



La **SCALA PARLANTE**

COLLEZIONISMO DI RADIO D'EPOCA

e quant'altro attiene alla storia delle telecomunicazioni



ORGANO UFFICIALE anno XXXIII – supplemento on line al n°6 – Dicembre 2022



Edizione elettronica del Gruppo Piemonte - Valle d'Aosta - n°6 - Dicembre 2022
(In copertina - Radio soprammobile - Raymond-Loewy Colonial - 1930 - U.S.A.)



SOMMARIO



"L' OCCHIO MAGICO"

Attività del gruppo "Piemonte/Valle d'Aosta" - Informazioni su:

Scienza - Tecnologia - Industria - Cinema - Attualità.



Col d'Olen

Di Alberto Genova

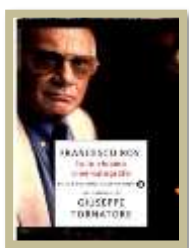


"L'Aviazione nella Guerra Europea"

Dalla rivista "La Scienza per tutti" - Sonzogno
Numero 24 del Dicembre 1916

RIVESTIMENTO CABLAGGI CON MAGLIA TUBOLARE IN TESSUTO.

di Francesco Richiardi.



I grandi registi italiani Francesco ROSI

Di Giovanni Orso Giaccone



Associazione Italiana Radio d'Epoca

Sede legale: Arezzo

Redazione bollettino on line : Mauro Riello

Collaboratori : M. Montuschi - Orso Giaccone G. - Riello G. - C. Girivetto

A. Erbea - A. Genova - U. Bianchi



***I SOCI A.I.R.E. DEL GRUPPO
PIEMONTE – VALE D'AOSTA AUGURANO
A TUTTI I COLLEGHI E APPASSIONATI
DI RADIO E APPARATI D'EPOCA
BUON NATALE E FELICE 2023***

Col d'Olen

Di Alberto Genova

E' il colle al quale si accede da Alagna Valsesia attraverso il vallone dell'Olen.

Il colle si trova a 2880 metri nella parete sud ovest del monte Rosa e separa la Valsesia dalla Valle d'Aosta.

Quando si raggiunge questo luogo meraviglioso l'aria è pungente e la vista sul monte Rosa affascinante; tre complessi si trovavano in un'area circoscritta. L'ex rifugio del CAI Città di Vigevano, l'Albergo Guglielmina e l'Istituto Mosso di proprietà dell'Università di Torino.

L'ex rifugio del CAI Città di Vigevano ora è chiuso per ristrutturazione.



L'ex rifugio del CAI Città di Vigevano (foto n°3)

L'albergo Guglielmina la cui costruzione risaliva al 1878, agli inizi del secolo scorso era meta ricercata per le ferie estive e si accedeva solamente tramite una prenotazione di anno in anno.

Purtroppo il 22 dicembre 2011 un incendio sviluppatosi nel locale dei generatori si è propagato all'intera costruzione, il vento forte non ha permesso di intervenire e l'intera struttura è stata divorata dalle fiamme.

L'albergo Guglielmina dopo l'ultima ristrutturazione. (foto n°1)



L'albergo Guglielmina dopo l'incendio del dicembre 2011. (foto n°2)



Il rifugio Angelo Mosso (suo ideatore e professore di Fisiologia all'Università di Torino dal 1879 al 1910) inaugurato nel 1907, ogni anno ospitava una equipe di ricercatori provenienti da tutto il mondo per studi di fisiologia, geologia, glaciologia e meteorologia e per lo studio del comportamento dell'uomo e degli animali in alta quota. Il laboratorio inoltre era stato costruito per fornire assistenza agli studiosi che si recavano sulla cima del Monte Rosa alla Capanna Regina Margherita a 4.556 m.

l'Istituto Angelo Mosso al Col d'Olen in una foto d'epoca. (foto n°4)



Nel rifugio c'era una ricca biblioteca e un attrezzato laboratorio con numerosi strumenti scientifici molti dei quali costruiti appositamente con particolare riferimento agli studi pneumatologici.

Purtroppo il 10 giugno 2000 un fulmine colpisce l'Istituto e si sviluppa un incendio che distrugge tutta la struttura. Immediatamente sono stati eseguiti dei lavori di consolidamento e nell'anno a seguire l'Istituto è stato ricostruito esattamente uguale a quello distrutto. Purtroppo la biblioteca e tutti gli strumenti scientifici appositamente costruiti sono andati persi irrimediabilmente.

Il rifugio Angelo Mosso dopo l'incendio del 2000 (foto n°5)



Il rifugio Angelo Mosso dopo la ricostruzione. (foto n°6)



* La piccola costruzione visibile sul lato destro è il locale separato dall'Istituto che ospita i gruppi elettrogeni e le batterie.

* Sullo sfondo la punta Gnifetti 4.556 metri ove si trova la Capanna Regina Margherita. La distanza tra l'Istituto Mosso e la capanna Margherita è di 6,35 km.

Per noi Valsesiani appassionati di montagna il col d'Olen è una delle prime escursioni un po' lunghe; io sono salito la prima volta con mio papà quando avevo 14 anni, il tempo di percorrenza è di 4 ore circa. Ora al Col d'Olen si può salire facilmente con un sistema funiviario in circa 30 min.

Ma ora Voi lettori del bollettino AIRE vi chiederete che cosa centra la descrizione di luoghi montani su una rivista di radio d'epoca.

A Torino esiste l'ASTUT "Archivio Scientifico e Tecnologico dell'università di Torino" E' l'ente dell'Università di Torino che raccoglie, conserva, studia e valorizza gli strumenti scientifici utilizzati in passato per la ricerca e la didattica.

Grazie alla Dott.ssa Mara Fausone, negli archivi ASTUT, è stato ritrovato un interessante carteggio che testimonia uno scambio di corrispondenza tra il Direttore dell'Istituto Angelo Mosso Prof. Amedeo Herlitzka e il Ministero delle Comunicazioni. Questa corrispondenza ebbe lo scopo di installare un sistema radio per collegare durante il periodo luglio / settembre l'Istituto Angelo Mosso con la Capanna Regina Margherita a 4.556 metri.

Il primo documento è l'autorizzazione provvisoria del Ministero delle Comunicazioni datato 9 luglio 1928. Dobbiamo però aspettare sino all'8 novembre 1933 per avere l'autorizzazione definitiva.

Nel 1934 si registra uno scambio di corrispondenza tra un pioniere del radiantismo Italiano Dott. Federico Strada I1 AU e il Direttore dell'Istituto Angelo Mosso Prof. Amedeo Herlitzka.

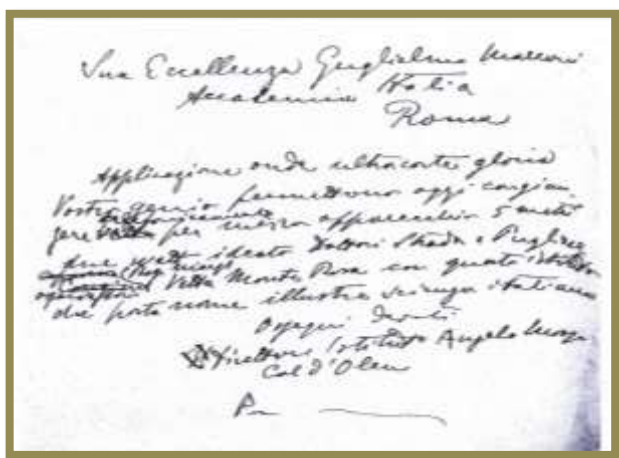
Nello stesso anno Federico Strada si reca sulle pendici del Monte Rosa sia al Col d'Olen sia alla capanna Margherita per installare e mettere a punto il sistema di trasmissione / ricezione.

Federico Strada in quegli anni lavorava per la Magneti Marelli e quindi si presume che il sistema radio fornito fosse stato realizzato dalla stessa Società.

Nel carteggio sono state ritrovate le istruzioni dettagliate di Federico Strada I1 AU per il collegamento dell'antenna, la realizzazione dei collegamenti elettrici e per il corretto uso dei ricetrasmittitori.

Nello stesso carteggio ritroviamo e pubblichiamo la lettera manoscritta del Prof. Amedeo Herlitzka indirizzata a sua Eccellenza Guglielmo Marconi, Accademia Italia a Roma:

Interno dell'Istituto Mosso Foto d'epoca della sala da pranzo, nell'angolo si noti un altoparlante a tromba



“Applicazione onde ultracorte, gloria vostro genio, permettono oggi congiungere telefonicamente per mezzo apparecchio 5 metri, 2 watt ideato Dottori Strada e Pugliese operatori Regina Margherita vetta Monte Rosa con questo Istituto che porta nome illustre scienza italiana. ossequi saluti”

In questa lettera senza data si evince che un altro pioniere del radiantismo Italiano Dott. Pugliese I1 FP era presente sia all'installazione sia alle prove tecniche della radio in oggetto.



La risposta di Guglielmo Marconi arriva tramite il telegramma che pubblichiamo:

“Ringrazio vivamente per gentile gradito messaggio ed esprimo cordiali rallegramenti per congiungimento radio telefonico felicemente compiuto a mezzo onde 5 metri fra codesto Istituto et Osservatorio Regina Margherita Monte Rosa”

255
 di ricevuta. Direzione di Polizia di via
 Prof. Amerigo Venturi
 Istituto Moro
 Calle Olea

26.8.1987
 1/10

(43) ALICHA VIGESIMA

NUMERO	PERSECUZIONE	PROSECUTORE	DATA DELLA PERSECUZIONE	DATA DI RINNOVAMENTO
(43) ALICHA VIGESIMA	Civitanova	87	23	1987

Piuspazio riservato per gentile gradito messaggio ed espresse
 cordiali saluti per congiungimento radio telefonico felicemente compiuto
 a mezzo onde cinque metri fra cordato Istituto di omertà
 Regina Margherita Monte Rose
 Guglielmo Marconi

Nella storia dell'Istituto Mosso una famiglia di Alagna Valsesia ha ricoperto il ruolo di guardiano che si è tramandato da padre in figlio. I guardiani di questo Istituto sono stati:

- Giacomo Leontino Carestia "l'occu" dal 1910 al 1951
- Giacomo Carestia "l'occu come il papà" dal 1951 al 1975
- Marco Carestia dal 1975 al 2006

In questi giorni ho avuto modo di parlare con Marco Carestia circa la radio utilizzata nel 1933. Marco ricorda che la radio è sempre stata gelosamente conservata in un armadio nel laboratorio dell'Istituto Mosso e che suo padre Giacomo Carestia gli aveva parlato di cosa aveva significato il suo utilizzo. Marco ricorda questo oggetto, piuttosto voluminoso, di colore nero con degli strumenti rotondi ma non ricorda una marca.

