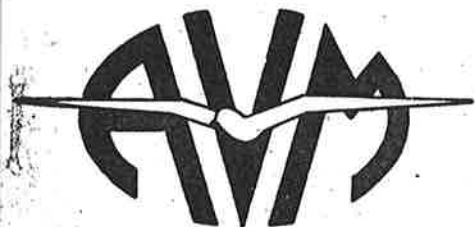


# IL CUMULO ENEMBO

## Bollettino A. V. M.

Organo Ufficiale dell'Associazione Volovelistica Milanese  
"Bruno Ceschina,, dell'Aero Club di Milano



Sede	VIA UGO FOSCOLO n. 3
Sezione Sperimentale Volo a Vela	VIA SAN VITTORE
Laboratorio Gruppi Sportivi	VIA CONSERVATORIO n. 9
Campo di Volo	AEROPORTO BRESCO - CINISELLO

Anno X° - N.2  
Febbraio 1956

### UN NUOVO PRIMATO DI FERRARI

Dal Notiziario Sportivo della Radio Italiana dell' 8 febbraio, trasmesso alle 21 circa, abbiamo avuto notizia di un nuovo meraviglioso volo compiuto in quello stesso giorno dall'Ing. Guidantonio Ferrari del Centro Militare di Volo a Vela. I dati trasmessi sono i seguenti:

Quota massima raggiunta: m. 6.700 (nuovo primato italiano)  
Guadagno quota : m. 6.050 ( " " " " " )  
Durata del volo : ore 7 circa  
Percorso : Roma Urbe - Rieti

Il volo è stato compiuto sfruttando correnti ascendenti ondulatorie e con temperatura esterna di  $-37^{\circ}\text{C}$ . Con questa prova il cap. Ferrari ha conquistato i primati nazionali di altezza assoluta e guadagno quota per monoposti, nonché il primo Diamante F.A.I. per l'Italia, insegna peraltro molto rara anche nelle altre nazioni.

Mentre il primato italiano di altezza assoluta apparteneva ancora a Carlo Dexlex, che l'aveva stabilito nel 1939 con m. 5.050, il record nazionale di guadagno quota era invece stato migliorato da Ferrari stesso il 23 Giugno dello scorso anno con m. 4.100. Da notare che nello stesso volo era stata raggiunta l'altezza assoluta di m. 5.150 che non costituiva però primato per non aver superato della prescritta percentuale il limite precedente.

Con questa impresa, Ferrari ha realizzato una performan

ce notevole, eccezionale. Dotato di esperienza e abilità non comune, specie nel volo in nube, farà presto parlare nuovamente di sé. In attesa di conoscere ulteriori particolari su questo e sugli altri voli di quella giornata, è con viva ammirazione che inviamo le nostre felicitazioni ed il nostro augurio per nuovi brillanti risultati.

#### L'ASSEMBLEA DEI SOCI

Il Presidente Giacopini, a norma di Statuto Sociale, ha convocato l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci per il 26 febbraio p.v. alle ore 14 in prima ed alle 15 in seconda convocazione. All'ordine del giorno figurano una proposta di emendamento dello Statuto, nella parte riguardante il minimo di appartenenza all'Associazione per poter ricoprire cariche sociali e per aver diritto al voto. Nel contempo sarà proposta una limitazione al numero delle deleghe ammissibili per ogni presente alle Assemblee ed una revisione della procedura da seguirsi per la validità delle stesse.

La parte ordinaria dell'O.d.G. comprende invece la Relazione del Consiglio Direttivo uscente, dei Revisori sul Bilancio, la nomina del Nuovo Consiglio e di un Revisore e Varie.

#### LE RELAZIONI COL C.P.V.

Le nostre proteste presso l'Aero Club Milano per l'attacco poco cavalleresco del Centro Politecnico del Volo hanno determinato un atteggiamento dell'Aero Club di fronte a questo problema, atteggiamento che è molto chiaro. Su questo argomento, il nostro Presidente Giacopini ci ha fornito una dichiarazione ufficiale, che riportiamo integralmente.

