

L'Aquilone

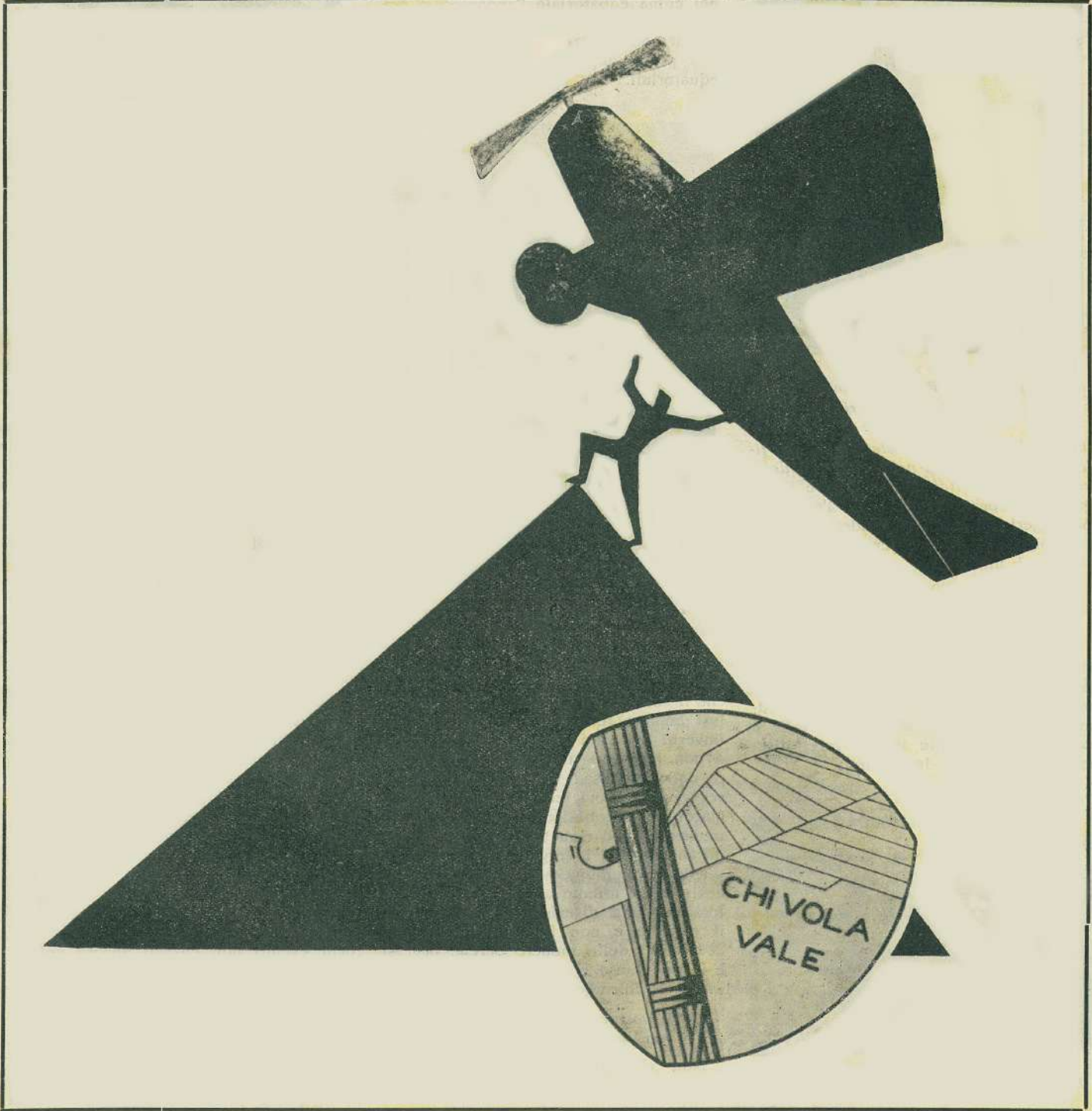
Maga

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

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

UN NUMERO
Cent. 30
 Ritirato cent. 60



Avventure di cielo e di terra

Il passeggero

Non v'è arte più rotta che quella del medico in condotta, così cantava il poeta Fusinato o giù di lì perchè forse la memoria mi falla.

Ma una volta che ebbi la disavventura di ricordare in quello studio di cui « è



Il passeggero Roberto Malinverni
"l'asso dei passeggeri",

vietato l'ingresso ai melanconici, ai filosofi e a chi crede nella rinascita della cinematografia italiana» e che è il regno di Roberto Malinverni, l'asso dei passeggeri, mi sentii rispondere con fiero cipiglio: — Versi per versi senta e ricorda i miei:

non v'è peggior mestiero
che fare il passeggero.

«Che ne dice?».

Niente ne dissi. Potevo forse sentenziare che era risorto Dante? In verità non lo potevo proprio. Ma allibii comunque nell'udire colui che è il recordman dei passeggeri, almeno in Italia e non indaghiamo più in là avere, diremo così, l'aria di lamentarsi.

— Ma come?



L'apparecchio, l'equipaggio e.... gli amici

— La stupisce? Ma allora non sa niente del nostro mestiere. Anzi tutto che cosa è un passeggero? Burocramaticamente, in gara, in un raid, viene definito così: quella quantità trascurabile di individuo che non essendo motorista, nè pilota, nè ufficiale di rotta, è lì a far da zavorra all'apparecchio; un peso, un semplice peso morto. Per cui domani si può dire, il tal apparecchio può portare fino a 200, 300, 400 kg. di peso. A bel conto ce n'è un'ottantina circa che appartengono a Malinverni.

— Per cui in Africa?...

— Per cui in Africa nè altrove, non potevo mangiare nè bere di più di quel che mi permettesse il pilota. Laggiù poi ho fatto il viaggio colla bilancia automatica in tasca. Quante volte prima di salire sull'apparecchio ho dovuto, per esempio, sputare per togliermi quei pochi decimi di grammo di più. Poichè nel clima equatoriale l'apparecchio portava meno, guardi come ad un certo punto mi son ridotto. Eccole due fotografie: prima della partenza e nelle zone equatoriali.



Le guardie municipali della regione
del medio Nilo

I capelli sono stati sacrificati ed anche il sorriso. Chissà forse pesava anche lui! Sembro forse qui il gentleman Malinverni nel raid Roma-Città del Capo o non piuttosto un reduce dalle zatterre della Medusa? Oh! sì? fare il passeggero si provi lei! Altro che passeggiare! Di tutto bisogna fare: il motorista mentre l'arabo tranquillo guarda il Roumi che lavora; il sergente: ecco la guardia ai cui cambi dovevo provvedere; il cuciniere, e attento allo stomaco del pilota, perchè se digerisce male son dolori; il cassiere e non le dico quanti guai coi cambi delle monete perchè oggi si è in uno Stato e dopo poche ore in un altro; il chirurgo e taccio... ».

Defi! non rinnovare disperato dolor
che il cor mi preme.

Non ebbi il coraggio d'insistere su questo argomento. Chi non ricorda il

raid Di Collobiano-Malinverni? E' fra i più celebri del mondo per le disavventure. Ed ha illustrato i due protagonisti che partiti in aeroplano dovettero ritornarsene a piedi fra pericoli d'ogni sorta e stenti infiniti. Almeno gli eroi del Salgari viaggiavano in dromedario.

Ma poi ho dato, e datela anche voi, piccoli lettori, una scrollatina di spalle. Momenti di malumore. Infatti ho ripensato ai raids cui ebbe a partecipare



....bisogna fare il motorista

in seguito Malinverni e cioè: Giro dei Castelli Sabaudi, Giro del Piemonte, Londra-Torino, Giro aereo d'Italia e ne ho tratto la conclusione che sarà, non discuto, un brutto mestiere quello del passeggero, ma non certo come quello del pedone.

E' come l'alcool: chi ha bevuto, berà. E se nelle giornate piovose oppure quando il motore ha dei ratés, Roberto Malinverni, il Rob dei negri dell'Africa Equatoriale che non hanno mai sentito parlare di quello di Sutter e C., fa il disgustato delle vie aeree e proclama che d'ora innanzi cirolerà a piedi o al massimo in diligenza non ci credete, piccoli lettori dell'Aquilone!

Sono stato io sfortunato a capitare armato della mia penna d'intervistatore in una brutta giornata, sono stato io che non ho saputo carpirgli lo smagliante e pittoresco racconto dei suoi raids e delle sue gare. Ma poichè egli non abbandonerà il volo, perchè piloti di grido vanno cercando di accaparrarsi questo asso dei passeggeri che ad una conoscenza perfetta del motore, ad una pratica non comune di navigazione aerea aggiunge l'imperturbabilità davanti al pericolo e la serenità dell'uomo forte in ogni evento noi avremo ancora notizie di lui ed allora, allora, gli ho strappata la promessa, sarà L'Aquilone, il giornale dei futuri aviatori d'Italia che avrà le primizie fotografiche e aneddotiche del futuro raid che in silenzio si sta preparando e che aggiungerà nuova gloria all'ala italiana.



Carissimi amici.

IL PICCOLO INGEGNERE

Piccole questioni tecniche

Risponderò questa volta alla lunga gentile ed interessante cartolina di Francesco R. di Marina di Nicotera.

Anzi all'ultima parte soltanto, che alla prima è già stato da o riscontro nella Piccola Posta.

Mi chiede Francesco R. la regola per trovare il passo dell'elica e quello per trovare il centro di gravità.

Per quest'ultima non ho che a rimandarlo al mio articolo dell'«Aquilone» in data giugno 1931. In esso ho cercato di spiegare il concetto di centro di gravità. D'altra parte poi il centro di gravità non è un concetto solo «aeronautico» chè tutta la meccanica, la fisica, la geometria ecc. ne fanno largo uso.

E poi così, caro Francesco R., imparerà che è meglio abbonarsi a l'«Aquilone» che non leggerlo... a sbafolo!

Colgo invece volentieri l'occasione per parlarvi dell'elica, o per meglio dire del gruppo motopropulsore, cioè dell'insieme del motore con l'elica.

Abbiamo visto che l'aeroplano per volare deve muoversi con una certa velocità, e che per muoversi con una certa velocità deve essere tirato innanzi da un gruppo motopropulsore.

In essi vi sono due cose caratteristiche: la coppia motrice ed il numero dei giri. Cercherò di spiegarvi che cosa sono.

Quando io vado in bicicletta in pianura pedalo in fretta e faccio poco sforzo con le gambe.

In parole tecniche: io (motore) compio un grande numero di giri (pedalo in fretta) e sviluppo una coppia motrice piccola (faccio poco sforzo).

Quando invece incontro una salita pedalo più adagio e faccio più sforzo con le gambe.