Capanna Regina Margherita a 4.556 metri sulla punta Gnifetti. (foto n°7)

Purtroppo l'armadio che conteneva la radio durante l'incendio dell'Istituto è andato completamente distrutto dalle fiamme e dai detriti caduti dal tetto; peccato, se questo carteggio si fosse ritrovato prima dell'anno 2000 si sarebbe potuto salire all'Istituto Mosso con Marco Carestia per vedere questo cimelio, studiarlo a fondo, rilevare il circuito e fotografarlo; peccato ancora.

Origine delle foto riportate nell'articolo:

Foto N° 1 pgc Il portale amatoriale sulla Valle d'Aosta"

Foto N° 2 pgc Il portale amatoriale sulla Valle d'Aosta"

Foto N° 3 pgc Rifugi Monterosa

Foto N° 4 pgc Università di Torino DISAFA

Foto N° 5 pgc Università di Torino DISAFA

Foto N° 6 pgc Archivio Ente di gestione delle Aree protette della Valle Sesia

Foto N° 7 pgc Rifugi Monterosa

Alleghiamo il carteggio reperito dalla Dott.sa Mara Fausone nell'archivio dell'A.S.T.U.T.

(L'ASTUT "Archivio Scientifico e Tecnologico" è l'ente dell'Università di Torino che raccoglie, conserva, studia e valorizza gli strumenti scientifici utilizzati in passato per la ricerca e la didattica)



9 - LUG 1928

Roma, addì Anno VI° 192



Ministero delle Poste e Telecomunicazioni

DIREZIONE GENERALE
DELLA POSTE E DEI TELEGRAFI
Divisione 6 Dic. 4 Ser. I

Prot. N° 903746/III

Al Ill.mo Dire del Laboratorio
di Fisiologia della R. Università
di TORINO

Risposta al f. N° del

OGGETTO
Stazioni r.t. trasmettenti sperimentali

URGENTE

In esito alla domanda avanzata a suo tempo si autorizza, in via provvisoria, codesto Laboratorio di Fisiologia ad impiantare ed usare due stazioni r.t. trasmettenti a scopo scientifico da installarsi sul Col d'Olen e sulla punta Gniffetti.

Tale autorizzazione viene accordata sotto l'osservanza delle condizioni stabilite nel disciplinare sottoscritto dalla S.V. Ill.ma e trasmesso a questo Ministero in data 6 Ottobre u.s.

IL DIRETTORE GENERALE

G. K.

Si prega di restituire per ogni lettera con allegato e indicazione nella risposta il f. N. della lettera di provenienza o viceversa.



ISTITUTO DEL COLLE D'OLEN
2940 m.

R. UNIVERSITÀ DI TORINO
ISTITUTO ANGELO MOSSO
SUL MONTE ROSA



CAPANNA REGINA MARGHERITA
4565 m.

Torino.
Laboratorio di Fisiologia - Corso Raffaello, 30

Col d'Olen.
Varallo per Alagna S. (Vercelli)

18- Agosto 1933

Istruzioni per l'uso della stazione radio Col d'Olen.

mettere in funzione il ricevitore abbassandone l'interruttore
Si deve sentire nelle cuffie un fuscio che scompare quasi co-
pletamente quando il ricevitore è sintonizzato nell'onda
della Capanna Margherita (80 gradi aerea)

Abbassare gli interruttori 1 e 2 del modulatore
In tal modo lo strumento deve segnare circa 0,8 μ Pauland
nel minofono la lancetta deve indicare delle brusche varia-
zioni in più.

Cominciata la conversazione sollevare gli interruttori 2 - 1 e quello del
ricevitore
Avvertenza

controllare ogni tanto la carica dell'accumulatore -
Se si tochi mai la regolazione del trasmettitore (prospeso in al-
tranti la ricezione conviene perfezionare l'accordo con lievi
amenti del quadrante del ricevitore -

20/1

21-9-1933. XI.

R 1. 20/1

ALCOOMANDO DELLA TENENZA CARABINIERI REALI
DI TORINO PO.
VIA AMERIGO VESPUCCI 57.

T O R I N O .

Facendo seguito al colloquio avuto questa mattina con un brigadiere del R.R.C.C. inviato da codesto Comando al mio domicilio per avere informazioni sull'impianto di una stazione radio-trasmittente nell'Istituto Angelo Mosso del col d'Olen di questa R.Università, mi pregio di comunicare quanto segue:

Questo Istituto, che ha sede principale al Col d'Olen, sulle falde del Monte Rosa a 3000 metri di altezza, dispone di alcuni locali nella Capanna Regina Margherita sulla Punta Gnifetti del Monte Rosa a 4565 metri di altezza e alla distanza di circa 5 Km in linea d'aria dall'Istituto stesso.

Rendendosi necessaria, per gli scopi scientifici dell'Istituto, una comunicazione rapida fra le due sedi dell'Istituto, necessaria anche per il R.Ufficio Meteorologico e Geodinamico che ha pure due sedi nelle due località suddette del Col d'Olen e della Punta Gnifetti, e in considerazione anche delle improvvise necessità che possono manifestarsi in quelle altissime regioni delle Alpi anche dal punto di vista della sicurezza personale degli alpinisti, era stata impiantata dal competente Ministero, allora delle Poste e Telegrafi, una linea telefonica con filo tra le due sedi dell'Istituto. Senonchè, per le condizioni meteorologiche dell'inverno, il filo si strappava regolarmente, rendendo tanto onerose le spese di manutenzione da indurre il Ministero stesso a rinunciare alla linea.

Perciò, progredendo la tecnica radiotelefonica, con lettera 6 Ottobre 1927 feci domanda al Ministero delle Comunicazioni di esser autorizzato ad impiantare ed usare due stazioni radiotelefoniche trasmettenti sul col d'Olen sulla punta Gnifetti, autorizzazione che fu accordata con lettera in data 9 Luglio 1928. VI. N° di Prot. 903746/III. C 9 del Berv. 6, Div. 4, Sez. I del Ministero delle Comunicazioni.

Infatti le due stazioni vennero impiantate e inaugurate il 30

agosto dell'anno stesso con un telegramma di omaggio a S.M. il Re, uno a S.E. Benito Mussolini, e ai Ministri dell'Istruzione Pubblica, delle Comunicazioni, dell'Economia Nazionale, nonché a S.A.R. il Duca di Spoleto e a S.E. il Gen. Porro, Presidente allora del C.A.I.

Unisco copia di alcuni dei telegrammi spediti e delle risposte ricevute in quell'occasione. Ricordo ancora che l'ufficio Stampa del Governo trasmise per radio e per mezzo dell'Agenzia Stefani la notizia e copia del telegramma trasmessogli da quest'Istituto. Disgraziatamente però il funzionamento della stazione risultò molto difettoso, nonché troppo oneroso per il rinnovamento e quindi il trasporto degli accumulatori sulla vetta del Monte Rosa, per cui la stazione funzionò ancora per qualche tempo nell'estate del 1929, dopo di che ne fu abbandonato l'uso.

Nel giugno u.s., uno studioso di radiotecnica mi propose di impiantare un nuovo apparecchio ad onde ultracorte di 5 metri che abbisognava di piccola potenza e che quindi poteva funzionare con sole pile a secco e quindi di facile trasporto, purché le due stazioni fossero a breve distanza l'una dall'altra e fossero anche in vista l'una dell'altra, circostanza che si verifica nel caso in questione. Accettai questa proposta, stabilendoci che per questa stagione estiva (poiché durante tale epoca, soltanto di circa sei settimane, la stazione può funzionare), l'uso della stazione dovesse esser limitato agli esperimenti di trasmissione. La stazione venne inaugurata e ne fu data comunicazione con telegramma di cui si trasmette copia, a S.E. Benito Mussolini, e alle L.L.E.E. il Ministro delle Comunicazioni Giano, Presidente del C.A.I. Manaresi e Guglielmo Marconi, Presidente della R. Accademia d'Italia.

Le radio-trasmissioni di prova furono eseguite poi regolarmente fino al 31 Agosto, constatandosi un'ottima trasmissione dalla Capanna Regina Margherita al Col d'Olen, ma una ricezione molto difettosa nel senso inverso.

Perciò, e per apportare alcune modificazioni all'apparecchio, consistenti essenzialmente nel permettere la chiamata della stazione inferiore da parte di quella superiore in caso d'urgenza, cioè di sicurezza personale, gli apparecchi furono riportati a Torino e consegnati al costruttore per le opportune modifiche.

Tanto si porta a conoscenza di codesto Comando, perché sia in grado di rispondere all'Autorità che ha incaricato codesto Comando di assumere informazioni, pregando nello stesso tempo di volermi comunicare se per l'ulteriore uso delle due stazioni sia necessaria, oltre l'autorizzazione avuta dal Ministero delle Comunicazioni, di chiedere un'ulteriore nulla osta dell'Autorità Militare, e nel caso affermativo di volermi far conoscere quale sia il Comando competente.

Il Direttore dell'Istituto
Angelo Mosso della
R. Università di Torino

Prof. Amedeo Herlitzka.

20/1

Torino, 3 Novembre 1933. XII.

R.2. 20/I

AL COMANDO DEL CORPO D'ARMATA TERRITORIALE DI

T O R I N O .
~~Sezione Informazioni~~

In riferimento al foglio N°4463 di Prot., Sezione Informazioni, in data 29-9 u.s., avente per oggetto "stazione radio-trasmittente sul Monte Rosa", ringrazio vivamente codesto Comando per la benevola disposizione di venir incontro alle necessità di questo Istituto, e secondo le istruzioni avute da codesto Comando invio regolare domanda per ottenere il nulla osta a collegare radiotelefonicamente la sede del col d'Olen con la Capanna Regina Margherita.

Non ho bisogno di aggiungere che l'impianto, una volta eseguito, e che, come risulta dalle caratteristiche degli apparecchi, è di tipo del tutto nuovo e che può rivestire anche interesse militare date le sue caratteristiche di potenza, e di peso facilmente trasportabile, sarà a completa disposizione delle Autorità Militari che volessero eseguire esperimenti in proposito.