" Il giorno 6 Febbraio u.s. il Vicepresidente dell'Ae. C. Milano ing. Renzo Bozzi, a nome del Presidente Ing. Angelo Ambrosini, ha convocato me, in qualità di Presidente della A.V.M., e il Consigliere Tomasina, quale delegato alle riunioni Ae.C.M. -A.V.M.-C.P.V. dei giorni 21 Dicembre '55 e 3 Gennaio '56, al fine di metterci al corrente degli sviluppi della situazione di cui è stato fatto cenno sull'ultimo Cumulo Nembo.

Ci è stato data lettura del verbale del Consiglio dell'Aero Club Milano del giorno 20 Gennaio u.s., da cui risulta come il Consiglio stesso abbia deplorato l'azione del C.P.V. in quanto offensiva non solo per la A.V.M., ma anche per lo stesso Ae.C. Milano, di cui la A.V.M. è parte integrante. Nel verbale veniva poi ribadito che la A.V.M. è la Sezione di volo a vela dell'Ae.C.M., mentre altri Gruppi (come Vergiate) possono essere federati all'Ae.C.M.

Ci è stata poi mostrata una lettera in data 1 Febbraio dell'Ing. Vaghi, Presidente del C.P.V., in risposta ad altra let

tera personale dell'Ing.Bozzi(in data 30/1) invitandolo di nuovo a ritirare la "memoria" in questione;l'Ing. Vaghi vi annunciava che,in considerazione della particolare stima che egli ha dell'Ing.Bozzi,e per sottomettersi al desiderio dell'Ae.C.Milano,intendeva ritirare la "memoria" stessa.

Mi è lecito quindi sperare che la questione sia definitivamente chiusa;sono lieto di riconoscere che gran parte del merito di questo risultato spetta all'Ing.Bozzi,che si è veramente prodigato,dimostrando notevole fermezza e decisione nelle sue azioni.Spero vivamente che con la ripresa dei voli,ormai imminente,tutti i volovelisti milanesi possano ritrovarsi in termica,e spiralarare tutti nello stesso senso.

Milano, 9 Febbraio 1956

FRANCO GIACOPINI

Siamo grati all'Aero Club,di questa precisazione,che ci auguriamo possa servire a meglio definire le personalità degli enti posti sotto la sua egida ed a troncane equivoci e dissidi dannosi.Francamente non comprendiamo il perchè di queste scissioni,che non hanno altro risultato che portare al frazionamento delle forze disponibili per l'espletamento della nostra attività.L'A.V.M.,e nessuno potrà mai asserire sinceramente il contrario,è sempre stata una Associazione libera e democratica,retta con sani ed onesti intendimenti.Nessuna domanda di iscrizione è stata mai respinta,un solo socio,con mezzi perfettamente democratici,è stato espulso per motivi disciplinari in dieci anni di attività.Riteniamo che tutti i volovelisti milanesi potranno trovare nell'A.V.M. la loro associazione e convivere volovelisticamente nel nostro ambiente,che ci sforziamo di rendere il più accogliente possibile,ed attuare quella sana ed onesta collaborazione che sola potrà permetterci di continuare sulla strada del costante progresso.

#### I LAVORI DEL CONSIGLIO

Fra gli argomenti recentemente trattati nelle riunioni del Consiglio,i più importanti sono:

- Problema del nuovo aeroporto.Esiste un progetto per la costruzione di una strada che dovrebbe passare attraverso il campo di Bresso.Si impone quindi la ricerca di una altra sede.
- Trattamento istruttori 1956.E' stata approvata la corrispondenza di un rimborso spese di trasferta per l'attività ferie didattica ed un premio in ore volo da attribuirsi agli istruttori sempre per questa attività.
- Concorso Aero Club Italia per un aliante;l'Ae.C.I. ha indetto un concorso nazionale per la costruzione di un aliante da allenamento e sport di medie caratteristiche,avente i requisiti

di basso costo, robustezza e facilità di manutenzione. Ne è stata decisa la partecipazione.

