

L'Aquilone

Maga

Abbonamento annuo:
 Ordinario (Italia-Colonie-Albania) L. 3
 Sostenitore L. 10
 Estero (Unione Postale) L. 15

GIORNALE di PROPAGANDA AERONAUTICA per la Gioventù d'Italia
 Pubblicazione mensile approvata dal Reale Aero Club d'Italia

UN NUMERO
Cent. 30
 Arretrato cent. 60

Redazione ed Amministrazione: Via Pietro Micca, 18 - Telef. 51-905 - TORINO



Primi... apparecchi !...



Fra la storia e la leggenda

NELLA LUNA CON LA BARCA VOLANTE DEL PADRE LANA

Due poeti del settecento, gesuiti entrambi, padre Saverio Bettinelli e padre Giambattista Roberti, dovendo per loro estro salir nella luna, e non trovando bastevoli per la trasvolata le variopinte ali della loro fantasia, ricorsero alla « barca volante » del padre Lana, dello stesso loro ordine, che l'aveva costruita e armata di tutto punto qualch'anno prima, se non per andar nella luna certo per camminare (!) « sostenuta sopra l'aria a remi et a vele ».

— Una barca volante? — chiederete voi meravigliati.

Sicuro, una barca volante, che fra poco vi descriverò, ripetendo i versi del Bettinelli e del Roberti. Innanzi tutto, però permettete che io, in quattro e quattr'otto, vi dica chi era questo gesuita tutto ingegno ed iniziativa, il quale pensò di far galleggiare sull'aria, anziché sul naturale elemento, una barchetta a remi.

Il potea Saverio Bettinelli ce lo presenta a questo modo:

*... vecchio saggio
pien di raro saper, uomo dabbene,
in Brescia nato di gentil lignaggio,
e di maniere sì soavi e umane
che il nome trasse dalle molli lane.*

Padre Francesco Lana Terzi era appunto nato a Brescia il 13 dicembre 1631 da genitori illustri per discendenza avita. Mostrò fin dalla tenera età così felice ingegno che i Gesuiti, impadronitisi della sua persona e della sua sostanza, lo fecero studiare nel Collegio romano e lo destinarono ad insegnare belle lettere.

Oh, sì! Il padre Lana aveva in testa ben altre cose, che non le dissertazioni filosofiche o le belanti rime. Noi lo vediamo fissare ardentemente lo sguardo sui segreti della natura, per scoprirli, per rubare ad essi le forze che tenacemente rinserrano, per mettere tali forze a servizio della scienza e della umanità.

In gran parte vi riuscì. Son sue le scoperte che riguardano la ricristallizzazione dei minerali, le invenzioni riflettenti gli orologi a sabbia o ad olio, la seminazione perfezionata e... la barca volante.

Eccola la barca sulla quale gettiamo gli occhi con tanta ansia di curiosità. E' proprio un barca

*... fabbricata con tal arte
che l'aer fende e sale al ciel sicura,
Mostra ne l'agil corpo e in ogni parte
de' navigli marini la figura:
piccoli remi, arbore, vele e sarte
ne formano l'arredo e l'armatura;
ma d'assicelle più sottil intorno
gira intessuto l'ultimo contorno.*

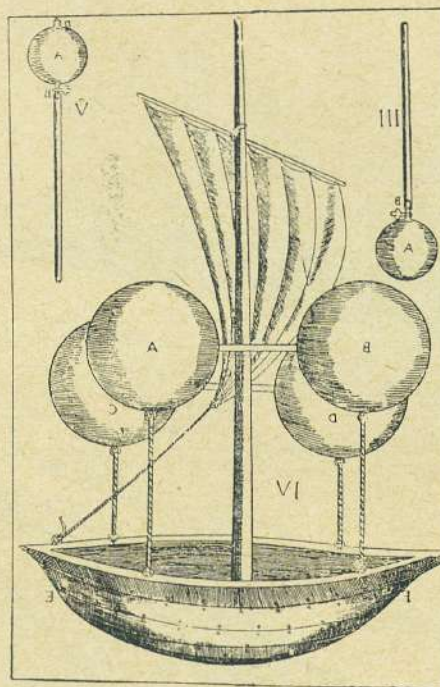
Lo spettacolo è attraente. La navigazione si inizia come se la navicella, cullantesi sull'onde, stesse per uscir dal porto. Ma non passa, schivando, fra il groviglio dell'altre barche, fra i cordami di presa e le catene dell'ancora: deve uscir guardando dal dedalo delle strade, ed evitare i pericolosi cozzi contro gli sportelli delle case, i comignoli dei tetti, le cime aguzze dei campanili...

Ecco la terra ed ecco il suol soggetto al basso fugge e parte a poco a poco: ognun stia pronto al remo, e il timon retto sia così che non urti in qualche loco,

*perchè gli sporti de le case o il tetto
potrian fare a le nave un brutto gioco,
Onde a diritto salir mettiam la forza
senza piegar per ora a poggia o ad orza.*

Occhio sicuro, adunque, e polso fermo, o timoniere! E voi, rematori, vogate largo e a ritmo... Si sale, si sale, si sale... verso la luna.

*Ma i minor tetti il legno omai sormonta,
gli alti palagi ancor di sotto vanno,
colle torri superbe già s'affronta,
nè molto i colli ad abbassarsi stanno:
e se di sopra ancor più poco monta
Alpi e Apennini ceder si vedranno.
Diamo agli amici alfin l'ultimo addio
e sopra tutto accomandiamci a Dio.*



Giunti a questo punto, cioè al punto in cui la barca volante, salita a grande altezza, non è più scorta dai nostri occhi, voi vi voltate verso di me e chiedete:

— Ma come si è innalzata la barca? Quale potere scientifico o meccanico la rende dominatrice assoluta dell'aria?

Un potere naturale potentissimo e semplice nello stesso tempo. Padre Francesco Lana ha fatto tesoro della legge fisica detta di Archimede, e che il vostro maestro o il vostro professore vi avranno certamente insegnata: *Ogni corpo immerso in un gas perde tanto del suo peso, quanto è il peso del gas che esso sposta.* Cioè, per meglio intenderci, un corpo può salire nell'aria se esso corpo pesa meno della quantità di aria che sposta.

Basandosi su questo principio il nostro padre gesuita ha sospeso la barca, con quattro solide funi, a quattro grandi palle di rame: palle cave, s'intende, dalle quali egli estrae l'aria a suo piacere per mezzo di una primitiva macchina pneumatica:

*.... a detto ordigno che avea aggiunto
uno stantuffo valido e possente,
il qual sin che ogni spirito fu consueto
non ebbe al sugger forze scarse e lente;
e sappiate pur ben capirne il come
che fu l'ordigno a cui Boile (1) dà il nome.*

Le palle di rame cave, vuotate dall'aria in esse racchiusa, diventavan leggere, potevan salire in alto e sollevare la barca.

*Con tale ordigno (2) over con simil altro,
che di più molti e vaghi non ha inopia
il filosofo a di nostri più scaltro,
potrem l'aria cavare in tanta copia
che i nostri globi si vedran senz'altro
levarsi quasi per virtù lor propria,
dal volume de l'aere, a cui risponde,
fatto più lieve ognun, qual legno in onde.*

Facendo uscire o entrare l'aria nelle palle di rame cave, la barca volante può salire o discendere a piacere dei naviganti.

*Ma pria di sciorre da l'amica terra
ed affidare al gran cammin la nave,
l'entrata de le palle a l'aura serra
con assetata e ben acconcia chiave,
per cui si chiude il varco e si disserra
a l'aria che tu metterai over ne cave,
quando ti piaccia di levarti a volo
o di calar sicuramente al suolo.*

Ben ideato, non vi pare?

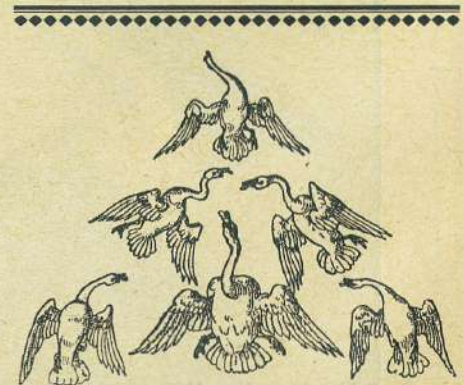
Senonchè è molto dubbio che l'esperimento sia stato mai tentato: chè più che ad altri narratori noi dobbiamo prestar fede alle confessioni dello stesso inventore, il quale nel suo *Prodromo ovvero saggio di alcune invenzioni nuove premeno all'arte maestra*, pubblicato a Brescia nel 1670, mettemente scrive:

« Ma mentre riferisco questa cosa rido tra me stesso, parendomi che sia una favola non meno incredibile e strana di quelle che uscirono dalla volontariamente pazza fantasia del lepidissimo capo di Luciano; e pure dall'altro canto conosco chiaramente di non aver errato nelle mie prove, particolarmente avendole conferite a molte persone intendenti e savie, le quali non hanno saputo ritrovar errore nel mio discorso ed hanno solo desiderato di poter vedere la pruova in una palla che da se stessa salisse in aria, quale avrei fatta volentieri prima di pubblicare questa mia invenzione se la povertà religiosa che professo mi avesse permesso lo spendere un centinaio di ducati, che sarebbero d'avvantaggio per soddisfare a sì dilettevole curiosità. Onde, prego i lettori di questo mio libro ai quali venisse curiosità di fare questa spienza che mi vogliono ragguagliare del successo... ».

Esperimento dunque no: e tanto meno viaggio nella luna. Ma il padre Francesco Lana Terzi ha il merito — ricordate, o giovani, ch'egli è italiano — di aver posto e risolto per primo il problema della navigazione aerea; sicchè la sua barca, esaltata dai poeti, discussa dagli scienziati, ben gli ha meritato il nome di « padre dell'aeronautica ».

Nonno Pazienza

(1) Roberto Boyle (1626-1691), fisico inglese, che perfezionò la macchina pneumatica.
(2) La macchina pneumatica.



Una pattuglia di .. ffiosi

Con questo disegno un nostro giovane lettore ha voluto simboleggiare coloro che hanno paura di volare.

I MODELLI VOLANTI

Alcune nozioni di disegno

Ora che siamo giunti in vari modi a tracciare i contorni delle centine di un'ala, vediamo come entro essi è possibile disegnare la struttura materiale delle centine: quella che fa di esse degli elementi atti a dare al principale organo del velivolo, oltre che una forma adatta a sostenere nell'aria il peso che si deve sollevare, anche la rigidità necessaria per mantenere tale forma pure sotto

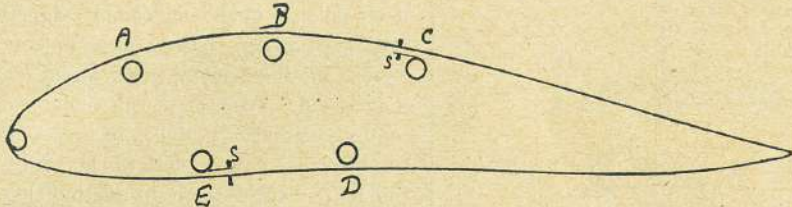


Fig. 1

l'influenza delle pressioni e depressioni che si manifestano distribuite sulla superficie dell'ala, e la resistenza agli sforzi che ne derivano.

Una volta scelto il tipo della struttura, secondo un certo criterio direttivo e un certo scopo, che può essere la semplicità o la leggerezza od altro e sulla scelta del quale ogni « progettista » è arbitro in base ai suoi convincimenti, il calcolo o la pratica o le inderogabili necessità costruttive indicheranno la grandezza dei vari singoli elementi della struttura stessa, e compito del disegno è di rappresentarli in una certa scala o meglio ancora al vero.

Siccome il prossimo modello che descriveremo, proponendone alla vostra pazienza ed abilità la costruzione, avrà l'ala, come già dicemmo costituita da centine a traliccio triangolare e lungheroni multipli costituiti da tondini in legno extra-leggeri trafilati, come esempio di disegno costruttivo delle centine vi porgeremo appunto quello di una centina di tale struttura.

Senza altro si suppone che le centine siano fatte in legno compensato, ricavate in un pezzo e perciò non si debba preoccuparsi che della loro figura laterale.

