che è stata firmata in Roma il 7 dicembre 1934.

In tal guisa, le Compagnie italiane di trasporto aereo designate dal Governo italiano potranno effettuare collegamenti aerei con il Regno Unito di Gran Bretagna e di Irlanda del Nord, con i possedimenti britannici e i territori sotto mandato britannico nel Mediterraneo e nel Mar Rosso e con la Somalia Britannica.

E poichè il Governo del Sudan ha concesso il sorvolo del proprio territorio, si rende anche possibile il congiungimento aereo diretto fra l'Italia e le sue Colonie e possedimenti del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano.

La Vittoria Alata offerta dalla Fiat ai velocisti di Desenzano

Agello promosso sottotenente

Il Maresciallo, Francesco Agello, detentore del primato internazionale di velocità per idrovolanti, è stato promosso per merito straordinario, Sottotenente in S.P.E. dell'Arma Aeronautica, ruolo naviganti.

"La solita cafoneria"

La tragica sorte toccata all'aeroplano americano "Douglas D. C. 2", battezzato Uiver, durante un volo speciale sulla linea olandese Amsterdam-Batavia ha servito di pretesto ad alcuni giornali per magnificare nuovamente il così detto "Albergo volante" che aveva nientemeno che delle "poltrone trasformabili in comode cuccette, cucina, un piccolo salottino per i fumatori impenitenti e financo una sala da bagno (sic)".

A questi impenitenti ammiratori d'un velivolo straniero che non ha nulla di eccezionale rispetto ai nostri apparecchi di recente costruzione il Popolo Marinaro, organo della Gente del Mare e dell'aria, dedica la seguente opportuna nota dal titolo "La solita cafoneria":

"Quando giorni or sono atterrò all'Aeroporto del Littorio il Douglas di Fokker, molti giornalisti romani si recarono sul campo ad intervistare il famoso costruttore e a visitare il così detto "Albergo volante". Bisognava vederli questi giornalisti cadere dal settimo cielo, bisognava sentirli elevare le più alte meraviglie sul prodigioso apparecchio, bisognava leggere i loro inni di lode!

Mai s'era visto nulla di simile, quella sì ch'era tecnica, perizia, abilità costruttiva. E il signor costruttore cosa fa, cosa pensa, cosa dice, quando partirà, dove andrà, gli piace Roma, approva il Fascismo? Oh, noi italiani in fatto di aviazione siamo dei principianti, dei novellini... Che contano i records di Agello, di Donati, la trasvolata Atlantica e l'opera magnifica che svolge la nostra aviazione civile ogni giorno, in confronto dell'albergo volante!

Noi non siamo di quelli che per partito preso negano ogni merito allo straniero, ogni valore a chi non sia italiano: dichiariamo anzi di essere pronti ad imparare dallo straniero quando occorra, di essere pronti a dargli atto del suo valore quando esista; ma questa cafoneria d'antico stampo, questo ossequio da servo, questo sistema di spellarsi le mani per applaudire la ditta e il barone, il letterato ed il costruttore d'aeroplani stranieri, non ci va più, perchè il Fascismo, prima d'ogni altra cosa, ci ha donato una dignità nazionale che non si deve offendere impunemente".

Controllare la descrizione dettagliata

Valutazione: Nessuna valutazione
Prezzo
Prezzo di vendita14,99 €

Fai una domanda su questo prodotto

Descrizione

Giornale Aeronautica - Le Vie dell'Aria N. 52 - La Medaglia d'Oro sl Valore Aeronautico alla memoria del Generale de Pinedo - 1934

Testo in lingua italiana. Pagine 6 con illustrazioni.

Condizioni buone con segni del tempo come da foto.