-Le dimissioni di Vaghi. Il Consiglio ha accettato le dimissioni dell'Ing. Vaghi da Consigliere Onorario dell'A.V.M. Questa decisione si riferisce al responsabile del C.P.V. piuttosto che al Vaghi come persona fisica, alla quale conserviamo la stessa amicizia di sempre.

-Il gruppo Gheppio ha proposto all'A.V.M. la gestione della macchina a condizioni ritenute ragionevoli, salve alcune modifiche puramente formali. La ratifica dell'accordo è stata devoluta al nuovo Consiglio.

#### IL BIPOSTO "URENDO"

Il biposto è stato purtroppo battezzato "Urendo". A parte questo, la costruzione procede in modo celere. Oltre alle ali ed agli impennaggi già terminati, c'è la fusoliera in stato di avanzata costruzione, talchè Gonalba ritiene di poter terminare la macchina per il 15 Marzo, riservando il rimanente tempo disponibile, a termini di contratto, per le prove statiche e la messa a punto. La dodicesima quota è sempre senza titolare; si sono però fatti avanti due soci con una piccola quota mensile che pur rappresentando poca cosa, è tuttavia sintomo di buona volontà ed interessamento. E gli altri 150 soci, cosa fanno ?

#### L' STATISTICHE

Pubblichiamo finalmente le statistiche di volo della attività 1955. Dall'esame delle stesse si potrà riscontrare un incremento di 340 ore di volo rispetto l'anno 1954 e di 55 ore di volo nell'attività ~~alianti~~, rispetto ai dati provvisori pubblicati sull'ultimo bollettino. Percentualmente, la nostra attività volovelistica è un quarto di quella globale nazionale, con esclusione dei voli a doppio comando su apparecchi a motore che da soli assommano a più di cento ore.

STATISTICHE ANNUALI ATTIVITA' di VOLO

1 9 5 5

\*\*\*\*\*

<u>ALIANTI</u>		<u>DID.</u>		<u>SP.</u>		<u>TOT.A.</u>
Canguri : AECC		124 <sup>h</sup> 30'	+	167 <sup>h</sup> 40'	=	292 <sup>h</sup> 10'
	CICI	91 <sup>h</sup> 45'	+	151 <sup>h</sup> 10'	=	242 <sup>h</sup> 55'
	AVMD	6 <sup>h</sup> 02'	+	43 <sup>h</sup> 16'	=	49 <sup>h</sup> 18'
Pinocchio: FIFA		-----		111 <sup>h</sup> 23'	=	111 <sup>h</sup> 23'
Spillo : AVME		-----		70 <sup>h</sup> 03'	=	70 <sup>h</sup> 03'
Asiago : AVMA		-----		103 <sup>h</sup> 01'	=	103 <sup>h</sup> 01'
CAT 20 : CATT		-----		16 <sup>h</sup> 26'	=	16 <sup>h</sup> 26'
	<u>Totali</u>	<u>222<sup>h</sup>17'</u>		<u>662<sup>h</sup>59'</u>		<u>885<sup>h</sup>16'</u>
		=====		=====		=====

<u>AEREI A MOTORE</u>		<u>DC</u>		<u>TD</u>		<u>TS</u>		<u>V</u>		<u>TOT.M.</u>
Piper : MINK		98 <sup>h</sup> 14'+		4 <sup>h</sup> 19'+		45 <sup>h</sup> 25'+		65 <sup>h</sup> 42'	=	213 <sup>h</sup> 40'
Stinson: AEEEN		-----		90 <sup>h</sup> 31'+		101 <sup>h</sup> 18'+		44 <sup>h</sup> 18'	=	236 <sup>h</sup> 07'
Fairchild: GENI		-----		6 <sup>h</sup> 03'+		9 <sup>h</sup> 36'	+	11 <sup>h</sup> 28'	=	27 <sup>h</sup> 07'
Piper : MALA		11 <sup>h</sup> 10'+		-----		-----	+	1 <sup>h</sup> 39'	=	12 <sup>h</sup> 49'
	<u>totali</u>	<u>109<sup>h</sup>14'+</u>		<u>100<sup>h</sup>53'+</u>		<u>156<sup>h</sup>19'+</u>		<u>123<sup>h</sup>07'</u>		<u>489<sup>h</sup>43'</u>
		=====		=====		=====		=====		=====