In parole tecniche: io (motore) compio un minor numero di giri (pedalo più adagio) e sviluppo una coppia motrice più grande (faccio più sforzo).

Se sono nelle stesse condizioni di freschezza fisica la mia potenza muscolare sarà nei due casi la stessa, è vero?

Ciò vuol dire che la stessa potenza può manifestarsi con una coppia motrice piccola ed un alto numero di giri o con una coppia motrice grande ed un basso numero di giri.

Di un motore si danno generalmente i dati:

1°) Potenza in cavalli-vapore.

2°) Numero di giri, in giri al minuto primo.

Abbiamo visto che Potenza = coppia x numero di giri e così il dare Potenza e numero dei giri equivale a dare coppia e numero dei giri.

Cercherò ora di darvi qualche concetto chiaro sull'elica con alcuni paragoni. Eccone uno:

L'elica è una vite che si avvita nell'aria trascinandosi appresso l'aeroplano.

Ecco un altro paragone che vi permetterà

di farvi un'idea chiara della caratteristica principale di ogni elica, cioè del passo.

Supponiamo di avere un cavaturaccioli, e di piantarlo in un sughero. Ogni giro che la nostra mano farà compiere al cavaturaccioli lo sprofonderà di più nel sughero. Questa quantità di cui il cavaturaccioli si sprofonda in un giro si chiama passo del cavaturaccioli.

Analogamente per l'elica.

Un altro paragone ancora e poi basta: le pale dell'elica sono come ali di un aeroplano, esse riescono cioè a far sprofondare l'elica nell'aria perchè il loro profilo produce nell'aria dei fenomeni simili a quelli di un'ala d'aeroplano.

Ed ora facciamo un po' di calcolo, calcolo facile però ed intuitivo.

Io ho un motore che fa 2040 giri al minuto primo, cioè $2040:60 = 33$ giri al minuto secondo.

Questo motore è montato su di un aeroplano che per la sua forma e per il suo peso è capace, data la potenza del motore di fare una velocità di 119 chilometri all'ora — cioè 119.000 metri all'ora $119000:60 = 1980$ metri al minuto primo — $1980:60 = 33$ metri al minuto secondo.

Io dovrò costruire l'elica con un passo di un metro, perchè così in un minuto secondo essa compirà trentatré giri, avendo il passo di un metro avanzerà: di trentatré metri, cioè esattamente di quanto l'aeroplano è capace di avanzare sotto il suo tiro.

Questo problema come avrete presto capito è la risoluzione della domanda:

data la velocità di cui è capace l'aeroplano e dato il numero di giri del motore quale è il passo dell'elica?

E per questa volta basta perchè la materia è difficile ed io desidero che la comprendiate bene.

Aspetto molte altre vostre domande.

Vostro aff.mo

Castellinaria

Ingegnere Aeronautico

Il Cav. Uff. Armando Avezzano ha lasciato la Direzione del nostro giornale, non potendo più accudire a questa, avendo dovuto assumere nuovi impegni che troppo lo distoglierebbero dalle cure del giornale.

Abbiamo avuto in lui l'appoggio migliore nei nostri primi passi, e molto a lui deve «l'Aquilone», se oggi può dire d'essere avviato verso quella ascesa che ci eravamo augurati al suo nascere. Non lo perdiamo però totalmente, poichè da vecchio appassionato di quanto tratta l'aviazione, e da buon camerata, il Cav. Uff. Armando Avezzano è sempre al nostro fianco per darci quei consigli e quegli appoggi di cui possiamo avere bisogno per quanto riguarda la veste artistica del giornale.

Sentiamo ed abbiamo il dovere di porgergli un pubblico ringraziamento per quanto ha fatto per «l'Aquilone», lieti di poterlo sempre ricordare come se ancora fosse a noi vicino.

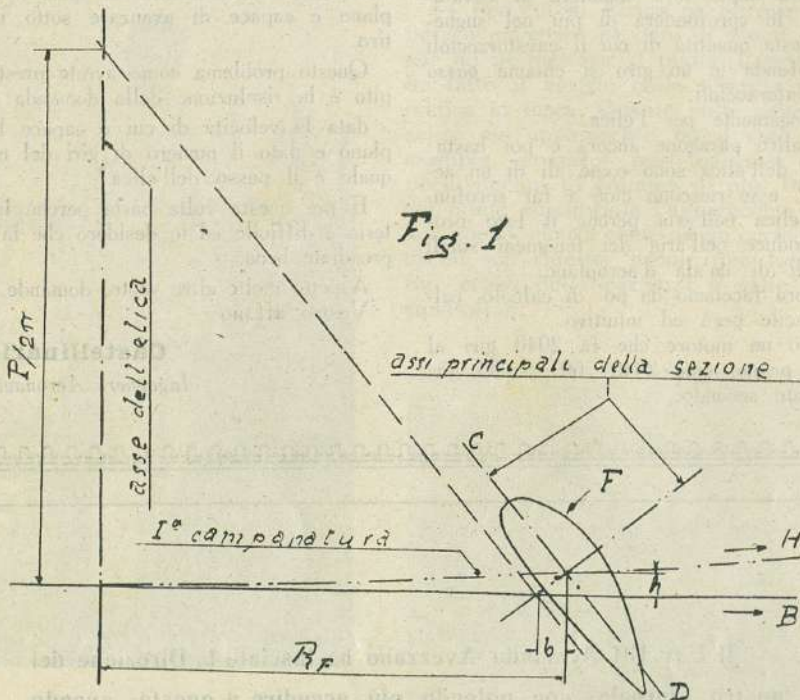
Assume la Direzione del giornale il Sig. Giovanni Quartara, esperto pur esso nell'arte tipografica e nel delicato lavoro che la direzione d'un giornale richiede. A lui porgiamo il nostro saluto d'arrivo, sicuri d'avere in lui un altro amico ed un altro valido appoggio per «l'Aquilone».

IL COMITATO DI REDAZIONE

I MODELLI VOLANTI

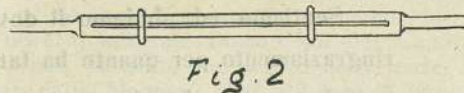
Premettiamo alcune correzioni di errori, sfuggiti nel testo della parte precedente di queste note, e che ne rendono oscura o impossibile l'interpretazione. A pag. 4 prima colonna, 10^a riga dal fondo invece di « spinoso dell'elica » leggere « spinoso del progetto dell'elica »; ugual colonna 8^a riga dal fondo introdurre un « ci » tra « vi » e « possiate ». A pag. 4, colonna seconda, 18^a riga dal fondo leggere « OHB » invece

qualunque e materializzamola in qualche modo, per es. con un bastoncino rotondo (fig. 2) tagliato per il lungo da una sottile fessura che passi per il suo asse e in cui si possa introdurre la figura ritagliata fino a far coincidere la retta disegnata su di essa (che si dice brevemente « un asse ») con l'asse del bastoncino (fig. 3): se noi facciamo ruotare rapidamente il bastoncino, tenendolo alle



di « OH »; stessa colonna, 13^a riga leggere, invece di « Passo dell'elica P è quello... »: « Passo dell'elica P, in corrispondenza di una certa sezione è quello... »; stessa colonna riga 6^a dal fondo, invece di « P/2N il cui esterno... » leggere; « P/2, (p greco) il cui estremo... ». Nella stessa colonna, 3^a riga dal fondo leggere: « Passo medio Pm è detto... ». Nella 3^a colonna della stessa pagina 13^a riga dal basso, invece di « spostando » leggere « sfruttando ». A complemento di questi chiarimenti, per maggior intelligenza del testo riguardante il « Passo dell'elica » introduciamo la presente Fig. 1 che rappresenta, in scala un poco più grande, la sezione della pala con gli elementi che ne caratterizzano il passo. Vi si notano il « raggio della sezione »: Rf, cioè la distanza del suo piano dall'asse dell'elica; il baricentro G della sezione e le due quote di esso, h e b, rispetto al punto M di intersezione del piano della sezione con la retta O B, dovute alle due campanature, e, per il baricentro G, i cosiddetti due « assi principali » della sezione, la definizione solita dei quali esorbiterebbe dal compito qui propostoci, ma di cui si può ricordare una proprietà che deriva dalla definizione sopra accennata e che potrà servire a darne una idea precisa e di facile memoria e, senza dubbio li individua perfettamente. Supponiamo di aver ritagliato la figura della sezione F in un foglio di cartoncino resistente o di sottile lamiera e di averne individuato in uno dei soliti modi il baricentro. Tracciamo ora per esso baricentro una retta

estremità e facendolo scorrere tra le dita indice e pollice delle due mani, ci accorgiamo di una certa resistenza opposta dalla figura a muoversi nell'aria intorno al proprio asse. Facendo variare questo asse e cercando ogni volta di dare la stessa velocità rotatoria alla figura, riscontreremo ogni volta una resistenza differente: orbene i 2 « assi principali » sono quelli rispetto ai quali la resistenza alla rotazione si manifesta, rispettivamente minima, per l'asse « longitudinale » C D, e massima, per quello « trasversale » perpendicolare al primo. Questo si verifica per tutte le figure, salvo per quelle « regolari », cerchio, quadrato, ecc.) per cui tutti gli assi « sono

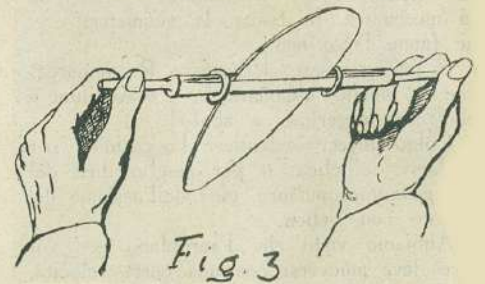


principali » (e secondo ciascuno la resistenza alla rotazione è eguale), e sempre gli assi principali sono perpendicolari tra di loro. E scusate la digressione, che, se ci ha un po' allontanati dal nostro argomento principale, crediamo però non sia stata del tutto inutile alla comprensione delle cose che seguiranno, prossime o lontane.

Tornando specificamente alla nostra elica, occorre chiarire che il disegno di essa non nasce così semplice come si presenta a quegli che la deve costruire; ma richiede una lunga elaborazione per renderne evidente la forma, in modo da poterla fare la più confacente con le doti

richieste alla costruzione, e cioè soprattutto renderla « avviata », come si suol dire, cioè tale che non presenti discontinuità nelle curvature della superficie che la delimita. Perciò partendo, come basi, dalla forma delle sezioni della pala, dal diametro, dal passo, dall'area proiettata sul disco e dalla forma delle campanature, occorre fare un paziente ed accorto lavoro di analisi ricavando numerose e ravvicinate sezioni in diversi piani e ritoccandole qua e là la forma sino a che si raggiunge il grado voluto di perfezione, sempre conservando le caratteristiche aerodinamiche e statiche, le quali dipendono dagli elementi basilari soprariocordati.