Con ossequi,

Il Direttore

Prof. A. Herlitzka.

AL COMANDO DEL CORPO D'ARMATA TERRITORIALE-TORINO-

Il sottoscritto, Direttore dell'Istituto Angelo Mosso con sede al Col d'Olen (3000 m di altezza), in comune di Alagna Sesia, Provincia di Vercelli, avente una succursale alla Capanna Regina Margherita sulla punta Gnifetti a 4565 m d'altezza, fa istanza a codesto Comando di concedergli il nulla osta per un collegamento radiotelefonico tra le due suddette sedi dello Istituto, avendo già ottenuto l'autorizzazione allo impianto dall'On. Ministero delle Comunicazioni con lettera in data 9 Luglio 1928.VI., N° di P.903746/III C 9 del Serv.6°, Div.4°, Sez.I.

a) Tipo degli apparecchi che si intende installare.

Gli apparecchi constano di 4 unità ciascuno, e precisamente: 1° di un oscillatore ad alta frequenza, 2° di un modulatore, 3° di un ricevitore, 4° di una batteria di pile a secco. La lunghezza d'onda è di m 5. La potenza di alimentazione di 2 Watt, la comunicazione esclusivamente telefonica in Duplex. Il raggio utile di circa 15 Km. Il peso totale di ciascuna delle due stazioni di Kg 18.

b) Normale durata d'impiego e scopo. L'impianto dovrebbe funzionare durante il periodo di apertura dell'Istituto Mosso, che generalmente ha luogo tra il 20 luglio e i primi giorni di settembre. La conven-

zioni dovrebbero normalmente aver luogo due volte al giorno ad ore prestabilite, ma si prevede di potere installare un sistema di chiamate da parte della Stazione della Capanna Regina Margherita, in caso di bisogno urgente. Non si prevede la chiamata in senso inverso, perchè la chiamata stessa non dovrebbe essere usata che per richieste di soccorso, che naturalmente non possono esser rivolte che dalla stazione più alta a quella più bassa. Lo scopo dell'impianto è molteplice: 1° coordinazione delle ricerche scientifiche che si eseguiscano nelle due stazioni; 2° trasmissione dei dati meteorologici raccolti nell'Osservatorio meteorologico della Capanna Regina Margherita, dati che si è in trattative di trasmettere ulteriormente all'Ufficio Presagi del Ministero della R.Aeronautica; 3° possibilità di mantenere la Capanna Regina Margherita, raggiungibile soltanto in molte ore di marcia sui ghiacciai e nella quale si compiono ricerche spesso di durata anche di alcune settimane, in rapporto col mondo; 4° servire come stazione di richiesta di soccorso in caso di pericolo alpinistico.

d) Personale addetto alla trasmissione e ricezione. La trasmissione e ricezione dalla stazione del Col d'Olen sarà fatta personalmente dal Direttore del-

l'Istituto o, in caso di impedimento del suddetto, da uno dei suoi assistenti a ciò personalmente designato. Quella dalla Capanna Regina Margherita verrà eseguita dal Custode dell'Osservatorio Meteorologico della Capanna stessa, il quale dipende dal Ministero della Agricoltura e Foreste, Direzione Generale di Meteorologia e Geodinamica. Un custode risiede permanentemente dal 1° di luglio alla fine di settembre nell'Osservatorio suddetto.

Con ossequio

Prof. Amedeo Herlitzka.

Torino, 3 Novembre 1933. XII.

26/11
COMANDO DEL CORPO D'ARMATA TERR. DI TORINO (I°)

SEZIONE INFORMAZIONI

N. 5036 di protocollo TORINO, 8 Novembre 1935 Anno XII

Risposta al foglio del 3 and. N 20/1 R.2.

OGGETTO } Stazione Radiotrasmittente sul Monte Rosa.

Carte annesse N.

ALL'ILLmo Professore AMEDEO HERLITZKA - DIRETTORE DELL'ISTITUTO
ANGELO MOSSO DELLA REGIA UNIVERSITA' di

TORINO

In esito alla domanda presentata della S.V.Illma, autorizzo la
installazione degli apparecchi delle due stazioni radio trasmittenti,
per collegare radiotelegraficamente il Col d'Olen colla Capanna Regina
Margherita.

Colgo l'occasione per ringraziare la S.V.Illma della cortese of-
ferta, della quale terrò conto nel caso l'autorità militare avesse ne-
cessità di far eseguire esperimenti colle due stazioni di cui trattasi.

IL GENERALE DI CORPO D'ARMATA
COMANDANTE
(Spiller)

Spiller

Primo Consegretario

FEDERICO STRADA

RADIO, I-IAU

VIA OSPEDALE, 14 - TEL. 3076

224 CAIAZZO.1

Torino, li

MILANO 22-VI-33

29/1
Egregio Professore

Avrei bisogno di che lei mi precisasse la data in cui
dovrei venire a portare gli apparecchi al Cold' Olen.

L'unica difficoltà è quella di poter ottenere un permesso
straordinario dalla Magneti Marelli! Ho però buone spe-
ranze di riuscire dal momento che per la radio industria
questo è un momento di quiete.

Sarebbe quindi opportuno che lei mi scrivesse
una lettera in forma "ufficiale" (!) che presenterei all'ing. Am-
atore Delgado ing. Quintavalle, nella quale mi rammenta
l'impegno preso l'anno scorso di ritornare all'Olen per
completare l'impianto radiotelefonico all'aggiunta del campello
di chiamata.

Naturalmente lei capisce che si tratta di cose
alquanto urgenti -

Infinita gratie e distinti saluti

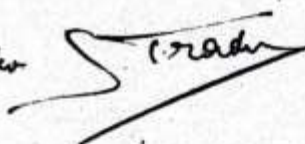
Federico Strada

Colono 22-VII - 39

Ugustio Professore

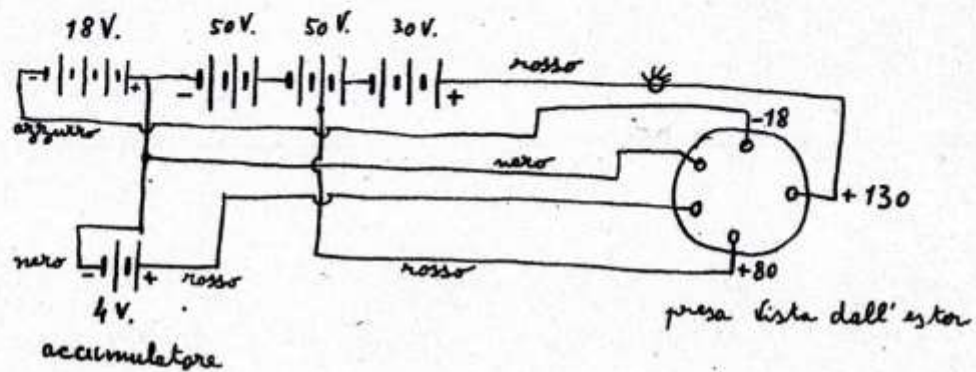
Ha ringraziato per la Sua cartolina -
Abbiamo deciso di arrivare all' Col d'Oru
il giorno 26 per poter andare alla
Margherita appena possibile - Se Ella
non potesse ospitarci all' Istituto per
una notte potremmo andare all' albergo -
È invece importante sapere se che si
possa ~~andare~~ entrare nella Capanna e istruire
i guardiani già il giorno 28 - Sarà
aperta?

Distinti saluti -

Env. Federico 

Stazione del Col d'Alen

Schema delle connessioni delle batterie alla presa della cassetta d'alimentazione.



Le batterie per i 130V. debbono essere ordinate per la carica intermittente di 40 mA. (un mese di durata)

La batteria di griglia da 18V. può essere formata da elementi qualsiasi non essendo soggetta ad alcuna carica

Stazione del Col d'Alin

Quando suona il campanello:

- mettere l'interruttore del RELAIS nella posizione "CUFF"
- innestare la pila rossa nella presa nera sul pannello del ricevitore (per indebolire la ricezione).
- abbassare gli interruttori 1 e 2 del modulatore e parlare nel microfono.

Lo strumento deve segnare 0,75 circa e perdendo segni delle deviazioni in più.

Terminata la comunicazione:

- Sollevare gli interruttori 2 e 1 del modulatore,
- disinnestare la pila rossa
- rimettere l'interruttore del relais in posizione "CAMPANELLO".

Ogni sera alle ore 20:

spegnere il ricevitore sollevando l'interruttore che si trova sul pannello.

“L’Aviazione nella Guerra Europea” **Dalla rivista “La Scienza per tutti” - Sonzogno** **Numero 24 del Dicembre 1916**

Erano appena iniziate le ostilità fra la Germania e la Francia che alcuni Taube volando su Parigi fecero le prime vittime innocenti fra le donne e fra i bambini.

E tutto il mondo civile all'annuncio dei bombardamenti aerei sulle popolazioni inermi rabbrivì inorridito.

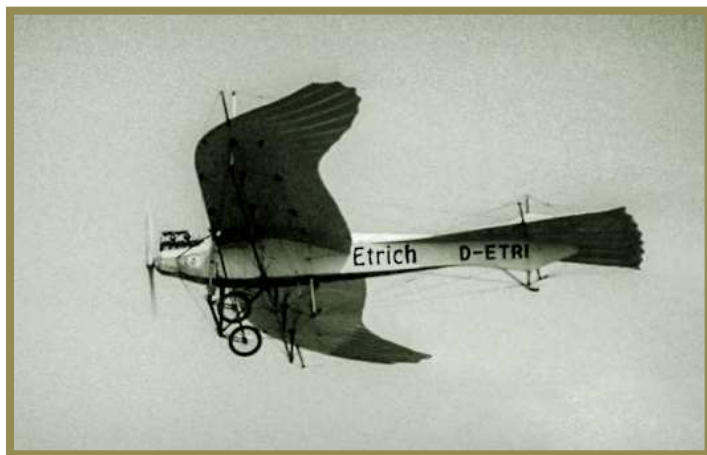
Nessuno da noi prima della guerra aveva mai pensato che a tale scopo sarebbero stati impiegati gli aeroplani e i dirigibili e fu soprattutto per questo fatto che Francia e Inghilterra, Russia e Italia si lasciarono sorprendere dalla guerra europea assai mal preparate nei riguardi della difesa aerea.