Totale Alianti: 885<sup>h</sup>16' = Totale Generale ore 1374<sup>h</sup>59'  
 Totale Aerei : 489<sup>h</sup>43'

VOLI:

ALIANTI : DID 697 SP 1178 TOT.A. 1.875  
 AEREI A MOTORE : DC 445 TD 697 TS 1178 V 642-TOT.M. 2.962  
 Totale Gen. 4.837

LEGGENDA : DID = Attività didattica  
 SP = " " sportiva  
 DC = voli liberi doppio comando  
 TD = traini didattici  
 TS = traini sportivi  
 V = voli liberi vari  
 TOT.A. = totale per aliante  
 TOT.M. = totale per aerei motore

NOTA : il Piper I-MALA ci è stato prestato dall'Ae.C.M. per qualche tempo

COMUNICAZIONI DELLA SEGRETERIA

Tutti coloro che non sono ancora in possesso del brevetto "C" e devono sottoporsi all'annuale visita medica presso l'Ist. Medico Legale (il lunedì), devono ritirare la lettera di presentazione in Segreteria, senza la quale verranno respinti.

I primi volontari soci hanno aperto la sottoscrizione per la costituzione della biblioteca sociale. E' stato predisposto l'acquisto di un primo gruppo di volumi per l'importo di circa f 30.000,=. Tutti sono pregati di partecipare alla sottoscrizione. Rivolgersi in Segreteria.

Si ritiene opportuno ricordare il versamento delle 311 lire per il rinnovo della licenza. Si rammenta che il mancato versamento di questa tassa di concessione governativa può togliere la validità al brevetto stesso.

VARIE

Il socio Francesco Gonzaga, nostro allievo sullo Zoegling ha conseguito nei giorni scorsi ad Amendola, il brevetto di pilota militare di aviogetto su "T33".

LETTERE AL CUMULO NEMBOBATRACOMIOMACHIA n° 2

A commento dell'articolo del TOM (Cumulo-Nembo n° 1), col quale ho già avuto uno scambio di idee:

Preciso innanzitutto che il mio "BATRACOMIOMACHIA" fu scritto con lo scopo precipuo di provocare una "sveglia" da parte dei Soci; una "sveglia scritta" possibilmente o alla luce del sole comunque, poichè - secondo quanto mi risulta in antitesi a quanto afferma il TOM - i mugugnamenti sono molti (evidentemente non vengono quasi mai portati sul piatto alle "persone di governo").

In via subordinata (a parte il sommo stupore che mi coglie nell'osservare come le mie spiritosaggini a proposito di "sorci", "rane" e "batreccetera" tocchino così a fondo la suscettibilità di "noi piloti") ho l'impressione che il seguito dell'iniziativa, al momento attuale, non sia trascurabile anzi, direi decisamente positivo. Il TOM stesso approfitta per elogiare l'Ercolino, il Felice, e l'SSVV; il Tartufaro polemizza e formula proposte; il DAV risponde e contropropone.

Mi sembra pertanto che il "non sono d'accordo" del TOM debba essere interpretato ed identificato in una preventiva bocciatura di eventuali futuri attacchi scorretti a persone e sistemi.

Concludo ribadendo le buone intenzioni che mi hanno spinto ad iniziare questa rubrica ed auspico che molti Soci ne facciano uso, senza abusarne.

