

L'Aquilone

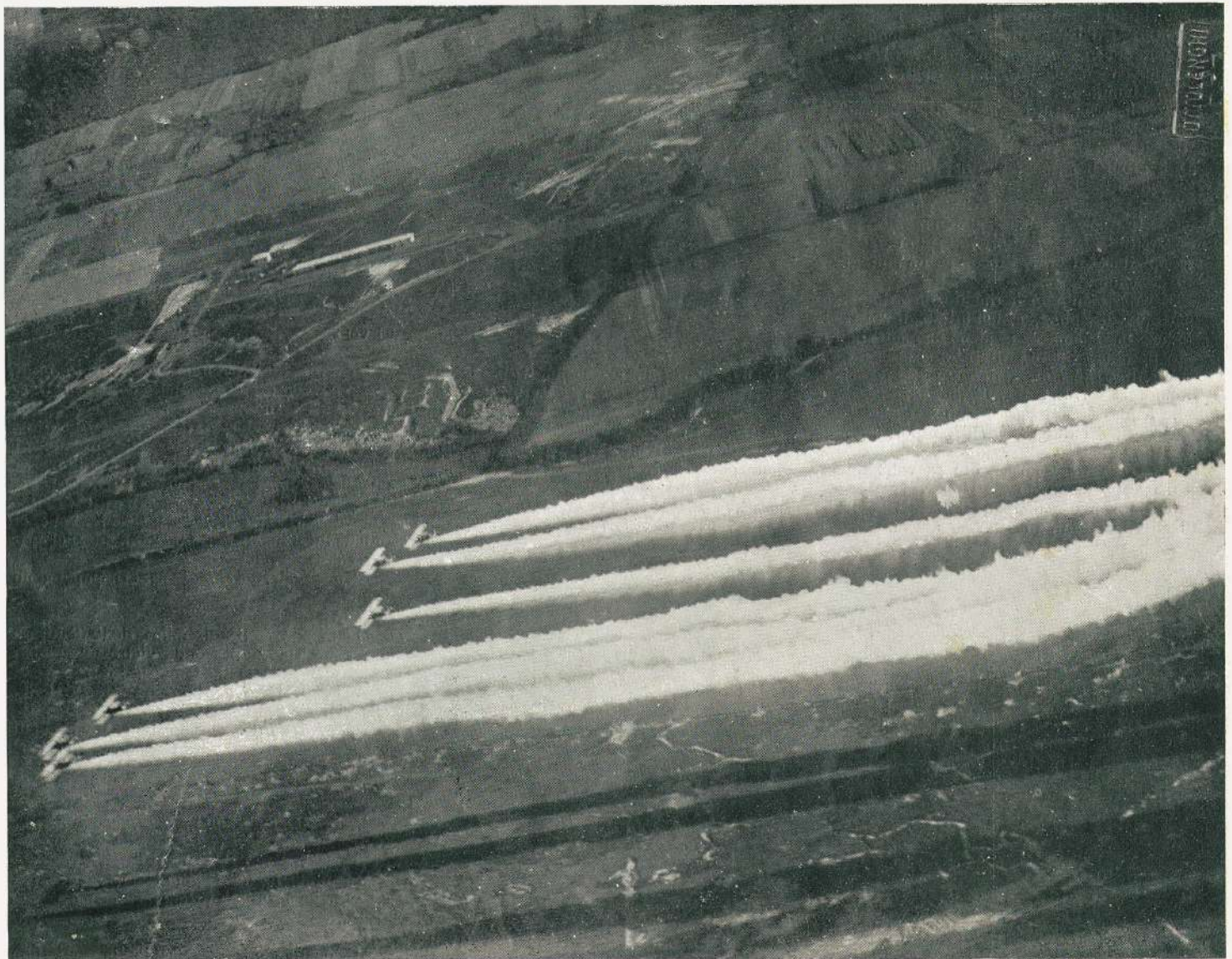
Maga

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

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

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

UN NUMERO
Cent. 30
Arretrato cent. 60



(Foto Ottolenghi)

“GAS!... GAS!... GAS!...”,
Sarà questo il più pauroso allarme nelle città, in caso di guerra

PROPAGANDA AEREA

Mattinata afosa. Del classico ponentino romano neppure un lieve alito ma folate di umido scirocco.

Sulla spianata del campo dell'Aeroporto del Littorio gli A. S. 1 attendono passeggeri in cerca di « più spirabil aere... » e di tanto in tanto un'elica frulla veloce regalando, a chi attende sotto l'ombra materna di un ombrellone policromo, una ventata fresca alla quale si aggiungono, - ahimè! - polvere, erbe e quanto altro l'elica turbinando con cento cavalli di potenza spazza nel prato erboso.

« Uno-due! » « Uno-due! » La pista del Littorio risuona per un passo cadenzato: sono gli avanguardisti che arrivano. Sciame di giovinezza festante, di lieatezza disciplinata, di entusiasmo obbediente. Sono gli avanguardisti che debbono volare. Volare!

Tutti moretti. Buon per loro che hanno la camicia nera, altrimenti i volti fortemente abbronzati dal sole di mare e di montagna, sembrerebbero ancora più neri... di salute. Salute, che regala loro il fascismo.

— Manipolo... alt!

Eccoli fermi, tutti sull'attenti, i piccoli e cari soldatini d'Italia.

— Riposo — Attenti! — Rompete le righe! Dio, e chi li ferma più, ora? Sono quasi 50 piccoli e cari che al « rompete le righe » sono diventati fanti vivi di argento vivissimo che scorrono e brillano qua e là, intorno agli apparecchi, agli istruttori, ai piloti. E' uno scoppettare di grida gioconde, un mitragliare di domande.

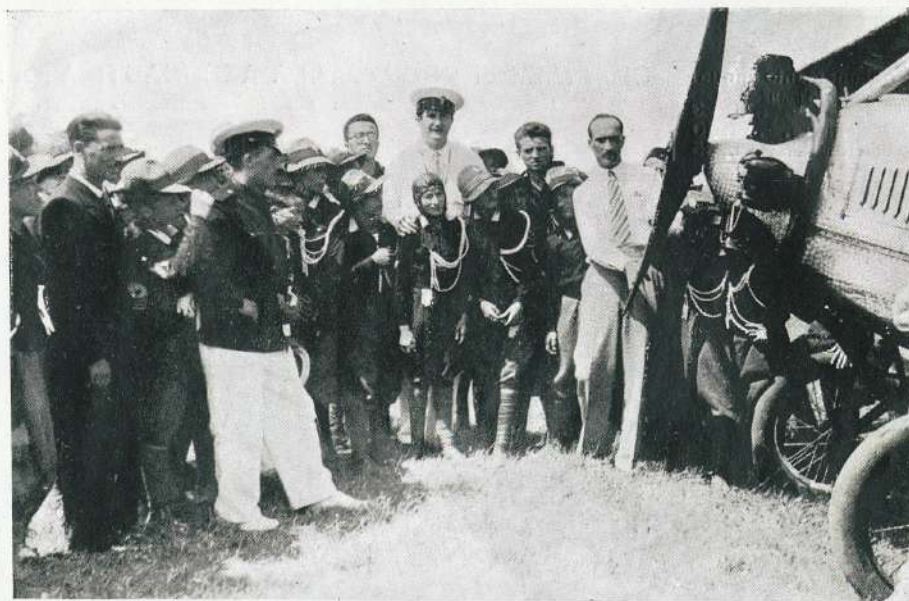
Il capo manipolo li rimette in ordine adunati alla disciplina, e nell'attesa di volare, le righe son ricomposte in meno che non si dica. Ma potranno volare tutti? E' questa la segreta spina di 50 piccoli, grandi cuori. Breve parlottare tra i Dirigenti dell'Aero Club di Roma che hanno organizzato i voli per gli avanguardisti, e i dirigenti dell'Aeroporto, poi, la sentenza:

— Ora estrarremo a sorte 15 voli! annuncia il capo manipolo.

Come son trepidanti quei visetti! Le eliche degli apparecchi, intanto, si avviano veloci.

via nell'azzurro. Passano sul campo e le piccole mani si sporgono e salutano i compagni a terra. Paura? Macchè? Sotto la camicia nera non si ha paura.

Gli apparecchi atterrano: domande ansiose, curiose, impazienti, e gli A. S. 1 tornano in volo, portando altri carichi di questa lieta primavera della vita. Ma quelli che non vo-



In attesa del volo

leranno, guardano, guardano, tristi. Desidereremmo poterli far volare tutti, perchè la giocondità tornasse su quei visi ammusoniti che fanno stringere il cuore. Poi, anche loro, si rianimano, e chiedono, e pregano, e insistono per volare.

— Ma come si fa, ragazzi, sono le 11. A quest'ora si sta male in aria, c'è « ballo »!

— Non fa nulla! Non ho paura! Non im-

L'entusiasmo è irrefrenabile. Intanto bisogna pur cedere alle insistenze dei « non » fortunati, e una nuova estrazione a sorte presceglie altri che improvvisano una dimostrazione, una « fantasia » a base di pirocette, di salti e di cappelli lanciati in aria, di evviva all'Aero Club. Beata gioventù!

E così altri volano, altri hanno il « battesimo dell'aria », altri godono della bellezza indimenticabile, della gioia profonda del primo volo.

E' mezzogiorno e mezzo. Si ricompongono le file.

— Attenti!

Ma in barba alla disciplina dell'attenti, un avanguardista si nasconde dietro un compagno e con vocetta da tenore grida:

— Per il Duce, primo aviatore d'Italia, eja, eja, eja... — Alalà!

Si leva il grido possente da cinquanta petti e copre il rombo dei motori, e 50 braccia si levano in alto in gesto di promessa.

..

Uno-due! Uno-due!

Risuona il passo cadenzato degli avanguardisti che lasciano l'Aeroporto del Littorio.

Un pilota li guarda allontanarsi ed osserva: — noi, forse, alla loro età, avremmo avuto paura...

E' vero.

Ma quando noi avevamo la loro età non c'era un Duce che volasse, non c'era un Ministro dell'Aeronautica « atlantico », non c'era il fascismo!

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



Gli avanguardisti sfilano sul Campo del Littorio

Da una parte ecco i fortunati. Dall'altra quelli che guarderanno i compagni volare. Poverini, hanno fatto i musetti lunghi lunghi, contorti.

Il pilota, Principe Massimiliano Lancillotti, fa a tutti una breve lezioncina esplicativa sul funzionamento e pilotaggio dell'aeroplano che si conclude con un fervido applauso, poi, a due a due gli « eletti » salgono in carlinga e

porta! Un voletto piccolo piccolo! Un giro solo!...

Rispondono in coro.

Il Commissario dell'Aero Club vien preso d'assalto, e soltanto la strategia lo salva. Sul campo c'è un giornalista... e, misteriosamente, lo indica agli avanguardisti dicendo loro: — Dipende da lui.... Il giornalista



IL PICCOLO INGEGNERE

Piccole questioni tecniche.

Carissimi amici,

Ringrazio anzitutto il sig. G. D. di Messina per la gentile offerta di collaborazione. Non appena avremo spazio sufficiente saremo ben lieti di ospitarlo. Mi permetto però qualche riserva su alcune piccole inesattezze che ho rilevate nel suo scritto.... per esempio la manetta del gas non serve per l'accensione del motore, ma bensì per graduare l'ammissione dei gas, e manovrando lateralmente la cloche

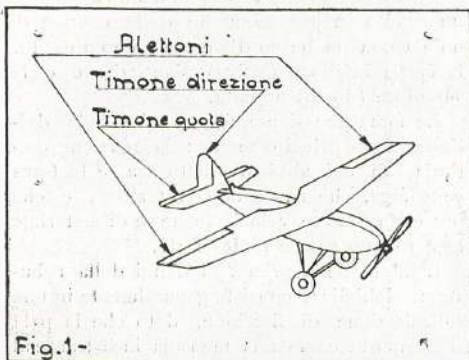


Fig. 1-

non si azionano uno per volta gli alettoni, ma bensì si manovrano, in senso inverso, tutti e due.