Anzitutto, dovendo le centine essere applicate ai lungheroni, bisognerà predisporre entro il contorno della centina i luoghi dove essi dovranno passare disegnandovi la figura della loro sezione retta, cioè quella che apparirebbe se con una lama noi tagliassimo i lungheroni in direzione perpendicolare al loro asse ed in corrispondenza al piano della centina: nel nostro caso specifico, tali sezioni saranno dei cerchietti, poiché supponiamo i lungheroni tondi, (fig. 1) e il loro diametro noi dovremo farlo appunto grande quanto il diametro dei lungheroni in corrispondenza al piano suddetto.

Nella figura 1 i lungheroni in numero di cinque attraversano la centina in A, B, C, e D e la loro distribuzione lungo il profilo, come il loro numero e la sezione sono dati dal progetto, e così la distanza S dal contorno, è già sempre fissata in precedenza in base a considerazioni di robustezza necessarie al progetto.

Altri dati che si hanno già stabiliti, sono quelli che abbiamo chiamati i punti principali ed in conseguenza di essi i « nodi » del traliccio, nonché le larghezze di ciascuna asta del traliccio stesso; sia che esse facciano parte del contorno o della parete.

Per solito le sezioni dei lungheroni capitano sempre in corrispondenza di un nodo del traliccio e per comodità di tracciato conviene porre il loro centro sulla stessa verticale, ossia normale alla base x x, sulla quale

sta il nodo e che passa quindi per un punto principale. Allora vediamo come si passa dal disegno del contorno della centina e dei suoi punti principali al disegno della struttura.

Anzitutto bisogna tirare per i punti principali dei tratti di verticale che servono a individuare i nodi. Nella figura 2, ingrandita per farla meglio comprendere, che rap-

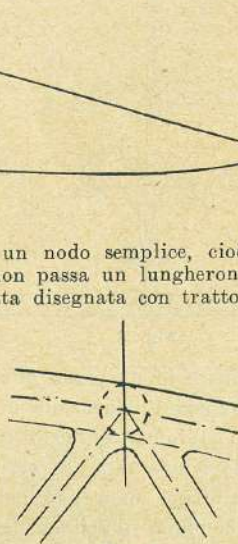


Fig. 2

presenta un nodo semplice, cioè di quelli per cui non passa un lungherone, la verticale è stata disegnata con tratto pieno sottile.

In seguito si tracciano gli assi delle aste che concorrono nel nodo, cominciando da quelle di contorno e per far questo si può col compasso aperto alla metà della larghezza della maggiore delle 2 aste concorrenti nel nodo (non è detto che tutte le aste di contorno debbano essere della stessa larghezza) si descrive, per tentativi il cerchietto che avendo centro sulla verticale risulta

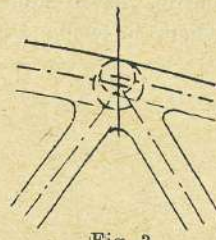


Fig. 3

tangente al contorno: il centro di tale cerchietto si prende come centro del nodo, e per esso devono passare gli assi delle altre aste, salvo quello della minore asta di contorno, quando le due non sono uguali; in tal caso occorre cercare il punto di incrocio di quest'asta con la verticale del nodo mediante un altro cerchietto più piccolo avente per diametro la larghezza di tale asta (fi-

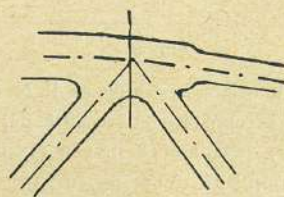


Fig. 4

gura 3). Questo si fa, benchè torni a detrimento della robustezza della centina, perchè la linea del contorno non deve presentare scalini come avverrebbe se si disponesse l'a-

sta più sottile a cavallo della parallela al contorno passante per il nodo delle altre aste (fig. 4).

Trattandosi di un nodo in cui venga a capitare un lungherone, il procedimento è identico a quanto si è detto sopra (fig. 5).

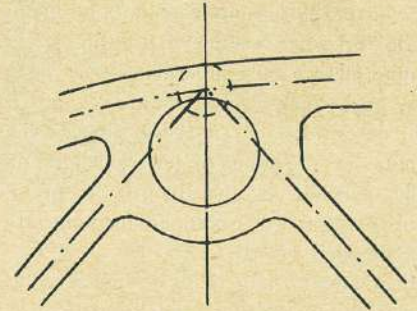


Fig. 5

Solo va tracciato anche il cerchio che ne rappresenta la sezione, in modo che risulti distante dal profilo di quel tratto stabilito, che deve permettere un certa continuità nel contorno e impedire che il rivestimento, cedendo tra una centina e l'altra, vada ad adattarsi sul lungherone. Siccome poi, per poter fissare la centina al lungherone occorre che intorno a questo vi sia del materiale, bisogna badare nel tracciare le aste concorrenti nel nodo, nel modo che vedremo appresso, di lasciare quel tanto di pieno che il progetto richiede contornando la sezione del lungherone con opportuni raccordi come si vede in fig. 5.

Per tracciare le aste occorre innanzi tutto unire i nodi tra loro con linee rappresentanti gli assi, le quali saranno in generale rette per le aste di parete e curve parallele al profilo per le aste di contorno (fig. 6).

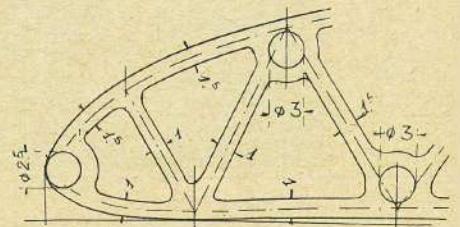


Fig. 6

Le larghezze delle aste, essendo già state determinate dal progetto, si portano a cavallo dei rispettivi assi e le aste vengono così tracciate raccordandole nei nodi con archi di cerchio che ne facilitano la costruzione e ne aumentano la robustezza fornendo un maggiore incastro. La fig. 6 rappresenta solo la parte anteriore della centina, ma è chiaro come anche il resto si disegni nello stesso modo e si possa avere così tutta la figura occorrente per ricavare il « pezzo » nella sua materialità.

Il disegno va completato, naturalmente, segnandovi la quote, cioè i numeri che rappresentano in millimetri e frazioni la grandezza delle varie parti, come mostra la figura 6, dove però per non generare confusione, si è ommesso di quotare il profilo, il che si fa col solito sistema delle coordinate, dando però la vera grandezza in mm. sia delle « posizioni » che delle « quote ».

Trattandosi poi di voler costruire la centina, bisogna disegnarla al vero sul materiale da cui si vuol trarre, che sarà generalmente il legno compensato, e qui non occorrerà allora segnare le quote, perchè il disegno in questo caso non ha più da esser riprodotto, ma serve solo di guida per contornare materialmente il pezzo con quegli utensili che risulteranno più adatti per la lavorazione, e non occorre più « sapere » ma solo « vedere » la grandezza di esso.

NAVIGAZIONE AEREA

I punti cardinali - La rosa dei venti.

Dividiamo l'orizzonte visibile di un luogo (si dice orizzonte visibile di un luogo comunemente elevato sulla superficie sferica della terra, quel cerchio che appare ai nostri occhi descritto dalla superficie stessa e che delimita la porzione di terra visibile da quella invisibile da quel luogo) in gradi, minuti e secondi di grado, ad incominciare dalla direzione Nord.

Misurando un angolo di 90° nel senso di marcia di un orologio, a partire dalla direzione Nord, noi individueremo un nuovo punto cardinale detto Est; successivamente dopo altri 90° , troveremo il punto Sud, quindi successivamente il punto Ovest. Queste quattro direzioni fondamentali si dicono Punti Cardinali e corrispondono: il Nord alla mezzanotte, l'Est al punto dove sorge

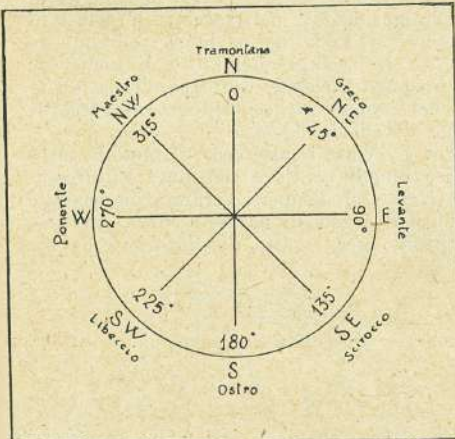


Fig. 1

il sole, il Sud ove il sole si trova a mezzogiorno, l'Ovest il punto ove il sole tramonta.

Diconsi *punti intercardinali* quelli intermedi fra le quattro direzioni fondamentali suddette; essi sono: Nord-Est quello fra il Nord e l'Est; Sud-Est quello fra l'Est e il Sud; e successivamente Sud-Ovest ed infine Nord-Ovest.

Avremo così descritta la circonferenza di 360 gradi. (Vedi fig. n. 1).

Prua - Rotta.

Si dice prua di un aeromobile, sia essa in moto oppure ferma, l'angolo che l'asse longitudinale dell'aeromobile, orientata nella direzione di marcia, fa con una direzione determinata, assunta come direzione di riferimento; tale angolo viene contato in gradi, minuti e secondi di grado nel senso diretto dalla lancetta dell'orologio, a partire dalla direzione di riferimento. (Vedi fig. n. 3).

La direzione Nord, che abbiamo definito sopra con la Rosa dei Venti, indica il Nord geografico, vale a dire la direzione che seguono i meridiani che voi vedete tracciati sulle carte geografiche.

Ma come voi ben sapete, il Nord geografico non corrisponde al Nord magnetico. Infatti, se voi disponete un ago magnetico

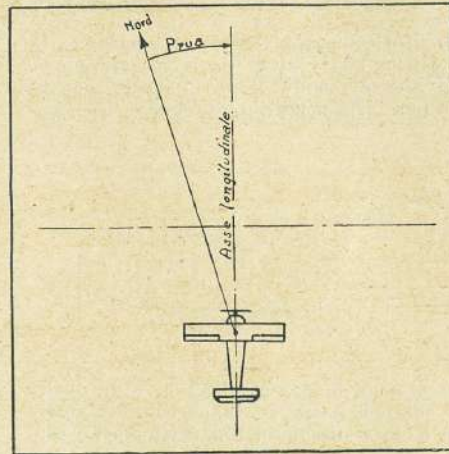


Fig. 2

libero di oscillare in un piano orizzontale, se esso non subisce l'influenza di altro campo magnetico all'infuori di quello terrestre, si dispone, dopo una serie di oscillazioni, nel piano meridiano magnetico del luogo, vale a dire, la punta calamitata dell'ago si dirige verso una direzione Nord, che non è precisamente quella del Nord geografico precedentemente indicato dal meridiano geografico, ma è una nuova direzione, corrispondente al meridiano magnetico del luogo e che fa, con la precedente, un determinato angolo, chiamato declinazione magnetica.

L'angolo suddetto, varia di entità da luogo a luogo e di tempo in tempo. La *declina-*

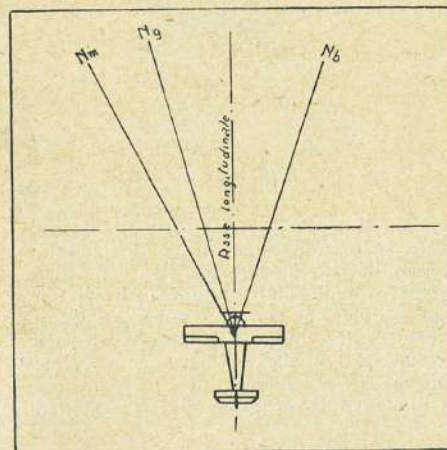


Fig. 3

zione si chiamerà orientale se il Nord magnetico sarà spostato ad oriente del Nord geografico; si chiamerà invece occidentale nel caso opposto. (Vedi fig. n. 3).

Attualmente la declinazione magnetica misurata a Torino è di gradi 8,17, occidentale.

Naturalmente, per quanto abbiamo detto sopra, l'angolo suddetto varierà col tempo

e col luogo. Abbiamo così definito due diverse direzioni del Nord: il Nord geografico ed il Nord magnetico. Ma questo non è tutto.