Purtroppo le autorità militari nutrivano allora una fiducia assai limitata su tutte le applicazioni degli aeroplani in guerra; taluno aveva previsto l'utilità degli aeroplani nelle ricognizioni aeree, nei controlli e nella direzione dei tiri d'artiglieria ed anche nei bombardamenti di truppe e di opere militari, ma nessuno aveva potuto prevedere tutto ciò che si è realizzato in oltre due anni nelle applicazioni belliche degli aeroplani e degli idrovolanti.

Nelle ricognizioni aeree si sono ottenuti risultati sorprendenti; gli ufficiali osservatori hanno potuto segnalare l'arrivo di rinforzi e hanno potuto stabilire le posizioni nemiche e la loro singola forza.

Fu appunto un aviatore che dopo una ricognizione aerea segnalò al proprio generale, durante la battaglia della Marna, che una grande breccia esisteva fra due armate nemiche; una rapida avanzata delle truppe francesi nella posizione indifesa facilitò la vittoria e rese più disastrosa la ritirata tedesca.

Il compito degli ufficiali osservatori è dei più delicati e richiede molto colpo d'occhio e una perfetta conoscenza delle formazioni nemiche; essi possono valutare facilmente l'effettivo delle truppe nemiche dalla lunghezza del terreno occupato: si è calcolato che un battaglione di fanteria tedesca è rappresentato da una lunghezza di 400 metri, uno squadrone di cavalleria da 120 metri, una batteria a cavallo da 350 metri, una batteria leggera da 260 metri e una colonna leggera di munizioni da 360 metri.



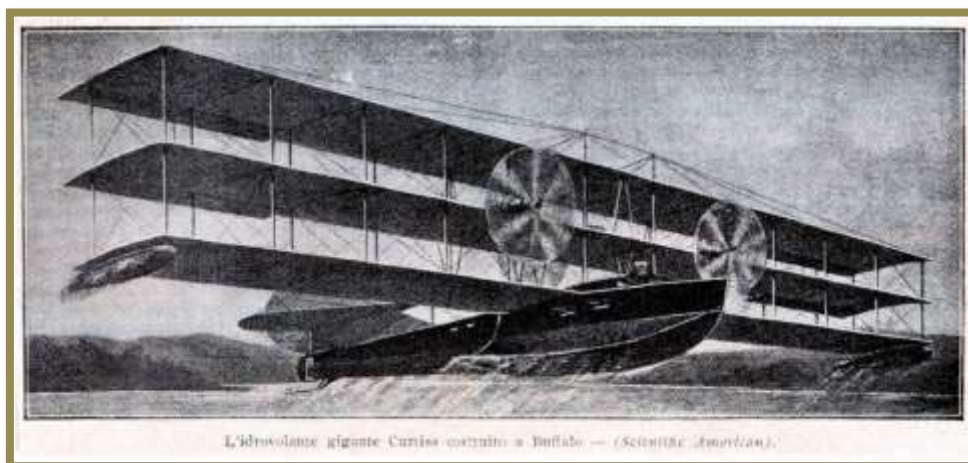
Rumpler Taube: realizzato nel 1910, questo aereo allo scoppio della guerra era già un pezzo da museo, ma tedeschi e austriaci nei primi mesi del conflitto lo usarono per la ricognizione; uno di essi volò persino su Parigi, lasciando cadere volantini e bombe. Sul fronte orientale ebbero un ruolo primario nella campagna di Tannenberg, fornendo notizie sui movimenti delle forze russe.

Per le formazioni serrate queste distanze possono essere alquanto ridotte: un battaglione in colonna profonda ha un fronte di 28 metri su 64 di profondità e in ordine di spiegamento presenta un fronte di 117 metri su una profondità di 14; un reggimento di cavalleria in ordine di battaglia presenta un fronte di 247 metri su una profondità di 15; in colonna 200 metri di fronte su 50 di profondità; una divisione di fanteria 300 metri di fronte su 500 di profondità e una divisione di cavalleria 170 metri di fronte su 350 di profondità.

Una delle particolarità più impreviste della guerra attuale è di veder impiegate per la distruzione del nemico in concorrenza con tutte le risorse della scienza più moderna e le scoperte più recenti, gli antichi e rudimentali mezzi immaginati dai nostri avi.

Si sarebbe creduto, per esempio, che le frecce fossero ormai scomparse per sempre dai campi di battaglia ed invece eccole riprendere favore e tenere anzi un posto d'onore fra i mezzi atti a seminare la morte.

Ma oggi la freccia non si lancia più dalla corda tesa di un arco, essa cade dall'alto del cielo, liberamente abbandonata nello spazio da un aviatore; paradossale unione di una delle più antiche armi che abbia inventata l'umanità e del meccanismo più recente di cui si sia arricchito il materiale da guerra.



L'idrovolante gigante Curtiss costruito a Buffalo — (Scientific American).

I Francesi furono i primi ad impiegare nella guerra attuale delle frecce del peso di 15 grammi, formate da un'asta cilindrica di 7 a 8 mm. di diametro con una estremità appuntita e l'altra formata da quattro alette a croce.

Si calcola che queste frecce lanciate da 2000 metri d'altezza arrivino a terra con una velocità di 130 a 140 metri al secondo.

Gli Inglesi invece impiegano delle frecce aventi ad una estremità la forma di oliva acuminata ed all'altra un' asticciola appiattita all' estremità e contorta ad elica. In grazia di questo dispositivo la freccia durante la caduta è animata un movimento rotativo che contribuisce a fissarne la traiettoria e a farla cadere con la punta in basso.

I Tedeschi hanno copiato le frecce francesi e vi hanno inciso sopra: «Invenzione francese, fabbricazione tedesca».

Le due scuole: incrociatori dell'aria e piccoli aerei.

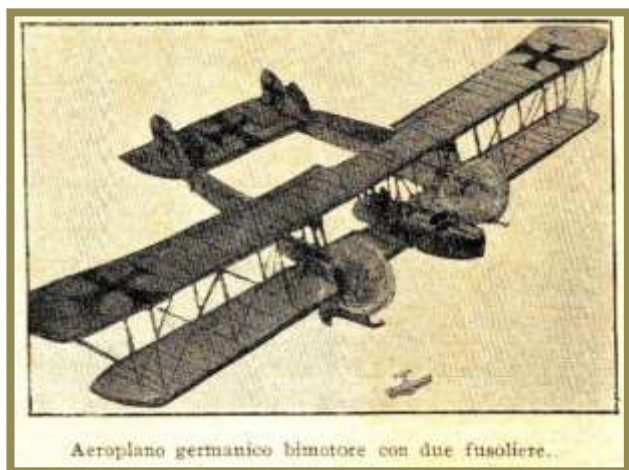
Tutti i progressi realizzati nella costruzione degli aeroplani e degli idrovolanti durante la guerra rivelano due tendenze nettamente distinte: la prima scuola ha come mira il « sempre più grande » mentre l'altra tende a mantenere ridotte al minimo le dimensioni degli apparecchi.

I cultori della prima tendenza partono dal concetto che aumentando le dimensioni dell'aeroplano si accresce la stabilità in volo e si possono applicare parecchi motori, evitando così il rischio delle panne, che negli apparecchi monomotori costringono gli aviatori a discendere, magari in territorio nemico; si arriva così agli apparecchi con due fusoliere con due o più motori, biplani e triplani, capaci di portare un grande carico utile e che richiedono almeno due piloti e parecchie persone di equipaggio.

I vantaggi presentati da tali apparecchi sono assai rilevanti nei riguardi della possibilità di un armamento di parecchie bocche da fuoco altre al forte quantitativo di esplosivo che si può portare a bordo.

Per contro i cultori dei piccoli aeroplani obiettano che ponendo un grosso apparecchio a tre motori. di fronte a tre apparecchi ad un solo motore, si può constatare che i tre apparecchi mono motori costano all'incirca tutti e tre insieme lo stesso prezzo del trimotore; richiedono per la costruzione forse meno tempo che non occorra per costruire un solo trimotore; possono portare complessivamente un carico utile superiore a quello di cui è capace l'apparecchio trimotore; hanno una velocità orizzontale fortemente superiore, una velocità ascensionale che non regge al confronto possono salire a qualunque altezza mentre i grossi apparecchi hanno un limite assai ridotto nel potere ascensionale; presentano nemico un bersaglio assai ridotto, più mobile, molto più veloce, il che diminuisce le probabilità di essere colpiti; nel caso di un'azione per bombardamento, portando lo stesso carico di esplosivo distribuito su tre apparecchi, danno maggior probabilità di raggiungere lo scopo, e, di fronte alla probabilità che un apparecchio trimotore possa essere costretto a discendere in territorio nemico, non vi è certo la stessa probabilità che tutti e tre i monomotori siano colpiti al punto da dover atterrare, che qualcuno di essi riuscirà sempre a porsi in salvo.

In tutto ciò, tanto da parte della Germania che da parte degli Alleati, si procede alacramente nella costruzione dei due tipi di apparecchi e non si hanno ragioni per poter prevedere se uno dei tipi riuscirà ad escludere l'altro.



Ci rammarichiamo moltissimo di non poterci intrattenere sui nostri tipi di aeroplani, giganti e minuscoli — dobbiamo soltanto limitarci a ricordare i bei nomi che corrono sulla bocca di tutti gli italiani con senso di ammirazione e di gratitudine : Caproni, Savoia, Sit, Macchi, Meccanica Lombarda Sia, Pomilio, Fiat, Isotta Fraschini...

Gli Idrovolanti.

Un notevole progresso si è realizzato anche nella costruzione degli idrovolanti: prima dello scoppio della guerra europea, nell'estate del 1914; Curtiss aveva costruito il famoso idrovolante «America » bimotore, che era allora il più grande apparecchio del mondo ed era stato costruito allo scopo di compiere la traversata dell' Atlantico in volo.

Il progetto della traversata dovette essere abbandonato in causa della guerra, e Curtiss, dopo avere utilmente costruiti dodici apparecchi dello stesso tipo, che furono impiegati dall'Armato inglese per proteggere i trasporti di truppe attraverso la Manica, dopo aver constatato che in grazia al peso utile che l'apparecchio poteva portare esso era specialmente adatto a compiere le funzioni di esploratore per la caccia dei sottomarini, decise di costruire un altro idrovolante di dimensioni enormemente maggiori.