Un bravo di cuore poi agli amici A. Chiona, F. Racca e G. Berigliano per la passione che dimostrano con i loro scritti per la nostra bella arma del cielo; ai loro quesiti sarà dato corso nella rubrica della Piccola Posta.

Ed ora avanti con la tecnica!

Finora abbiamo studiato il volo rettilineo dell'aeroplano, ora esamineremo le curve.

Per facilitarvi la comprensione di quanto verrò ora dicendo io voglio richiamare alla vostra mente una pista per le corse di automobile o di bicicletta non importa, una pista. Che cosa è la caratteristica essenziale di una pista? La sopraelevazione delle curve. Cioè la

all'interno. Questa sopraelevazione serve per contrastare la forza centrifuga che farebbe slittare le ruote verso l'esterno se la strada non fosse così rialzata.

Orbene la stessa identica cosa deve fare un aeroplano. Se vuole girare ad esempio a sinistra deve abbassare l'ala sinistra alzando la destra, ed allora, dando timone di direzione girare: deve cioè manovrare in modo da tracciare nell'aria una pista.

Tanto più stretto il giro tanto più forte l'inclinazione. Se il pilota non inclina a sufficienza l'apparecchio, esso nella curva «derapa» verso l'esterno; se lo inclina troppo esso «scivola» verso l'interno.

Capito bene? Ora vi è un'ultima osservazione da fare rispetto ai comandi.

Noi siamo abituati a chiamare timone di quota quello che normalmente (fig. 1) è orizzontale, e timone di direzione quello che normalmente è verticale; ma è naturale che se il pilota inclina l'aeroplano l'azione dei timoni cambia.

Se per esempio l'aeroplano è inclinato a sinistra come nel secondo disegno della fig. 2 ad uno spostamento del timone di direzione verso sinistra corrisponde una deviazione dell'apparecchio rispetto alla terra che comprende un po' di curva a sinistra ed un po' di *picchiata*. Analogamente in tal caso ad uno spostamento del timone di profondità verso l'alto corrisponde una deviazione che comprende un po' di *cabrata* ed un po' di curva a sinistra.

Di conseguenza per eseguire correttamente una curva (virage) a sinistra, occorre:

manovrare gli alettoni in modo da inclinare l'apparecchio a sinistra, manovrare il timone di direzione nello stesso senso ed infine manovrare il timone di quota a *cabrare* in modo da aiutare l'apparecchio nella sua curva e da eliminare l'effetto *picchiante*, che ha la manovra del timone di direzione quando l'apparecchio è inclinato.

Occorre che vi rilegiate attentamente questo periodo per comprendere bene la com-

IL VOLO A VELA

Stavolta devo mantenere la promessa di spiegarvi per quali ragioni il volo a vela ben difficilmente potrà avere una grande applicazione pratica e per quali ragioni esso ha tuttavia tanta importanza.

Allo stato attuale delle cose, l'apparecchio munito di motore ha una sicurezza, un'autonomia di volo, una facilità di compiere ogni evoluzione, che nessuno può pretendere di effettuare con l'aeroplano senza motore.

La ragione che non si consuma combustibile non può avere troppa importanza, di fronte all'impossibilità di riuscire a compiere grandi cose. Non è però da escludere che il perfezionarsi di questa parte dell'aeronautica, per adesso meno progredita delle altre, riesca a raggiungere risultati di gran lunga maggiori di quelli attuali; anzi, si può prevedere la cosa con sicurezza. Ma anche il volo col motore continua a progredire, tanto che si può dire con sicurezza che esso manterrà sempre la sua grande superiorità rispetto a quello senza motore.

Il giorno in cui l'aviazione fosse più diffusa di oggi, il volo a vela potrà servire per il piccolo turismo, per i dilettanti che si divertono a fare brevi voli, per i ragazzi che vogliono scendere dalle colline in modo un poco più bello e meno rompicollo che con quelle carrioline a quattro ruote, con le quali ai miei tempi (e credo ancora adesso) si correva all'impazzata lungo le strade campestri in discesa. Ma per il grande turismo, per gli scopi utilitari, per servizi pubblici o privati di trasporto di passeggeri e di mercanzia, l'apparecchio a vela non avrà mai importanza. Si può fare eccezione per piccoli voli di perlustrazione a scopo militare, che sono forse le sole applicazioni veramente utili che l'avvenire può serbare al volo a vela. E allora in che cosa ne consistono i vantaggi?

Innanzitutto un vantaggio scientifico, avendosi potuto studiare bene l'aerologia, e poi basta ricordare quanto avevo detto la volta precedente, per comprendere come il volo a vela richiede un gran senso di equilibrio nel pilota, sviluppando in lui al massimo le doti aviatorie.

La conoscenza e lo sfruttamento delle correnti aeree in questo caso è essenziale; la padronanza dell'apparecchio e l'abilità di manovra da parte di chi guida sono cose tali che il volo a vela può creare ottimi piloti, i quali poi saranno atti a imparare meglio e più facilmente il volo col motore, sapendo già come destreggiarsi nell'aria.

Lo scopo del volo a vela è dunque di formare un'ottima scuola di preparazione, la quale dà uomini attrezzati fisicamente e moralmente, già pratici di volo, tali da poter diventare ottimi aviatori. Senza contare poi che il volo a vela è una scuola di coraggio, non di quel coraggio audace e inutile degli avventati, ma del coraggio cosciente e riflessivo di chi sa di affrontare un pericolo e lo affronta a mente serena, con l'esatta valutazione delle proprie forze.

Il volo a vela crea quindi gli uomini necessari all'aviazione, uomini coraggiosi, fiduciosi di sé, che non temono mai di osare, tutto per un ideale che è troppo bello per poter essere descritto dal vostro

Ing. OCCHIALINI.

L'ECO DELLA STAMPA

è un occhio sempre aperto sui giornali di tutto il mondo. Esso guarda per voi professionisti, artisti, industriali. Vi segnala con rapidità tutto quanto può interessarvi e che abbia attinenza alla vostra professione, alla vostra arte, alla vostra industria.

Chiedere listino dei prezzi con semplice biglietto da visita: «Eco della Stampa», Via Giovanni Jaurès, 60 - Milano (133).

Castellinaria
(Ingegnere Aeronautico)

strada che in rettilineo è piana (o meglio un po' a schiena d'asino per facilitare lo scolo dell'acqua) in curva si rialza fortemente nella parte esterna.

E quando su di essa corrono le biciclette o le automobili a grande velocità voi vedete che i veicoli nella curva si inclinano fortemente verso l'esterno, voltando la schiena

plena manovra del *virage* che è in fondo la più semplice e la più essenziale delle acrobazie del volo.

E che non è così semplice come parrebbe a prima vista...

Vostro affezionatissimo

I MODELLI VOLANTI

Come si disegna e si costruisce un'elica

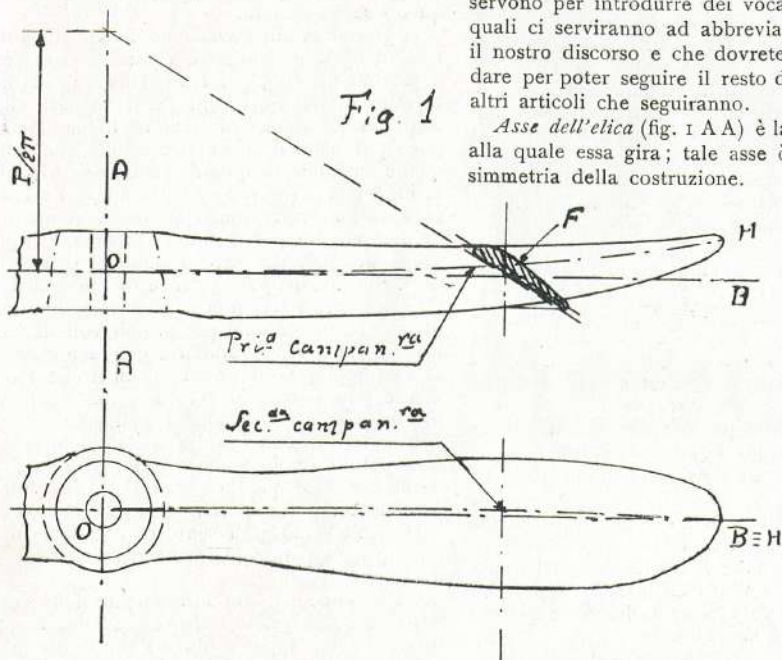
L'elica è per il modellino, come per l'apparecchio vero, un organo dei più importanti, che, per compiere la sua funzione delicatissima, deve esser non solo di forma adatta ma costruita con la massima cura e precisione. Anche l'elica più indovinata di disegno può apparire cattiva, ed esserlo realmente se non è eseguita alla perfezione. Ciò avviene perchè qualunque difetto di costruzione (come potrebbe essere la mancanza di simmetria delle pale, una irregolarità nel passo, una differenza di peso delle stesse, la non esatta normalità dell'asse rispetto al piano in cui girano le pale, ecc.), rende irregolare il funzionamento, ingenerando vibrazioni, contorcimenti, ecc., e abbassa il cosiddetto «rendimento» dell'elica, facendo sì che questa

della forma, facendo in modo che gli altri ne derivassero, come accade infatti, spontaneamente nell'atto della costruzione.

Gli elementi principali suaccennati sono: il diametro, il contorno della pala visto di fronte e perciò la sua area proiettata sul piano normale dell'asse di rotazione, la forma di varie sezioni trasversali alla pala, l'inclinazione di queste sul piano suddetto da cui scaturisce il «passo», le cosiddette «campanature» cioè le proiezioni della linea ideale su cui si trovano i baricentri di tutte le sezioni trasversali della pala, la forma e le dimensioni del mozzo, ossia della parte centrale che serve al fissaggio dell'elica sugli organi che le trasmettono la potenza e il movimento.

Ed ora attenti ad alcune definizioni che ci servono per introdurre dei vocaboli nuovi i quali ci serviranno ad abbreviare e precisare il nostro discorso e che dovrete perciò ricordare per poter seguire il resto di questo e di altri articoli che seguiranno.

Asse dell'elica (fig. 1 AA) è la retta attorno alla quale essa gira; tale asse è pure asse di simmetria della costruzione.



non utilizzi più bene la riserva di forza motrice di cui dispone il modello volante.

Il lavoro di costruire un'elica, sia pure di piccolo formato, richiede perciò molta pazienza e cura meticolosa; però è fonte di soddisfazione non piccola quando l'opera riesce, ed è sempre consigliabile per chi voglia costruirsi un modello volante, il farsi da sé anche l'elica o meglio le eliche, dato che, se si vuol sfruttare tutte le qualità di un modello ben difficilmente ci si potrà contentare di un'elica sola, ma se ne dovranno provare parecchie, fino a trovare quella che dà i risultati migliori. Questo accade invero anche per gli apparecchi grandi, specialmente per i nuovi tipi e soprattutto quelli speciali che devono avere sfruttate al massimo le proprie doti.

Perciò noi vi daremo qui, pur non addentrando per ora nel problema assai spinoso dell'elica, qualche nozione del disegno della stessa e qualche indicazione utile al fine della sua costruzione, così che, volendo, vi possiate cimentare con successo.