Infatti, se noi collochiamo a bordo di un apparecchio una bussola, constatiamo che l'ago calamitato di essa, non si dirige più verso il Nord magnetico, ma bensì verso un'altra direzione. La ragione di tale spostamento sta nel fatto che a bordo degli apparecchi vi sono numerose parti in metallo (acciaio - ferro) definiti ferri duri e ferri dolci, i quali, coi campi magnetici da essi generati, provocano normalmente sensibilissimi spostamenti, che fanno deviare l'ago della bussola di un nuovo angolo, detto « deviazione della bussola » e che indicheremo con la lettera D. Sotto tali influenze l'ago calamitato non indicherà più il Nord magnetico, ma bensì una nuova direzione definita « Nord della Bussola ». Tale angolo si conta a partire dal Nord Magnetico, mentre come sappiamo la decli-

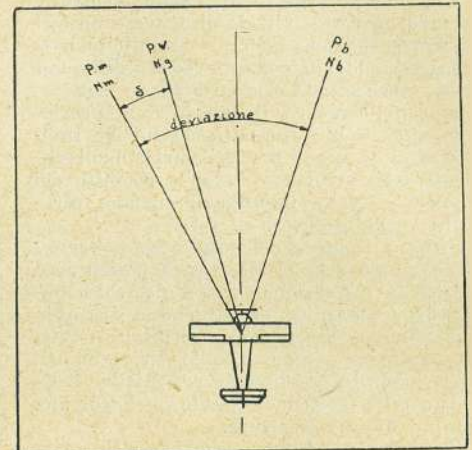


Fig. 4

nazione magnetica si conta a partire dal Nord geografico.

Ricapitolando, abbiamo visto quali distinzioni occorre fare nel definire la direzione del Nord, giacché essendo questa la direzione base o di riferimento, dovendo indicare una prua (vale a dire l'angolo che l'asse longitudinale dell'aeromobile fa con la direzione di riferimento) sarà indispensabile specificare quale delle direzioni Nord è stata prescelta.

Così si chiamerà *Prua Vera* (P. V.) se riferita al Nord Geografico; *Prua Magnetica* (P. M.) se riferita al Nord Magnetico; *Prua alla Bussola* (P. B.) se riferita al Nord della Bussola. (Vedi fig. n. 4).

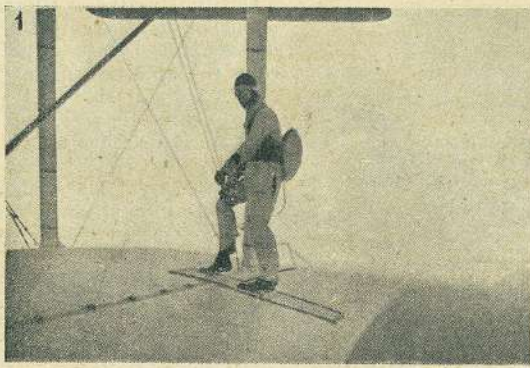
Rotta.

Si dice rotta di un aeromobile in volo, la traiettoria che essa percorre al di sopra del suolo.

Navigare significa percorrere il cammino più breve fra il punto di partenza e quello di arrivo.

Vedremo poi in seguito con quali modalità sia possibile ottenere ciò.

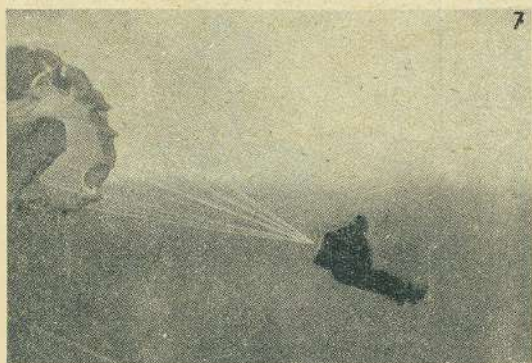
A. B.



Esercitazioni di lancio con Paracadute



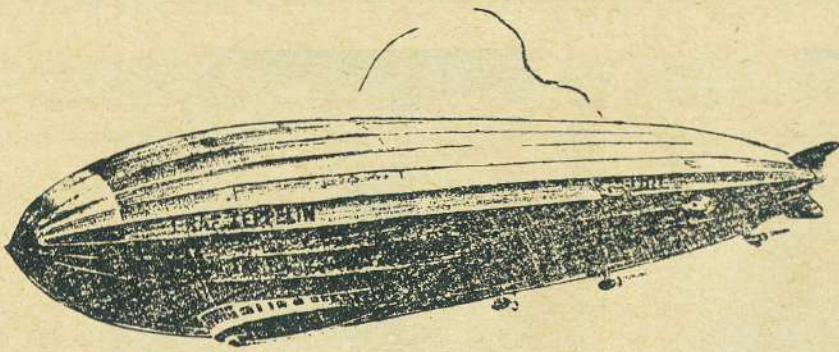
(Dalla Rivista
"Aeronautica",
del Ministero
dell'Aeronau-
tica).



I vari momenti che pre-
cedono l'apertura del
paracadute.

Queste interessantissime
esercitazioni vengono
eseguite all' Aeroporto di
Ciampino dai nostri
piloti militari.





APPUNTAMENTO... SOTTO ZERO!

Diceva un saggio maestro: « I poli sono due, Polo Nord e Polo Sud; uno sta al Nord e l'altro sta al Sud. Non ci possono essere altri poli perchè nella rosa dei venti sono già occupati i due posti preferiti, il Nord ed il Sud, così che dei venti rimangono soltanto più... diciotto posti. Vi è un polo femminile: Pola... Negri che è un astro, o se volete una stella... polare, a terra. E per

nello stesso tempo far colpo su tutti i congressisti.

Domandò la parola il dott. Eckener.

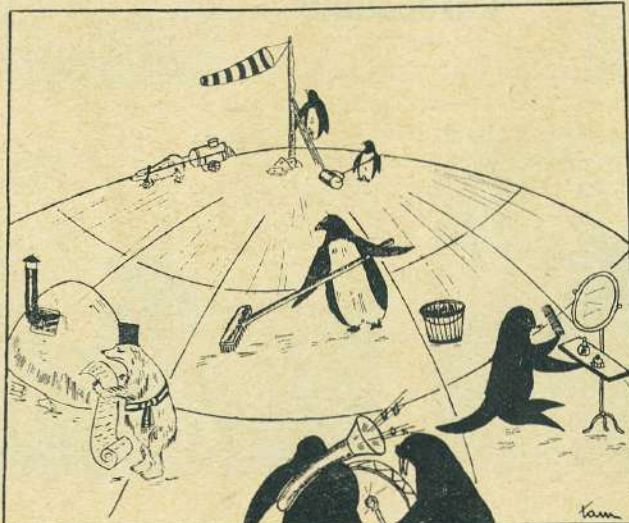
— Professore Wiese, vogliamo fare noi un freddura?

— E perchè no? — rispose Wiese.

— Allora, l'attendo al Polo a prendere un vermouth verso le 17,30 di martedì.

— Ma dove precisamente?

Preparativi in attesa
dello Zeppelin al
Polo Nord



oggi basta con la lezione poichè m'accorgo che se insisto a parlarvi del Nord incomincio a Sud...are ».

E il saggio maestro taceva.

Quelle lezioni profonde m'hanno fatto prendere simpatia per il paese dei ghiacci, e per tutti coloro che fanno freddure; cosicchè oggi mi sento ammirato per lo Zeppelin ed il Malygin, che si sono dati un appuntamento... sotto zero.

Sapete com'è andata? — E' andate bene — direte; ma io volevo esattamente dire se sapete come è nato questo appuntamento?

Nell'ultima seduta del congresso internazionale in cui si discusse in trentasette sedute se il ghiaccio era acqua gelata, o piuttosto se l'acqua era ghiaccio sgelato, vi fu fra i congressisti un bel tipo di portoghese che propose di fare un esperimento eccezionale; cioè: cercare di fare gelare l'acqua con una... freddura. Voleva il portoghese dimostrare la sensibilità dei micro-organismi contenuti nell'acqua.

« E' tale il brivido che sentono questi micro-organismi che l'acqua si increspa; il pelo dell'acqua resta rotto, entra l'aria di fessura... che mena a sepoltura, i micro-organismi diventano... freddi cadaveri, e l'acqua è gelata ».

Fra gli uditori v'erano il prof. Wiese ed il dottor Eckener, i quali vollero ammazzare con una loro proposta il portoghese, e

— Le direi ai Tre Trichechi, ma temo abbia già chiuso il giardino d'estate; troviamoci al « Pinguini Fott-ball Club », hanno vinto il campionato... sono bianco-neri.

Questa era una freddura!

E così nacque l'appuntamento sotto-zero.

E se sfiorassimo la teoria e la tecnica per fare una sola osservazione. Quale tipo di dirigibile è consigliabile? Semi-rigido, o... rigido.

Eckener preferisce il rigido; ed è tutto questione di ragionamento. Se si parte con un tipo semi-rigido quando si è nella zona polare il freddo è così rigido che rende rigido anche il semi-rigido, e quello si tira, si tira, fin che scoppia. Se vai con un tipo già rigido, potrà darsi il caso che chi scoppia sia il freddo, per la rabbia di non avere più niente da fare irrigidire.

Vi sarebbe un'altra osservazione da fare, ora che si può salire e scendere sulla calotta polare; osservazione che Eckener vorrà fare, per stabilire il punto esatto centrale della calotta polare.

Si prende una bandiera e si pianta ben fissa nel punto in cui si è persuasi debba trovarsi il Polo, se il punto è giusto si dovrà vedere il drappo avvolgersi lentamente all'asta, girando la base su se stessa lentamente. Però ci vuole una precisione enorme e cercare di ammorzare il più possibile il vento.

Quanti sfruttatori di glorie polari v'erano prima dell'avvento fascista. Pare strano ma era così. Infatti si poteva trovare qualcuno che alla nostra domanda:

— E tu, chi sei?

— Io, sono un pò... polare.

V'era addirittura un partito un po'... polare.

Adesso capisco la foca-monaca!

Intanto l'appuntamento sotto-zero ha avuto luogo esattamente nel punto stabilito ed all'ora stabilita.

— Chissà che freddo! — mi diceva una signora a cui piacciono le pellicce d'orso bianco.

— O signora, non credo: basta leggere la relazione: « Dalle stazioni di Mosca e di Leningrado, e talvolta anche da stazioni russe private ci giungono... calorosi messaggi di saluto... ».

— Eppure mi piacerebbe andare al Polo, se sapeste che gioia andare a pescare la balena!

— Però: addio dichiarazioni!

— ?

— Senta, per quel po' po' di monumento natante, non potrò sedermi sulla spiaggia con la lenza...

— O certamente...

— Ed allora non potrò dirle: Signora l'amo...

Del resto possiamo immaginarsi qui una bella scena polare. Permette, signora?

Ed il nostro freddurista si fece dare da un cameriere una bacinella colma di ghiaccio a pezzi, poi un piatto di frutta. Scelse la migliore fra le pesche, la mise nel ghiaccio, rimescolò un po' con il cucchiaino, poi, rivolto alla signora:

— Vuole favorire?... la pesca fra i ghiacci!

Pierre la Pipe.

ALESSANDRO CHERUBINI

TORINO - Via Bogino, N. 12

UNICO OPIFICIO SPECIALIZZATO
FORNITURE COMPLETE PER

Istituzioni Giovanili Fasciste

PREZZI IMBATTIBILI • MATERIALI GARANTITI



LAVORAZIONE INAPPUNTABILE

CHIEDERE LISTINI

La Coppa Schneider 1931

Tagliamo da « *Le Vie dell'Aria* » quanto sotto riferentesi alla gara di velocità « *la Coppa Schneider* ».

Diamo qui di seguito notizie ufficiali sulla imminente gara per la Coppa Schneider. La gara si svolgerà il 12 settembre nello specchio d'acqua fra il Solent e lo Spithead su percorso triangolare.

I tre angoli dove sorgeranno i piloni di riferimento per le virate sono, ad occidente Rydemiddle, a sud St. Helens e ad oriente Chichester Harbour.

Il circuito si stende su un percorso di km. 50, pari a miglia 31,07 e dovrà essere sorvolato sette volte per un totale di 350 km., pari a miglia 217, 49.