Il «Gigante». di Curtiss è l'apparecchio più grande che si conosca. Gli idrovolanti normali pesano kg. 680; l'«America » pesava kg. 1179 mentre il «Gigante» pesa a vuoto kg. 5442 ed in ordine di marcia pesa kg. 9725. La coque con la cellula triplana e gli impennaggi pesano: kg. 3628: vi sono applicati sette motori. che pesano-kg. 1914; l'equipaggio è composto di otto uomini ed a carico

completo l'apparecchio porta oltre 2000 kg. di benzina e 226 kg. di olio, mentre l'armamento è calcolato che pesa kg. 1360.

Siamo dunque di fronte a un vero colosso aereo, ed il Curtiss, che è il capo-scuola del «sempre più grande», ha segnata la via per giungere alla realizzazione degli incrociatori dell'aria. Quando si pensa ai successi già ottenuti dagli idrovolanti tipo «America» che hanno reso nella campagna contro i sottomarini servigi rimarchevoli, riuscendo a scoprire la loro presenza in acqua profonda, a distruggerli mediante il getto di bombe speciali, o quanto, meno a costringerli a cambiare rotta si può facilmente comprendere l'importanza delle applicazioni a cui possono essere destinati i nuovi idrovolanti triplani Curtiss.

Essi sono costituiti. da un galleggiante centrale in cedro ricoperto di rame, della lunghezza di metri 20,73 e della larghezza di m. 6,10; la superficie in contatto dell'acqua ha la forma di V nella parte anteriore, mentre la parte posteriore ha forma piatta e su di essa l'apparecchio si appoggia per elevarsi nell'aria. La installazione interna dello scafo consiste in un chiosco che racchiude gli apparecchi di direzione e gli strumenti di navigazione, e in una cabina che contiene i posti per otto persone di equipaggio, i serbatoi di benzina ed olio, le munizioni e le provvigioni. Il raggio d'azione dell'apparecchio supera i mille chilometri, alla velocità di 120 km. all'ora.

I tre piani portanti della cellula triplana hanno un'apertura di m. 40,54 e una corda di tre metri, essendo. l'intervallo. fra una superficie e l'altra di tre. metri; la. superficie portante risulta di circa 372 metri quadrati. L'apparecchio di propulsione è costituito da sei motori di 162 HP ciascuno, a raffreddamento ad acqua, accoppiati due a due, ed ogni gruppo di due, motori aziona un'elica di metri 4,60 di diametro.

Mentre l'elica centrale è azionata da un gruppo di due motori accoppiati posti al centro dell'idrovolante, i due altri gruppi «moto propulsori sono montati sui bordi anteriori del piano portante centrale ai due lati e al di sopra della cabina centrale.

Un motore ausiliario di 40 HP, cioè un settimo motore, permette al pilota di mettere in marcia le eliche a mezzo di trasmissione elettrica; questo motore serve inoltre a fornire la corrente necessaria per lo stabilizzatore automatico, per l'apparecchio di deriva e per molti altri apparecchi elettrici che si trovano a bordo.



Il monoplano « Wolsit-Jacchia » costruito interamente in acciaio a Legnano nel 1913.

Oltre alle tre eliche aeree, l'idrovolante possiede un'elica subacquea e tale elica è posta nella parte posteriore del galleggiante o scafo.

Gli apparecchi di manovra consistono in un timone compensato di 5 metri quadrati, con un timone di deriva di 4,27 mq la stabilità longitudinale è ottenuta mediante un piano fisso di coda di 12 mq. e da un timone di profondità avente 9 mq. di superficie; la stabilità trasversale è ottenuta mediante alettoni articolati alle estremità dei piani.

Questo apparecchio ha a bordo un armamento completo, un apparecchio pneumatico di salvataggio, degli estintori d'incendio, corde, ancore, un albero per segnalazioni pieghevole; è dunque un vero e proprio incrociatore dell'aria.

Nulla per ora si sa sulle applicazioni belliche di tali apparecchi, ma a guerra finita si può prevedere che da questo genere di apparecchi prenderanno il punto di partenza i costruttori degli aeroplani che saranno destinati ai trasporti aerei; cosa che sembrava un sogno qualche anno fa, ma che ora si va sempre più avvicinando alla realtà.

I motori di aviazione

Nella costruzione di motori d'aviazione un progresso iniziale si era realizzato poco prima della guerra europea ed era stato segnato dal motore fisso « Mercedes » 100 HP, costruito dalla Società dei motori Daimler a Stoccarda.

Questo motore a sei cilindri accoppiati, alesaggio 120, corsa 140 a 1200 giri al minuto, con due magneti, pesava circa 186 kg. e rappresentava il tipo più perfezionato di motore d'aviazione di quell'epoca.

Il perché del primato della Germania nel 1914 va ricercato nella fiducia posta dal Governo tedesco nelle applicazioni belliche dell'aeroplano molto prima

della guerra; fiducia che si risolse in un continuo, insistente e, incessante interessamento del Governo tedesco presso l'industria dei motori, fino ad ottenere che i costruttori di motori soddisfacessero alle esigenze ed alle richieste dei fabbricanti di aeroplani.

E così avvenne che, mentre la Francia fu la culla dell'aviazione sportiva e diede al mondo quel gioiello di motore leggero che era il motore rotativo «Gnome» che tanti meritati trionfi ebbe nell'aviazione sportiva, in causa della sfiducia che i governanti e le autorità militari francesi avevano sulle applicazioni belliche degli aeroplani.

L'industria francese, malgrado la genialità dei suoi costruttori, non potesse realizzare grandi progressi e si lasciasse sorprendere dalla guerra attuale assai meno preparata di quanto avrebbe dovuto se tutte le forze vive della nazione fossero state a tempo debito incoraggiate, organizzate e sfruttate.

Prima della guerra l'aviazione francese apparentemente figurava di possedere il primato: nel mondo, per i trionfi conquistati nelle gare sportive; le critiche più aspre erano state rivolte al Governo tedesco e ai comitati organizzatori di gare aviatorie in Germania, asserendo che l'inferiorità degli aviatori, degli apparecchi e dei motori tedeschi dipendeva da un malinteso nazionalismo sportivo e industriale.

Si erano criticati i Ministeri e i comitati sportivi tedeschi perché avevano stabilito sempre come primo articolo di ogni concorso aviatorio che erano ammessi soltanto aviatori tedeschi, che partecipassero alle gare con apparecchi tedeschi, muniti di motore tedesco.

Sembrava infatti che liberando le Ditte nazionali dalla concorrenza straniera, si 'venisse quasi ad autorizzare 'alla "inattività" e si credette che con ciò

non si sarebbe ottenuto né un buon apparecchio, né un buon motore tedesco.

Per contro: i costruttori ed i piloti germanici, incoraggiati giorno per giorno con buone parole che sollevano il morale anche nei momenti del più completo insuccesso € spingono a nuovi cimenti, a nuovi sacrifici, appoggiati. materialmente, avendo a loro disposizione i mezzi indispensabili al raggiungimento dei loro scopi, non hanno sentito il bisogno di essere spronati dalla concorrenza straniera e sono riusciti ad affermare la loro indipendenza prima, la loro superiorità poi, anche su coloro che avevano bene il diritto di ritenersi i loro maestri.

Si è affermato, non solo dalla stampa italiana e francese, ma anche da qualche rivista germanica dell'epoca, che si sarebbe ottenuto un buon motore tedesco molto tempo prima se il motore rotativo francese avesse potuto spronare alla concorrenza le Case costruttrici tedesche. L'esperienza ha dimostrato il contrario : infatti, nei paesi in cui il motore Gnome è stato accolto dai dirigenti l'aviazione militare ed è stato ammesso ai concorsi, le fabbriche locali non hanno trovato la clientela per vendere i loro motori e non hanno avuto modo di provarli a lungo e perfezionarli.

Tutti i costruttori di aeroplani e d'idrovolanti hanno trovato più comodo, più semplice e meno pericoloso, applicare ai loro apparecchi un motore già conosciuto ed hanno avuto ragione di ritenere come più probabile il successo nei concorsi con questo motore che con altri meno noti, meno sperimentati e che ispiravano sempre minor fiducia.

In Germania in tutti i concorsi sono stati prescritti tassativamente i motori nazionali e ciò ha obbligato i costruttori ad applicare ai loro apparecchi dei tipi nuovi di motori; ciò ha provocato la creazione di tipi nazionali, ha stimolato il loro perfezionamento, ha dato vita fiorente ad una nuova industria ed ha permesso alla Germania di entrare in guerra con una potente flotta aerea, superiore a quella di ogni altro paese del mondo.

Ora però, dopo due anni e mezzo di guerra, le cose sono assai mutate; non solo in Francia, ma anche in Italia si sono fatti veri prodigi nella costruzione dei motori d'aviazione. La genialità latina, spronata. dalle necessità della guerra, incoraggiata e sorretta da chi, purtroppo in ritardo, ma per fortuna ancora in tempo, ha finalmente fiducia nelle forze della Nazione, ha saputo creare nuovi tipi di motori, di potenze sempre maggiori, che concorrono ogni giorno ad accrescere la superiorità

delle flotte aeree degli Alleati su quelle degli Imperi Centrali.

In guerra molti progressi di dettaglio si sono realizzati in un tempo in un tempo assai breve e ciò in grazia all'enorme numero di apparecchi costruiti, ma le teorie del volo rimangono inalterate e sempre le stesse. Il grande risultato ottenuto, che avrà una ripercussione sulle future applicazioni dell'aviazione dopo la guerra, riposa ne la fiducia che l'aeroplano ha saputo conquistare in tutti, nei governanti, nelle autorità militari e nel gran pubblico.

Non bisogna dimenticare le immense. Difficoltà incontrate negli anni che precedettero la guerra da tutti coloro che tentarono di realizzare dei progressi nella costruzione degli aeroplani, senza risalire agli innumerevoli tentativi fatti dai fanatici del volo attraverso i secoli, basta accennare al breve periodo della realizzazione del sogno, che va dal 1909 al 1913, dal chilometro in volo a fior di terra alla Traversata della Manica, alla Traversata delle Alpi, alla Parigi-Roma in volo.

Però se tutta questa radiosa marcia trionfale valse ad affermare la conquista dei cieli nel mondo sportivo, non bastò a scuotere la diffidenza nelle sfere governative e nelle autorità militari, le quali non avevano previsto la vastità delle applicazioni della flotta aerea per la difesa di tutto il territorio, per le ricognizioni, per la regolazione dei tiri d'artiglieria e per il bombardamento in territorio nemico.