La forma dell'elica non essendo rigorosamente geometrica, nel senso comunemente attribuito alla parola, è di rappresentazione abbastanza complessa; ma si è riusciti a semplificarne abbastanza il disegno tenendo conto di alcuni elementi principali e meglio definiti

Asse della pala (OH) è la linea, in generale curva, su cui stanno, come accennammo sopra, i baricentri delle sezioni della pala.

Prima campanatura è la proiezione dell'asse della pala sul piano che passa per i suoi punti estremi e per l'asse dell'elica (piano OHB).

Seconda campanatura è la proiezione dell'asse della pala su un piano normale all'asse dell'elica.

Sezione della pala (F) è la forma della figura che si ottiene segnando la pala stessa con un piano perpendicolare al piano OH e parallelo all'asse dell'elica.

Disco dell'elica è il cerchio avente il centro sull'asse dell'elica e che passa per il punto della pala più lontano dall'asse stesso.

Passo dell'elica Pm è quello stesso dell'elica cilindrica tangente all'asse longitudinale CD della sezione. Se in tutte le sezioni il passo è uguale, l'elica si dice «a passo costante». E' caratterizzato con l'inclinazione dell'asse longitudinale della sezione sul piano normale all'asse dell'elica, mediante il segmento PⁿN il cui esterno superiore si congiunge con il punto in cui il piano della sezione taglia la retta OB.

Passo medio è dato il passo sulla sezione che dista dall'asse dell'elica 0,7 del raggio del disco. *Mozzo dell'elica*, come si è detto sopra, è

la parte centrale, di forma cilindrica o conoide con asse coincidente con quello dell'elica; porta lungo l'asse un foro che serve per il fissaggio sull'albero motore; al mozzo le pale si collegano con una superficie raccordata che racchiude una base ben solida per le pale stesse.

Dorso della pala è la superficie rivolta in avanti, nel senso cioè del movimento dell'apparecchio.

Faccia o superficie attiva è quella rivolta all'indietro, con la quale, per così dire, l'elica si appoggia sull'aria per esercitare il suo sforzo di trazione sull'apparecchio.

La forma e la finizione della pala dell'elica si avvicinano molto a quella di un'ala, perchè anche essa deve dare, muovendosi nell'aria, una certa portanza, forza, la cui proiezione in direzione dell'asse dell'elica dà appunto lo sforzo traente.

Così vediamo che le sezioni hanno anch'esse un profilo analogo a quello delle centine di un'ala con un becco d'entrata e uno d'uscita, la faccia inferiore (attiva) pianeggiante e la superiore (dorso) arcuata.

Le forze che si esercitano sulla pala dell'elica sono principalmente: la reazione dell'aria, di cui abbiamo detto ora, e la forza centrifuga, che nasce dalla rotazione, e che per eliche molto veloci, anche se di materiale leggero può essere molto forte.

L'effetto della prima, ai danni della robustezza dell'elica, consiste generalmente in una sollecitazione di flessione, dato che la pala si comporta come una mensola incastrata sul mozzo, e una sollecitazione di torsione. Questa non si può eliminare che difficilmente e solo per un certo rapporto fra la velocità di rotazione e quella di avanzamento dell'elica rispetto all'aria, con uno studio accurato della forma e distribuzione delle sezioni.

La sollecitazione di flessione, si elimina o almeno si diminuisce spostando la forza centrifuga e la curvatura dell'asse della pala. Infatti la forza centrifuga, tende a portare i baricentri delle sezioni, tutti in una sola linea retta, partente da un punto dell'asse di rotazione, ovvero a raddrizzare l'asse della pala se questo è curvo: perciò se si fa tale asse curvo nel modo che verrebbe curvato dalla reazione dell'aria, l'effetto della forza centrifuga contrasta l'incremento di tale curvatura sul suo nascere. Per queste ragioni l'asse della pala presenta in generale le 2 campanature descritte. (Continua).

BALLOR

MARSALA ALL'UOVO

CREMA MARSALA
Ricoostituente

★ S.A. FREUND, BALLOR & C.
TORINO

FINITO il contratto, consegnate le bestie, il padrone, il signor Forez, mise in libertà il famigliaio. Tonio, mani in tasca, cappello di sghimbescio, sigaro in bocca, andatura ondeggiante da bulo, cominciò il giro della fiera. Grosso affare per lui, gli acquisti. Un taglio di vestito, un cappello, un paio di scarpe, due camicie e perchè no?... anche una cravatta e chic la voleva. Soldi ne aveva, tutti i suoi risparmi di un anno, e mercanti ce n'era in quantità. Ma bisognava far le cose adagio, per bene e non farsi imbrogliare. La miglior merce e la meno cara. Arduo problema? Macchè, bastava aprir l'occhio. Quello là sul camion? Uhm! strilla troppo. L'altro accanto che per soffocare la voce del concorrente si spolmona in una tromba?... Perchè no? Apri l'occhio però Tonio. Te la vogliono fare. Basta... chissà... forse... ritorneremo da capo.

Più giù, andiamo a vedere più in giù. Ma dappertutto grida, imbonimenti, minaccie di chiuder bottega e di privare della fortuna la nobile popolazione di Auch. E manate sulla stoffa e pugni nei capelli. « Guarda che roba! Questa è merce ». Tonio gira, rigira, è perplesso, esita e, diavolo... non si possono mica buttar via i soldi alla leggera!, finisce in un caffè.

Giorno di fiera: mercanti di bestie, cozzoni, fittavoli, garzoni, famigli, in un'aria greve di tabacco, di sudore, di vino. Portafigli a compartimenti gonfi come fisarmoniche e un parlar alto e rude e strette di mano da far vacillare un atleta. Si compra, si vende, si baratta. Tutto pieno. No. Laggiù in fondo vicino alla radio c'è un tavolino tranquillo, semi nascosto.

— Il signore desidera?
— Una bottiglia di vino.

Tonio fa le cose in grande. Perchè lesinare oggi? E' la fiera. Vien così di rado. Quando mai lui va a caffè? Due, tre volte in un'anno? Viva l'allegria allora! Tanto, morire bisogna. Buono il vinello, si lascia bere.

— ... dunque...

Italiani? Oh! Tonio drizza le orecchie. Gli fa piacere sentire parlare italiano. Quanti anni sono che manca di laggiù? Sei, si sei. E non ci andrà più. A che fare? Lavoro qui ce n'è. All'*Isle de Noé* gli vogliono bene, gli vogliono.

La paga non è grossa: duecento franchi al mese ma c'è il vitto, l'alloggio. Una cameretta accanto alla stalla dove l'inverno si sta caldi caldi. Gli cresceranno forse e se no a S. Martino ci si alloga altrove. Garzoni come lui! Che venga questa benedetta naturalizzazione e poi... Gliel' hanno promessa. E il postino, il grande elettore del deputato Barthe non gli ha garantito il suo appoggio?

— Farai il soldato in Francia, un anno e forse meno. Che ci vai a fare laggiù? Va, va, cercheremo di farti mettere all'88° a Mirande. Verrai qui tutte le domeniche e in licenza. Che ci ritorneresti a fare laggiù? Non vedi che tutti vengono in qua a cercare lavoro?

Certo lui non diceva di no. Al paese di parenti prossimi non aveva



IL RICHIAMO

più nessuno, o morti o emigrati. La mamma perduta da un pezzo. Il padre rimasto schiacciato sotto un albero, nelle Lande. I fratelli in America o nel Belgio. Perchè ritornerebbe? « ... dunque... ora da Bolama in Africa a Porto Natal in Brasile: un volo prodigioso, senza scalo. Ed è partito da Orbetello, vicino



a Roma. Dal Brasile nell'America del Nord... un generale, un....

Ma chi sarà, chi sarà quest'uomo?
... ministro, quello dell'aeronautica, Balbo, Balbo? Ah! già

— è la gloria dell'ala italiana. E va in tutte le grandi colonie degli emigranti a portare il saluto della patria. Tutti l'onorano, ci fa onore a tutti. Se ve lo dico io, ragazzi, che siamo come le altre nazioni, più ancora e ricordiamoci sempre dell'Italia. Si lavora qui, ma si va a morire laggiù, quando si ha qualche cosa nel cuore. E vendersi non ci si vende né per trenta né per quaranta... Te

l'insegna lui, te l'insegna Balbo come s'arrischia la vita per fare onore al paese... ».

C'è qualcosa nella strozza che non va giù a Tonio. Un bicchiere di vino. La bottiglia è finita. Fuori la calca è più densa. Troppi urtoni, troppe urla, troppo rumore. Chi sarà quel vecchio? Quello è un patriotta, altro che... e dice bene. E lui, Balbo si chiama?

Quell'aviatore-ministro che va a trovare i paesani sparsi pel mondo e che vola per migliaia di chilometri, più alto delle più alte montagne e che se ne va così, da Roma in Africa, e dall'Africa in America. Quello è un uomo. Deve essere bello volare. E che belle divise devono avere gli aviatori. Già l'italiana sempre la più bella. Se la ricorda lui, Tonio. Suo padre era stato

marinaio, aveva ancora la fotografia. E Gigi non era stato bersagliere? E Alfredo non l'aveva visto lui vestito da alpino? Belle le divise, tutte. Come stavano bene... Mentre lui Tonio, a Mirande, in fanteria e non veder più mai il paese....

Che cielo azzurro e che belle montagne così alte e tutte verdi. Qui in Guascogna... bella roba! Il sigaro non tirava più. Ma dov'è il bricchetto? oh! eccolo... oh! un ricordo di Gigi partito in America, una cartuccia austriaca... la guerra, la trincea... il paese...

— Cameriere, Garçon - strilla il vecchio - facci sentire la voce dell'Italia, sei italiano anche tu cris...

E allora come un miracolo una voce di donna italiana si spande nitida e chiara nella sala fumosa a far abbassare la voce ai cozzoni e a far piegare il capo e a inumidire il ciglio agli operai d'Italia:

— « ... Il popolo italiano è tranquillo e calmo. Tutte le voci sparse sono menzogne... nessun regime in Europa ha una base più solida e più vasta della nostra ».

Il sigaro non tira più - non c'è più vino. Fuori, fuori di qui - Dove? È notte. C'è un missionario italiano che riceve i connazionali a qualunque ora. - Lo sa anche lui Tonio - e sa dove sta di casa. - Ma che ci sia? Presto, presto.

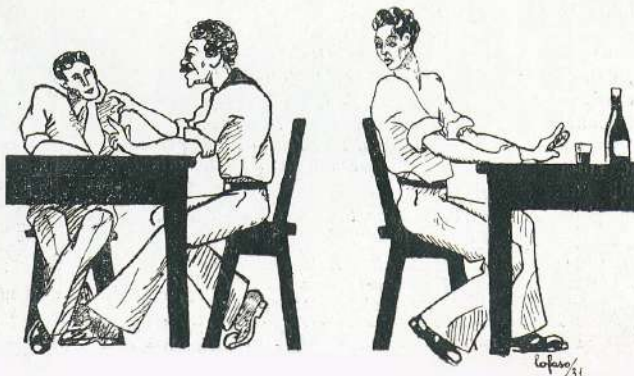
— Certo, figliuolo, siete renitente a quest'ora - vi avran condannato o vi condanneranno. Non ve ne importa? Volete partire lo stesso? E' il vostro dovere, lo so - Così? Subito? Come volete. Allora vi accompagno dal Consolo, se lo possiamo vedere ».

Sulla porta, di ritorno, il buon sacerdote stringe la mano callosa del famigliaio:

— Prendete questa medaglia. Che Dio vi benedica, figliuolo. - Io scriverò perchè vi abbiano indulgenza ».