Una volta ottenuta la forma definitiva e valendosi dei numerosi elementi ora a disposizione, si ricavano le sezioni della pala nel numero ritenuto necessario a definire completamente in pratica la forma stessa: non troppo poche per non lasciare zone troppo estese all'arbitrio e all'« occhio » del costruttore, nè troppe per correre il rischio di intralciare la buona ese-



ecuzione pratica con troppe linee obbligate che potrebbero, per piccoli errori inevitabili, ingenerare delle « durezze » nella forma, cioè delle mancanze di avviamento. Il disegno dell'elica che viene dato al costruttore consiste perciò in un complessivo che porta le linee di contorno delle viste frontali e laterale, con le sezioni disegnate come in fig. 1, e definite dalle sole dimensioni principali e dagli elementi che ne stabiliscono l'orientamento, cioè il passo, e la posizione, ossia le campanature; a parte si disegnano le sezioni isolate, all'incirca come profili d'ala, con le quote e le posizioni di punti del contorno.

(Continua.)

BALLOR

MARSALA ALL'UOVO

CREMA MARSALA
Ricosostituente

* S.A. FREUND BALLOR & C.
TORINO

NAVIGAZIONE AEREA

Deriva:

Riprendete per un momento il numero de « L'Aquilone » del mese scorso e considerate la figura 5 che abbiamo disegnato per illustrarvi il triangolo delle velocità. La stessa figura ci potrà servire per capire meglio l'importanza che può avere, specie in una lunga navigazione, il conoscere se esiste deriva, e meglio ancora se possibile, il valutarne l'entità. Supponete di dovervi recare in volo da Torino ad una località distante 600 Km.

Voi sapete che l'apparecchio sul quale volerete ha una velocità media di 200 Km. ora, per cui in tre ore voi dovrete raggiungere la meta.

Supponete che durante tutto il percorso un vento di 25 Km. all'ora investa esattamente dal lato sinistro il vostro apparecchio, siccome voi non ne avete tenuto calcolo, allo scadere delle tre ore di volo, invece di trovarvi nella località cui eravate diretti, sarete spostati a destra di questa di ben 75 Km.

Considerate gli inconvenienti che possono derivare da un simile errore, come maggior durata di volo, giacchè bisogna considerare anche il tempo occorrente per riportarsi sulla rotta esatta, maggior consumo di carburante, o esauri-

mento di esso, eventualità di finire in una zona non facilmente riconoscibile, probabilità di disorientamento o di essere sorpresi dalla notte o da condizioni atmosferiche avverse e non segnalate invece nella rotta preventivata.

Tutto ciò si può aggravare se invece di considerare un viaggio di soli 600 Km. con una velocità oraria di 200 Km., noi poniamo il caso di dover compiere un volo di maggiore durata con un apparecchio più lento e che quindi dovrà rimanere maggiormente esposto all'azione disturbatrice della deriva. In tal caso voi capirete benissimo che al termine del tempo che avevate preventivato invece di trovarvi alla località cui eravate diretti, potete essere molto lontani.

Ecco dunque quanto sia importante il tenere conto del fattore vento, che come già sapete, può accelerare, nel caso più fortunato, la marcia del velivolo, e cioè quando comunemente si dice, « spirare di coda », la può ritardare se spira « di prua » e infine ne può influenzare in modo rilevante la direzione, se spira di fianco, o in altre parole se è un vento di deriva.

Ritorniamo ora un momento alla figura 5.

L'angolo B A D compreso fra la direzione della velocità propria e quello della velocità effettiva, dicesi angolo di deriva.

Siccome sappiamo che l'asse longitudinale dell'apparecchio coincide colla direzione della velocità propria, potremo dire che l'angolo di deriva è quell'angolo che l'asse longitudinale del velivolo fa colla direzione verso la quale l'apparecchio effettivamente si sposta, rispetto al suolo, e che già abbiamo visto definire come la direzione della velocità effettiva.

Come farà il pilota a rilevare o meno se esiste del vento di deriva? In un modo abbastanza semplice, sempre che il suolo sia visibile e presenti dei punti facilmente rilevabili. Infatti sappiamo che egli siede nell'apparecchio in posizione parallela all'asse longitudinale di esso, ora, guardando il suolo sulla verticale, egli vedrà ad esempio scorrere il terreno sottostante in modo che i punti successivamente sorvolati passino sempre parallelamente all'asse longitudinale: in tal caso non esisterà deriva. Se invece li vedrà scorrere obliquamente vorrà dire che l'apparecchio è influenzato da un vento di deriva.

Questa osservazione che fatta semplicemente ad occhio e senza ausilio di strumenti non può che dare indicazioni vaghe, diventa assai più agevole ed esatta, se eseguita col *derivometro*.

Come dice la parola, questo è lo strumento atto a misurare la deriva. Esso ci dovrà quindi dire non solo se la deriva esiste, ma ce ne fornirà anche l'entità, misurandola in gradi. Un osservatore da terra si accorge se una aeronave in volo deriva, osservando se il suo

moto ha direzione diversa da quella dell'asse longitudinale di essa.

L'angolo di deriva si misura in gradi, minuti e secondi di grado, da 0° a 180° a destra o a sinistra dell'asse longitudinale dell'aeronave, ossia della direzione della velocità propria; si dice positivo l'angolo misurato a destra, nel senso delle lancette dell'orologio, negativo nel caso opposto.

La deriva è zero oppure 180° se il vento è nullo o se la sua direzione coincide con quella dell'asse longitudinale dell'aeronave, (naturalmente sia in favore che contraria); in tal caso anche la direzione della velocità effettiva A D coinciderà colla direzione della velocità propria A B.

Poniamo ora il caso che l'aeronave muti prua durante il volo, cioè voglia dirigersi in una direzione diversa dalla precedente, mentre il vento continua a spirare nella primitiva direzione e con la medesima intensità. Conseguentemente

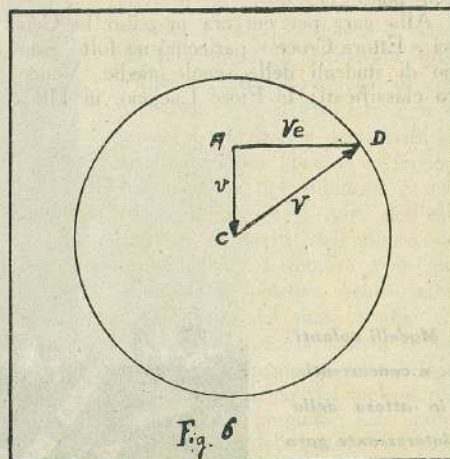


Fig. 6

per quanto abbiamo visto in precedenza dovrà mutare la velocità effettiva V_e , sia in direzione che in grandezza e così pure varierà la deriva.

Nella figura 6, A C rappresenta la velocità V del vento e C D la velocità propria V . Se noi variamo la prua il punto D varierà esso pure e nelle sue successive variazioni, descriverà una circonferenza attorno al punto C.

Logicamente se la velocità propria dell'aeronave sarà superiore a quella del vento essa potrà dirigersi in tutte le direzioni, compresa quella contro il vento; in caso opposto l'aeronave dovrà escludere dalla sua rotta quel settore di circonferenza entro il quale l'azione del vento si farà sentire in modo da opporsi alla sua marcia in misura uguale o superiore alla velocità propria.

A. B.

Questo numero esce in ritardo di 15 giorni avendo cambiato la Tipografia e la Direzione.

Alessandro Cherubini
TORINO - Via Bogino 12 - TORINO

UNICO OPIFICIO SPECIALIZZATO
FORNITURE COMPLETE PER

Istituzioni Giovanili Fasciste



PREZZI IMBATTIBILI MATERIALI GARANTITI

LAVORAZIONE IN APPUNTABILE

CHIEDERE LISTINO

Gare di modelli volanti all'Aero Centro "Gino Lisa",

Domenica 18 ottobre si sono svolte all'Aero Centro Gino Lisa le gare di Modelli Volanti per la disputa della Coppa «Aldo Colombo», «Ettore Croce» e «Luigi Olivari». Le gare hanno ottenuto un lusinghiero risultato di concorrenti e di pubblico e si sono svolte regolarmente.

La Coppa «Aldo Colombo» in palio tra i concorrenti che avessero presentato la miglior riproduzione di un moderno apparecchio italiano da turismo è stata disputatissima. Nell'insieme delle prove è risultato vincitore con punti 247 il signor Arnaud Giulio, già vincitore nel 1930 che ha presentato un modello Breda 33, imitazione dei primi due apparecchi classificati nel II Giro Aereo d'Italia, ed a lui venne assegnata la grande medaglia d'oro del Comune di Torino. Secondo con punti 125 venne classificato il signor Olivero Franco, terzo il signor Monico Candido con punti 115,5.

Alla gara per cui era in palio la Coppa «Ettore Croce» partecipò un folto gruppo di studenti delle scuole medie. Vennero classificati: 1° Fiore Luciano, in 110";

La gara per la Coppa «Luigi Olivari» fu particolarmente disputata fra i giovani concorrenti. Risultarono vincitori: Giolito Guido in 144"; Fiore Osvaldo in 44"; Monico Giorgio in 26"; Belverde in 24"; Votero Emma in 16"; Ricardi Giuseppe

lenza della Regia Aeronautica, dal Dottor Mattioli de «Le Vie dell'Aria», dai signori Dianati e Negro de «L'Aquilone» e dai signori Capitano Idalgi, Rag. Primo, Tenente Zanella, dai noti Gentlemans Malinverni e Solaro dell'Aero Club «Gino Lisa».

Ultimate le gare il Prof. De Michelis, Preside del R. Liceo Cavour, anche a nome del Regio Provveditore, pronunciò ele-



La giuria esamina gli apparecchi del concorso turismo



vate parole esortando i concorrenti a coltivare costantemente l'entusiasmo dimostrato per questa minuscola forma di attività aviatoria, preludio all'altro che dimostreranno, divenuti adulti, in favore dell'Aeronautica Italiana che sempre più si afferma nel mondo.

Volete costruire un modello volante perfetto? Consultate il volume «I modelli volanti» di Guido Dal Seno in vendita presso la nostra Amministrazione al prezzo di L. 7. Aggiungere L. 0,50 per le spese postali.

Costruzioni Meccaniche

VERINO & C.

Corso Bramante 8 - TORINO

**NODI ed ATTACCHI
in cromo nikel per
AGI e FUSOIERE**

Modelli volanti e concorrenti in attesa della interessante gara



2° Marta Bartolomeo in 90"; 3° Bastiani Nicola in 45"; 4° Giolito Roberto in 27"; 5° Contrafatto Felice in 25". Il vincente, l'alunno Fiore Luciano che quest'anno fa assegnare la Coppa Croce al Ginnasio Massimo d'Azeglio, l'anno scorso aveva vinto la Coppa Olivari per la Scuola Elementare Gabrio Casati.

in 11". L'alunno Giolito appartenendo alla Scuola Arti e Mestieri dei Fratelli Cristiani la Coppa passa a questo Istituto per l'anno 1931-1932.