Si può affermare che prima della guerra in nessuna delle grandi potenze alleate, né in Francia, né in Inghilterra, né in Russia, né in Italia, esisteva una organizzazione militare della flotta aerea basata su criteri ben precisi; e ciò per la sola ragione che mancava la fiducia sui risultati che si potevano ottenere con l'impiego degli aeroplani in guerra.

Furono costruiti in Italia ancora nel 1912 degli apparecchi velocissimi che non incontrarono il favore delle autorità militari, perché li ritenevano apparecchi sportivi, capaci di tentare dei records di velocità; degli aeroplani blindati che taluno tentò di costruire a quell'epoca si rise o si sorrisse diffidando; e quando alzando gli occhi si scorgeva in cielo un aeroplano, il primo pensiero era quello che potesse... caderci sulla testa un momento all'altro.

E pensare che nel 1912 il Prefetto di Milano decretò la proibizione agli aviatori di volare sulla città per ragioni di pubblica sicurezza!

Ora invece chiunque scorga gli aeroplani volare sul proprio capo sente un'impressione di sicurezza e di protezione; si° è universalmente diffuso quel senso di fiducia che. rappresenta il più grande progresso fatto dall'aeroplano durante la guerra e

che sarà la causa prima di nuovi e sempre più rapidi progressi nella tecnica dell'aviazione.

Siamo fieri di constatare i sempre crescenti progressi della nostra flotta aerea e la sempre crescente sproporzione fra le perdite nemiche nei duelli aerei e le nostre il che ci induce ad affermare che si approssima il giorno in cui, come gli eserciti, le flotte aeree alleate saranno pronte all'azione decisiva e porteranno il loro valido contributo alla Vittoria finale.



Ing. RAMBALDO JACCHIA.



Dornier - DoX

RIVESTIMENTO CABLAGGI CON MAGLIA TUBOLARE IN TESSUTO.

di Francesco Richiardi.

Quante volte accade di trovarsi nella condizione di ripristinare un cavo "speciale", come in primis il classico cordone di alimentazione degli apparati, per poi passare a qualche multifilare come quelli presenti tra chassis radio e altoparlante elettrodinamico, per proseguire poi con qualche "composito" costituito da conduttori eterogenei come fili a trecciola insieme a cablaggi coassiali, per di più di particolare impedenza caratteristica, e di incappare quindi nell'ostacolo di trovarne uno con le caratteristiche facenti al caso, quindi di lunghezza opportuna (e talvolta si tratta di diversi metri) e magari pure dall'aspetto "vintage".

Ecco come ho congegnato una possibile soluzione di finitura estetica.

Esistono in commercio nell'ambito delle mercerie certi filati a struttura tubolare e di vari materiali, come il poliestere per le stringhe delle calzature od il cotone misto sintetico come quello che ho scelto per queste realizzazioni.

Le stringhe delle calzature vanno bene a patto che i cavi non siano molto lunghi. In tal caso si volge vantaggiosamente sulle rocche di filato.

Le rocche di filato che ho trovato in commercio sono **marca Arvier, modello "Fettuccione", da 500 grammi e 250 metri** lineari circa, fabbricate in vari colori. Ho acquistato un verde (codice colore 101), un blu (cod. colore 55), un marrone (cod. colore 144) ed un nero (cod. colore 56).

Esse hanno una capacità di dilatazione della maglia in termini di diametro con un rapporto di 1:2 (5,5mm/11mm) ed una discreta resistenza alla temperatura, ampiamente sufficiente per le applicazioni radio anche in prossimità dei bulbi delle valvole.



Data la lunghezza del cablaggio che si intende realizzare, di solito ne taglio dalla rocca una lunghezza pari al doppio o al triplo del medesimo, in modo che questa ricopertura la si possa poi distribuire agevolmente lungo la superficie del cablaggio, eventualmente procedendo poi a ritorcerla sullo stesso per infittirne la trama coprente e comunque mantenere una certa flessibilità del tutto.





La infilo completamente su di un tubetto rigido di derivazione di materiale per idraulica e smussato sugli spigoli interni ed esterni delle estremità onde evitare di strappare il filato e di rigare i conduttori interni durante il suo scorrimento, tubo di diametro interno sufficiente ad ospitare il cablaggio e scorrere liberamente lungo di esso (il tubetto nelle foto è lungo 160mm, diametro interno 7,6mm e diametro esterno 10mm).



Tanto per dare un'idea, per un altro cablaggio, sono giunto a caricare su di esso fino a 3,5m del tessuto tubolare, per rivestire un cavo coassiale da strumenti musicali lungo 1,5m e di diametro 7mm) .

Una volta "caricato" il tubo, che fungerà da distributore coassiale del rivestimento, ne estraggo l'inizio sul cablaggio e procedo a "sfilarlo" facendo scorrere il tubo lungo il cablaggio stesso, distribuendo man mano omogeneamente tutto il rivestimento caricato.

Questa "soluzione del tubo" mi risulta più comoda: inizialmente ho provato a infilare il tessuto direttamente sui cavi, previo l'aver creato un invito guida a mo' di ogiva su di una estremità dei cavi. E' molto meno agevole, soprattutto qualora la superficie del cavo da rivestire sia gommosa, non lucida, ed opponga quindi un certo attrito allo scorrimento del tessuto, e qualora le lunghezze da rivestire siano notevoli (oltre i 200mm). I

Invece, con l'ausilio del tubetto, si procede molto meglio e speditamente.

A seconda del risultato che si voglia ottenere si può decidere se lasciare il rivestimento in tessuto così com'è, semi irregolare, o ritorcerlo radialmente per compattarne la trama.

Per terminare gli estremi del rivestimento si può sfilare una decina di centimetri del filo che costituisce il medesimo e poi avvolgerlo e renderlo stabile con una punta di collante (che potrebbe anche essere una pennellata di smalto incolore per unghie), oppure richiudere la terminazione dentro un pezzetto di guaina termo restringente.

Auguro a tutti buoni restauri, con un pizzico di immancabile creatività.



I grandi registi italiani Francesco ROSI

Di Giovanni Orso Giaccone

Perché Francesco Rosi piacque tanto al mondo cinematografico? Perché il suo stile elegante, eppure secco, d'autore eppure pungente e popolare nei suoi temi, ebbe così tanto successo? Ma davvero bastava tutto questo a renderlo il modello di un regista politico perfetto per il dopoguerra, per gli anni del boom economico italiano e per quelli di Piombo?

Davvero Francesco Rosi incarna i film d'inchiesta coniugati alla critica sociale? Che cosa c'è in lui che non esiste nel vistoso Luchino Visconti, nell'eccellenza di Elio Petri e nel più intimo Alberto Lattuada? La risposta è l'emancipazione.

Francesco Rosi è uno dei registi più indipendenti, disinibiti e, per giunta, professionalmente realizzati che ci sono stati nel nostro cinema. È un uomo che ha saputo sottomettere la macchina da presa alla sua narrazione, facendo dell'Italia la nemica giurata di sé stessa. Il cinema con Rosi è libero, di agire e di parlare, di proporre tesi e di scontrarsi e lo ha fatto quando ha cominciato a cucire addosso ai grandi volti di quel cinema che fu (Gian Maria Volonté, Philippe Noiret, Lino Ventura) gli abiti di quegli uomini che furono protagonisti della Storia e delle storie di carta.

È un angelo protettore del cinema politico e d'impegno, che ha tentato di uccidere con le inquadrature alcune delle zone d'ombra della nostra esistenza nazionale, partendo da quella classe dirigente che per essere votata dai cittadini, per avere ciò che voleva, per raggiungere i suoi sordidi e interessati scopi era pronta ad ammalare con facile demagogia, a conciliare il proprio favore con quello delle organizzazioni criminali e a mentire spudoratamente.

Uno Stato molto probabilmente privo di fascino, che non offre nessuna sicurezza economica ai suoi cittadini e che è pronta a farsi beffare dal primo nuovo e giovane volto corrotto che gli tende una mano.



Lui ne ha fatto una questione morale, perché ha pensato che il primo compito di un regista fosse quello di essere impeccabile e di raccontare una nazione che sembra vivere sempre in quelle linee di confine, fra l'entrata di un nuovo ciclo politico, sociale e/o storico, mentre però sprofondava in tradizioni e mentalità medievali.

L'Italia di Rosi è questa. È un Paese che soffre di labirintite per la mancanza di equilibrio, che è sorretta a malapena e distrattamente da politici e uomini d'affari immaturi moralmente, storditi da soldi facili e ricchezze opulente.

Ed è questa sua ricerca sfrenata di verità, di un'Italia migliore a spingerlo a compensare con il cinema le voragini di realtà.

Gli inizi da aiuto regista fra Visconti ed Emmer.

Francesco Rosi nasce il 15 novembre 1922 a Napoli, figlio del direttore di un'agenzia marittima partenopea appassionato di caricature, fotografie e di cinema.

A tre anni, vince un concorso fotografico indetto da una casa di produzione americana che cercava bambini somiglianti a **Jackie Coogan** (il bambino prodigio protagonista della pellicola di **Chaplin Il monello**). Per la premiazione, padre e figlio sarebbero dovuti andare a Hollywood. Il primo avrebbe tentato di sfondare come fotografo di scena e il secondo come attore. Sfortunatamente, è la madre di Francesco Rosi a opporsi al viaggio in America.

Il bambino deve restare a Napoli, esattamente come il padre. Passano gli anni, all'insegna del fascismo e con l'arrivo della seconda guerra mondiale, Francesco studia giurisprudenza, anche se poi intraprende una carriera come illustratore di libri per bambini e, contemporaneamente, inizia a lavorare per Radio Napoli.

È negli studi di registrazione dell'emittente che stringe amicizia con personalità come **Aldo Giuffré**, Raffaele La Capria e **Giuseppe Patroni Griffi**, con i quali collaborerà molto spesso in ambito teatrale. Ed è proprio grazie al palcoscenico e alla sua tessera del partito comunista italiano (PCI) che entra in contatto con personalità come Giorgio Napolitano, futuro Presidente della Repubblica Italiana.