Nella notte brillano intensi i lumi della stazione laggiù ai piedi della città. Tonio è arrivato in tempo a salire sul treno. Via... Via... Verso l'Italia... Verso il carcere?... Verso l'onore!

Euma



Navigazione Aerea

Velocità propria e velocità effettiva.

Un'aeronave in volo è animata da una velocità che deve essere considerata in modo diverso da quanto avviene per i veicoli che corrono sul suolo.

Infatti pensate che l'aeronave si muove in un involucro gassoso, che è l'aria, e che può essere esso pure animato da un suo movimento; questo movimento potrà aumentare, diminuire o comunque variare la velocità dell'aereo.

In tali condizioni noi dovremo considerare due velocità dell'aereo: *propria* quella di cui è capace l'aereo per effetto dei suoi organi di propulsione; *effettiva* quella che esso realizza rispetto al terreno sorvolato.

Vediamò di chiarire questo duplice concetto di velocità con un esempio:

Supponete di trovarvi presso la riva di un fiume e di osservare una barca che naviga su di esso. I rematori stanno vogando di gran lena e dirigono l'imbarcazione contro la corrente, ma per quanti sforzi facciano, voi notate che essa procede assai lentamente, rispetto al punto da cui voi l'osservate. Subito vi vien fatto pensare che la velocità della barca è di poco superiore alla velocità della corrente; tanto è vero che voi vedete che appena i vogatori riducono un po' i loro sforzi, la barca non procede più, ma rimane sempre allo stesso punto. Se poi i rematori abbandonano i remi, l'imbarcazione comincia a retrocedere e si allontana nel senso opposto, trascinata dalla corrente, alla sua stessa velocità.

Di qui il concetto delle due velocità: velocità propria è quella da cui è animata la barca per effetto della spinta che essa riceve dai remi, indipendentemente dalle variazioni contrarie od in favore che la corrente potrà provocare; velocità effettiva è invece quella realmente realizzata dall'imbarcazione, rispetto a voi che l'osservate da un punto fermo della riva.

Analogamente avviene per gli aerei in volo. Come potete facilmente immaginare, anche l'aria in cui naviga l'aereo, è, come l'acqua del fiume per la barca, un elemento in quasi costante movimento, per cui l'aeroplano incontrerà assai spesso delle correnti d'aria (vento) che se contrarie, ritarderanno la sua marcia rispetto al suolo, se in favore l'accelereranno, sempre s'intende di una quantità uguale alla velocità della corrente stessa.

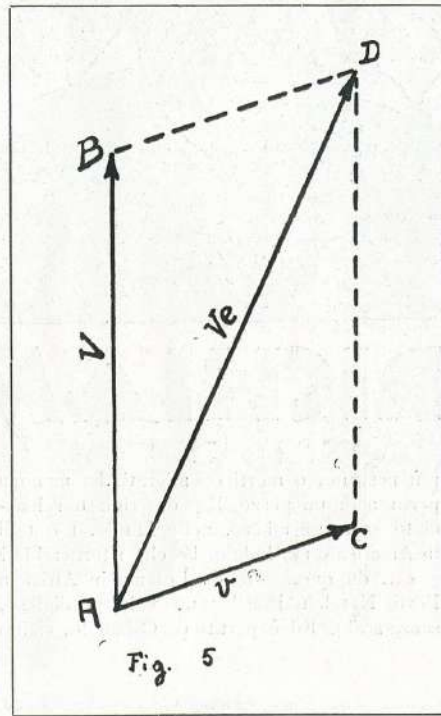
Naturalmente la velocità propria dell'aeronave non varierà, sia che il vento abbia direzione favorevole o contraria alla marcia dell'aereo, giacchè come sapete, la velocità propria è quella che le viene impressa dai mezzi di propulsione (motori); varierà invece la velocità effettiva, che passerà da un massimo, (col vento in favore) ad un minimo (col vento contrario).

E' ovvio che in condizioni di calma (vale dire in assenza totale di vento) non vi sarà ragione di far distinzione fra velocità propria e velocità effettiva, giacchè la prima sarà uguale alla seconda.

Occorre qui tener conto di un'altra eventualità e cioè che il vento non spiri in direzione parallela all'asse longitudinale dell'apparecchio; ma bensì lo investa o lateralmente oppure obliquamente. Logicamente l'azione del vento qui potrà influire, oltre che sulla velocità effettiva dell'aereo, anche sulla sua direzione di marcia, spostandolo cioè dalla sua rotta.

Dove verrà a trovarsi il velivolo, dopo aver navigato per un certo tempo, con la prua costantemente diretta ad un punto, mentre un vento di fianco ha continuato a far sentire la sua azione?

Vediamo se la illustrazione della figura n. 5 riesce a darcene un'idea esatta:



Il segmento $A.B.$, opportunamente orientato sulla rosa dei venti, rappresenta in grandezza e direzione la velocità propria V di un'aeronave; similmente il segmento $A.C.$ rappresenta la velocità v del vento.

La velocità effettiva Ve dell'aeronave, quella cioè che appare all'osservatore terrestre, è rappresentata in grandezza e direzione dalla diagonale del parallelogramma costruito su V e v ; la direzione $A.D.$ è adunque quella seconda la quale l'aereo si sposta effettivamente rispetto al suolo.

Il triangolo $A.B.D.$, che ha i lati $A.B.$, $B.D.$, $A.D.$, rispettivamente uguali alla velocità propria dell'aeronave, alla velocità del vento e alla velocità effettiva, si chiama triangolo delle velocità. **A. B.**

A Francesco Baracca

*In basso; un rombar cupo.
In alto è d'alt un fremito,
e, come ululi di lupo,
fischiavano i motori in lungo gemito.*

*È Francesco Baracca;
al suo glorificato nome,
s'anima il fante e forte attacca,
fugge il nemico all'impari tensone.*

*Fugge il nemico,
ed egli lieve s'alsa
inver lo sol, su l'Ital suol aprico,
sovra le nubi come uccello balza.*

*Sovra i campi insanguinati
de l'Italico Carso lieve vola,
porta intatti su l'ala gl'Itali penati
e nel cuore d'acciar l'Itala gloria sola.*

*Itala gloria vola,
su l'ala insanguinata di Baracca,
su cui calò la fredda morte sola!*

*Su le ali d'Italia rinnovate
Itala gloria vola e su gli scafi
oh drappi tricolori sventolate!*

CASA-BELTRAME ROBERTO
Vercelli, settembre 1931

La

Salitina M. A.

è la migliore

acqua da tavola

la dolce

EUCHESSINA

è lo specifico più raccomandato per i bambini
come rinfrescante
e purgante leggero

Fate richiesta

di questi due prodotti:

Stabilimenti Antonetto

31, Via Arsenale - TORINO - Via Arsenale, 31

Bimbi
mi
volete?



Sono il
Mio-Mao
della
SALITINA

Il nuovo abbonato, residente fuori Torino, che desidera la spilla di Mio-Mao deve riempire il seguente tagliando ed inviarlo alla Spett.