La gara di quest'anno è stata modificata rispetto a quella disputata nel 1929 per

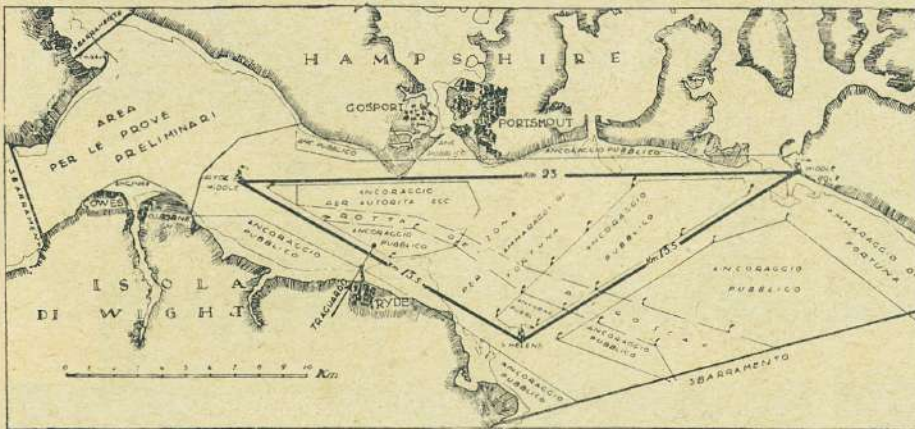
la partenza del terzo. Ogni bandiera sarà poi abbassata simultaneamente con lo sparo del cannone.

La linea di partenza dovrà essere attraversata da ciascun idrocorsa concorrente, sia flottando che in volo.

La linea di traguardo dovrà essere naturalmente traversata in volo.

Alle notizie comunicate dal R. Aero Club d'Inghilterra possiamo aggiungere alcuni particolari.

Lo specchio d'acqua sul quale si svolgerà la gara consiste praticamente in due canali che vengono separati a Occidente ed a Oriente dall'Isola di Wighth, dalla costa meridionale inglese e secondo l'Aero Club britannico, organizzatore della gara, questo specchio d'acqua presenta le garanzie necessarie allo svolgimento della gara.



La zona dove si disputerà la Coppa Schneider col tracciato del percorso triangolare (km. 50).

quanto riguarda le prove preliminari di navigabilità, le quali precederanno immediatamente la corsa vera e propria e faranno parte di essa.

Le prove preliminari consistono in un decollo, durante il quale l'idrocorsa dovrà innalzarsi approssimativamente sino a 50 metri, ammassaggio e flottaggio, il tutto compiuto in circa due minuti.

Gli idrocorsa si porteranno poi direttamente sulla linea di partenza, iniziando la gara.

Lo specchio d'acqua nel quale saranno compiute le prove di navigabilità confina a sud con il porto di Southampton al largo del castello di Calshot, ad oriente con Gurnard Bay e ad occidente con la Ryde Middle.

Questa zona sarà pertanto riservata alle prove di navigabilità ed agli ammassaggi di ciascun idrocorsa dopo il completamento della gara.

La gara del 1929 ha dimostrato che il molo di Ryde offre facilità ideali come linea di partenza e di traguardo. Esso permette agli idrocorsa dopo aver completato le prove preliminari di portarsi in linea diretta sul circuito.

La gara avrà inizio alle 12.30, allo scopo di sfruttare delle migliori condizioni della marea. La partenza di ogni idrocorsa sarà segnalata con un colpo di cannone della nave a bordo della quale si trovano le autorità ed il comitato organizzatore.

Cinque minuti prima dello sparo del cannone sarà issata una bandiera di segnalazione. Ogni bandiera nazionale indicherà la prossima partenza del primo idrocorsa di ciascuna squadriglia. Due bandiere indicheranno la partenza del secondo e tre bandiere

Il nuovo tracciato del circuito è spostato leggermente verso Oriente rispettivamente a quello del 1929, in guisa da lasciare il canale del Solent libero alla circolazione da e per Southampton.

Per un distanza di circa otto o dieci miglia all'estremità del circuito, gli apparecchi voleranno su uno specchio di acqua privo assolutamente di ripari, ma naturalmente si confida su una giornata calma e il rischio di mare agitato immediatamente al largo di Spithead non sarà molto grande.

Dato che la prova di navigabilità sarà fatta nella medesima giornata della corsa, sarà più facile garantirsi contro le condizioni marine troppo avverse.

Le condizioni di visibilità per il pubblico saranno quest'anno migliori, poichè su due lati del triangolo il circuito seguirà un tracciato lungo la costa. Lungo un fronte litorale di quindici miglia circa si potrà avere una buona veduta della gara.

Naturalmente anche quest'anno lo Spithead verrà chiuso al traffico marittimo ed il comunicato del Reale Aero Club assicura al riguardo che il circuito sarà libero da ogni navigazione fra le 12.30 e le 16 e che il porto di Southampton sarà pure chiuso durante due ore.

Il rettilineo del percorso che permetterà le più alte velocità è quello da Wittering a Spithead che raggiunge 23 chilometri.

Il voto di tutti i bimbi d'Italia segue gli audaci che correranno nel nome d'Italia, con la serena fiducia nella vittoria; pronti a mandare il loro plauso se qualche straniero riuscirà a strapparci l'agognato al loro.

Ecco il
cioccolato
che vi occorre!
E' il migliore!

Il



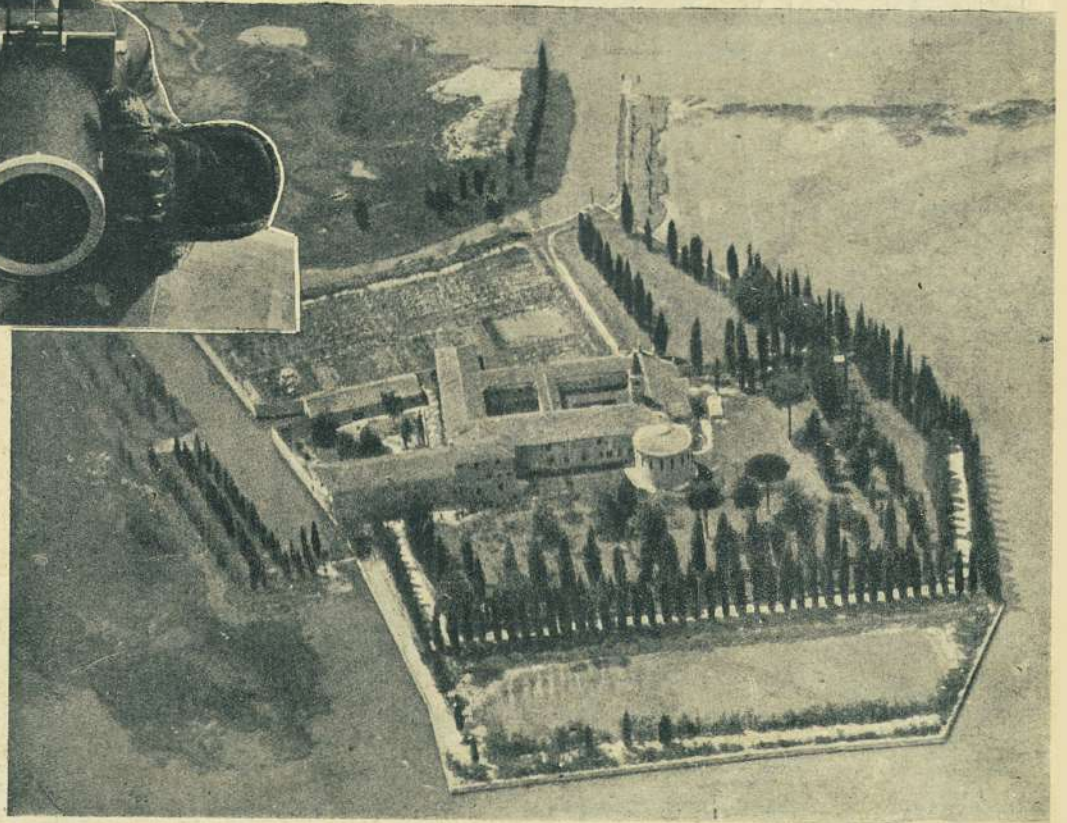
Vi dà inoltre
il mezzo di diventare padroni di un modellino
d'aeroplano.

Ogni tavoletta di Cioccolato "ALI d'ITALIA" porta una riproduzione di fotografie concesse in esclusività dal Ministero dell'Aeronautica e le norme per ottenere, con la loro raccolta, il premio di un modellino divertente e istruttivo.

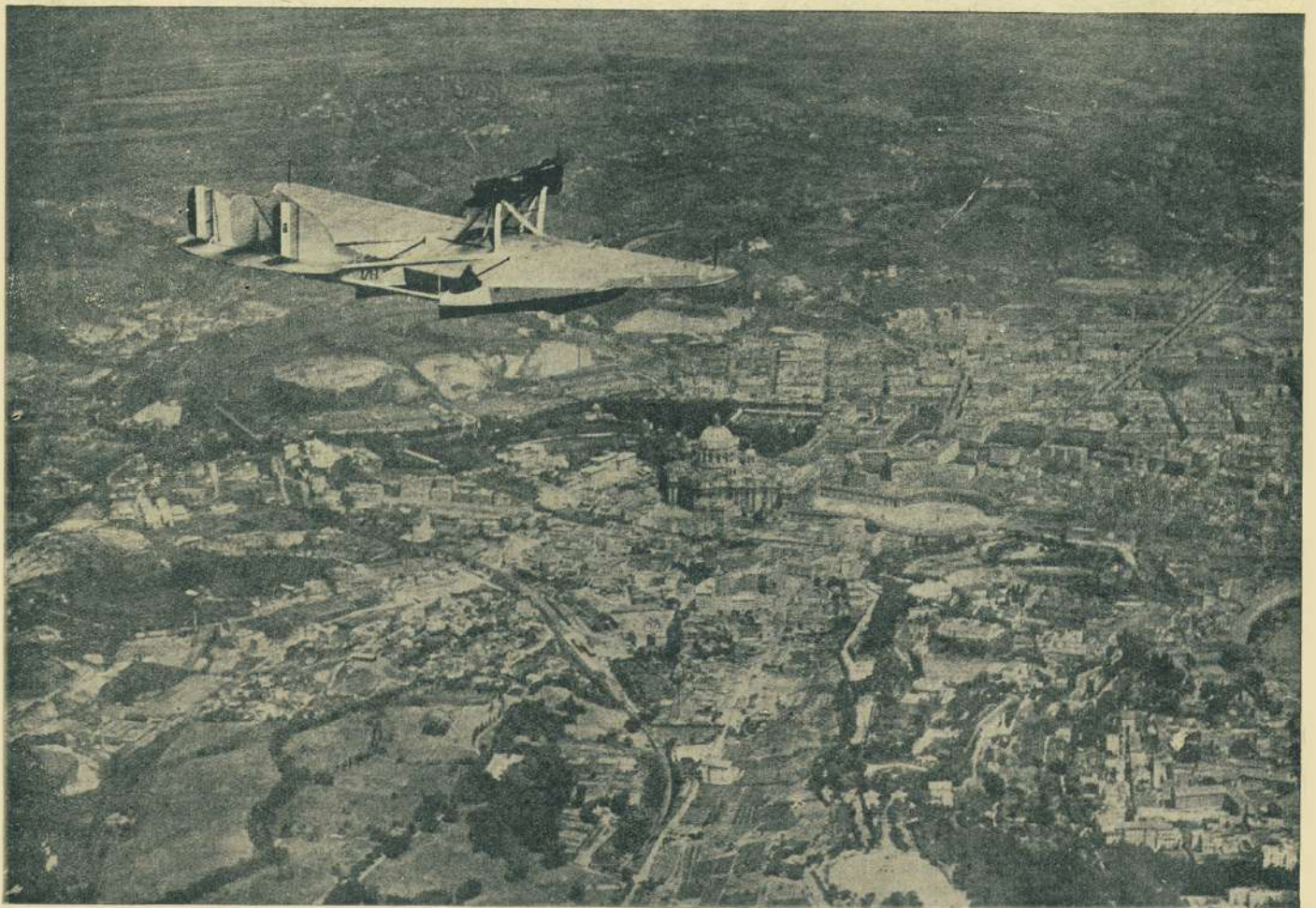


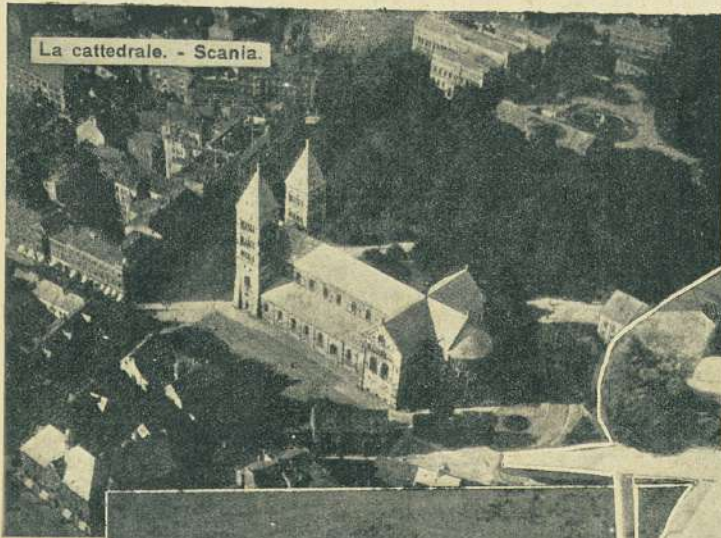
Come si fotografa dall'alto.