La Giuria, scrupolosissima nell'esplicazione del suo mandato, era composta dal Rappresentante il R. Provveditore agli Studi del Piemonte, dai Tenenti Maravigna e Va-

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,,

TORINO

VIA PIAZZI, 35 VIA CAMPANA, 17
Telef. N. 31-975 C. P. E. TORINO N. 54566

L'idrovolante "Umberto Maddalena,"

L'*Umberto Maddalena*, il gigantesco apparecchio è stato costruito nei cantieri delle Officine «Dornier» sul Lago di Costanza per conto dell'Aeronautica italiana, che ne ha ordinati 2 sul tipo del «DO X I» che ha recentemente compiuta la traversata dell'Atlantico.

L'*Umberto Maddalena* differisce notevolmente dal primo esemplare perchè oltre a essere munito di motori italiani «Fiat» ha pure diverse interessanti varianti volute dai tecnici italiani che ne hanno sorvegliata la costruzione. I vari collaudi sono stati eseguiti dalla Commissione presieduta dal generale Crocco e furono fatti esperimenti con peso massimo di 48,5 tonn., ma l'idro si può staccare con 50 tonnellate, e anche con 52. Il consumo di carburante e lubrificante è stato controllato su di un percorso di oltre 500 chilometri in tre ore di volo, a una media di 179,6 chilometri-ora, ed è risultato di chilogrammi 6,95 per chilometro volato.

Il grazioso apparecchio è un monoplano costruito completamente in metallo e munito di 12 motori di sposti in «tandem» su sei castelli montati sull'ala. L'ala è armata da tre longheroni ed è rivestita, nella parte inferiore, di lastre metalliche, mentre la parte superiore è intelata. Anche la fusoliera è di costruzione metallica. È ripartita in tre piani: in quello inferiore sono collocati i serbatoi del combustibile, i bagagli, e le merci in caso di utilizzazione per trasporti civili.

Nel piano intermedio, lungo 20 metri, possono essere ospitati circa 100 passeggeri distribuiti in vari saloni trasformabili in cabine letto. Vi è inoltre una sala per fumatori, la cucina, il bar, il magazzino viveri, le *toilettes*, ecc. Il piano superiore è riservato all'equipaggio che dispone delle cabine per il Comandante, per l'ufficiale di rotta, per i due piloti, per il radiotelegrafista, per il radiogoniometrista, per il capo motorista e i motoristi. La cabina di comando e di navigazione è un vasto locale di dimensioni analoghe a quelle di un esploratore della R. Marina. Il tavolo della cabina è costruito in modo da contenere un armadio per tutte le carte di rotta e i portolani, libri, documenti, materiale per scrivere, disegnare, ecc.

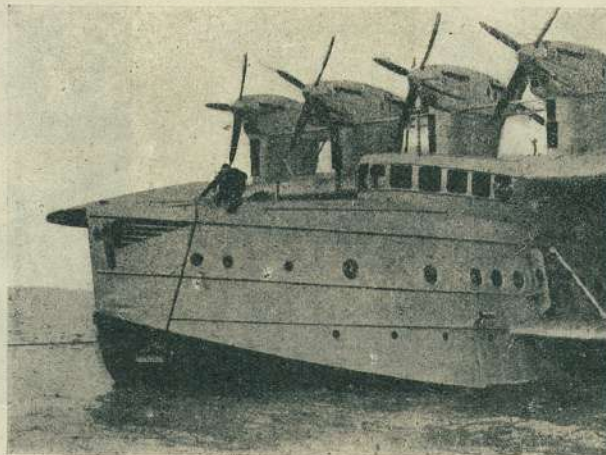
Nella cabina sono ancora collocati vari cronometri di precisione, altimetri, sestanti a livellette, telefoni, portavoce di collegamento con la cabina piloti e quella della radio e un derivometro. In detta cabina inoltre possono essere sistemati tutti gli strumenti misuratori richiesti in caso di volo di collaudo. Il locale ha anche la presa di corrente e il cavo prolungabile relativo a un faro elettrico cercatore e orientabile.

L'idrovolante, completamente attrezzato e arredato, comprese la stazione radiotelegrafica e radiogoniometrica, gli strumenti e accessori, la provvista di olio e di acqua nei motori e nei radiatori, ha un peso di 33,5 tonnellate; peso che per casi speciali, sbarcando parte delle attrezzature e

dell'arredamento, può scendere a circa 32 tonnellate. La velocità massima con peso totale di 42 tonn. è di circa 220 chilometri-ora, quella con 48,5 tonn. è di 205 chilometri-ora; la velocità di crociera varia da 175 a 180 chilometri-ora.

In base ai dati suesposti l'autonomia teorica per trasportare soltanto l'equipaggio risulta di circa 13 ore di volo, ossia 2300 chilometri; in casi speciali può salire a 15 ore di volo consecutivo. Come i vari collaudi hanno provato, il «DO X Fiat» con 10 ore di volo di autonomia e decollando con 48,5 tonnellate può portare altre due tonnellate di carico utile. L'altezza massima raggiungibile con 41 tonn. di peso, è di circa 3500 metri.

La stabilità di volo e la maneggevolezza sono identiche a quelle di un normale idrovolante; il decollo avviene facilmente



La prua e le cabine

senza nessun bisogno di manovre sui comandi; a 400 metri di quota (quella del lago di Costanza) e senza vento si otteneva in 32" per carico di 41 tonnellate, in 55" per carico di 45 tonnellate; al livello del mare i decolli debbono avvenire in tempi più ridotti. L'apparecchio ha le dimensioni: apertura di ali metri 48, profondità dell'ala metri 9,50, superficie alare mq. 450; lunghezza dello scafo metri 40,05, larghezza massima in corrispondenza delle pinne metri 10,60; altezza totale dell'idro fino alle punte delle eliche metri 10; pescaggio al «redan» con 48 tonnellate di carico, metri 1,05 circa.

Com'è noto l'idrovolante è stato preso in consegna dalla Regia Aeronautica appena giunti all'aeroporto di Cadimare (La Spezia) e iscritto nella flotta del cielo, per ordine del Duce, col nome glorioso di R. I. *Umberto Maddalena*.

In questi giorni è stato provveduto al suo armamento che consiste in un cannone di medio calibro, in numerose mitragliatrici e in un impianto per il lancio delle bombe.

Il gruppo motopropulsore dell'*Umberto Maddalena* è costituito da 12 motori «Fiat A 22 R» da 550 HP, identici a quelli installati sui «Savoia 55» della transvolata atlantica in massa. Questi magnifici gioielli

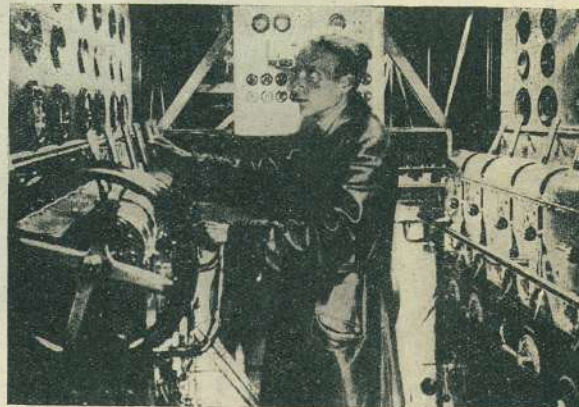
di meccanica interamente costruiti in Italia hanno con la loro installazione sul «DO X» notevolmente migliorate le qualità di volo del primo esemplare uscito dalle officine «Dornier». Anche le navicelle porta motori e i relativi cavalletti di appoggio sull'ala sono sagomati in modo da presentare la minima resistenza possibile all'aria.

È degna di rilievo la migliore forma data alla prua delle navicelle che terminano con una zona affusolata che va a culminare nell'ogiva delle eliche superiori. Nella zona di raccordo frontale delle navicelle portamotori con i sottostanti castelli di sostegno si notano due fori circolari; sono le imboccature dei due radiatori per l'olio, del tipo a nido d'ape e non più a sbalzo sulle fiancate delle navicelle, come erano nel «Do X I».

Il «Fiat A 22 R» (con riduttore) è composto di 12 cilindri raffreddati ad acqua disposti su due file convergenti con angolo di 60 gradi. Il diametro dei cilindri è di 135 mm., la corsa di 160 mm.; la cilindrata totale è litri 27,920; il rapporto di compressione 5,5; il risuttore è a ingranaggi cilindrici a denti dritti con ammortizzatore elastico a frizione. La funzione del riduttore è quella di diminuire i giri dell'elica rispetto a quelli dell'albero motore, sicché il motore può girare a tutta potenza senza subire il tormento del moto troppo vorticoso dell'elica; nè questa ha probabilità di deformarsi sotto la spinta troppo violenta del motore messo a tutto regime. La potenza normale del motore a 1950 giri al minuto e 1260 dell'elica è di 560 HP. Il peso completo (con mozzo d'elica, dispositivo di avviamento e comando, organi accessori) è di chilogrammi 517.

L'alimentazione è con pompa a stantuffi. La lubrificazione è con pompe a ingranaggi; una di mandata e due di ricupero; il raffreddamento è ad acqua con pompa centrifuga di circolazione e l'avviamento è fatto con aria compressa carburata e magnetino di avviamento ad accensione doppia e indipendente.

L'*Umberto Maddalena* è il più grande idrovolante del mondo.