Ditta Salitina M. A.
Via Arsenale, 31 - Torino

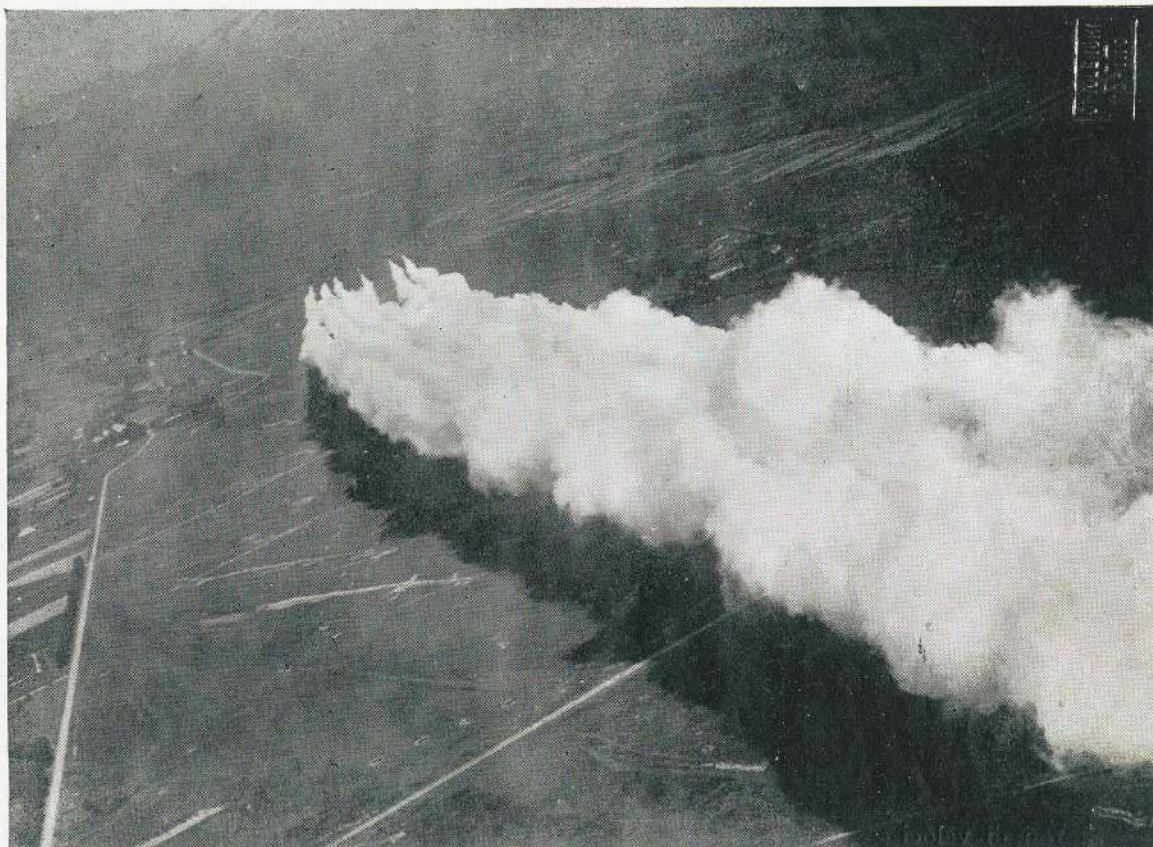
Cognome e Nome

Via e Numero

Città

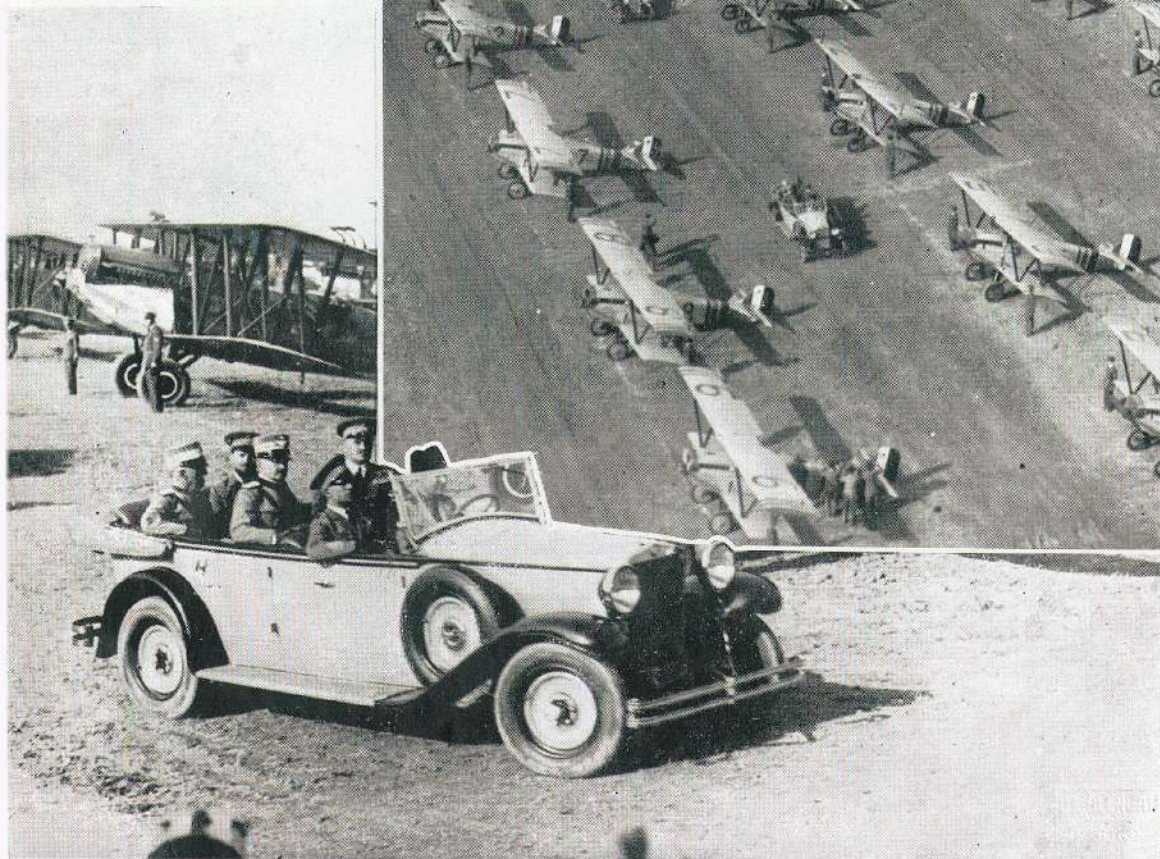
Alle Grandi
Manovre
Aeree

Un lancio di gas
che ci dà l'idea della
impressionante po-
tenza dei mezzi aerei
in caso di guerra

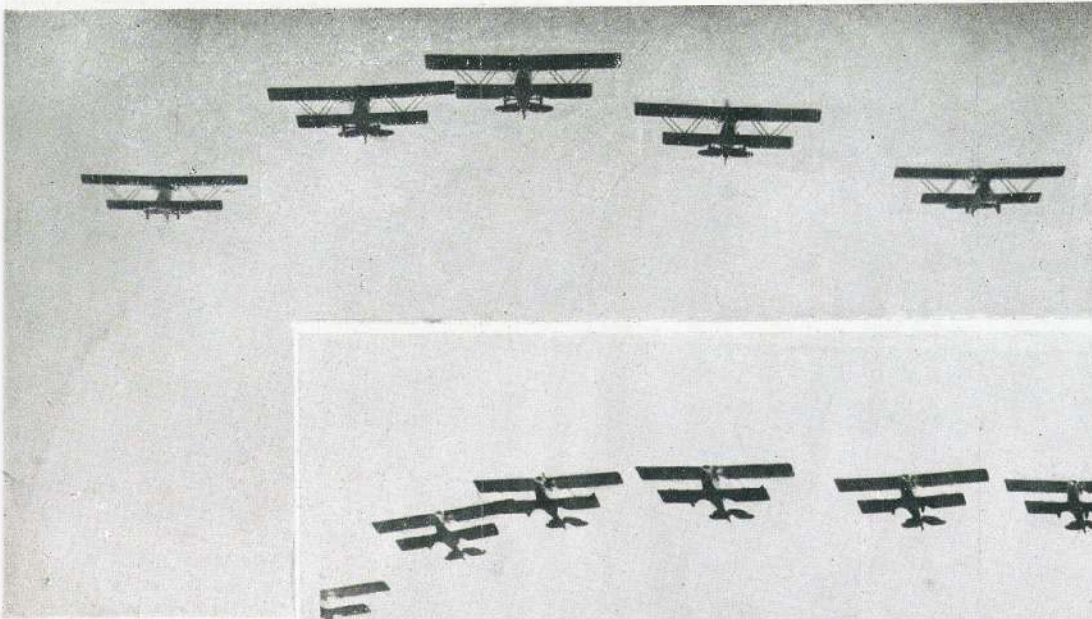


(Fot. Ottolenghi)

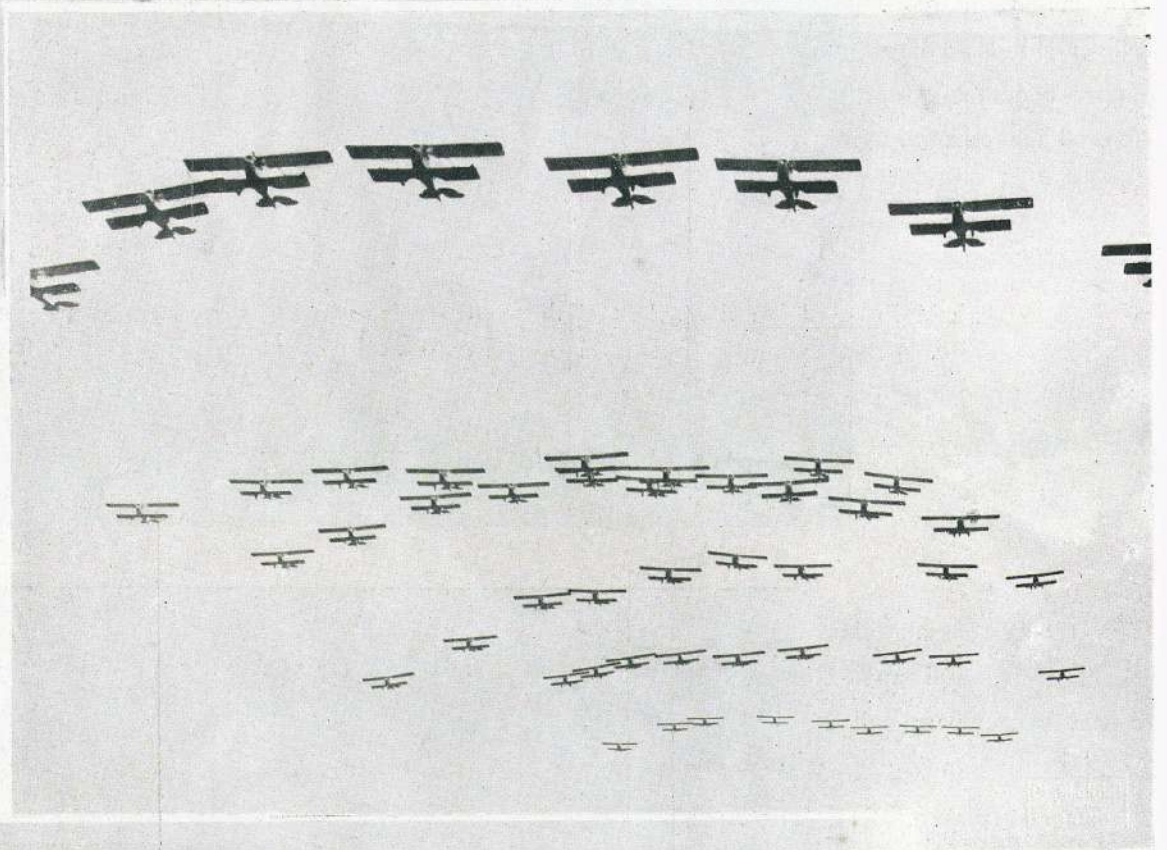
La rivista passata da
S. M. il Re agli appa-
recchi partecipanti alle
Grandi Manovre



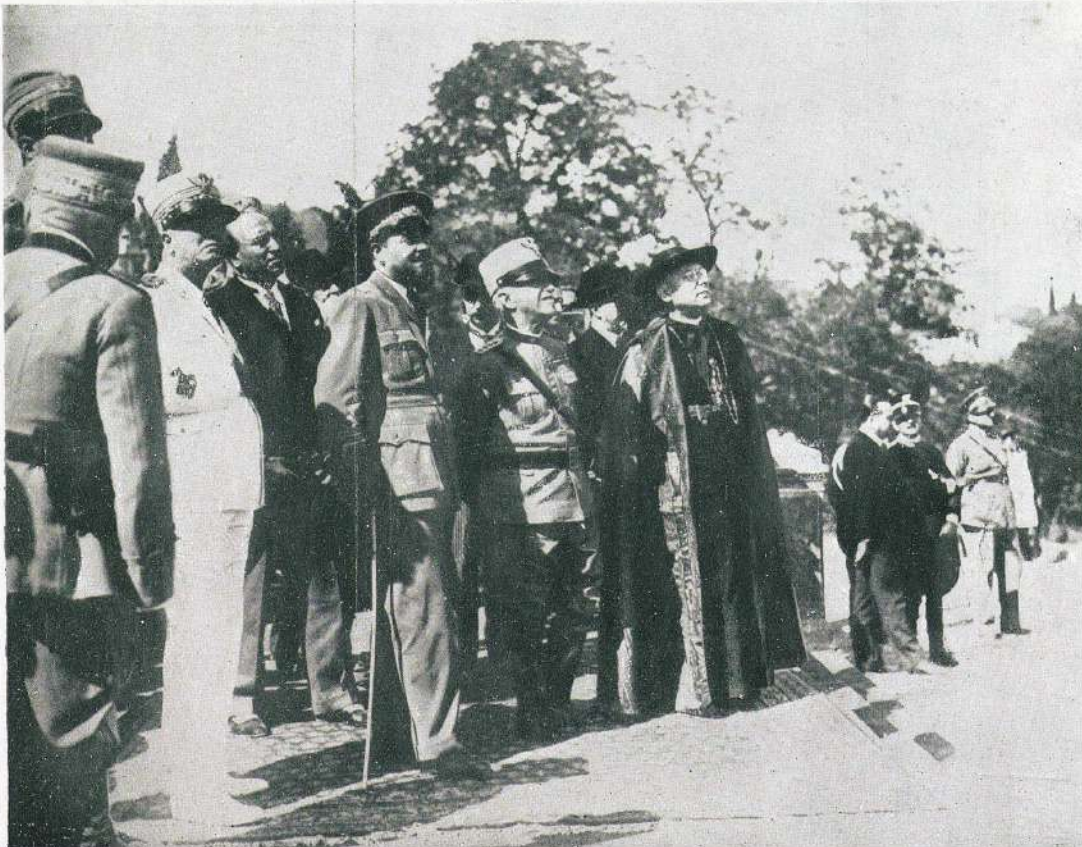
Mentre S. M. il Re
passa in rivista gli
apparecchi da caccia
C. R. 20 Fiat



Le Aquile d'Italia
alle Grandi
Manovre Aeree

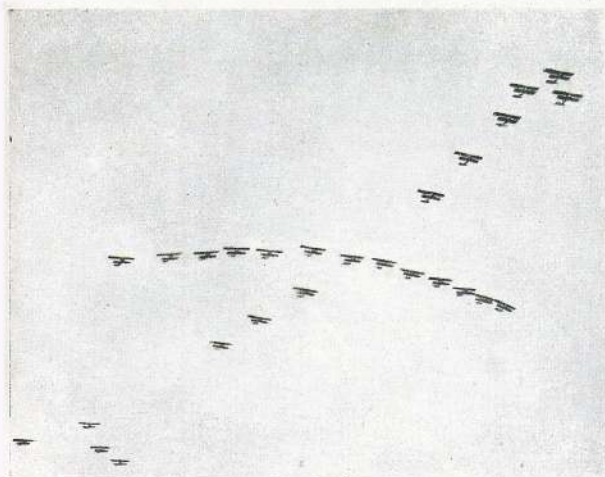


Stormi di veloci
apparecchi da caccia
C. R. 20 Fiat



S. M. il Re
S. Ecc. Italo Balbo
S. Ecc.
l'Arcivescovo
di Bologna
S. Ecc. Badoglio
assistono a Bolo-
gna alla sfilata de-
gli apparecchi che
rientrano da Fer-
rara alle loro sedi.