S. Francesco nel deserto.
Venezia.



Roma l'eterna.





La cattedrale. - Scania.



Rovine del castello Borgholm.-Svezia.



Una giovane promessa per l'aviazione di domani.



Una serie di modelli volanti presentati ad una gara in America.

IL VOLO A VELA

Eccomi di nuovo a voi, miei piccoli amici, per completare quanto avevo esposto nelle mie chiacchierate precedenti. Dopo avere spiegato che il volo a vela sfrutta le correnti aeree, dovute a differenze di temperatura o di pressione fra i diversi strati dell'aria, mi ero dilungato a parlare delle ragioni meccaniche su cui si basa questo metodo di navigazione, insistendo principalmente sul gioco delle forze che agiscono sull'ala. Per ultimo avevo spiegato come è fatto l'aeroplano senza motore e come si fa a lanciarlo, mettendolo in condizioni di volo.

Ora che siete un poco ammaestrati sulla teoria di questo ramo dell'aviazione, devo ancora spiegare quali sono i tipi di apparecchi usati comunemente. Gli aeroplani senza motore sono di due forme: il *planeggiatore* e il *veleggiatore*.

Le funzioni di entrambi sono indicate in modo esauriente dagli stessi nomi. Il primo si può paragonare un poco a quelle frecce di carta che i ragazzi si divertono a fare e a lanciare a mano, perchè è un apparecchio di scarsa autonomia, che, dopo ricevuta la spinta iniziale, non fa che proseguire per effetto di questa spinta, potendo aumentare la durata del volo in grazia dell'abilità del pilota, ma sempre in misura limitata. E' dunque un apparecchio adatto per i principianti, che imparano così a manovrare e soltanto dopo che sono già sicuri diventano in condizioni di poter guidare un aeroplano del secondo tipo, cioè un veleggiatore. La manovra di quest'ultimo è più difficile e, se si trattasse d'un principiante, sarebbe anche pericolosa. Il veleggiatore infatti ha una forma più snella, ha le ali più lunghe, è atto a ricevere meglio la spinta del vento e, in grazia alla maggiore sensibilità, anche a sfruttar meglio la corrente.

Ecco dunque che questo secondo apparecchio non si limita soltanto a fare un volo *plané*, sia pure prolungato di poco se le condizioni lo permettono, ma può compiere delle vere evoluzioni aeree e può stare sollevato per un tempo molto maggiore. Riesce naturale che la grande sensibilità va a svantaggio della stabilità, ed ecco quindi opportuno che ci siano apparecchi di manovra più facili per addestrare i giovani piloti.

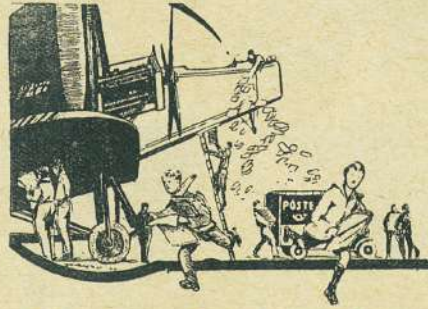
Il planeggiatore si può anche chiamare tipo scuola, mentre il veleggiatore è il tipo da turismo. La disposizione e la forma delle varie parti sono uguali in entrambi, variano soltanto le dimensioni e le proporzioni.

A questo punto qualcuno dirà: se si fanno aeroplani senza motore aventi soltanto lo scopo di perfezionare i piloti, rendendoli atti al volo con altri apparecchi, allora vuol dire che si attribuisce grande importanza al volo a vela. E' giusto questo? E la cosa potrà dare risultati pratici?

Ecco, rispondo subito che ritengo che il volo a vela non dovrebbe, per ora, dare risultati tali da poter sostituire quello a motore. Forse lo potrà quando la tecnica aeronautica sarà perfezionata più di quella attuale. Però esso ha ugualmente una grandissima importanza, ché anzi, forse in Italia non gli ne diamo ancora abbastanza. Il volo a vela è di grande aiuto all'aviazione, anche se l'apparecchio col motore continuerà a restare sovrano.

Il perchè di questo lo spiegherò la prossima volta, dato che oggi vi ho stancati anche troppo.

Ing. Occhialini



Piccola Posta

Sabatini Italo - Corazzano. — Per essere ammessi ai concorsi allievi sottufficiali piloti occorre aver raggiunto il 17° anno di età.

Ginetto B. - Roma. — L'abbiamo detto già parecchie volte, ma *repetita juvat*. L'abbonamento all'*Aquilone* si può fare in qualsiasi epoca dell'anno con la decorrenza desiderata. L'importo può essere spedito anche in francobolli.

Giulio Savari - Bologna. — Gli studenti possono iscriversi all'Aero Club della propria Provincia mediante la tenue somma di lire cinque.

Giulio Farini - Torino. L'abbonamento a « Le Vie dell'Aria » costa L. 12,50. Ella può abbonarsi anche presso l'Aero Club « Gino Lisa », via Pietro Micca, 18 in mano del Delegato per il Piemonte dott. E. Mattioli. E' il giornale d'aviazione più informato, l'unico difensore degli interessi aeronautici del Paese.

Pina Mario - Biella. — Non possiamo precisare il record di durata in volo perchè agli ultimi concorsi Nazionali del 1930 non furono stabiliti. Di lunghezza sono invece: nelle Coppe Bonmartini (alumni delle Scuole medie) met. 561 stabilito dal signor

Dewolf di Varese; nella coppa del Littorio met. 1251 (libera a tutti i soci degli Aero Clubs) stabilito dal sig. Nobili Efreim di Bologna.

Queste gare sono annuali e si svolgeranno nei primi di settembre a Roma. Però ad esse sono ammessi soltanto i vincitori delle gare Regionali... che sono state già fatte. Presto però a Torino si disputerà la gara per la coppa « Ettore Croce » alla quale potrà partecipare, volendo, anche Lei.

Giordano Mario Italo - Cuneo. — Se tutto le va bene, come le auguriamo, dopo due anni dall'arruolamento ella sarà sergente ma con anzianità di almeno un anno.

Augusto Castellari - Genova. — Il volume « I modelli volanti » di Guido Dal Seno è edito dall'Aero Club « Gino Lisa » di Torino. Costa L. 7 oltre le spese postali.

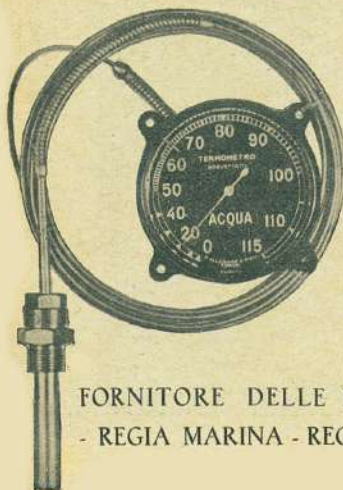
Patri Aldo - Sampierdarena. — Ella non può prender parte al concorso motoristi di aviazione essendo già incorporato nella Regia Marina. Se ha il passaggio alla terza classe di una scuola media inferiore può anche chieder di frequentare il corso allievi sergenti piloti salvo approvazioni del C.R.E.M. Non possiamo essere d'accordo con Lei circa l'assurdità cui accenna. Perchè infatti la R. Marina deve poter contare su di un determinato contingente d'uomini. Se duecento o trecento incorporati mancasero all'ultimo momento chi li rimpiazzerebbe? Il corso lei lo poteva frequentare anche prima.

Amica Tiberis - Roma. — Non possiamo aderire al suo desiderio perchè il primo numero è esaurito. Possiamo far decorrenza l'abbonamento dal febbraio.

Montrone Teodoro - Bari. — Non sappiamo proprio dove nelle sue vicinanze ci sia una scuola per motoristi d'aviazione. Nell'Italia Settentrionale ce ne sono parecchie e tutte ottime. Se a Bari però c'è una Scuola Industriale può darsi che ci sia un corso magari serale.

Volare necesse. — Sull'*Aquilone* insegnamo a costruire un tipo di modello volante. Altri tipi ella li può trarre dal volume « I modelli Volanti » di Guido Dal Seno edito dall'Aero Club « Gino Lisa » di Torino, via Pietro Micca, 18. Dati su apparecchi veri ne abbiamo pubblicato noi (il Fiat T R 1, il Ro 5, il Caproni 100 T), ne ha pubblicati « Le vie dell'Aria ». Sono anche in vendita presso l'Aero Club tavole di apparecchi.

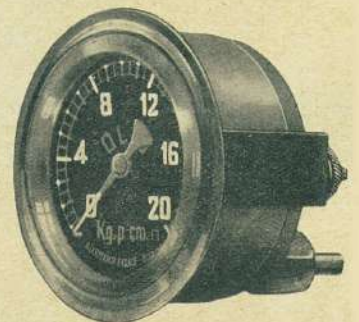
Preghiamo tutti i nostri collaboratori, lettori ed amici, che ci scrivono, di indirizzare impersonalmente la corrispondenza a « L'Aquilone », per evitare eventuali ritardi nel disbrigo della corrispondenza stessa.



Premiato Stabilimento Meccanico di Precisione - Fabbrica Manometri ALLEMANO Geom. FELICE & FIGLI

Manometri - Vuotometri - Vuotomanometri
- Termometri - Pirometri - Manometri idraulici, di controllo, ecc. per tutte le industrie ed applicazioni.

FORNITORE DELLE FERROVIE DELLO STATO
- REGIA MARINA - REGIA AERONAUTICA



TERMOMETRI A DISTANZA E MANOMETRI PER
AVIAZIONE CON QUADRANTI LUMINOSI

I nuovi dirigenti dell'Aero Club d'Italia



RICCARDO MANNAIUOLO - Vice Presidente.

On. Marcello Diaz.

Ha seguito con interessamento, anzi con amore, il movimento aeronautico nazionale. Ne ha studiato a fondo i problemi, i maggiori ed i minori, così da formarsi, di anno in anno, una solida e profonda competenza.

Non gli bastava però seguire da spettatore la vita aeronautica della Nazione; volle diventare pilota, seguì a Roma i corsi di pilotaggio e nell'estate del 1930 conseguiva brillantemente il brevetto da turismo aereo.

L'on. Diaz ha preso parte al «Giro» su di un biplano «Caproni 100» con motore Hermes, lo stesso apparecchio che Mario De Bernardi aveva preparato per il Giro d'Italia del 1930 e che poi non era sceso in lizza per un guasto di motore sopravvenuto alla vigilia della partenza.

La fortuna non ha voluto assistere il giovane valoroso parlamentare, in questo suo coraggioso debutto nello sport aviatorio.

Arrivato decimo a Palermo, nella tappa della più dura selezione, l'on. Diaz restava eliminato nella Palermo-Rimini, per una *pauze* di motore.



AURELIO LIOTTA

Costretto ad un atterraggio su terreno disagiata, nei pressi di Scilla, l'on. Diaz vedeva danneggiato in modo irreparabile il suo piccolo biplano.

Com'è nello stile dell'Italia fascista, l'on. Diaz è di quei capitani che amano sempre precedere,

per bene guidarle, le falangi in marcia verso la vittoria.

Gli aviatori hanno da essere guidati da aviatori. Ed aviatori sono i loro Capi, S. E. Balbo, S. E. Riccardi, l'on. Diaz.

Riccardo Mannaiuolo.

Il nuovo Vice Presidente del R. Aero Club d'Italia, Riccardo Mannaiuolo, è un giovane che ha vissuto già intensamente la vita aviatoria come istruttore, come pilota, come appassionato di tutta l'organizzazione civile aviatoria.

Egli è nato nel 1896 a Napoli. E' perito industriale.

Entrò in aviazione nel 1915 nel Battaglione Dirigibilisti Aerostieri.

Ha partecipato alla guerra come osservatore su draken.

Si è laureato pilota nel 1917 avendo il grado di tenente. Successivamente fu nominato istruttore a Foiano della Chiana e poi a Palo.