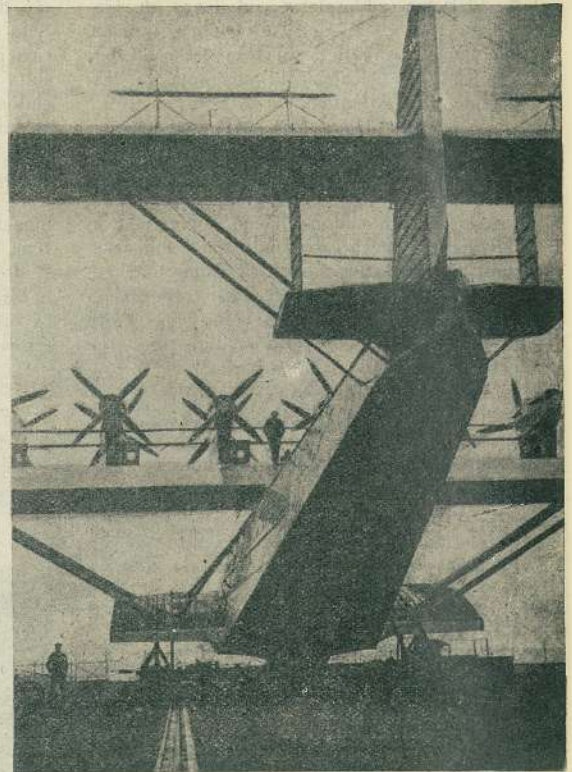
La cabina del comando motore

L' Idrovolante "Umberto Maddalena,,

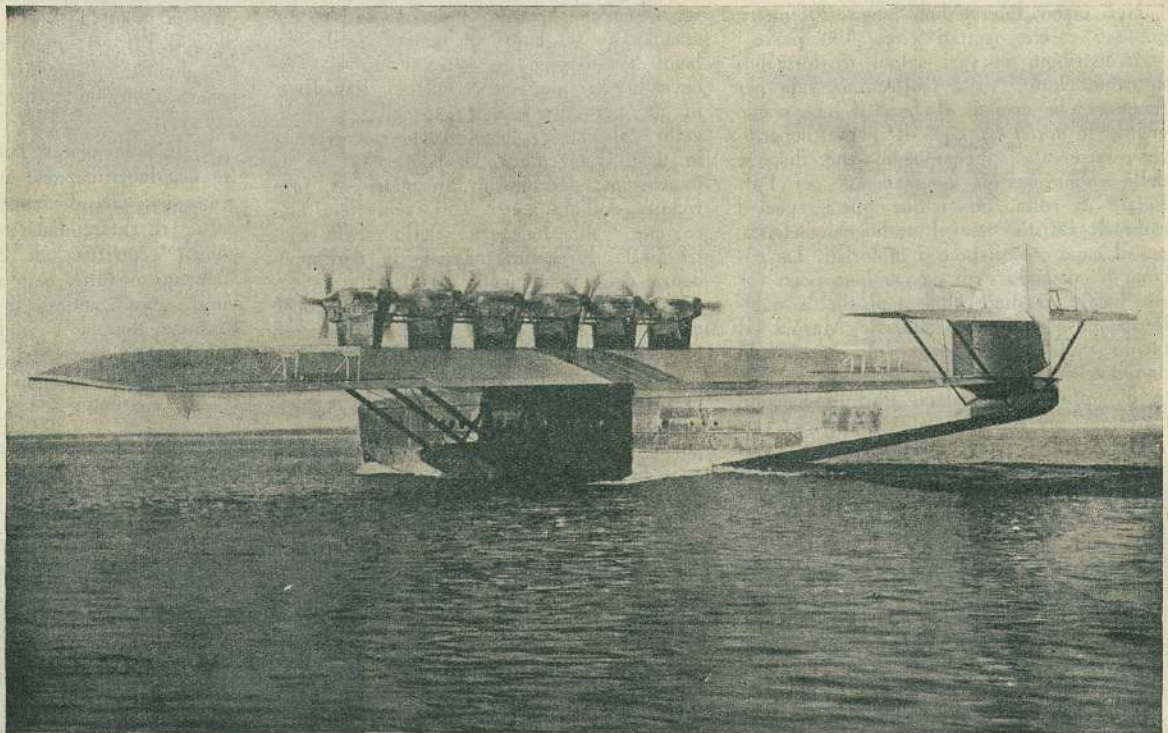
della R. Aeronautica d'Italia



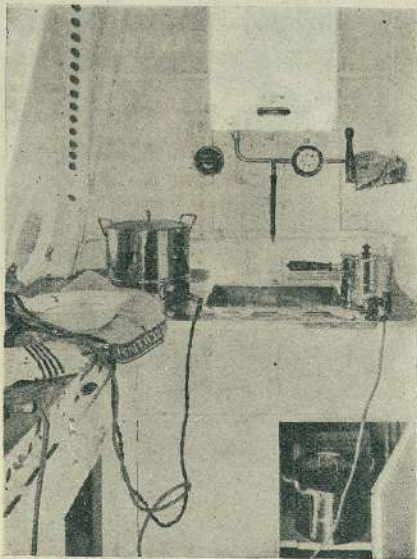
Una vista di fronte



I comandi di coda



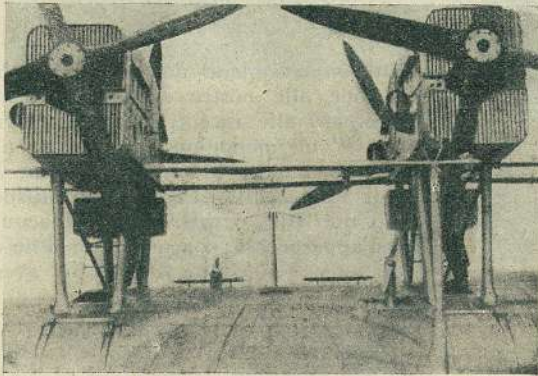
Il superbo nuovo idrovolante



La
cucina
di
bordo



L'elegante studio



Come sono piazzati
i motori Fiat



Un volo sui grattacieli di New-York

Due records italiani per la Coppa Bibesco

Dopo la prova del colonnello Pinna, che, com'è noto, aveva stabilito con un apparecchio da bombardamento diurno, il Fiat BR 1000 HP., alla velocità media di 251 km. orari, il miglior tempo fra le prove recentemente effettuate da piloti romeni e italiani per la Coppa Bibesco, il Ministero dell'Aeronautica deci-

arest alle ore 14,52, alla media oraria di km. 253 circa, che rappresenta il miglior tempo ottenuto sino ad oggi.

Il regolamento della Coppa Bibesco consente che le prove da parte di piloti italiani e romeni possano venire tentate sino alla fine del corrente mese.

Il capitano Giordano ha preso parte,



L'aeroplano "A. 120 Fiat", motore Fiat A 24 - 750 HP

deva di fare partecipare alla competizione un apparecchio da ricognizione Fiat A. 120, con motore Fiat A. 24, 750 HP., allo scopo di abbassare ancora il tempo ottenuto col precedente tentativo.

L'apparecchio «A. 120», pilotato dai capitani Gennaro Giordano e Guido Bonino, è partito dall'aeroporto del Littorio alle ore 10,21, giungendo a Bu-

nel 1928, alla crociera Roma-Londra-Berlino-Roma dei dodici aeroplani al comando di S. E. Balbo; il capitano Bonino era uno dei piloti degli «S 55» atlantici al comando di S. E. Balbo.

La prova da essi superata dimostra la grande perizia dei nostri piloti e conferma le magnifiche qualità di volo dei nostri apparecchi militari. L'«A 120» è



L'aeroplano "BR 3 Fiat", motore Fiat A 25 - 1000 HP



Il Capitano BONINO GUIDO

infatti un aeroplano da ricognizione in dotazione alle nostre squadriglie e ha partecipato alle recenti grandi manovre aeree. E' un monoplano biposto ad ala superiore, munito di un motore Fiat A. 24, di 750 cavalli a 12 cilindri, disposti in due file, e raffreddati ad acqua. Quest'apparecchio, con un carico utile di quasi una tonnellata, riesce ad avere



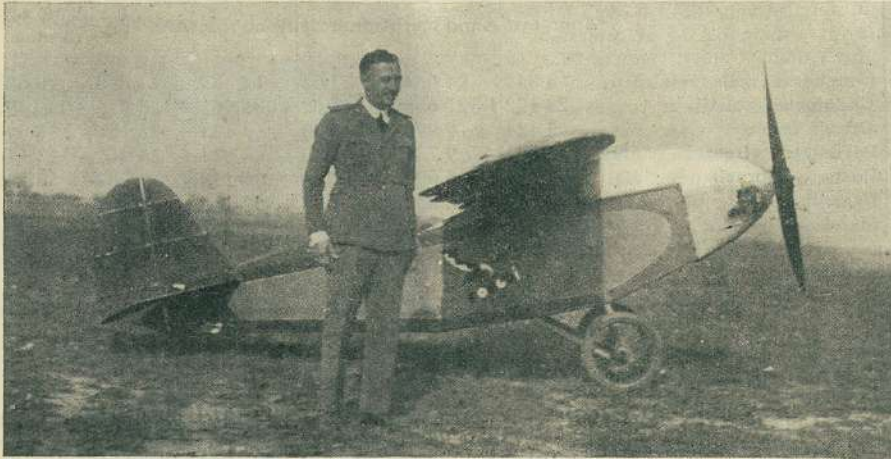
Il Capitano GIORDANO GENNARO

un'autonomia di volo di sette ore e mezzo, notevole soprattutto, se messa in relazione con la velocità di crociera che nel volo Roma-Bucarest è stata superiore ai 250 km. all'ora. Così prima col Fiat BR di Pinna e ora con l'«A 120» di Giordano e Bonino, l'aviazione italiana ha battuto il record della Coppa Bibesco di ben 45 minuti, per due volte, nello spazio di pochi giorni.

La motocicletta dell'aria

Avevamo visto di passaggio, sui campi di aviazione della nostra città, vari aeroplani da turismo, i quali potevano stare a confronto dell'A. S. I. Fiat; non avevamo ancora visti apparecchi tanto piccoli come il « Fongri » tanto piccolo da esclamare: « Ma questo è un giocatto-

dosi sia negli apparecchi da caccia che negli apparecchi per segnalazione all'artiglieria. Terminata la guerra, esegui tutte le fotografie del nuovo confine sul Tirolo, poi passò al campo dell'Aspera (Vienna), e nel novembre del 1919 andò a rinforzare la eroica squadriglia del



Il pilota Fausto Moroni vicino al piccolo aeroplano

lo ». Più piccolo ancora di quel piccolo apparecchio che costruì una volta la Macchi di Varese e da noi battezzato « la gelafiera ». Questa « Motocicletta dell'aria » è costruita a Torino, la pilota un nostro amico, un simpatico aviatore noto nel campo dello sport, non solo per la sua perizia nel volo, ma anche come corridore motociclista; e non po-

Comand. D'Annunzio a Fiume. Il Moroni partecipò a numerose corse motociclistiche piazzandosi sempre onorevolmente. Rientrato poi in aviazione, compì il Giro d'Italia su apparecchio B. R. e si piazzò secondo nella Coppa Baracca dello stesso anno. Fu fra i piloti del 1° Giro Aereo d'Italia per apparecchi da turismo. Presta ancora oggi servizio



La motocicletta dell'aria pare un giocattolo da bambini

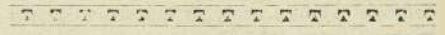
teva esserci che Fausto Moroni a scalare le vie delle stelle su di una motocicletta dell'aria.

Fausto Moroni, concittadino di S. E. Turati, della medaglia d'oro Silvio Scaroni asso dell'aviazione di guerra, di Ravelli, primo fra i primi motociclisti, martire-eroe dell'Aviazione, prestò l'opera sua in guerra dal 1915 al 1919 distin-

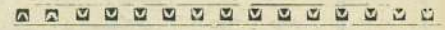
nella R. Aeronautica.