(Fot. Ottolenghi)



S. Ecc. Benito Mussolini
S. Ecc. Italo Balbo
l'On. Giuriati
ammirano le evoluzioni della flotta aerea.



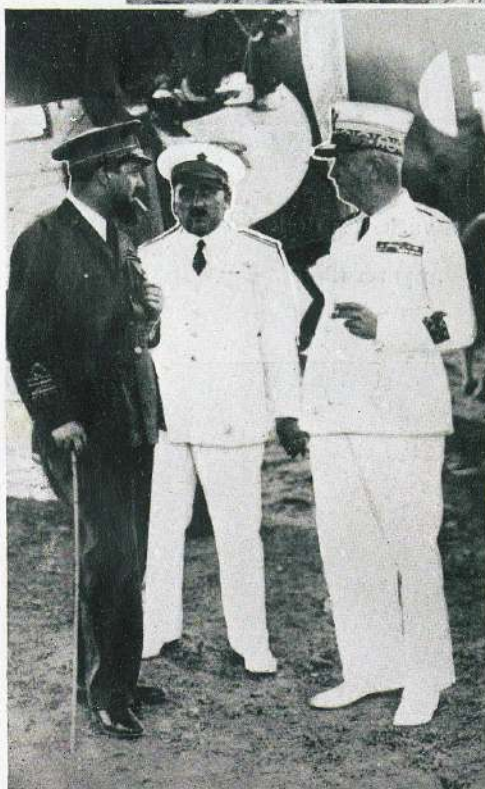
Una magnifica « formazione »

Gli aeroplani schierati sull'aerodromo di Ferrara



S. M. il Re passa in rivista a Ferrara gli apparecchi terrestri che hanno partecipato alle Grandi Manovre

—
In faccia, rigido nel saluto romano il Comm. Ravenna, Podestà di Ferrara

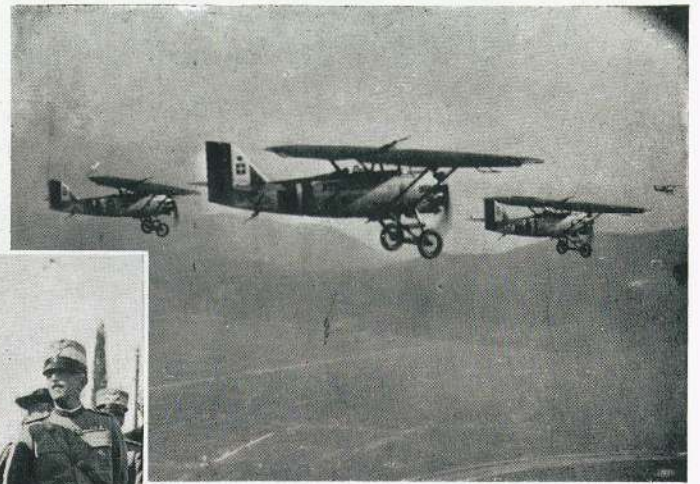


S. Ecc. Italo Balbo, il Generale Valle - Capo di Stato Maggiore, S. Ecc. Badoglio





La parata per le grandi manovre degli idrovolanti S. 55 della S. I. A. I. sul Lago di Massaciucco alla presenza di S. Ecc. Benito Mussolini



S. M. il Re e S. Ecc. Italo Balbo assistono
Pattuglie e formazioni di

a varie fasi delle Grandi Manovre Aeree
apparecchi A. C. 3 Fiat





IL VOLO A VELA FRA LE NUBI

Dalla « Die Grüne Post » togliamo questo interessantissimo articolo sul volo a vela; è un articolo che mette al corrente i lettori delle ultime novità ed esperienze fatte con gli aeroplani senza motore.

Chi scrive è il pilota di volo a vela Kronfeld, universalmente conosciuto per i suoi records di distanza; esso è il miglior pilota tedesco di volo a vela, detentore del record mondiale della più grande distanza con planeur.

« Quando io riescii per la prima volta, su un planeur, a percorrere una distanza di 100 chilometri, aggiudicandomi così il premio di 5000 marchi offerti dal giornale « Grüne Post », si attribuì la mia performance ad un colpo di fortuna, senza stare a giudicare le difficoltà che io avevo avuto nel compiere questo volo.

Quando riescii a percorrere lo stesso chilometraggio, con lo stesso mezzo, una seconda volta, si disse che era stato azzardo; ma attualmente che sono riuscito a compiere sei volte dei voli dai 100 ai 160 chilometri, mentre i miei colleghi non sono riusciti a volare oltre i 72 chilometri, sovente mi viene fatta questa domanda: « Ma, insomma, come fate a compiere tali distanze con un planeur? ». E' molto semplice. Non è necessario avere della fortuna, nè un motore, nè delle qualità eccezionali, come molti credono. Basta sapere volare, tenere gli occhi bene aperti, e preparare il viaggio con perseveranza e molto metodo. Necessita inoltre conoscere bene la meteorologia. E' inutile dire che i voli nel vento ascendente delle montagne è più facile. Quando una linea di colline è battuta normalmente dal vento che si eleva sull'ostacolo, si crea un vento ascendente che permette di fare del volo a vela, eguale a quello di alcuni uccelli da preda. Ma in Germania ciò non è possibile perchè non vi sono catene di montagne o dunc che si estendono oltre i 70 chilometri.

Il Giornale « Grüne Post » offrì allora un premio di 5000 marchi al pilota che realizzasse un volo a vela su di una distanza di almeno 100 km. Fu così che mi misi a studiare la soluzione del problema, ed è chiaro che la realizzazione di questo volo non si è realizzato sfruttando gli ostacoli terrestri ma che mi necessitò ricorrere alle nubi.

Il professore di meteorologia di Sarmstadt, M. Georgü, ci aveva segnalato da parecchio tempo l'esistenza di venti ascendenti in prossimità dei cumuli. Io li avevo sperimentati al concorso di Rön e li avevo segnalati agli

altri piloti. Nella primavera del 1929, dopo il mio volo di 100 chilometri, tutti i buoni piloti di volo a vela non esitarono più ad infilare le nubi ed a sorvolarle. Ma ciò non

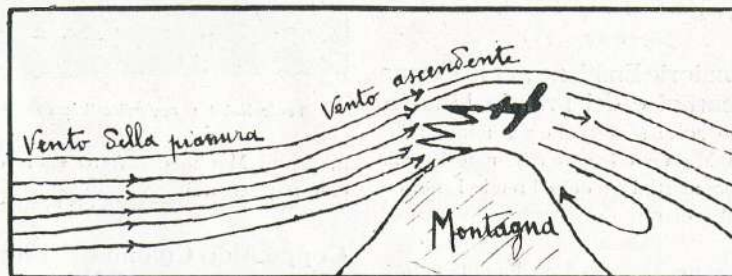


Fig. 1

significava che si potevano facilmente percorrere grandi distanze.

Contrariamente alle montagne, le nubi hanno alle volte la fantasia di spostarsi ed allora il



Il pilota Kronfeld

pilota rimane sospeso fra cielo e terra, obbligato perciò a cercarsi in tutta fretta un terreno per atterrare.

Necessitava dunque cercare un'altra via e per conseguenza un nuovo procedimento.

Facendo colazione, non v'è mai successo di versare il miele?

Se volete diventare piloti, io vi consiglio di ripetere questo fatto e d'osservare ciò che avviene. Il miele cola lentamente sulla tavola, talvolta in forma d'arco di cerchio, talvolta seguendo un fronte assai disteso. E' un fronte analogo che un pilota di planeur deve utilizzare, con questa differenza che il fronte non deve essere di miele ma di vento freddo.

Come questo strato di miele cola sulla tavola, esistono degli strati di vento freddo che colano nell'atmosfera.

Un strato consimile di vento freddo ha attirato l'attenzione del pilota Kegel, nel 1926, durante un volo alla Wasserkuppe. Quel pilota era stato aspirato violentemente in prossimità

d'uno di questi strati e dovette manovrare deciso per scartare rapidamente questa forza misteriosa.

Durante la terza giornata del concorso di la Rhön nel 1929, io avevo realizzato, dopo un volo di quattro ore e mezza davanti il temporale, un percorso in linea retta di 143 chilometri salendo a 2000 metri. Le condizioni atmosferiche erano assai cattive per il volo e il mio planeur Wien si comportava come un cavallo selvatico. Dieci giorni dopo feci un'altra prova. Poichè il volo con il temporale della settimana precedente mi aveva fortemente scosso, io presi la decisione di precipitarmi verso un grosso cumulo di nubi, e riescii ad attraversarlo. La visibilità in queste nubi non è certamente molta ed io fui molto stupito di non riescire più a vedere l'estremità delle ali del mio planeur. Di più provavo seria difficoltà nel mantenere l'equilibrio.

Per contro lo spettacolo sopra alle nubi era magnifico ed io giunsi a stabilire due nuovi records mondiali, percorrendo 149 chilometri e salendo a 3500 metri.

Questi voli d'altezza su di un'apparecchio senza motore mi furono ben più facili che la salita a 2000 metri che mi fecero fare su di un apparecchio a piccola potenza quando diedi il brevetto di pilota d'apparecchio a motore.

Al concorso di la Rhön di quest'anno, il tempo non era molto propizio, mancavano le belle occasioni. Ma facendo appello a tutte le proprie cognizioni, si poteva malgrado tutto riuscire a qualche bella performance.

Quasi tutti i piloti volavano aiutandosi con le nubi; qualcuno di fronte ai temporali. In quanto a me cercai d'utilizzare tutto, e i versanti delle montagne, e le nubi, e i temporali. Riuscii così a compiere 151 chilometri una volta e 164 chilometri la seconda, con il pericolo d'uscire dalla frontiera, infatti mi arrestai esattamente 5 chilometri prima.

E' tanto l'entusiasmo che si suscita, che qualcuno crede che si possano già fare lunghissimi viaggi.

Quel giorno, mentre stavo per prendere lo slancio, un giovanotto corse verso di me, tutto affannato, e con aria importante mi disse:

« Puoi andare sino a Roma dove hanno fatti dei preparativi speciali per il tuo arrivo. Tienti un po' a destra e vi arriverai facilmente ».

E se ciò diventasse realtà?

Il volo a vela è nello stesso tempo un istrumento per fare ricerche tecniche e scientifiche, un vero sport aereo ed un eccellente mezzo di propaganda dell'idea aviatoria.

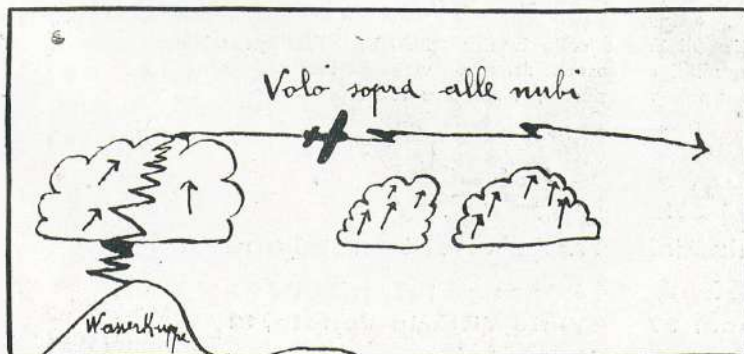


Fig. 2

Gare di Modelli Volanti

Nei giorni 3 e 4 Ottobre si svolgeranno a Roma le finali delle Coppe Bonmartini e del Premio Littorio.