È il **1946** quando viene assunto da **Ettore Giannini** come assistente teatrale nello spettacolo "O voto" di Salvatore Di Giacomo, ma ad attirarlo maggiormente è il cinema ed è un passo brevissimo quello che lo porta dalle quinte dei più grandi teatri d'Italia al lavoro di aiuto regista, anche se inizialmente, si diverte un po' a fare l'attore, come succede nel film con **Nino Taranto**, **Isa Barzizza** e **Galeazzo Benti - Dove sta Zazà?** del **1927**, firmato da **Giorgio Simonelli**, all'interno del quale recita il ruolo del domestico del ricco americano.

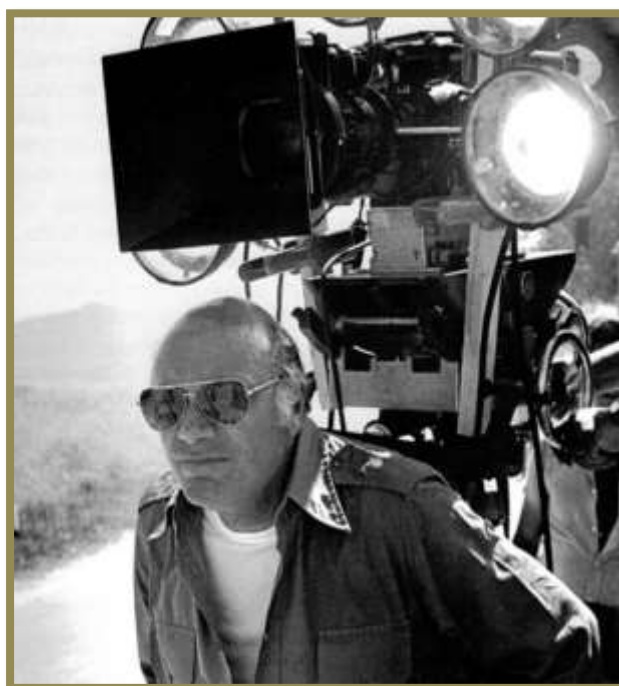


Nel **1948**, **Luchino Visconti** lo assume come assistente per - **La terra trema**. Arriva la svolta. **Visconti** scopre che il ragazzo è portato anche per la scrittura cinematografica e così lo coinvolge nella scrittura di film come **Bellissima** (1951) con **Anna Magnani**.

I due torneranno a lavorare insieme un'ultima volta con il capolavoro **Senso** (1954), dove **Visconti** dirigerà **Aida Valli**.

A queste esperienze si sommano quelle di aiuto regista in melodrammi come **Tormento** (1950) con **Amedeo Nazzari**, in film più d'autore come **I vinti** (1953) di Michelangelo Antonioni e **Proibito** (1954) firmato da **Mario Monicelli**.

Da non dimenticare i lavori come assistente di **Luciano Emmer** che avevano solitamente Marcello Mastroianni come protagonista (**Domenica d'agosto**, **Parigi è sempre Parigi**, **Il bigamo**). **Camicie rosse** e **Kean**. Nel 1952, dirige alcune scene della pellicola **Camicie rosse** con la **Magnani** nelle vesti di Anita Garibaldi e diretta da Goffredo Alessandrini.



Il film sfortunatamente non riesce come si vorrebbe e il dramma storico diventa una pellicola d'avventura mal riuscita.

Nonostante questo Rosi si rimette a lavoro e, sempre come primo aiuto regista - stavolta però del grande attore **Vittorio Gassman** - firma **Kean** (1956), tratto dall'omonima commedia di Alexandre Dumas Padre. Rosi e **Gassman** riescono a unire discretamente e in maniera accurata cinema e teatro.

La sfida

Bisogna aspettare il 1958 per vederlo finalmente come unico regista sul set.

E questo avviene con **La sfida** con **Rosanna Schiaffino** e **Angela Luce**.



Il film, che ottiene il consenso di pubblico e critica, mette sotto i riflettori Rosi che finalmente esordisce come merita. La sua regia viene elogiata per sicurezza, mestiere, studio della trama e della sceneggiatura scritta con **Suso Cecchi D'Amico** ed **Enzo Provenza**, con i quali dividerà il Nastro d'Argento per il miglior soggetto originale, ma anche il Premio Speciale della Giuria al Festival di Venezia, a pari merito con il film di **Louis Malle Les amants**.

I magliari

Nel 1959, dirige **Alberto Sordi** in **I magliari**, all'interno del quale l'attore romano interpreta un immigrato che lavora nel mercato delle stoffe fra Amburgo e Hannover e che si scontrerà con un boss napoletano per il controllo del settore. La critica di allora lo accusa di "tragedizzare" la sorte e il racconto - che comunque risulta fiacco, poco omogeneo e grottesco nella sua denuncia sociale e morale - non convince anche per un Sordi drammatico, che appare fin troppo frivolo per i loro gusti.

I film d'inchiesta

Negli Anni Sessanta, Rosi inaugura un nuovo filone cinematografico italiano: quello dei film inchiesta o dei cosiddetti film con argomento politico, all'interno del quale ripercorre le vite di chi ha segnato la recente storia d'Italia.

Si parte con il suo capolavoro: **Salvatore Giuliano** (1962), malavitoso e bandito siciliano la cui esistenza è raccontata attraverso una serie di lunghi flashback anti cronologici. Il film colpisce nel segno e Rosi ottiene l'Orso d'Argento al Festival di Berlino e il Nastro d'Argento come miglior regista (quest'ultimo premio ad ex aequo con **Nanni Loy** che, in quegli anni, firmava **Le quattro giornate di Napoli**, 1962).



L'anno successivo, arriva un **Rod Steiger** da brivido nei panni del costruttore Eduardo Nottola in **Le mani sulla città**, che esplora le collusioni esistenti fra organi dello Stato e lo sfruttamento edilizio partenopeo. La pellicola, bella e coraggiosa per la sua dolorosa indignazione e la lucidità del secco racconto dei fatti, ottiene il Leone d'Oro al Festival di Venezia, ma anche due candidature ai Nastri d'Argento (miglior regista e miglior soggetto scritto con **Raffaele La Capria**). Francesco Rosi è osannato come uno fra i maggiori talenti della sua generazione, carico di chiarezza e onestà intellettuale. Un David di Donatello lo attende nel 1965 per **Il momento della verità**. È, infatti, con **Vittorio De Sica** (che quell'anno dirigeva **Matrimonio all'italiana**), il miglior regista. Rosi si fa stile partendo dal suo modo di fare cinema sfruttando i documenti, cogliendo la realtà e compenetrandola con la macchina da presa che rimane comunque obiettiva, ma che non smette di essere strumento di commistione fra toni squillanti e più deboli.



La fiaba C'era una volta

Un unico momento di stacco da questo genere di pellicole così simili nelle loro trattazioni arriva con una perla favolistica veramente tanto cara all'Italia. La fiaba **C'era una volta** (1967), che vede come protagonista una graziosissima e scalza Sophia Loren e il divo lanciato da **Il dottor Zivago** Omar Sharif (anche se avrebbe voluto Marcello Mastroianni), è un oggetto di puro piacere fantastico per gli spettatori che si appassionano alle vicende di una contadina innamorata del Mezzogiorno che si innamora di un principe spagnolo e che cerca di farlo suo con stregonerie e l'aiuto di santi.

Uomini contro

Nel 1970, ritorna ai suoi temi con **Uomini contro**, tratto dal romanzo "Un anno sull'altopiano" di **Emilio Lussu**, in cui mette in scena tutta la sua oratoria antibellica e antimilitaristica, supportato dalla sceneggiatura di La Capria e di **Tonino Guerra**. Il film, come era prevedibile, non piacque alla Destra italiana, perché "sibilava" che durante la Grande Guerra furono spediti a morire solo i poveracci, mentre la panciosa borghesia se ne stava beatamente in poltrona.

L'attore feticcio: Gian Maria Volonté

Ma ancora più scottante sarà **Il caso Mattei** (1971) ispirato alla morte di Enrico Mattei, in cui mischia mirabilmente cronaca, documento e libera rievocazione miscelando interviste, vere testimonianze, diapositive e accurate ricostruzioni.

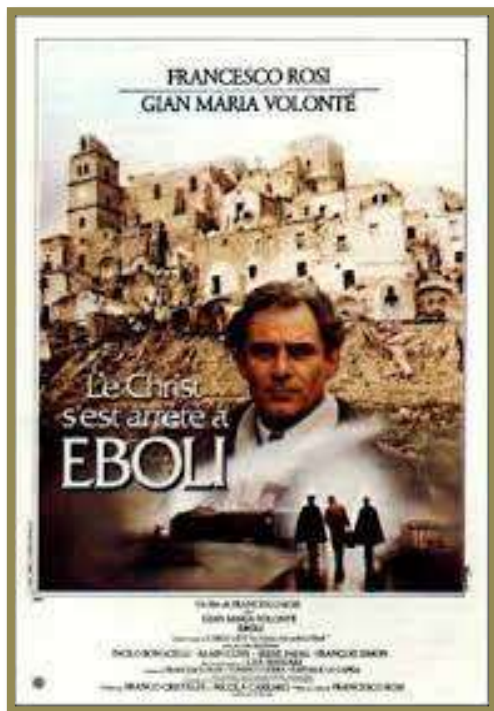
Un linguaggio cinematografico antitradizionale su un personaggio e la sua Storia che delinea una nuova originalità nello stile del regista, tanto da fargli ottenere la Palma d'Oro a pari merito con **La classe operaia va in Paradiso** (1971).

Dopo una piccola esperienza di attore in **Venga a fare il soldato da noi** (1971), nel 1973, dirige **Lucky Luciano**, un altro film sulla mafia che però punta il dito sui politici e sugli uomini d'affari (illegali) che pur di avere ciò che vogliono sono disposti a chiedere aiuto a Cosa Nostra, fingendo un ipocrita rispetto per la legge.

Oltre a questo, i due film avranno il merito di lanciare nel panorama cinematografico una star come **Gian Maria Volonté** che si trasformerà, grazie alla sua recitazione, nel vero e proprio attore feticcio di Rosi.

Nel 1975, traspone il romanzo di **Leonardo Sciascia** "Il contesto" dirigendo **Max von Sydow** e **Lino Ventura** in **Cadaveri eccellenti**, un altro capolavoro di intrighi e denuncia che, come hanno scritto, onora il cinema italiano.

Meritatissimo il David di Donatello come miglior regista, bissato dopo aver lavorato sul **Cristo si è fermato a Eboli** di **Carlo Levi**, da cui dirige nel 1979, una sua versione cinematografica, sempre con **Volonté** come protagonista, il quale diventa il simbolo di un forte scontro fra una realtà erudita e settentrionale contro quella ancestrale e contadina del sud Italia. Meritatissimo il BAFTA come miglior film straniero.