La motocicletta dell'aria è stata colaudata e messa a punto dal Moroni. E' un apparecchio robustissimo: la fusoliera è completamente in tubi di acciaio. E' un monopiano monoposto; l'ala è in un sol pezzo rivestita di legno-compensato. La superficie portante è di mq. 5,60. I comandi a cloche sono inte-

ramente a cavi metallici. La lunghezza dell'apparecchio è di m. 4,40. Il peso è di kg. 135 tanto da poter essere facilmente trainato anche da un ragazzo. Decolla in 200 metri, ed atterra in 80 metri; ha una autonomia di volo di 5 ore. La velocità massima è di 140 Km. all'ora. Il motore è uno da motocicletta della casa « Fongri » a due cilindri orizzontali, con una cilindrata di 850 cmc., pari ad 8 1/2 HP. Il motore che gira a 2500 giri al minuto è munito di riduttore, che porta i giri dell'elica a 1400. Per chi lo vede, subito presenta una sicurezza di robustezza massima; per le sue doti di volo dà affidamento assoluto. E così abbiamo quanto già fu tentato da Santos Dumont, con la sua « Demoiselle » vent'anni fa, c'è la « motocicletta dell'aria ».



Il Colonnello PINNA



AVIOFLEX

Tubi Flessibili per Aeroplani
per Benzina, Otto, Acqua

BREVETTATI - PRESCRITTI DALLA R. AERONAUTICA

Pareti interne metalliche - Sezione costante - Minimo peso - Minimo ingombro - Insensibilità alle vibrazioni

Società Anon. Compagnia Italiana Tubi Metallici Flessibili
Via Andrea Doria, 8 TORINO - Telefono 40-200

Il Traffico Aereo nell'anno IX

Poche cifre dimostrano quale è stato lo sviluppo ed il traffico dell'aviazione civile nell'anno IX

4.400.000 chilometri volati
32 linee
Una rete di 18.684 chilometri
39.000 passeggeri
28.000 ore di volo
673 quintali di posta, bagagli e merci.

Ecco la tabella di confronto con gli anni passati:

	Anno 1926	Anno 1927	Anno 1928	Anno 1929	Anno 1930	Anno 1931 (8 mesi)
Lunghezza della rete Km	3 844	4 664	8 664	13 332	14 889	18 684
Chilometri volati	523 122	1 327 656	1 991 809	3 003 965	4 438 912	2 937 495
Ore di volo	3 424	9 979	13 200	19 433	28 138	18 541
Passeggeri effettivi N.	3 991	9 757	15 626	25 034	38 361	23 640
Posta e giornali Kg.	1 572	6 699	21 294	64 253	67 783	54 241
Bagagli Kg.	40 907	102 332	167 508	322 110	474 759	315 013
Merci Kg.		38 488	60 508	134 845	137 610	107 744

Piloti civili 1929

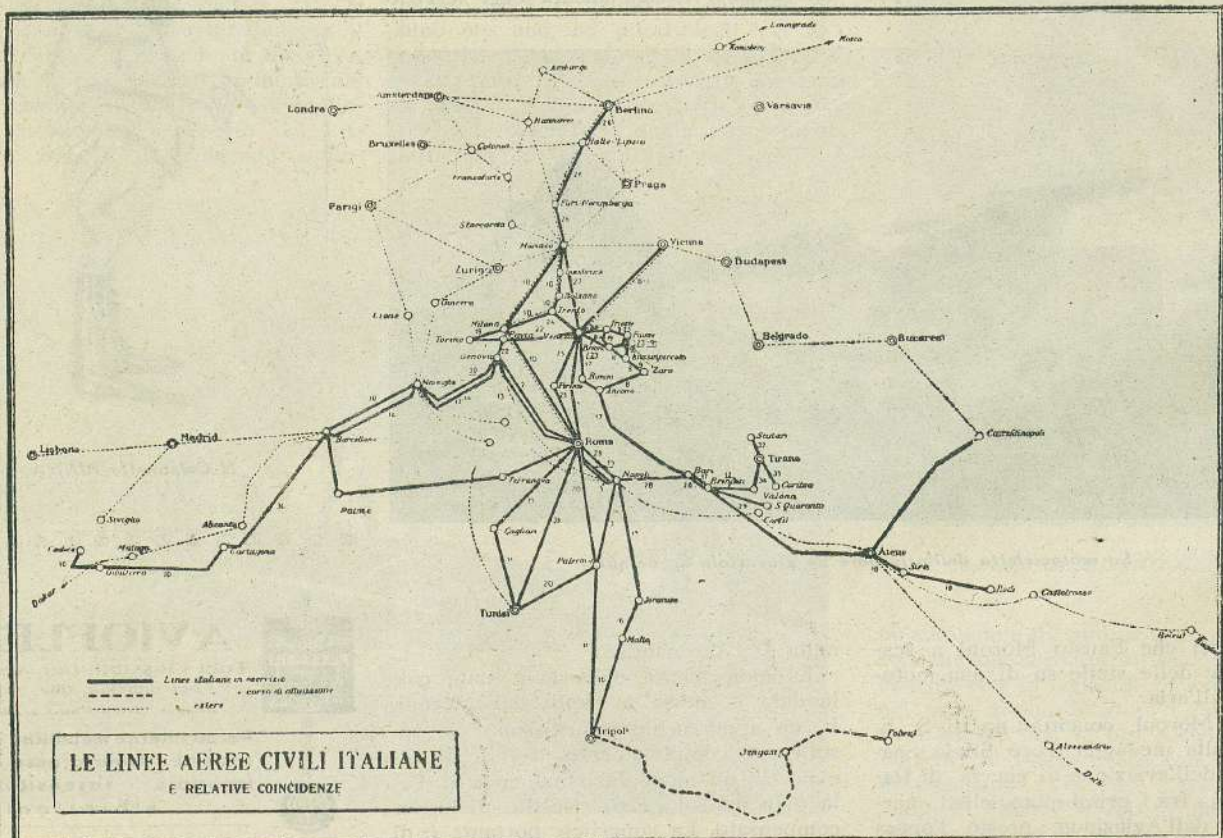
	Totale brevetti	Rilasciati a tutto l'anno VIII	Rilasciati nell'anno IX undici mesi di esercizio
	n.	n.	n.
Piloti 2° grado turismo)	311	210	101
» 3° (tr. pubb.)	397	322	75
Uff. di rotta - 1ª classe	5	3	2
» » 2ª classe	112	71	41
Motoristi	196	145	51
Radio teleg. di 1ª classe	34	15	19
» » » 2ª »	18	8	10
	1073	774	299

In tutto l'anno IX non sono stati registrati incidenti o danni di sorta ai 39 mila passeggeri che hanno volato sulle nostre linee in Italia e all'Estero.

Quanti apparecchi e di che tipo sono usati per i servizi transaerei in Italia?

Aeroplani: «Caproni 101» trimotori, n. 2; «Savoia 71» trimotore, n. 1; «Junkers G. 24» trimotori, n. 2; «Junkers F. 13» monomotori, n. 11; «Fokker F. VII» trimotori, n. 6; Totale aeroplani n. 22.
 Idrovolanti: «Savoia 55 D» trimotori, n. 10; «Savoia 59 bis» monomotori, n. 2; «Cant. 22» trimotori, n. 4; «Cant. 10 ter» monomotori, n. 7; «Superwall» quadrimotori, n. 4; «Dornier Wall» bimotori, n. 19; Totale idrovolanti n. 46.

TOTALE N. 68



Gli Aero Clubs d'Italia

Aero Club "Giuseppe Bortolotti," di Bologna

Quello di Bologna è l'unico Aero Club d'Italia che non si intitoli a un pilota perchè l'eroe di cui esso intende onorare la memoria è un ufficiale osservatore: Giuseppe Bortolotti. Ma i piloti d'Italia s'inclinano riverenti a questo nome che ravviva in loro il ricordo



Il Tenente GIUSEPPE BORTOLOTTI

di epiche battaglie sostenute nei cieli a difesa della Patria.

Bolognese di nascita, del Corpo dei Bersaglieri del 12° Reggimento prese parte a tutti i combattimenti del Monte Nero e del Mirzli e bersagliere rimase fino alla fine del 1915. Poscia Egli venne chiamato alla scuola di Roma per gli osservatori di aeroplano; di lì dopo una fugace visita alla scuola di aviazione di Cazan in Francia, passò subito al fronte nella 35ª Squadriglia. E il nuovo compito che la Patria gli affidava, fu da Lui assolto con suprema coscienza del dovere e con sublime sacrificio.

Ne fanno fede l'encomio solenne tributatogli il 3 luglio 1916 da S. E. il Comandante della 2ª Armata, Ten. Generale Piacentini che qui riportiamo:

S. Tenente Osservatore Bortolotti sig. Giuseppe - Caporale Pilota Albano Ernesto: « *Compivano una difficile ed ardua ricognizione della durata di ore 3,35 percorrendo in territorio nemico tutto il fronte dell'Armata, spingendosi nella Valle della Sava e percorrendola da Tarvis a Kronan. Persistevano nella ricognizione anche dopo che l'apparecchio, soggetto ad intenso e bene aggiustato tiro di artiglierie nemiche, veniva colpito in pieno da 107 pallottole di shrapnels.* »

Il primo di una lunga serie alla quale seguivano due medaglie d'argento di cui ci piace riportare le motivazioni:

« *Ufficiale osservatore d'aeroplano, in numerose ed arditissime ricognizioni eseguite in una zona difficile di alta montagna e a bassa quota, forniva importanti notizie e ritraeva fotografie di eccezionale importanza di trinceramenti e di difese nemiche, noncurante dell'in-*

tenso tiro avversario. Il 2 luglio 1916, durante una ricognizione ebbe l'apparecchio colpito in pieno e gravemente lesionato, specie nel timone di direzione e di profondità, da centosette pallottole di shrapnels. Continuava ciò nonostante, nella ricognizione, e, quantunque l'apparecchio potesse difficilmente essere governato, si spingeva nella Valle della Sava, percorrendola da Tarvis a Kronan, trattenendosi sopra il nemico per quasi quattro ore, e rientrando al campo soltanto dopo aver brillantemente compiuto il suo mandato. Il 14 Novembre, durante una ricognizione, avendo avuto l'apparecchio colpito dal tiro nemico ai radiatori, con pronta intelligenza, incurante delle scottature che riportava per la sfuggita di acqua bollente, e dell'intenso e aggiustato tiro nemico, eseguiva durante il volo, conscio del pericolo di dover atterrare in territorio avversario, una sommaria riparazione. Rientrava al campo solamente dopo aver ultimata la sua ricognizione. »