Alla prima parteciperanno gli studenti delle scuole medie che siano stati classificati nelle eliminatorie Regionali. Alla seconda invece i soci degli Aero Clubs provinciali che pure si siano classificati nelle eliminatorie Regionali.

Per il Piemonte parteciperanno: alla Coppa Bonmartini i sigg. Bastianini Nicola, Salivetto Aldo e Giolito Guido; al Premio Littorio i sigg. Treguagli Otello ed Elia Lorenzo.

◆◆◆

Le Eliminatorie Emiliane per la Coppa Bonmartini e del Premio Littorio.

Il giorno 20 si sono svolte a Rimini all'Aeroporto di Miramare le gare eliminatorie della «Coppa Bonmartini» e del «Premio Littorio» per modelli volanti.

Hanno partecipato alle eliminatorie regionali i primi tre classificati nelle eliminatorie provinciali degli Aero Clubs di Bologna e di Ferrara.

Ecco i risultati:

Coppa Bonmartini: 1. Serra Giuseppe di Bologna con 79 secondi; 2. Farinella Danilo di Ferrara con 52 secondi; 3. Zuccolo Danilo di Ferrara con 22 secondi.

Premio Littorio: 1. Nobili Efrem dell'Aero Club di Bologna con 378 secondi; 2. Nobili Paolo, idem, con 160 secondi; 3. Garofali Guido, idem, con 128 secondi;



Paolo Nobili si aggiudica il record di durata

4. Agodi Manlio dell'Aero Club di Ferrara con 103 secondi.

◆◆◆

Coppe Aldo Colombo - Ettore Croce Luigi Olivari

Il 18 ottobre p. v. si disputeranno all'Aero Centro «Gino Lisa» le gare per la disputa delle Coppe challenge «Aldo Colombo - Ettore Croce - Luigi Olivari».

La prima gara è libera a tutti i cittadini italiani senza distinzione di sesso e di età e

la coppa, rispettiva challenge triennale viene assegnata in deposito all'Aero Club sotto la cui giurisdizione ha residenza il vincitore e in proprietà definitiva a quell'Aero Club al quale sarà assegnata per tre volte consecutive.

La seconda gara è limitata agli studenti delle Scuole Medie e la coppa passerà in proprietà assoluta e definitiva alla scuola o istituto che l'avrà vinta per tre anni entro cinque.

La terza gara è invece riservata agli alunni delle Scuole Elementari del Piemonte e passerà in proprietà alla scuola che l'avrà vinta per tre anni entro cinque.

Attualmente la coppa «Aldo Colombo» è detenuta dall'Aero Club «Gino Lisa», quella «Ettore Croce» dall'Istituto Tecnico Sommeiller, quella «Luigi Olivari» dalla Scuola Elementare Gabrio Casati di Torino.

La classifica in tutte le gare, a seconda delle norme impartite dal Reale Aero Club d'Italia, sarà basata sulla durata di volo.

Come costruire un modello volante?

Il libro di G. Dal Seno «I Modelli Volanti» vi darà tutte le cognizioni più utili e le spiegazioni più chiare.

In vendita presso l'Amministrazione dell'«Aquilone» al prezzo di L. 7, oltre le spese di porto (cent. 50).

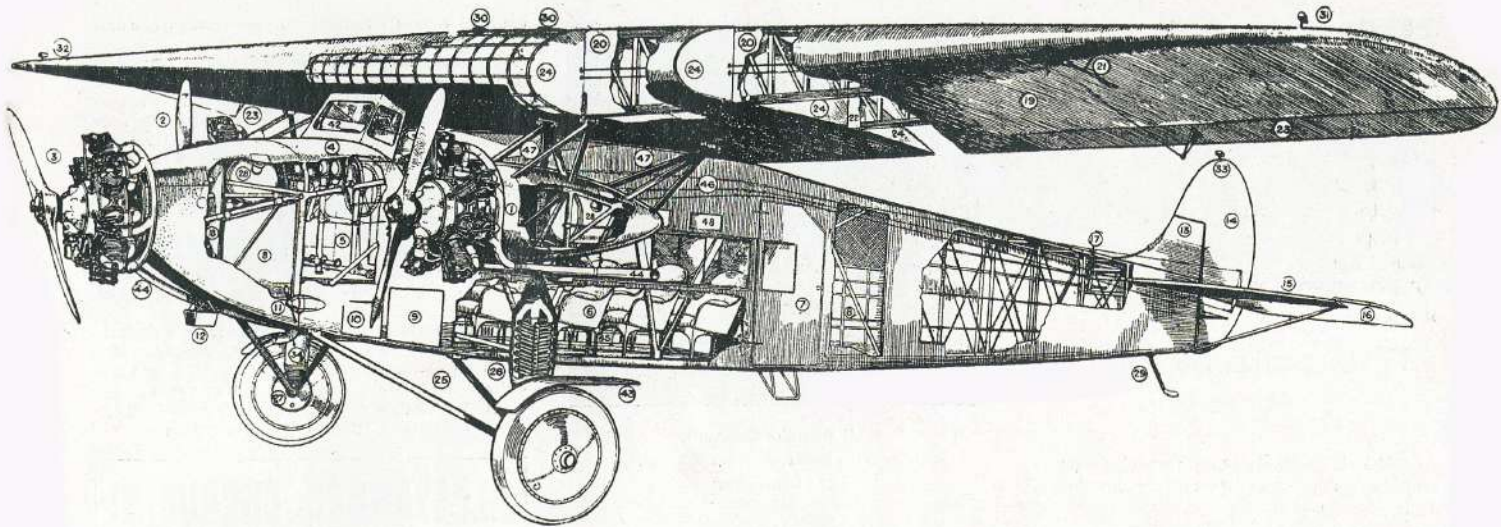


I piloti della Riserva Aeronautica di Torino colla bustina "MARUS" l'indispensabile contrassegno, nelle adunate, dei militi dell'azzurra arma del cielo. La bustina — senza fregio — e inviata franca di porto per sole lire VENTI.

M. A. R. U. S.

Fornitrice Ufficiale della R. Aeronautica Italiana

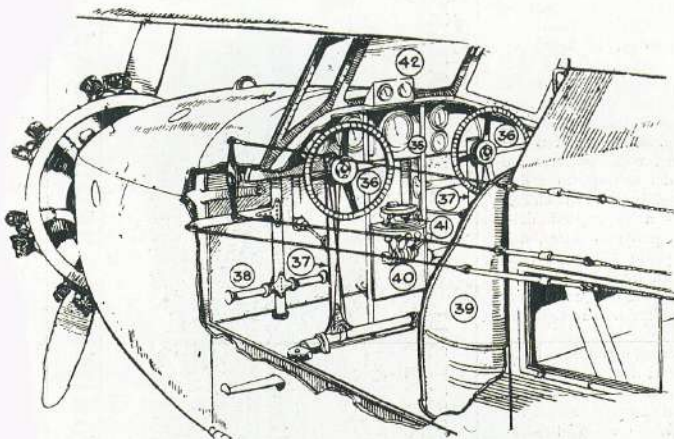
TORINO ————— **MILANO**
Corso Ponte Mosca, 37 Viale Vittorio Veneto, 12



L'aeroplano Fokker F. VII 3

usato dalle Avio-Linee Italiane

Caratteristiche dell'apparecchio



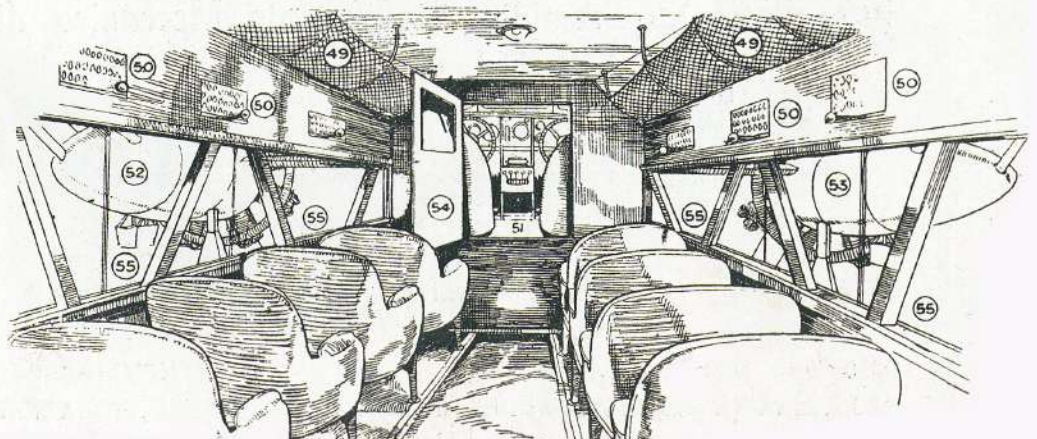
L'apparecchio di cui diamo il disegno sezionato affinché i nostri lettori possano avere agio di ben conoscere e vedere come esso è fatto nell'interno; è il Fokker F VII 3, usato dalla S. A. Avio-Linee Italiane sulle linee:

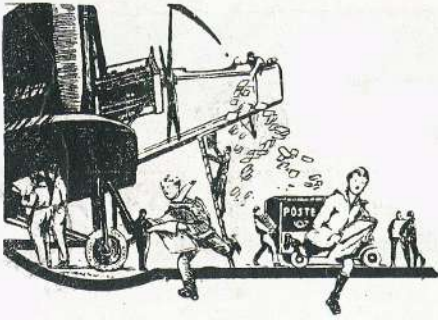
TORINO - MILANO - ROMA
ROMA - MONACO - BERLINO
MILANO - MONACO

La comodità della cabina, la bontà dell'apparecchio, e dei motori danno un perfetto affidamento di sicurezza ai numerosi passeggeri che giornalmente solcano le vie del cielo.

Già abbiamo trattato sul nostro giornale delle Linee Aeree Italiane, in generale, e prima di ritornare e parlare particolarmente di esse abbiamo voluto fare ben conoscere ai nostri lettori l'apparecchio che percorre le suddette linee.

- | | |
|---|--|
| 1 - Motore di sinistra | 29 - Pattino |
| 2 - Motore di destra | 30 - Tappi serbatoi benzina |
| 3 - Motore centrale | 31 - Fanale sinistro |
| 4 - Posto di pilotaggio | 32 - Fanale destro |
| 5 - Comandi | 33 - Fanale posteriore |
| 6 - Cabina | 34 - Scarico tubo appar. riscald. |
| 7 - Porta d'entrata alla cabina | 35 - Strumenti di bordo |
| 8 - Bagagliaio | 36 - Volante comando aleroni |
| 9 - Compartimento T. S. F. | 37 - Asta com. timone di quota |
| 10 - Accumulatori | 38 - Timone direzione |
| 11 - Dinamo ad elica | 39 - Sedgiolino pilota |
| 12 - Radiatore olio | 40 - Manette comando motori |
| 13 - Piano fisso verticale (deriva) | 41 - Bussola |
| 14 - Timone di direzione | 42 - Pare-brise |
| 15 - Piano fisso di coda | 43 - Parafanghi |
| 16 - Timone di quota | 44 - Tubo scappamento |
| 17 - Comando correz. impenn. | 45 - Riscald. ad aria della cabina |
| 18 - Para fuoco dietro il motore centrale | 46 - Comandi principali timone direzione |
| 19 - Ala | 47 - Castello sostenente i motori laterali |
| 20 - Longarone anteriore dell'ala | 48 - Ventilatore |
| 21 - Tubo apparecchio indicatore velocità | 49 - Rete per bagagli leggeri |
| 22 - Longarone poster. dell'ala | 50 - Ventilatori |
| 23 - Aleroni | 51 - Cabina pilotaggio |
| 24 - Centinatura | 52 - Navicella motore di sinistra |
| 25 - Gambe di forza del carrello | 53 - Navicella motore di destra |
| 26 - Ammortizzat. del carrello | 54 - Porta d'ingresso alla cabina piloti |
| 27 - Freno sulle ruote | 55 - Finestrini |
| 28 - Serbatoio dell'olio | |





Piccola Posta

L. Nobili. — Ci invii tanti francobolli da centesimi 25 quanti sono i numeri che ella desidera le pervengano al Brasile e ci passi naturalmente il suo nuovo indirizzo. Alla scadenza potrà rinnovare l'abbonamento inviandoci lire 15 tale essendone l'importo per l'estero.