Milano, 17 febbraio 1956

ORESTE RICOTTI

--- --

### COLLABORAZIONE DEI SOCI

da "SAILPLANE and GLIDING", a cura di Adolfo Soldini, traduciamo un articolo che non ci sentiamo di consigliare se non a quelli che hanno al loro attivo almeno cento ore di volo a vela in nube:

### IL VOLO IN NUBE RESO FACILE

di Mickey Gilbert

trad. A. Soldini

Si continua a scrivere un mucchio di sciocchezze sul volo in nube. Guarda per esempio quell'articolo sull'ultimo numero del "Lasham Newsletter" (1). Buttalo nel cestino della carta straccia e ricomincia con me.

La cosa principale di cui ci si deve preoccupare sono gli strumenti. Tutti. Bisogna leggerli. Anche se non sai che cosa significhino le loro indicazioni. Così, la prossima volta che andrai in nube, comincia a leggerli tutti sistematicamente. Leggili tutti a rotazione, da sinistra al centro in alto, a destra, al centro in basso. Capito? Devi tener gli occhi in rotazione continua. Esercitati a questo per un po', girando, girando, girando.... Così va meglio. Adesso esci dalla vite che ne è risultata, e cerca di rientrare in nube. Soltanto, stavolta, metti in moto gli strumenti elettrici. Non funzionano? Beh, sfortuna! - la prossima volta, stà attento a prendere un aliante con le batterie in ordine.

Il secondo esercizio consiste nel cominciare a pensare a quello che indicano gli strumenti. La lancetta dell'altimetro, per esempio, che continua a girare in senso antiorario. Sì, probabilmente significa che stai "girando" anche tu. Quindi tirati fuori un'altra volta dalla vite, e metti in linea. Capiterai poi sul variometro. Nota la sua indicazione. A salire o (più probabilmente) a scendere. Non puoi farci niente, salvo che ricordartene in seguito per metterlo nelle "Note di Volo".

E adesso, il "palin paletta". Ah, quello è un pasticcio,

perchè in verità si tratta di due strumenti in uno, il che lo rende il doppio più difficile degli altri strumenti, contribuendo a farlo diventare un vero imbroglio. In sintesi, una delle indicazioni ti dice se e quando stai scivolando d'ala, e l'altra se e quando stai girando. Dato che, fin quando non avrai fatto molta esperienza, non imparerai mai a distinguere le due indicazioni tra loro, ti consiglierai di limitarti a guardare lo strumento, e non farne niente. Troverai probabilmente che in meno di un attimo pallina e paletta sono andate a fondo corsa dalla stessa parte. Questo significa che sei di nuovo in vite, quindi raddrizzati e mettiti ben a posto prima di entrare nella nube seguente (2).

Lo strumento che noterai subito dopo è l'indicatore di velocità. Esso è coadiuvato dal rumore nelle tue orecchie, che varia liberalmente da un dolce mormorio a un urlo disperato. Questi rumori non sono esattamente sincronizzati con la lancetta dell'indicatore, ma aiutano comunque in maniera notevole. Osserva come la velocità non sembra affatto diminuire quando cerchi di cabrare. E poi diminuisce troppo e non vuol saperne di aumentare quando spingi avanti la cloche. Poi va su un po', e non cambia più comunque tu muova la cloche. Questo ti fa esasperare. Per di più, significa che sei di nuovo in vite. Quindi escine e guardati in giro per un'altra nuvola.

Infine arrivi allo strumento più importante di tutti, l'orizzonte artificiale. E' stato progettato per rendere facile il volo strumentale. In aria chiara, puoi vederti le ali e le altre parti rispetto all'orizzonte. Puoi muovere le ali e le altre parti rispetto all'orizzonte. Lo strumento è fatto proprio per farti vedere le stesse cose quando sei in nube. Ha un piccolo aereo schematico, con piccole ali schematiche, e un piccolo orizzonte, schematico. Tu muovi il piccolo aeroplano rispetto al piccolo orizzonte. Ma ..... scopri subito che non è affatto l'aeroplano a muoversi. L'aeroplano sta fermo, e chi si muove è l'orizzonte, il che è tutto sbagliato e niente affatto quello che tu avevi capito. Proprio mentre fai questa scoperta, l'orizzonte va dritto dritto a nascondersi nell'angolo a destra in alto, dove puoi appena vederlo, e niente di quanto tu fai riesce a persuaderlo a tornare a fare il bravo. Si tratta di un'altra vite. Quindi rimetti in linea. Ritorna alla nuvola. Ricomincia dall'altimetro.