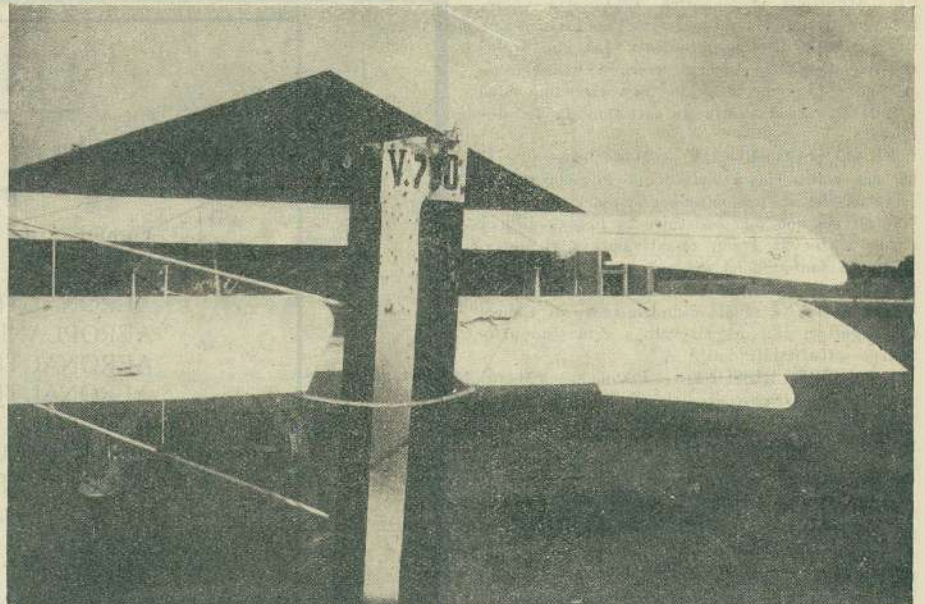
Cielo sulla Valle della Sava, 2 luglio 1916; dell'Alto e Medio Isonzo, aprile-dicembre 1916.

« *Calmo e ardito osservatore, durante una ricognizione, attaccato da un velivolo avversario, lo costringeva alla fuga, nonostante fosse rimasto leggermente ferito il pilota e colpito gravemente l'apparecchio, portando a termine l'incarico ricevuto. (Cielo di Tolmino 10 febbraio 1917). Eseguiva sempre a bassa quota, fotografie e prospetti d'importanti posi-*

mentare, seppure ve ne fosse stato bisogno la sua audacia e il suo ardimento. E quando si arrivò all'ottobre del 1917, quando le giornate più angosciose corsero per la Patria, Egli intensificò fino all'inverosimile la sua attività e con il suo apparecchio, si oppose al dilagare dell'invasione nemica.

Ma l'Eroe buono di cui non si rileggono senza commozione le lettere dal fronte alla mamma, al babbo, allo zio Cesare in un impeto di sovrumano ardore, nel generoso proposito di osare tutto per la Patria, verso cui era animato dal più grande e più santo amore, alla vigilia di diventar pilota Egli stesso. « *... Mi hanno promesso che entro il mese mi inizieranno al pilotaggio e spero che sarà la volta buona perchè proprio ne ho un grande ardentissimo desiderio...* » — l'unica ricompensa che Egli aveva chiesto in premio del dovere altamente e sempre compiuto — trovava impavido la fine gloriosa cui egli era andato incontro con la serena visione del sacrificio cui stava per immolarsi e che ricorda ai posteri, nella semplicità dello stile militare, la motivazione della medaglia di argento assegnata alla sua memoria:

« *Osservatore dall'aeroplano, fu sempre tra i primi per audacia e nobili sentimenti del dovere. Con fede ed entusiasmo esemplari il giorno 26 ottobre 1917, effettuato il bombardamento della stretta di Saga, s'internò volontariamente, a bassa quota, nella zona montuosa dell'Alto Isonzo, per compiere una ricognizione. Scoperti ammassamenti di*



La coda del "Voisin", mitragliata

zioni nemiche; e discendeva a soli trecento metri per meglio osservare e mitragliare truppe nemiche: costante esempio di valore e d'alto sentimento del dovere.

Reifemberg-Monte Santo, maggio 1917.

Queste ricompense Lo riempirono di giustissimo orgoglio e valsero ad au-

truppe nemiche, li mitragliò efficacemente, portandovi lo scompiglio, abbassandosi sempre più ed in più riprese, con irresistibile eroica volontà, finchè colpito da una pallottola di fucile avversario e riportato al campo moribondo, spirava dopo poche ore.

Cielo dell'Alto Isonzo, 26-10-1917.

PICCOLA POSTA

V. Y. - Genova — L'infermità da cui ella è afflitta è causa di inabilità per gli aspiranti al pilotaggio. Però il candidato può essere dichiarato idoneo qualora detta infermità sia rimossa mediante operazione prima dell'arruolamento.

A. D. P. - Fagarò — Grazie. Pubblicheremo non appena ci sarà possibile. Lo spazio è poco e la materia è tanta...

AUGUSTO C. - Roma — Il mestiere di falegname — documentato — è titolo di preferenza per essere ammesso al concorso per montatore dell'A. A. Lo specificava il bando affisso su tutte le cantonate d'Italia per gli ultimi arruolamenti. Per quest'anno non c'è più niente da fare. Veda l'anno prossimo, sempre che lo possa per l'età. Per intanto cerchi di perfezionarsi nella sua professione frequentando qualche corso serale e se è avanguardista s'isciva all'Aero Club. La tassa annua per tale categoria è di sole L. 5.

GIUSEPPE DI LEO - Palermo — Cercheremo di accontentarla. Se poi il disegno riuscirà bene vedremo di pubblicarlo sull'«Aquilone».

A. E. PADOVANI - Milano — Un sergente pilota può raggiungere qualsiasi grado purché ritenuto degno di essere ammesso alla R. Accademia di Caserta onde seguire il corso integrativo per il passaggio nel ruolo ufficiali.

GINO - Roma — Dato che ella ha il titolo di studio sufficiente per proseguire la carriera potrebbe restare in servizio. Ma la proposta la possono fare solo i superiori diretti. Almeno allo stato attuale delle cose. Può darsi però che bisogni speciali facciano mutare i termini del bando di concorso dell'anno prossimo. Intanto in quest'anno che ha avanti a sé si prepari frequentando o una scuola di volo a vela o un corso serale industriale. Questo per ottenere una preparazione più seria. Ciò perché i concorrenti sono migliaia e i posti pochini, pochini.

B. C. - Torino — Per essere ammessi alla PR. Accademia Aeronautica di Caserta occorre avere il diploma di maturità classica o scientifica o altri titoli equipollenti. Lei che diploma ha? Per l'età occorre avere 17 anni come minimo e 21 come massimo. Non sappiamo dove si può trovare la serie di cartoline da lei desiderata.

FRANCESCO ROCCA - Maddalene — Il suo amico che è venuto qui in redazione si brevetto che si può ottenere in una scuola di volo a vela non può sostituire la licenza di una scuola media di grado tassativamente richiesta. Se lei ha tanta buona volontà come mi ha detto prepari in questo periodo invernale a sostenere l'esame presso la scuola complementare di Cuneo. Gli istruttori dei corsi di volo a vela sono ufficiali e sottufficiali dell'A. A.

GIUSEPPE RISSONE - Pistoia — Mandi pure. La Redazione giudicherà. Però fin d'ora l'avvertiamo che tutti i nostri collaboratori offrono gratuitamente, dati gli scopi di propaganda, la loro opera.

CHIMENTI VINCENZO - Bari — La sua aspirazione è nobilissima, ma non vediamo come potrebbe essere accontentata dato che oltre alla mancanza dei titoli di studio necessari ella ha superato l'età degli arruolamenti volontari per il ruolo sottufficiali. Provi per intanto a prendere il brevetto di pilota civile, poi col passaggio alla Riserva Aeronautica può darsi che una sua domanda abbia esito. Ma occorrerà anche il titolo di studio che non deve essere inferiore alla licenza di una scuola media di grado inferiore che le sarà facile colla sua istruzione ottenere.

A. E. PADOVANI - Murano — La licenza complementare non è sufficiente per l'ammissione alla R. Accademia di Caserta. Per tale scuola occorre almeno il diploma di maturità classica o scientifica, il diploma di abilitazione magistrale e quello conseguito in qualsiasi sezione di un Istituto Tecnico, Commerciale o Industriale. Da sottufficiale anche può passare ufficiale seguendo il corso integrativo.

Giovanni Battista Belzoni

In Egitto, in Nubia e al Golfo di Guinea

Una reputata Rivista bibliografica lamentava — tempo addietro — che la vita dei grandi viaggiatori e scopritori Italiani non fosse che scarsamente o affatto conosciuta dai connazionali contemporanei e chiedeva che gli editori si adoperassero a volgarizzare le vite dei più illustri di essi.

La Casa Paravia dimostra di aver fatta sua già da tempo l'idea, se noi pensiamo che nel brevissimo giro di pochi mesi ha pubblicato nella sua ormai diffusissima Collana «I grandi viaggi di esplorazione» due monografie di esploratori Italiani: una di Giacomo Bove, di cui abbiamo, a suo tempo, largamente riferito dalle colonne del nostro giornale, ed ora un profilo agile, attento, interessantissimo del padovano Giovan Battista Belzoni.

Egidio Bellorini, al quale andiamo debitori del compiuto, piacevole ritratto di questo magnifico figlio della nostra razza, ha saputo offrirci pagine incomparabilmente felici, dalle quali la figura dell'esploratore appare in tutta la sua maschia energia.

Amantissimo dei viaggi fin dalla più tenera età, il bisogno di movimento, d'azione, la smania di vedere nuovi orizzonti portò il Belzoni — in una serie ininterrotta di fortunate e fortunate vicende — a visitare l'Egitto, e a soffermarsi. Fu affascinato dalla suggestiva bellezza di quella terra e desiderò conoscere i tesori d'arte che il paese — ricco di leggende e onusto di storia gloriosa — celava nel grembo geloso delle mobili sabbie.

Deliberato di visitare l'Egitto, risalendo il corso del Nilo, giunse alle rovine di Tebe, da dove, dopo lunghe e difficili trattative con le autorità locali, riuscì a portare con grandi fatiche; fino alle rive del fiume un busto colossale di Ramesse II.

Con questa impresa si iniziò — per lui — un periodo di febbrile, intenso lavoro: tornò tra le rovine di Tebe a intraprendere ricerche tra le antiche Tombe della Valle dei Re e scopri quella grandiosa di Seti I: recatosi al Cairo per rendere conto delle scoperte, dopo lunghissimi e faticosi lavori riuscì a scoprire l'entrata della Piramide di Cifrene e a visitarne l'interno.