Le pellicole degli Anni Ottanta

Negli Anni Ottanta, trasforma in **Tre fratelli** (1981) gli arrabbiati, razionali e utopici **Philippe Noiret**, **Michele Placido** e **Vittorio Mezzogiorno**. La pellicola, liberamente tratta dal racconto "Tretij Syn" di Andrej Platonovic Platonov, gioca sul binomio città/campagna, pubblico/privato, cuore/ragione. E lo fa così bene da conferirgli un altro David come miglior regista, accompagnato da un altro David per la sceneggiatura (scritta con **Tonino Guerra**) e da un Nastro d'Argento per la regia. Arriva un altro oggetto inaspettato nel suo cinema: l'adattamento cinematografico della **Carmen** (1984) di **Georges Bizet** con **Plácido Domingo**.

Qui, il melodramma si fa vitale e sanguinoso, tanto da essere nominato dai BAFTA come miglior film straniero (al suo posto vincerà **Il Colonnello Redl**), ma anche ai César (per regia e film) e otterrà l'Alitalia Award e numerosi David di Donatello (ancora una volta per regia e film).

A questo punto, vorrebbe trasporre "La tregua" di **Primo Levi**, ma il suicidio dello scrittore l'11 aprile del 1987, lo fa desistere e puntare su qualcosa di più lontano come **Cronaca di una morte annunciata** (1987), tratto dal romanzo di **Gabriel García Márquez**, in cui riunisce un cast di volti noti del panorama europeo composto da **Gian Maria Volonté**, **Ornella Muti**, **Rupert Everett**, **Anthony Delon** e **Lucia Bosè**.



Nonostante questo, è il meno riuscito dei suoi film, sia per i flashback che vengono definiti "tardivi" che per alcuni elementi che diluiscono male la tensione riguardante il rituale dell'omicidio d'onore di un clan in difesa della reputazione delle donne.

Eppure, Rosi si guadagna una nuova candidatura ai Nastri d'Argento.



Altri progetti degli Anni Novanta

Fra il 1988 e il 1989, gli viene conferito il David di Donatello alla carriera e il Premio Pietro Bianchi, ma Rosi, lontanissimo dal fermarsi continua a lavorare girando **Dimenticare Palermo** nel 1990, con **James Belushi, Mimi Rogers, Vittorio Mezzogiorno, Philippe Noiret e Giancarlo Giannini**.

Liberamente ispirato dall'omonimo romanzo di Edmonde Charles-Roux, **Dimenticare Palermo** non riesce a uscire dagli schemi come i suoi precedenti titoli e pecca per palese scontentezza.

Ma Rosi è ormai un grande autore e un Maestro, tanto che verrà coinvolto in un progetto a più mani dal titolo 12 autori per 12 città (1990), in cui racconterà con un cortometraggio la sua Napoli, collaborando con altri colleghi (**Antonioni**, i fratelli **Bernardo e Giuseppe Bertolucci**, **Mauro Bolognini**, **Alberto Lattuada**, **Monicelli**, **Olmi**, **Soldati** etc).

Ma Napoli è protagonista anche di un documentario tutto suo dal titolo **Diario napoletano** (1992), in cui viene elogiata e bistrattata per sprechi e spese utili.

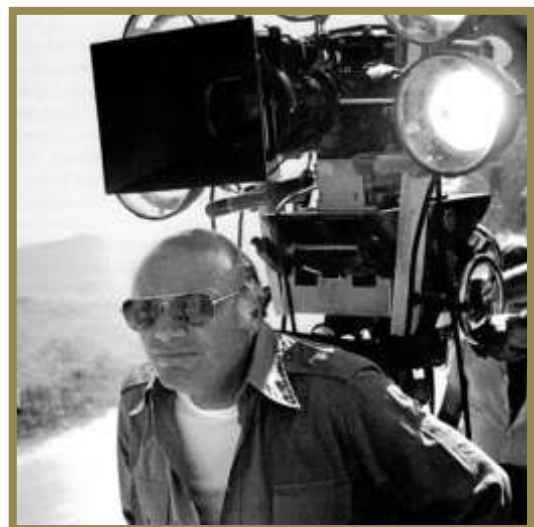
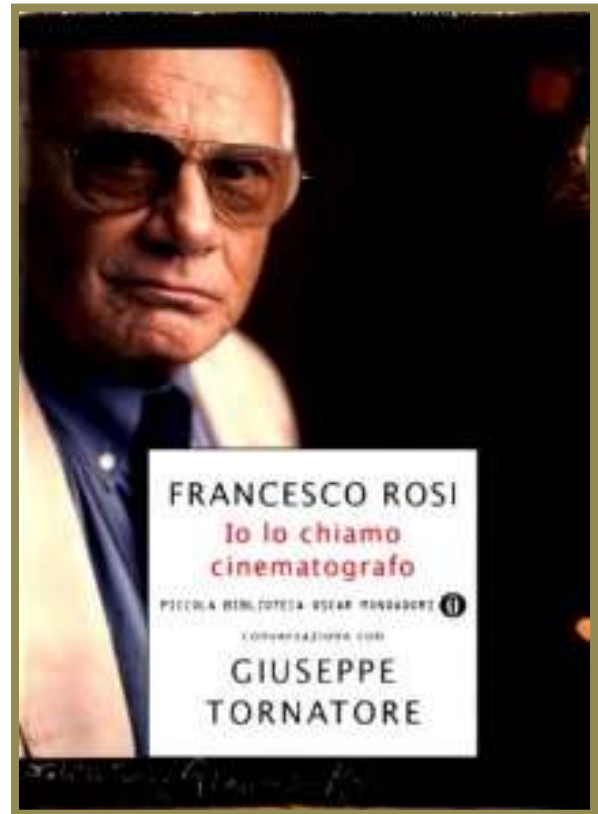
L'ultimo film: La tregua

È il 1997, quando finalmente riesce a portare sul grande schermo **La tregua** che gli farà guadagnare il suo ultimo David di Donatello come miglior regista e una candidatura per la sceneggiatura scritta con **Sandro Petraglia e Stefano Rulli**.

Leone d'Oro alla carriera nel 2012
Nel Duemila, dopo decenni di assenza, torna alla regia teatrale, e in particolare quelle di opere del repertorio di **Eduardo De Filippo** ("Napoli milionaria", "Le voci di dentro", "Filumena Marturano") interpretate da **Luca De Filippo**. Nel 2008, ottiene l'Orso d'Oro alla carriera al Festival di Berlino e persino la Legion d'Onore. Il 12 maggio 2012, la Biennale di Venezia lo innalza con il Leone d'Oro alla carriera in occasione della 69° edizione della Mostra.

Il grande maestro muore a Roma il 10 gennaio 2015, all'età di 92 anni.

Riassunto tratto dal libro "Io lo chiamo Cinematografo"



MAGNAVOX Dynamic SPEAKERS



Realism

Advanced Model
Available from local dealers
Intense sound in true tones
For 40 Watts (4000 Hz)
For 40 Watts (4000 Hz)



Beauty Model
Available from local dealers
Intense sound in true tones
For 40 Watts (4000 Hz)
For 40 Watts (4000 Hz)

Dynamic realism is radio's newly acknowledged refinement... originally sponsored by Magnavox. Every tone rich, full and vivid... over entire audible range. A cascade of volume... without distortion. America's finest radio sets are made with Magnavox Speakers as built-in equipment.

THE MAGNAVOX COMPANY
Oakland, California Chicago, Illinois



Associazione Italiana Radio d'Epoca

Sede legale: Museo dei Mezzi di Comunicazione - Arezzo

Presidente Onorario: Nerio Neri

Consiglio Direttivo

Presidente: A. Ferrero 3388735877
airepiemonte@hotmail.com
Segretario: Fabio Zeppieri 349.3167633
zeppieri.fabio@libero.it
Tesoriere: Chiaradia 3357635987
airenordest@libero.it
Consigliere: U. Alunni 3480171413
umbertoalunni@gmail.com
Consigliere: L. Collico 3493830770
l_collico@virgilio.it

Comitato Scientifico

Neri (Coord.), Bramanti, Pria, Cecchi, Piana, Raponi.

MUMEC (Museo dei Mezzi di Comunicazione Arezzo).

Sito: www.faustocasi.it

Gruppi Locali e Coordinatori

Milano: C. Pria 02.38302111
carlo@aireradio.org
Firenze: C. Bonechi 339.6131904
elena7211@tin.it
Bologna: R. Piana 338.8645616
renzopiana.bo@gmail.com
Torino: A. Ferrero 338.8735877
airepiemonte@hotmail.com
Genova: R. Colla 349.8430416
roberto.aire@gmail.com
Ravenna: F. Giuliani 0544.82185
Brescia: R. Tancredi 347.4085743
robtync@hotmail.it
Lazio: F. Zeppieri 349.3167633
zeppieri.fabio@libero.it
Arezzo: S. Menci 338.5901410
Veneto: G. F. Chiaradia 335.7635987
airenordest@libero.it
Venezia Giulia: G. Maugeri 338.5776770
gianni.maugeri@tin.it
Valdisieve: E. Alterini 055.8314676
Calenzano: F. Giovannoni 347.5710860
giovannoni.fabio@gmail.com
Sostegno Radio (MI): L. Collico 349.3830770
l_collico@virgilio.it

Servizio schemi

Carlo Pria - Via Calvi 2 - 20021 Baranzate (MI)
carlo@aireradio.org

Gestione soci, mancati recapiti, numeri arretrati e segnalazioni:

G.F. Chiaradia e-mail: airenordest@libero.it
(Arretrati: invio gratuito ai soci per posta elettronica solo in formato PDF)

Iscrizioni/Rinnovi: Italia € 45.00; Estero € 48.00

- con Paypal: dalla pagina "Associatevi"
del sito www.aireradio.org

- con Bonifico bancario:

Banco Posta IBAN: IT29 W0760114100000010968527;
BIC SWIFT: BPPHITRRXXX

intestato a: A.I.R.E. Associazione Italiana Radio d'Epoca

- con versamento su Conto Postale n. 10968527

intestato a: A.I.R.E. Associazione Italiana Radio d'Epoca

(indicare chiaramente nome, cognome, indirizzo, num. tel. e/o e-mail)