Fu riassunto nel 1923. Ha prestato servizio al Centro di Ricognizione di Malpensa, a Parma e quindi alla 131^a Squadriglia di Napoli.

Dal 1930 è Commissario Straordinario all'Aero Club di Napoli dove ha svolto una proficua



On. MARCELLO DIAZ - Presidente.

attività nel campo dell'organizzazione e propaganda in mezzo ai civili.

Ing. Manillo Zerbinati.

L'ing. Manillo Zerbinati è nato a Ferrara nel 1890.

Pilota da caccia di grande audacia e di sicura perizia è decorato di due medaglie al valor militare.

Dopo il congedo ha svolto una intensa attività aviatoria volando instancabilmente in Italia e all'estero e fu uno dei sostenitori del movimento fiumano fornendo aiuti all'aviazione della Reggenza.

Nel 1927 fondò e presiedette l'Associazione Nazionale dei Piloti in Congedo d'Italia, associazione che ebbe importanza notevolissima perchè tese con fini associativi e di propaganda ad unificare e affratellare i piloti in congedo. Quando venne posto mano alla riorganizzazione degli Aero Clubs, Zerbinati aderì spontaneamente e con entusiasmo alle nuove direttive segnate per l'unificazione e l'incremento delle forze sotto l'egida del R. Aero Club d'Italia.

Nominato nel 1929 Commissario Straordinario all'Aero Club di Milano ha svolto in questi tre anni una grande attività, coadiuvato da un gruppo di valorosi e attivi collaboratori, tanto che l'Aero Club di Milano è oggi un organismo veramente importante, apprezzato a Milano e fuori.

Zerbinati continuerà anche nella nuova carica di Vice Presidente del R. Aero Club d'Italia, a reggere le sorti dell'Aero Club di Milano destinato ad accrescere ancora e a migliorare la sua già potente organizzazione.



Ing. MANILLO ZERBINATI - Vice Presidente.

Colonnello Aurelio Liotta.

Salutiamo il Colonnello Aurelio Liotta che dopo aver retto per due anni con mano ferma e sicura le sorti del Reale Aero Club d'Italia in qualità di Commissario Straordinario rientra nei ranghi.

Ritorna alle sue abituali mansioni di ufficiale dell'Arma Aeronautica dopo l'intenso lavoro con cui ha assolto il delicato compito affidatogli dalle Superiori Gerarchie di ricostruire in modo definitivo e degno delle nuove direttive del Regime il Reale Aero Club d'Italia.

Questo organismo rappresenta adesso quanto di più serio e di più perfetto sia stato creato nel campo associativo aeronautico onde egli è con la ferezza del dovere compiuto che Aurelio Liotta si allontana dalla grande famiglia degli aviatori in congedo e da tutti coloro che con essi si stringono nelle file degli Aero Clubs sparsi per tutta l'Italia, animati dalla stessa passione e dalla stessa fede.

Si allontana, ma porta con sé l'affetto e la riconoscenza di tutti coloro cui interessano le sorti dell'Ala Italiana per l'opera faticosa svolta in favore dell'aeronautica nazionale.



NINO CARLASSARE

è il Segretario del Reale Aereo Club che a fianco del Colonnello Liotta ha saputo organizzare, riedificare, far prosperare le sorti dell'importantissimo sodalizio.

L'essere stato riconfermato nella sua carica è il miglior elogio fatto alla attività svolta.

Echi del II° Giro Aereo d'Italia

Il II Giro Aereo d'Italia che ha suscitato la travolgente passione di tutto il Paese ha fatto risuonare nelle folle stipate negli aeroporti, da quello di Palermo a quello di Venezia, da quello di Torino a quello di Roma i nomi di coloro che da questa competizione assurgevano alla celebrità: i nomi degli italiani Colombo, Nuclari, de Angeli; i nomi degli stranieri Poss, Lusser, Broad.

Ma in questo giro, come in tutte le gare sportive, a fianco degli assi partecipavano alla gara, senza speranze, altri valorosi piloti dell'ala italiana. Gareggiavano così, soli, senz'aiuti, non sorretti dalla visione della vittoria ma solo per la passione, per l'onore dei piloti della Riserva aeronautica. E d'essi parla con sincera ammirazione la *Gazzetta dello Sport* assegnando alla squadriglia da turismo cui appartenesse il primo arrivato di loro il «Trofeo Italo Sandro Mussolini».

«... Sono veri Cirenei della corsa, perché oppongono macchine e motori prettamente di serie alle perfette macchine dei fortunati loro competitori e perché non possono contare sull'assistenza che ad altri riesce preziosa.

«... I piloti della Riserva Aeronautica che hanno degli impieghi e degli impegni sacrificano ogni anno molte ore della loro attività produttiva per recarsi alle squadriglie da turismo per i voli di allenamento.

Giusto quindi che i più meritevoli vedano qualche volta premiato il loro sacrificio e il loro entusiasmo».

Ma non la sola *Gazzetta dello Sport* si è ricordata di questi oscuri eroi del Giro.

Una ditta generosa, la M.A.R.U.S. di Torino che si è specializzata negli indumenti di volo talché essi sono i modesti, preziosi, indispensabili collaboratori di tutti i piloti d'Italia, in tutti i raids, in tutti i records, in tutte le leggendarie imprese dell'Ala Italiana nel mondo, ha voluto anch'essa riconoscere il valore dei piloti della Riserva Aeronautica. E a tutti gli appartenenti ad essa ha offerto al loro arrivo a Torino il suo giubbotto «Italia» ben conosciuto dai volatori e dagli sportmans di tutto il mondo come quello che più risponde ai requisiti richiesti per un tale indumento nelle gare

aviatorie, automobilistiche, ciclistiche e motonautiche.

Più bel gesto non poteva fare la ditta M.A.R.U.S. premiando coloro che nel giro Aereo d'Italia testè conchiuso hanno dimostrato colla somma dei sacrifici gioialmente sopportati la grande passione che li anima.

Rompiano gli indugi

La pubblicità è l'anima del commercio dice un lieto adagio... sfruttato soprattutto dalle organizzazioni pubblicitarie. A parte le origini di tal detto che si perdono nella notte dei tempi qualche cosa di vero esso racchiude in sé. E tutti lo sanno. Occorre per lanciare un prodotto suscitare nel pubblico l'ossessione o lo spasimo della curiosità.

«*Giovedì x, la nostra sorpresa*» ha stampato per lunga pezza un quotidiano fra i più noti d'Italia. «*Giovedì x, la nostra sorpresa*», a caratteri cubitali, a caratteri impercettibili, in corsivo, in grassetto, in alto, in basso, nell'ultima come nella prima pagina, nel testo e fuori. Ossessionante per molti e molti giorni fino a rendere spasmodica l'attesa dei lettori, fino ad incretinirli nel conteggio dei giorni e delle ore che li separavano da quel tale giovedì. Se non altro per essere finalmente sollevati dall'incubo delle 5 parole: «*Giovedì x, la nostra sorpresa*».

L'*Aquilone* ha detto che farà anche lui una sorpresa ai suoi giovani lettori. Ma poichè esso non è un'organizzazione pubblicitaria ha stabilito quando in maniera definitiva e ha precisato di che si trattava. E manterrà la promessa per l'apertura delle scuole in ottobre.

Le Cartiere G. Bosso che si mantengono sempre fedeli alla vecchia bandiera, all'avanguardia di ogni iniziativa che abbia sapore patriottico lanceranno sul mercato un quaderno che completi, l'abbiamo detto, il programma di propaganda aviatoria che ci siamo tracciati quando abbiamo fondato questo giornale e che ha avuto l'approvazione delle Superiori Gerarchie.

E nelle copertine dei quaderni che della nostra pubblicazione porteranno il nome tratteremo sinteticamente, così come lo spa-

zio contenuto in brevi limiti ce lo permette, delle linee aeree che solcano i cieli d'Italia. Le serie saranno otto: sette dedicate allo sforzo che vanno compiendo le altrettante società nazionali a che anche nel traffico aereo l'Italia conservi quel primato che non le si può certo contestare in rapporto alla sua estensione e alla sua popolazione.

L'ottava serie, l'ultima, sarà la sintesi di tutta la nazionale rete italiana onde anche i giovani possano orizzontarsi nel quadro delle nostre comunicazioni aeree.

Il noto disegnatore Faroppa ci assiste in questa nostra fatica colla sua arte geniale, cosicchè i tracciati delle linee non saranno la solita riga rossa tracciata col tiralinee sulla carte d'Italia ma veri e propri disegni, originali dell'*Aquilone*.

Nella facciata anteriore del quaderno saranno riprodotte suggestive visioni di carattere aeronautico, dal vero. Sono fotografie caratteristiche che nostri amici hanno preso durante i loro voli e che si staccano dalla banalità di ogni giorno.

Non diciamo di più per oggi: verremo riproducendo in altri numeri qualcuna delle copertine che abbiamo ideato e che le cartiere Bosso riprodurranno colla maestria che hanno sempre dimostrato in questa arte e per cui eccellono in Italia e fuori.

I Concorsi del Ministero dell'Aeronautica

Sono aperti i seguenti concorsi:

Per n. 60 allievi alla prima classe del corso regolare della R. Accademia Aeronautica per i nati negli anni 1910, 1911, 1912, 1913, 1914. La domanda corredata dei titoli richiesti deve essere presentata non oltre il 15 settembre.

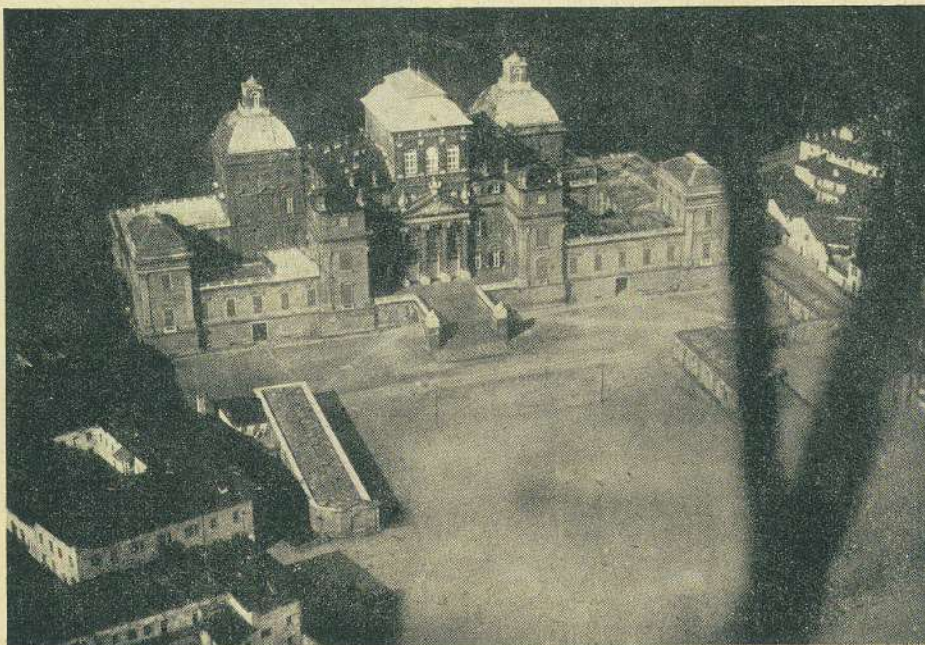
Per n. 1400 avieri specializzati dell'arma aeronautica per i nati negli anni 1911, 1912, 1913. La domanda deve essere presentata non oltre il 31 agosto.

Per n. 250 allievi sergenti piloti non di carriera (a breve ferma) per i nati negli anni 1911, 1912, 1913. Titolo di studio richiesto: il compimento con successo del secondo anno di corso di una pubblica scuola media di grado inferiore. Scadenza: 30 settembre.

Per n. 100 allievi ufficiali di complemento nel ruolo naviganti per i nati negli anni dal 1906 al 1913 inclusi. Titolo di studio minimo: passaggio all'ultima classe di una scuola media di grado superiore. Scadenza: 30 settembre.

Per ulteriori informazioni e delucidazioni rivolgersi agli Aero-Clubs provinciali o ai Comandi Presidio Aeronautico.

VISIONE



Il Castello reale di Racconigi visto dall'alto.