Un lettore dell'« Aquilone ». — Per essere ammessi ai concorsi per allievi sergenti piloti occorre come titolo minimo di studio il passaggio dalla seconda alla terza classe di una scuola media di grado inferiore. Per proseguire invece nella carriera occorre la licenza di una scuola come sopra.

Attilio Rovato - S. Anastasio. — Il suo titolo di studio è valido se conseguito in una scuola regia o pareggiata. Per quest'anno però i concorsi sono già chiusi.

Enzo Baraldi - Bologna. — Veda sopra il titolo di studio occorrente per diventare sottufficiale dell'Arma Aeronautica. È obbligo frequentare l'Accademia di Caserta per coloro che intendono diventare ufficiali.

G. Brancacci - Roma. — L'abbiamo detto anche nel numero scorso. Ma comunque ripetiamo ritenendo di fare cosa utile. Il volumetto che insegna a fare i modelli volanti è edito dall'Aero Club « Gino Lisa » di Torino - Via Pietro Micca, 18. Il suo prezzo è di lire 7 alle quali però occorre aggiungere centesimi 50 per le spese postali.

Dino Taddei - Modena. — Grazie dell'abbonamento. Quanto alla spilla Mio-Mao passeremo la sua richiesta alla Ditta dottor M. Antonetto. Vi sono parecchie categorie di soci nell'Aero Club d'Italia. Occorre quindi ch'ella si rivolga a quello della Provincia di Modena che è in Via Canalino, 16.

V. C. - Torino. — Grazie delle sue buone parole. Ricominceremo la « Piccola Enciclopedia » non appena avremo spazio. Ma abbiamo tante cose da dire!



Il piccolo Cesareni,
figlio d'un audace pilota di guerra,
è... ultramoderno.

— VITTORIO BOTTEGO — e l'Esplorazione del Giuba.

Dichiara R. Debenedetti nelle brevi righe di prefazione a questo suo volume sul Bottego, pubblicato ora nei « Grandi Viaggi d'Esplorazione » del Paravia (*) che gran parte delle notizie in esso contenute sono tratte dall'opera del Bottego stesso: « Il Giuba Esplorato », edita anni or sono a cura della Società Geografica Italiana, promotrice della Spedizione.

Il Debenedetti ha voluto soltanto — e c'è perfettamente riuscito — ricordare ai giovani, ai quali appunto la collezione paraviana si rivolge, la figura di questo eroico parmense che fu, certo, uno dei più audaci esploratori del nostro tempo. Nato nel 1860 si trovò — ventenne — a partecipare vivamente alle aspirazioni espansionistiche coloniali italiane manifestantisi sotto il duplice aspetto spirituale e materiale.

Vittorio Bottego, uomo d'azione, volle tradurre in fatto quello che era un bisogno del suo spirito e del suo tempo: e fu il più ardito degli esploratori che si cimentarono — in quell'epoca — nelle regioni dell'Africa Orientale. Il libro di cui parliamo narra, dei suoi viaggi africani, uno solo: quello che egli fece nelle regioni dell'Uebi e del Giuba, a nord ovest della attuale Somalia Italiana; ma offre anche accenni alla sua vita breve e ardentissima e all'ultima sua esplorazione che gli fu fatale.

Il 30 settembre 1892 la carovana del Bottego, forte di 130 uomini partì da Massaua e si rivolse all'interno dell'Africa inesplosata. Viaggio fortunoso e vario, compiutosi in terre non mai visitate dall'uomo bianco, fra popoli bellicosi, nativamente diffidenti verso gli stranieri. In mezzo a mille ostacoli, tradimenti, diserzioni e rubeie la marcia non poteva procedere che assai lenta: la fatica degli uomini era tale che spesso cinque ore di cammino al giorno bastavano a sfibrare gli uomini più robusti e bisognava porre il campo: talvolta occorrevano giorni interi per superare le cinte rupestri che sbarravano l'accesso alle valli. Ma si andava: incuranti delle febbri, degli stenti, della fame. Tutta l'immensa regione a destra dell'Uebi-Scebeli e del Monte di Bordero fu esplorata. E colle scoperte di carattere zoologico, geografico, etnografico, si tro-

vano nel volume i risultati e le osservazioni di carattere politico e commerciale.

Il secondo viaggio africano dell'animoso parmense, gli fu fatale. Trovatosi nell'Africa Orientale al momento della occupazione del Tigrè da parte del generale Barattieri, della sconfitta di Adua, della pace conclusa in fretta, in un momento in cui il prestigio italiano in Africa non poteva non essere scosso, il Bottego dovette lottare contro aspre insidie, finché il giorno 17 marzo 1897, il suo accampamento fu circondato da un'orda urlante di demoni ed egli veniva colpito a tradimento da un abissino piombatogli alle spalle. Così finì, da soldato, l'uomo che aveva consacrato la sua vita a far luce sui misteri africani.

b. b.

(*) R. Debenedetti - **Vittorio Bottego e l'esplorazione del Giuba** - vol. in 16°, di pagg. 184, con 8 tavole e cartine fuori testo . . . L. 13,—
Collana dei « Grandi viaggi di esplorazione ».

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

ALESSANDRO CHERUBINI

TORINO - Via Bogino, N. 12

UNICO OPEDIFICIO SPECIALIZZATO
FORNITURE COMPLETE PER

Istituzioni Giovanili Fasciste

PREZZI IMBATTIBILI • MATERIALI GARANTITI



LAVORAZIONE INAPPUNTABILE

CHIEDERE LISTINI.



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

L'aquila che ride

Discorsi alla mensa.

— Da studi fatti, un celebre naturalista dimostra che la mosca ha una grande resistenza di volo, tanto da compiere anche 400 Km. in una giornata.

— Oggi una mosca ha battuto il record di distanza...

— Cosa?
— (seguitando e facendo vedere il piatto della minestra) ed è andata a cadere esausta, proprio nella mia minestra.

Fra amici.

— Sai, l'ex pilota Pinco Pallino, ha preso il volo!...

— Ha fatto il corso annuo d'allenamento?

— No, no, era cassiere alla banca.

Sotiloquio d'un paracadutista.

Un paracadutista, raggranellati con il sudore... freddo della sua fronte un po' di denaro si permise il lusso di comperare un'automobile:

— Dopo tanti lanci, almeno una... «Lancia!».

Acrobazie.

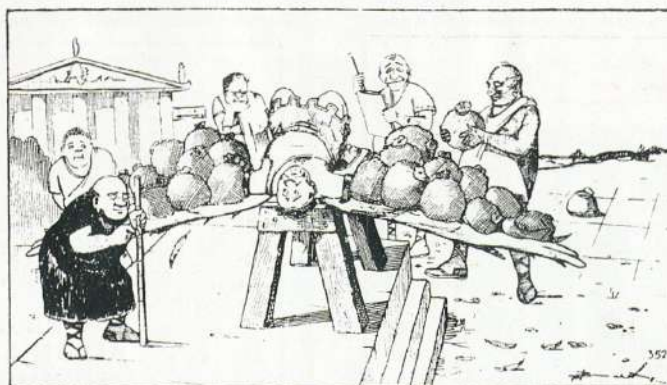
Dice un passero ad un aviatore:
— Scusi, signor pilota, vuole indicarmi quale manovra fa per fare il looping? Vorrei imparare.

Scuola d'aquile



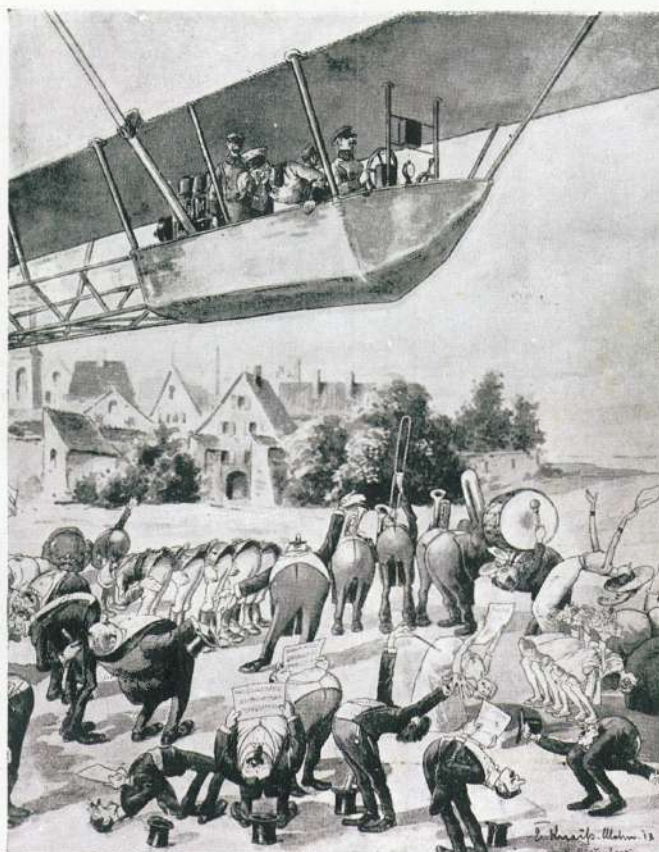
Atterraggio... sbagliato!
(Flight)

Aviazione antidiluviana



Prova di rottura delle ali d'Icaro
(L'Ala d'Italia)

Quei cari villici!...



Il ricevimento ufficiale d'un dirigibile
(Fligende Blatter)

Cambio di vocale.

— Quel ragazzo là è sempre eguale, insiste nell'idea che a volare viene paura.

— Lascialo stare, è una delle sue idee f...i...sse.



Gli incerti dei contadini

1950



Ispettore di circolazione
(Flight)

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



*Abbonatevi all' A Q U I L O N E
ve lo dice il nostro... "scugnizzo",*

Eliche
per Aeroplani ed Idrovolanti

Fornitrice del Ministero dell'
Aeronautica e delle Case:

AERONAUTICA D'ITALIA
AEROPLANI CAPRONI
AERONAUTICA MACCHI
AERONAUTICA BRED A
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

Ing.^{ri} E. Recchi & R. Manetti

COSTRUZIONI CIVILI E INDUSTRIALI .. OPERE IN CEMENTO ARMATO
FORNITORI DEL COMUNE DI TORINO .. FORNITORI DEL MINISTERO
DEI LL. PP. ... FORNITORI DEL MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Sede in TORINO - Via Bava, N. 17 bis - Telefono N. 52-859
C. P. E. TORINO 107171

Sedi secondarie: FIRENZE - Via Fiume, N. 9 - Tel. 23-272 — PESARO - Viale XIII Febbraio, N. 7 - Tel. 6 — ROMA - Via Umbria, N. 15 - Tel. 45-946