Ma che vale enumerare le scoperte archeologiche del Belzoni? sarebbe soverchia pretesa tentare di assumere la vita e l'opera sua nelle brevi righe consentite a questa semplice segnalazione bibliografica.

Leggere il bel libro del Bellorini bisogna, dal quale si apprenderà ad ammirare una delle più ferree ed indomabili fibre di italiano, oltre che a conoscere attraverso pagine lucide e nervose, la storia di un paese ricco di leggenda e ancor tutto pervaso per noi — del profumo d'una plurimillennaria, ma per ciò appunto suggestiva poesia.

B. B.

(1) E. BELLORINI: «G. B. Belzoni e i suoi viaggi in Africa». Vol. in-16°, pagg. 200 con 12 tavole e tre cartine . . . L. 13 —

(I Grandi Viaggi di esplorazione) G. B. Paravia e C. — Editori — Torino.



L'Eco della Stampa

(Via Giovanni Jaures, 60 - Milano 133)
ricerca attentamente ed ininterrottamente sulle pubblicazioni periodiche, tutto ciò che si riferisce alla vostra persona, alla vostra industria, al vostro commercio. Chiedete condizioni di abbonamento con semplice biglietto di visita.

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 (Sez. Aeronaut.)
SOC. TRANSADRIATICA
SOCIETÀ GABARDINI
SOC. ANONIMA PIAGGIO
OFFICINE MONCENISIO

SOCIETÀ ANONIMA

G. MARTINENGO

TORINO

Via Carso, N. 18

TORINO

Telefono N. 31-576

Telegr.: Aviomartenegro

L'aquila che ride

1950

Giorgio deve avere il battesimo del volo; non ha paura ma è un pochino impressionato. E' già salito sull'apparecchio ed il motore va a basso regime. Ad un tratto il pilota si volta e gli dice:

— Per favore, scendi e vaimi a tenere forte la punta dell'ala destra.

— Perché?

— Per girare e mettermi in linea di partenza.

Giorgio scende, s'agguanta all'estremità dell'ala; il pilota accelera il motore, l'apparecchio gira e si mette in linea di partenza. — Il pilota allora dice:

— Ed ora sali, partiamo.

— Ah, no caro! — risponde Giorgio.

— Ma perchè?

— Già, e se quando sei a mille metri devi girare, come posso andarti ad aiutare?

Il bimbo dell'astronomo assiste alla compilazione del bollettino presagi settimanali che il buon papà sta scrivendo per un giornale d'aviazione:

— Lunedì, bel tempo; martedì coperto; mercoledì pioggia; giovedì, pioggia; venerdì bel tempo; sabato bel tempo; domenica coperto.

Pianto del bimbo.

— Perchè piangi, caro?

— Perchè giovedì piove e noi dobbiamo andare a fare una passeggiata...

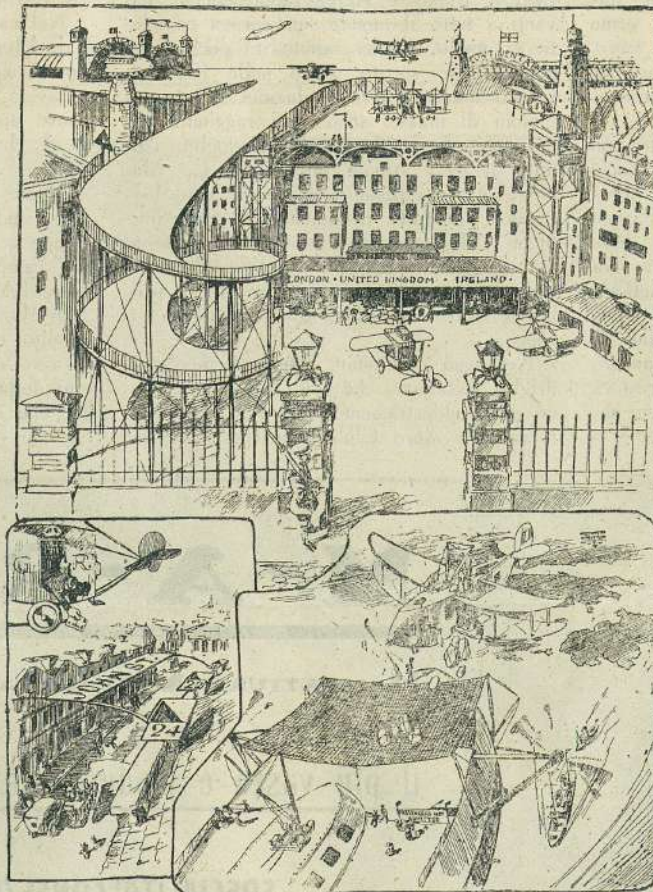
— Già! Aspetta... — e l'astronomo strappa il foglio e torna a scrivere: lunedì bel tempo, martedì coperto, mercoledì pioggia, giovedì bel tempo....

Su un campo d'aviazione, si sta ammirando un piccolo apparecchio da turismo, 8 C. V.

— Fai attenzione di non volare quando piove — dice un amico al pilota.

— E perchè?

— Prendendo l'acqua si stringerà un pochino e tu... non ci starai più dentro.



Posta Aerea

(Flight)



— Dimmi un po' tu che sai tanti nomi aviatori, sai quali sarebbero i più adatti per i dirigibilisti?

— Ma?!

— Gas... parre e Gas... tone.

ALL'ESPOSIZIONE.



— Questo è un apparecchio dell'aviazione civile.

— Di, papà, e come sono quelli dell'aviazione... incivile?

(Baldo)

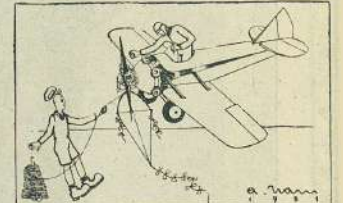
DOPO UNA INCURSIONE AEREA.



La padrona piuttosto sorda: — Veronica, ti è caduta la teiera?

(Sidney Bulletin)

IL PROGRESSO DEL TURISMO AEREO: continue



LA SORPRESA DI PIERINO

Un bel tipo che viaggia spesso sulle Avio Linee Italiane, ha attaccato di fianco alla maniglia della porta della cabina di un aeroplano delle Linee, il seguente cartellino: «I signori viaggiatori sono pregati di non scendere prima della fermata».

L'Aviazione Italiana nell'anno IX

Togliamo da «Le Vie dell'Aria» questo articolo dedicato a quanto è stato fatto in aviazione nell'anno IX.

L'anno IX è stato forse l'anno che ha dato la misura della profondità del rinnovo e della organizzazione che il Fascismo ha saputo dare alla più moderna delle creazioni del genio umano. L'Aviazione italiana annovera l'Anno IX tra gli anni più fausti.

Non occorre ricordare ancora che è merito della Rivoluzione se l'Aviazione italiana ha potuto segnare nella storia orme indelebili.

Secondo la divisa mussoliniana non parole ma fatti segna il calendario aeronautico dell'anno IX.

L'Anno, come tutti ricordano si aprì con una straordinaria affermazione di audacia e di valore: alludiamo alla Crociera Aerea Transatlantica. Il Duce definì quel volo «senza precedenti nella storia» e disse come sia stato dimostrato che cosa era e che cosa è l'Aviazione italiana nell'anno IX del Regime come uomini e come macchine. Per la prima volta l'Oceano fu superato da una squadra aerea e ancora oggi è vivo in tutto il mondo e tasterà vivo per un pezzo l'eco della faticosa impresa.

Nel luglio il Secondo Giro Aereo d'Italia, che fu giudicato dagli stranieri una gara internazionale dura e irta di difficoltà, segnò una vittoria dei piloti e delle macchine italiane, raggiungendosi delle medie su percorsi lunghissimi, non ancora battute da apparecchi turistici stranieri.

Ma l'avvenimento che diede la misura piena del perfezionamento raggiunto dall'Arma Aerea fu quello delle Grandi Manovre dell'Armata Aerea. Dopo la Crociera Atlantica, le Manovre Aeree rappresentano, davanti a tutto il mondo, una prova completa di quello che ha saputo, in pochi anni, compiere lo spirito nuovo nelle file dell'Aeronautica. Nelle evoluzioni ed esercitazioni di masse, sono stati raggiunti, come affermò il Maresciallo Badoglio, i limiti di ogni attuale possibilità. Le Manovre Aeree italiane hanno richiamato l'attenzione di tutto il mondo sui gravi problemi della guerra futura: effetto questo di un'importanza morale e politica di primo ordine che non può non giovare al problema fondamentale dell'attuale momento europeo.

Nell'anno sono state aumentate le Squadriglie da turismo che tanta importanza hanno per l'addestramento dei piloti della Riserva. Gli Aero Clubs, cui spetta in Ita-

lia un importante compito di organizzazione nel campo dell'aviazione privata e nella preparazione delle nuove masse aviatorie, stanno attualmente riorganizzandosi con criteri sempre più adeguati alle realtà ed alle possibilità italiane, secondo ampie e precise direttive che faranno degli Aero Clubs forti organismi sempre più utili ai fini generali dell'organizzazione aeronautica.

Come il Generale Balbo ha illustrato in un recente articolo su «Gioventù Fascista», nuove prospettive vengono aperte per i giovani che anelano all'arte del volo, attraverso le scuole di volo a vela e attraverso gli Aeroporti dell'Aero Club d'Italia.

Nel campo della creazione di nuovi materiali l'Italia nell'anno IX, ha creato nuovi tipi di apparecchi civili e militari come il «Savoia 71» il «Ca 101» ecc. ed il nuovo apparecchio da turismo che ha vinto il II Giro Aereo d'Italia: il «Breda 33».

Nuovi motori e nuovi apparecchi sono allo studio. Questo largo movimento nel campo organizzativo, nel campo costruttivo e nel campo delle prove, sta a dimostrare come l'Aviazione italiana non si arresti sui suoi allori ma proceda con passo sempre più spedito e sempre più franco verso nuove mete e nuovi successi come vuole lo spirito della Rivoluzione e lo spirito del Duce, che infonde vigore, metodo e costanza in tutti gli Italiani.



M-A-R-U-S

MANIFATTURA ABITI RAGAZZO UOMO SIGNORA

Il più vasto e moderno laboratorio Confezioni

SPECIALITÀ CONFEZIONE DIVISE

per Collegi, Alberghi, Corpi
Musicali, Pompieri, Fattorini,
Chauffeurs, Domestici, ecc. ecc.

Vastissimo assortimento
stoffe nazionali ed estere.

PRIMARIA SARTORIA SU MISURA
CIVILE E MILITARE

TORINO
Corso Ponte Mosca, n. 37
Telefono N. 21-151

MILANO
Viale Vittorio Veneto, 2
Telefono N. 21-868