BALLOR

MARSALA ALL'UOVO

CREMA MARSALA
Ricostituente

★ S.A. FREUND, BALLOR & C.
TORINO

Gli Aero Clubs d'Italia

MARIANO D'AYALA GODOY

Passò all'arma del cielo, come Francesco Baracca dall'arma di Cavalleria, dal corsiero tutto di nervi e di carne al corsiero d'acciaio e come Baracca, Mariano d'Ayala incise il suo nome nella storia fra gli immortali azzurri eroi della patria.

Ma prima di salire all'empireo Egli percorse tutte le tappe della gloria. Fante per l'addio del suo bianco Novara si distinse tra i fanti della Brigata Ferrara onde una prima volta il suo petto nel 1916 fu fregiato della medaglia di bronzo conseguita colla seguente motivazione:



« Inviato in ricognizione, dopo un grave attacco con gas asfissianti, adempiuto al suo compito, partecipava di sua iniziativa al contrattacco, concorrendo validamente alla buona riuscita di esso. Monte San Michele, 29 giugno 1916 ».

Bombardiere poi, lasciò traccia anche del suo indomito coraggio:

« Comandante di una sezione di bombe, intensamente controbattuta, continuando il fuoco senza diminuirne l'intensità nonostante la postazione fosse più volte colpita in pieno da granate avversarie e si manteneva sempre nei luoghi più esposti durante l'azione sotto il grandinare dei colpi nemici, dando prova di valore ed essendo di bello esempio ai suoi dipendenti ».

Castagnevizza, 14-24 maggio 1917.

Encomio del comando Reggimento Bomb. 13° Gruppo che gli vale un'altra medaglia di bronzo.

Ma dalle trincee fangose l'anima indomita tende più su, verso il cielo.

Anche lassù vi sono nemici, i nemici che massacrano le donne, i fanciulli, gli inermi, coloro che nelle città pregano, lavorano, in silenzio, col cuore stretto, per gli assenti. Mariano d'Ayala che vede il martirio della sua città, Padova, Mariano d'Ayala s'erge a difensore della piccola Patria dopo aver sfidato per la Grande mille e mille volte la morte.

Ed in giusta ritorsione pur egli portò la strage fra le file nemiche ma non nelle città indifese perchè questo ripugna al cuore latino. Avventò invece il suo apparecchio carico di morte sul cielo di Cattaro l'antro sicuro della flotta nemica.

« Su apparecchi terrestri, percorrendo un lungo tratto di mare aperto, in condizioni avverse, riusciva, con altri a raggiungere le bocche di Cattaro ed a colpire con grande esattezza ed efficacia gli obiettivi navali, ritornando con tutti gli altri alla base, nonostante le deviazioni inevitabili nella crecente foschia ». Bocche di Cattaro, 4-5 1917.

E con questa motivazione venne decorato di medaglia di bronzo. Pochi mesi dopo i cieli del Carso, del Trentino e dell'Isoneo vedevano altre prodezze del centauro alato prodezze che venivano consacrate in questa altra motivazione di medaglia d'argento:

« Ardito osservatore dette costante prova di instancabile attività, di ammirevole tenacia e di non comune ardimento. Impavido tra il fuoco nemico che colpì molte volte il suo apparecchio condusse sempre a termine il suo mandato prendendo parte a numerose e lontane azioni di bombardamento e mitragliando da bassa quota truppe nemiche. Bell'esempio di audacia e di alto sentimento del dovere ».

Cielo del Carso, del Trentino e dell'Isoneo, 18 agosto 1917 - 5 gennaio 1918.

Nel folto della mischia, fra lo strepito delle mitragliatrici, fra il rombo dei motori in un ultimo impeto, in un ultimo slancio, nella visione della vittoria Mariano d'Ayala Godoy stirpe di soldato avrebbe dovuto cadere così come i trovatori cantano, cadesse i paladini, così come cadde Baiardo, il cavaliere senza macchia e senza paura, l'ultimo dei paladini. Ma il destino avverso non volle. Di ritorno dal bombardamento di Levice trova banale morte in un incidente di volo sull'aerodromo di Padova.

Ma non per questo la sua luce s'irradia meno nel cielo degli eroi, in quel cielo cui subito risalì la sua anima, e per sempre, il 2 febbraio 1918 e cui salgono come canto d'ardimento le motivazioni che consacrano ai posteri la sua gloria immortale.

Le "lettere" di Jacopo Novaro

In un sobrio volume preceduto da una calda prefazione di Emilio Bodrero e da uno studio biografico acuto e commosso di Onorato Castellino la Casa Paravia presenta al pubblico italiano le « Lettere » (1) che Jacopo Novaro non ancor ventenne inviò — da Roma, da Modena e dalla fronte, ove lo colse la morte nel fragore della battaglia — ai suoi genitori, alla « Casa Rossa ».

« ... Sì, andiamo a compiere il nostro dovere sacrosanto, nulla di più... Da voi esigo tenace ostinata fiducia e calma » ... scriveva, il 31 Maggio 1916. E il 2 Giugno « Un forte abbraccio. Non aspettatevi lettere per un pezzo: ... Sono le ultime righe ai suoi; ma già bastano a illuminare, in uno scorcio efficacissimo, tutta la sua figura.

Il Giovinetto che, tra il ginnasio ed il liceo legge, sottolinea e annota con acutezza e fermezza virile di pensiero il « Vigor di vita » rooseveltiano donatogli dalla madre, che si riscalda alla fiamma di Mazzini, ma lo discute; che ama di pari amore la montagna e il mare, ma non ciecamente, bensì pronto e attento sempre alle loro insidie, è bene lo stesso Jacopo che, non ancora ventenne, sa scrivere, orgogliosamente, dalla linea di battaglia: « Sì, andiamo a compiere il nostro dovere sacrosanto... ».

Espressione perfetta di una giovinezza che sapeva volere l'indipendenza dello spirito attraverso l'autonomia del giudizio, e la scelta della sua cultura, e quella del corpo per mezzo dell'esercizio, Jacopo Novaro dimostrò di essere ricco di quanto la natura e la sorte possono raccogliere di bello, nobile e puro in una umana creatura.

Le lettere ultime scritte affrettatamente, mentre qualche cosa di sovrano si disvela nell'animo del giovane, sembrano scolpite nel bronzo; che recano le parole sublimi di un grande morto, le quali dobbiamo ascoltare e meditare, noi vivi, con austera reverenza e perenne commozione.

È il breve ciclo di una vita ventenne che in questo libro si conclude: ma è una vita che può illuminare, di sua luce, le vite dei giovani spronandoli a egregie cose; e a questi appunto il libro particolarmente si indirizza, affascinandoli con un linguaggio che è tutto purezza e maestà.

B. B.

(1) Lettere di Jacopo Novaro ai suoi genitori, con prefazione di Emilio Bodrero e cenni biografici di O. Castellino, volume in 160

di pag. IV - 158 Lire 8,50

Editore G. B. Paravia & C. - Torino - Milano - Firenze - Roma - Napoli - Palermo.

Stabilimenti ANTONETTO

31, Via Arsenale - TORINO - Via Arsenale, 31

Da « I dettami del Dott. Balanzone - protomedico della Felsinea città » - Bononiae MDLIII.

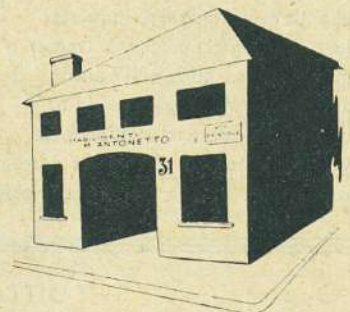
ILLE DIXIT (Storiella anagrammata)



Nell'estate graveolente
Aquilino pien d'affanno
Pura l'acqua di sorgente
Beve, e busca un bel malanno.



Balanzon chiamato in fretta
Con vocion professorale
Alla madre, poveretta,
Corra, tuona, in Via Arsenale.



E ricordi, mia damina,
Non c'è rimedio universal.
xx v'è sol la xxxxxxxx
Che sempre e ognor ti sana i mal.

N.B. — La frase anagrammata è nelle parole in corsivo e rimpiazza i dieci x. Per questa volta, per aiutare i nostri giovani lettori, diremo che si tratta della migliore acqua da tavola... ».

ELOGIO DEL VOLO

Anna Elisa Piccarolo è una notissima poetessa genovese, fine, piena di sentimento e di dolcezza. Or è qualche anno esattamente nel 1925 scriveva per il fratello Ufficiale Aviatore, questi bellissimi versi, già dall' «Ala d'Italia» allora pubblicati, ma che noi desideriamo riprodurre affinché i nostri giovani lettori li possano conoscere ed apprezzare.

A mio fratello aviatore

Quando già chiuso dentro la carlinga
calmo e sereno in mezzo al gran fragore
dell'elica che gira vorticosa,
le mani ferme sul volante, il cuore
pieno del rombo amico del motore
e gli occhi ebbri d'infinito, io sento
che l'anima da me si stacca e a lato
ti si pone, fratello, e con te sale!
È come se da tutto il suo congegno
si partisse una forza prodigiosa
per attrarmi lassù come quei grandi
uccelli della favola orientale
che con penne magnetiche nel cielo
avean virtù d'attrarre anche i mortali....



In un attimo sei da me lontano,
sempre più in alto, sempre più lontano...
La terra intorno è vuota all'improvviso,
solo pulsa lassù un doppio cuore.
Scando i minuti al ritmo del motore
che beve essenza e la trasforma in fuoco
e il fuoco in vita e la sua vita in sogno...
Ora non sei che un punto, un rombo d'ape
sperduta in cielo, eppure i miei orecchi
a tutto l'esser mio sembri un'intera
e sovrumana orchestra che dispieghi
la sinfonia più bella della vita.
Quel tuo leggero scafo che veleggia
sopra le nubi è ben quanto ci resta
di puro, di sublime, d'ideale
su questa terra torbida ed inquieta.
Racchiuso è in quel possente fremer d'ali
il bisogno d'ascesa ch'è nell'uomo
ed il suo sogno d'eguagliare Iddio.
Che importa, o cavalieri dell'azzurro
se il vostro gesto sol da pochi è inteso,
se intorno a voi troppo è silenzio è oblio?

Voi siete degli eroi e dei poeti
e tutto date di Voi stessi senza
chiedere nulla, inebriati e paghi
soltanto di poter solcare il cielo...



Sparito sei, ma l'anima continua
a vederti in virtù del grande amore.
Sono tranquilla. Tutta fede. Attendo!
Ti sento saldo alla manovra, un solo
fascio di nervi e d'ossature forti
con l'agile velivolo d'acciaio
che fende l'aria simile a uno strale.
Sento che sei padrone dello spazio
sospeso a un incantesimo sublime
ebbro di gioia e d'ardimento immune
da ogni male come se alla terra
più non appartenessi, ma a una stirpe
d'eroi invulnerabili, celesti...



Ed è allora, fratello, ch'io ti sento
più vicino nell'anima, più eguale
alla mia folle sete, al mio tormento...
Bisogno formidabile dell'ali!
Amore che soverchia ogni altro amore!
Ebbrezza d'abolire ogni confine,
di non sentir più il peso della carne,
di spingersi oltre i monti, oltre le nubi
senz'essere mai sazi d'infinito!
È questo il sogno smisurato e bello
che l'anima si fa simile a un rogo,
e in questo sogno tu mi sei fratello!

Genova, 1925.

Anna Elisa Piccarolo.

SCUOLA DI VOLO A VELA

L'Aero Club di Como, dopo lunghe e pazienti trattative è riuscito nel suo intento e col 1° Settembre prossimo avrà regolarmente inizio al Piano del Tivano (sopra Nesso) la Scuola di Volo a Vela sul cui campo, che sta attrezzandosi a ricevere gli allievi, sorge ora un hangar per gli apparecchi destinati alla Scuola.

I corsi che si svolgeranno nella sopradetta località siamo certi non mancheranno di dare esito favorevole e la Scuola che ora è all'inizio è destinata, con una vita attiva, a dei risultati più che soddisfacenti per il lato tecnico potendosi sul campo conseguire tutti i brevetti di diverso grado istituiti per gli apparecchi senza motore.

Ai corsi potranno prender parte tutti coloro che ne faranno domanda in carta semplice all'Aero Club e che alla visita medica risulteranno idonei al volo a vela.

Prevedendo come la maggioranza degli allievi sia data dall'ambiente studentesco, Giovani Fascisti ed Avanguardisti, per questi ed in previsione delle loro condizioni finanziarie, la Commissione ha previsto delle facilitazioni di pagamento tali da ridurre la spesa ad una somma irrisoria e la possibilità di pagarla a diverse riprese. I Corsi saranno regolari o domenicali ed anche questi vennero istituiti per non intralciare le occupazioni principali dell'allievo.