Ripensandoci, la cosa più importante nel volo in nube è saper uscire dalla vite.

-----



- (1) nome di fantasia (N.d.R.)
- (2) circa la posizione del palin paletta in vite, non essendo riusciti ad avere una risposta esauriente dai tecnici da noi interpellati (per mancanza di dati statistici sperimentali) deferiamo i nostri dubbi ai lettori che hanno fatto le famose cento ore di volo in nube. (N.d.R.)

-----

LETTERATURA AERONAUTICA DI OGGI

di Vico Rosaspina.

Per chi ricorda i libri di M. di Saint-Exupery, e la bella letteratura aeronautica fiorita fra le due Guerre che, su un piano universale, hanno illustrato e descritto attraverso opere tecnicamente perfette e artisticamente eccelse la nascita, gli sviluppi, le imprese più belle e il loro significato dell'aviazione, la attuale carenza di analoghe opere e la mancanza di una continuità in questo campo, in certi paesi almeno, appare certo sconcertante.

Eppure, l'aviazione - eterna incompresa - potrebbe offrire a chi pratica l'arte dello scrivere argomenti assai più suggestivi di quelli utilizzati e sfruttati senza troppo misura sia nella letteratura che nel cinema.

Oggi che l'aviazione si è imposta come uno dei pilastri fondamentali del progresso umano, e delle relazioni politiche, scientifiche ed economiche fra i Popoli, sembra che per chi scrive e segna le caratteristiche del nostro tempo attraverso opere destinate a parlare di noi alle generazioni future, essa non presenti interesse altro che sotto i suoi aspetti meno reali e più negativi; e troppo spesso occuparsi d'aviazione significa per chi scrive, anche con meritata autorevolezza, cercare il "giallo", il colore non appropriato, o il brivido a buon mercato.

Troppi scrittori di professione ignorano gli aspetti più reali e migliori di questa aviazione moderna, ed è per questo che per esprimere qualche cosa in merito al Mondo, sono gli aviatori - scrittori e giornalisti improvvisati - che cercano di prendere la penna in mano, e di esprimere quanto hanno nel cuore. I successi, anche commerciali, ottenuti da scrittori dilettanti, le cui opere sono spesso limitate ad un solo libro, dimostrano l'interesse dell'argomento, quando esso è espresso con serietà; e lasciano supporre quale successo potrebbero avere, se a questa serietà si aggiungesse l'arte e il mestiere dello scrittore professionista.

Eppure, per molti scrittori e giornalisti l'aereo rappresenta un insostituibile mezzo di lavoro, del quale hanno agio di apprezzare in continuità i vantaggi. Ma solo questo, sanno vedere: e lo considerano sotto il solo aspetto della indiscutibile funzionalità, di un arido mezzo di comunicazione, il cui interesse letterario o giornalistico è perlopiù limitato ai casi eccezionali e clamorosi, preferibilmente negativi.

Tuttavia, come ho detto, una letteratura è ugualmente nata, e se il cuore più che lo spirito letterario e commerciale ha guidato la mano degli aviatori-scrittori, questo non è evidentemente andato a scapito del valore artistico delle opere create: le tirature lo dimostrano ampiamente. Un best-seller francese del dopoguerra è stato il "Grand Cirque", dell'Asso francese della caccia Pierre Clostermann, l'uomo dalle Vittorie aeree. Un best-seller che, venduto in ogni Libreria francese, non è stato mai tradotto in italiano. In uno stile vivo, l'A. descrive con ritmo avvincente e vario le sue Battaglie aeree dal 1940 al 1945; e al disopra di ogni spirito di parte, rende omaggio in alcuni Capitoli agli avversari tedeschi più valorosi contro i quali si è battuto.

