

vanno e vengono e sostentano le popolazioni lontane dai centri produttori, e formano quegli scambi di generi che danno al denaro quella possibilità di scambi formanti la ricchezza dei paesi. E questo popolo — che con entusiasmo accetta i nuovi mezzi della nuova civiltà — deve sapere, deve conoscere, deve vedere, deve — come è giusto dire — toccare con mano, onde assicurarsi della bontà di questo nuovo mezzo di trasporto che tutti i problemi economici ai trasporti inerenti ed agli scambi ed ai traffici, dovrà risolvere come nelle comuni aspettative.

Perciò noi non finiremo mai di consigliare il governo, ad industriali, ad associazioni, ad enti ed anche a privati — quando è nelle loro possibilità — di far lavoro continuo di propaganda, ma propaganda a fatti più che a parole.

Ben a ragione noi siamo quindi soddisfatti nel leggere di questi giorni molti e variati programmi di grandi manifestazioni aeree che si vanno pubblicando e che riusciranno per il pubblico di grande efficacia e per i costruttori di grande impulso a fare sempre di più e sempre meglio per l'avvenire della navigazione aerea.

Noi.

## Nel mondo aviatorio

A che serviranno i velivoli dopo la guerra? Domanda che molti si pongono e a cui risponde, nel *Petit Journal*, un competente: Jacques Mortane. Senza dubbio, dal punto di vista sportivo l'aviazione avrà sempre un grande interesse e di conseguenza uno sviluppo industriale e commerciale che ne assicureranno il progresso. All'aviazione sportiva terrà dietro fatalmente e rapidamente quella da turismo. Come l'automobile di grande potenza ha dato origine alla vettura, così l'aeroplano di tipo velocissimo o quello pesante permetterà di creare l'*avionnette*, pic-



Spagna). — S. M. il Re Alfonso discute con i (Fot. Argus - lastre Tensi).



Un Re sportsman. — Il Gran Premio a Castellana (Madrid). — Il Premio Ducat. — Re Alfonso visita il cavallo che ha vinto il premio. (Fot. Strazza - lastre Cappelli).

colo biplano grazie al quale lo sportsman potrà intraprendere, supponiamo con sua moglie, lunghe escursioni. A poco a poco, ristabilita la concorrenza, i prezzi diverranno possibili. L'aviazione da trasporto conoscerà, per la stessa ragione, un'era di prosperità. Le evoluzioni recentemente compiute intorno a Londra dall'*Handley-Page* durante parecchie ore e con un carico di 40 passeggeri, dimostrano che il problema è già risolto. L'aeroplano postale è quello cui s'è più pensato finora, ma bisogna che i tragitti scelti presentino un reale vantaggio sui mezzi di trasporto ordinari. In America, dove la posta aerea esiste dal mese di giugno, vi sono percorsi veramente vantaggiosi: occorrerà trovarli nell'Europa di domani. Presso i nostri alleati, il primo mese di sfruttamento dei velivoli in servizi postali s'è tradotto in un deficit di 38.497 franchi, mentre nel mese di giugno non s'ebbe che una perdita di 32.414 franchi. E' dunque lecito prevedere che gradatamente sparirà il deficit e cominceranno i benefici e che fra non molto, tra l'Europa e l'America si preferirà affidare la posta urgente a un velivolo anziché a un transatlantico. Ma le prime a risentire i vantaggi del nuovo modo di trasportaranno le colonie, dove i velivoli potranno sostituire le carovane, fornire un ausilio prezioso agli esploratori e rendere più facile lo sfruttamento delle miniere.

L'Agenzia Nazionale della Stampa scrive che la Parigi-Torino aerea sarà una delle prime linee internazionali che legherà i due paesi. Vediamone la durata, il tempo e il costo. La linea Parigi-Torino è di circa 600 chilometri. Prendiamo ad esempio il Caproni 600 che anche nel fronte franco-inglese ha compiuto mirabili servizi. Ha, convenientemente modificato, e senza aumento di costo per le modificazioni, la possibilità di compiere un regolare servizio di posta e passeggeri. Facciamo il conto. Porta un carico di 2100. Nella velocità media di km. 110 all'ora compirà il percorso in 5 ore senza scalo. Ogni ora consuma 120 chili di olio e benzina. Perciò 600 chili totali. Calcoliamo un'ora di percorso in più per deviazioni possibili e perciò un'ora di benzina di più. Ciò farebbe un totale di ore 6 e di 720 chili di carico di ben-

zina e olio. Peso dei due piloti 75 chili l'uno, quindi 150. Totale 870 chili. Supponiamo 100 chili di viveri, bevande, ecc.: 970. Poniamo mille. Rimangono mille chili utili. Sette persone a bordo che ci stanno comodamente a 70 chili l'una: 490. Rimangono 510 chili di posta o merci. Partendo alle 6 del mattino dal Bois de Boulogne si arriva in piazza Castello prima di mezzogiorno. E la spesa, dato il costo attuale della benzina e della mano d'opera, non sarebbe neppure troppo elevata perchè, calcolando una lira al quintale per chilometro, il prezzo del biglietto Torino-Parigi verrebbe ad essere circa di lire 500.

## VARIETÀ

Nei giorni scorsi il Consiglio interalleato dei petroli ha fatto un giro in Scozia, assistendo all'inaugurazione ufficiale della condotta stabilita attraverso la Scozia, lungo il canale che corre dalla Clyde al Forth per fornire alla flotta americana, la cui base è a Rosyth, una corrente continua di combustibile e d'olio. Questa tubatura — dice il corrispondente londinese del *Petit Journal* — è la più lunga che esista in Europa e può somministrare cento tonnellate d'olio all'ora. Il suo primo scopo era d'ovviare alla necessità in cui si trovavano le navi-cisterna di contornare il nord della Scozia per raggiungere il litorale britannico orientale e di diminuire in tal modo i rischi delle perdite causate dai sommergibili nemici. La condotta, cominciata in marzo, è stata terminata l'11 novembre.



I più grandi records dell'aviazione confermano la superiorità del

# Carburatore Italiano FEROLDI

Fabbricato nelle Costruzioni Meccaniche MARIO ZANOLETTI di Torino