Si fa presente che i documenti richiesti con la domanda sono i seguenti:

- 1° - Certificato di nascita;
- 2° - Titolo di studio che comprovi di aver conseguito almeno la sesta elementare;
- 3° - Autorizzazione paterna in caso di minore età;
- 4° - Due fotografie;
- 5° - Dichiarazione se si vuol prendere parte ai corsi regolari o domenicali.

Per ogni altra informazione rivolgersi all'Aero Club di Como, Via Rovelli, 16.

L'ECO DELLA STAMPA

Ufficio di ritagli da giornali e Riviste - via Giov. Jaurès, 60, Milano 133 - è un'invenzione meravigliosa e il modo con cui funziona stupisce: esattezza, puntualità, meticolosità scrupolossissima. Ognuno trova facilmente il proprio nome in un giornale: ebbene: *L'Eco della Stampa* vede anche meglio dell'interessato: non gli sfugge nulla nemmeno il minimo accenno. Vi farà persino rabbia l'accanimento con cui si occupa dei fatti vostri!

DITTA

FERRARIS & CABIATI

DI MARIO CABIATI

FORNITRICE DELLA R. AERONAUTICA
DELLE PRINCIPALI CASE D'AVIAZIONE
E DELLA S. A. "FIAT", AUTOMOBILI

OFFICINA MECCANICA
SPECIALIZZATA
PER COSTRUZIONE
BOLLONERIA "AVIO."

T O R I N O
VIA PIAZZI, 35 VIA CAMPANA, 17
TELEF. N. 31-975 C. P. E. TORINO N. 54566

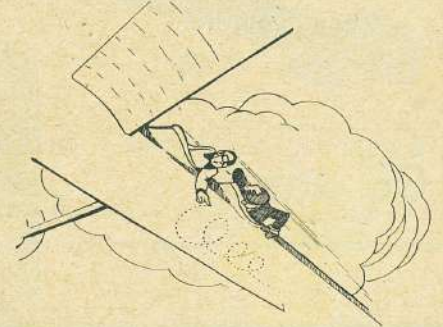
L'aquila che ride



1. — Se volete favorire, vi offro venti minuti di volo.



2. ... Si prende quota.

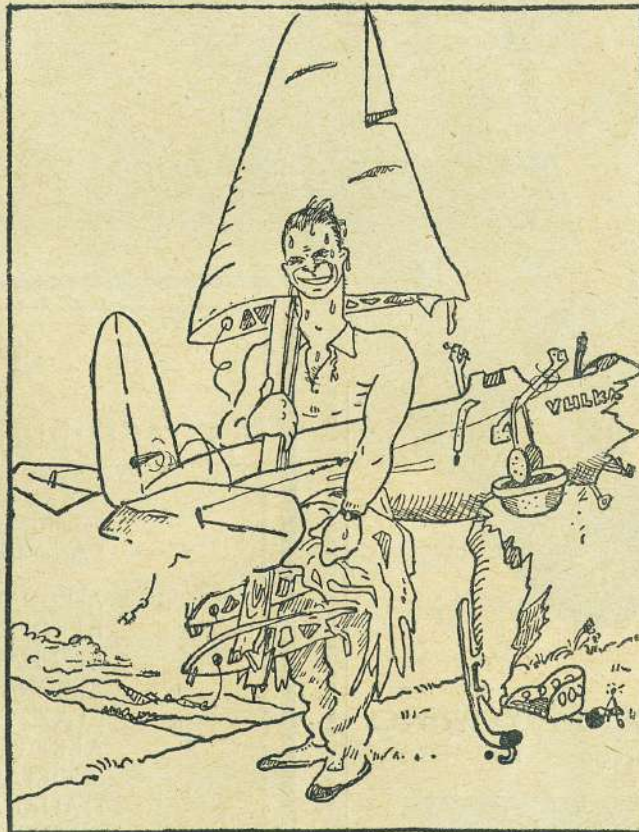


3. — Ora faremo il cerchio della morte!!!

— Sai che differenza c'è fra l'aviatore ed il marciapiedi?
 — ?... L'aviatore vede le cose dall'alto, il marciapiede dal basso.



L'aquila vedendo salire in cielo un aeroplano:
 — Chissà quanto saranno grandi le uova di quegli uccellacci!



— Ho avuto un atterraggio un po' brusco, ma però sono arrivato...
 (Udet - Berlino)

Su di un foglietto di propaganda: « Chi vola vale ». Voli trasporti passeggeri L. 50.
 Per combinazione sono state cancellate le parole: « Voli per trasporti passeggeri », ed allora si leggeva: Chi vola vale... L. 50.

— Come dici? V'erano già uomini nella lontana ed antica storia che trattavano l'aviazione?
 — Ma sicuro! Come potevano altrimenti chiamarli: Ala...rico; Ali...prando; Ala...dino.

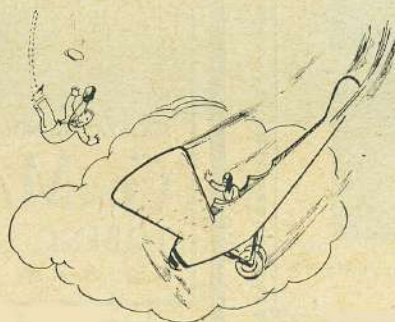
— Sai dirmi qual'è il mestiere che assolutamente non si concilia con l'aviazione?
 — Mè?!
 — È facile: il sens...ale.

— Qual'è il tipo di poesia che più s'addice all'aviazione?
 — Non lo so.
 — È semplice: il madrig...ale.

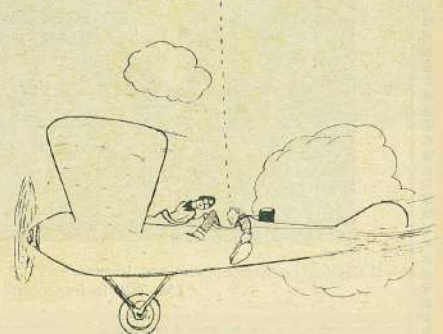
Ad un uom senz...ale
 Han detto in madrig...ale
 Così, nè bene, nè m...ale
 « Chi non vola, non v...ale ».



4. — Attenzione!!...



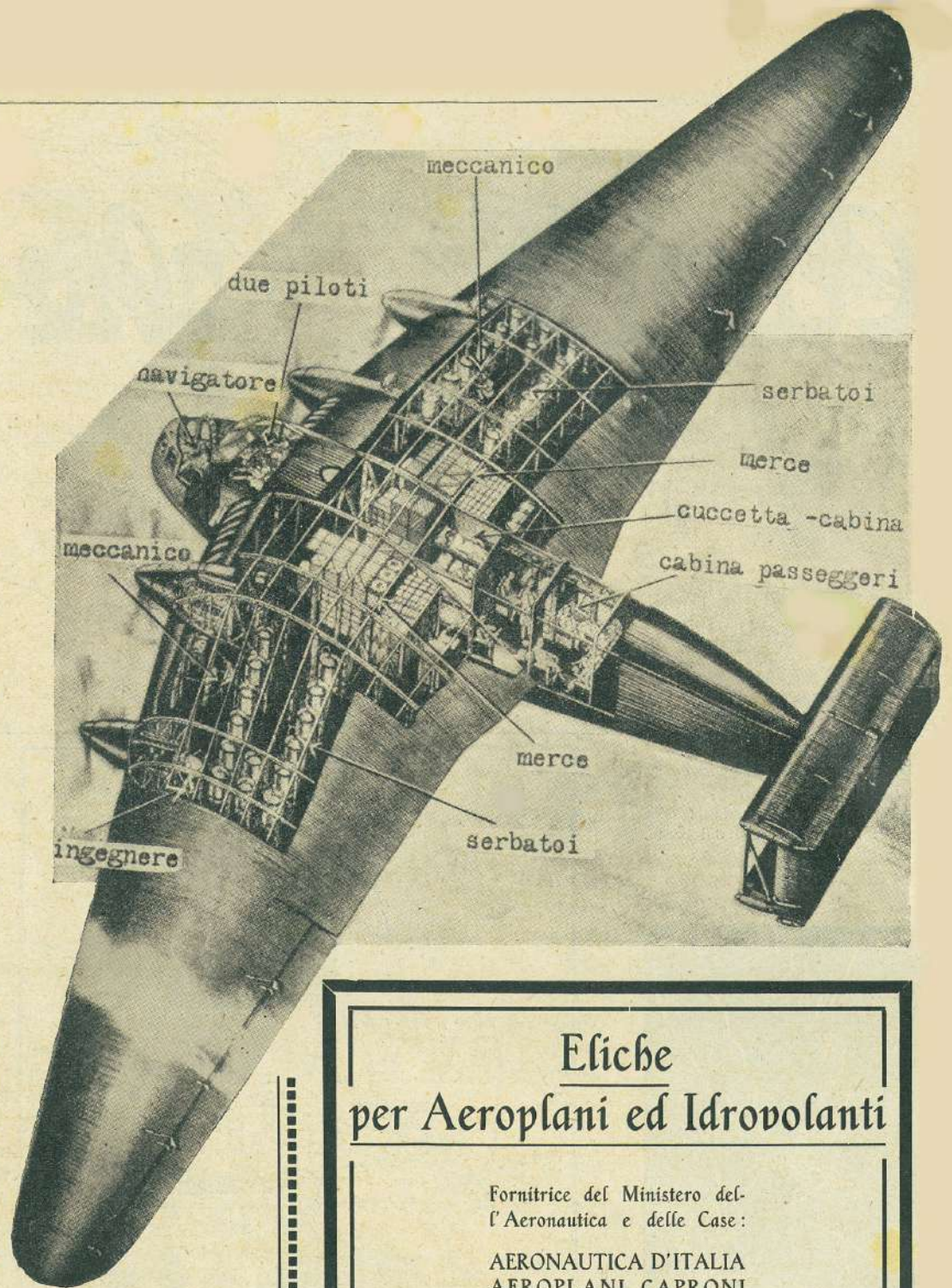
5. — Un momento: vi riprendo.



6. — Un'altra volta non allontanatevi senza avvertirmi!

Un nuovo tipo
Junker gigante
per le transvolate
atlantiche.

Stamo giunti alla vera
casa volante.



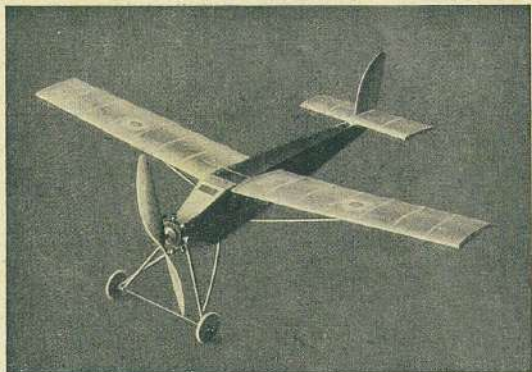
**FABBRICA GIOCATTOLI
SCIENTIFICI ISTRUTTIVI**

Aeroplani, Dirigibili,
Paracadute, Motori ad aria
compressa. - Scatole complete
per costruirsi modelli volanti.
Èliche, Elastico, ecc. - Pezzi
separati per dilettanti.

**AEROPLANI con garanzia di volo
da Lire 15 in più**

Chiedere il catalogo modelli volanti
che sarà inviato gratis.

ONORATO ISACCO - TORINO
15 - Via Verres - 15



Il Catalogo generale - con 200 illustrazioni - si spedisce contro invio di
Lire TRE in francobolli

**Èliche
per Aeroplani ed Idrovolanti**

Fornitrice del Ministero del-
l'Aeronautica e delle Case:

AERONAUTICA D'ITALIA
AEROPLANI CAPRONI
AERONAUTICA MACCHI
AERONAUTICA BREDA
FIAT AVIAZIONE
AEROPLANI ROMEO
SOCIETÀ AERONAUTICA
ITALIANA
CANTIERE NAVALE
TRIESTINO (sezione Aeronautica)
SOC. TRANSADRIATICA
SOCIETÀ GABARDINI
SOC. ANONIMA PIAGGIO
OFFICINE MONCENISIO

SOCIETÀ ANONIMA

G. MARTINENGO

TORINO Via Carso, N. 18 TORINO

Telefono N. 31-576

Telegr: Aviomartinengo