A cura delle Edizioni Franco-Empire, di Parigi, sono diffusi in questo momento in Italia cinque libri scritti da celebri aviatori di fama mondiale.

Jeacqueline Cochran, la celebre aviatrice americana, prima donna ad aver varcato il Muro del suono, recordwomen di velocità a oltre mille km/h., l'aviatrice dalle cento grandi imprese ha scritto il libro "Les Etoiles de Midi": le stelle di mezzogiorno; quando un aviatore sale sempre più nella stratosfera, vede il cielo più limpido assumere un colore sempre più cupo, e ad una certa quota, anche in pieno giorno, si vedono le stelle; e Jacky Cochran le ha viste!

Un altro celebre aviatore, Mike Lithgow, pilota collaudatore inglese e già detentore del primato mondiale assoluto di velocità a oltre millecento km/h., ha scritto il libro intitolato "Mack 1".

Questo è il termine tecnico che designa la velocità del suono, ed è un regime al quale Mike Lithgow è abituato a viaggiare con frequenza. In questo libro, esso descrive la sua carriera di pilota da guerra sulle portaerei, poi la sua vita di collaudatore civile di aerei supersonici e di recordman. Ma si è spinto anche oltre, e con la franchezza spregiudicata che è appannaggio degli aviatori di cuore, ha spinto la propria comunicativa fino a descrivere questioni tecniche molto delicate sui metodi di collaudo in volo adottati in Inghilterra: la stampa quotidiana inglese si è emozionata

per questo, e della cosa si è interessato anche il Parlamento; ma il libro era ormai in circolazione.

Dopo la Cochran e Lithgow, tre francesi famosi hanno scritto un libro per uno, su temi differenti ma interessanti.

Il Colonnello Rozanoff, ucciso di recente nel corso di un volo supersonico a bassissima quota, descrive la sua vita di pilota e di collaudatore nel volume "Le mur du son". Marcel Doret, morto nel 1955 subito dopo la pubblicazione del suo libro, ha scritto il volume "Trait d'Union avec le Ciel"; Trait d'Union era il nome del suo Dewoitine da record con il quale atterrò una volta nelle foreste della Siberia, e del secondo prototipo dal quale si lanciò, un'altra volta, in paracadute sui Monti Urali mentre i suoi due compagni di volo trovavano la morte: due voli in cui egli si ostinò, con fortuna sempre avversa, a collegare Parigi e Tokio con un solo volo, prima della guerra. Numerose altre imprese, descrive Doret nel suo libro: e non furono gli argomenti romantici che mancavano a questo pilota, campione del Mondo di alta acrobazia, collaudatore e pilota da record.

Il pilota Paul Codos, infine, nel libro "Routes de Ciel" parla dei suoi primati mondiali di distanza, iniziati nel lontano 1927 quando, subito dopo Lindbergh, egli attraversò l'Atlantico Nord nei due sensi, con il Bleriot monomotore ideato dall'ingegnere italiano Zappata. Codos, in questo volume, descrive anche il suo lavoro di pioniere delle Linee aeree diurne e notturne, intorno al 1930.

Mentre i libri di Codos e di Doret sintetizzano una epoca eroica che inizia con la guerra del 1914-18, e termina prima dell'ultimo Conflitto mondiale, Pierre Clostermann ci parla di questa guerra quale la vide un aviatore da caccia imbattibile e imbattuto, con spirito altamente patriottico ma altrettanto cavalleresco. E i libri della Cochran, di Rozanoff e di Lithgow ci proiettano invece nel vivo dell'aviazione di oggi, di cui è troppo poco noto il vero volto e il vero significato.

Novembre 1955

VICO ROSASPINA

(Edizioni France-Empire - Libreria Internazionale - Piazza della Scala - Milano).

---

La responsabilità dei pezzi non firmati è di WALTER VERGANI.  
- Piazza Cavour, 5 - Milano.