

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
 Arretrato cent. 60



LA CONQUISTA DELLO SPAZIO

Fra la storia e la leggenda

Uccello del diavolo?

Il tentativo aviatorio di G. B. Danti

Correva l'anno 1494: e ci troviamo, ragazzi, a Perugia, l'antica città umbra, che stende la meraviglia dei suoi artistici palazzi e delle sue mura etrusche sopra un ameno colle, dal quale si spinge liberamente lo sguardo fino alle alture di Todi e di Chiusi e fino al monte Amiata, il quale eleva lontano lontano la sua verde cima, che la sera, al tramonto, s'incendia e svanisce in una mistica aureola d'azzurro cupo e d'oro.

La città, al tempo della nostra narrazione era sotto la signoria di Gian Paolo Baglioni, capitano di ventura assai caro a Cesare Borgia. E poichè la casa del condottiero era in festa celebrandosi le nozze del signore con avvenente donzella, erano accorsi ad onorare la cerimonia non pochi amici e moltissimi vassalli. Le strade formicolavano di popolo che maggiormente s'accalcava in via San Savino e nella piazza vicina, per godersi lo spettacolo di una corsa di lance quando l'attenzione dei riguardanti — pochi dapprima, moltissimi poi — fu richiamata e colpita da ben altro e più nuovo avvenimento.

In cima ad una delle torri, che fiancheggiavano, allora, la via San Savino, era apparso un uccello spaventoso, grossissimo di forme, bizzarro d'aspetto, ricoperto di penne nere arruffate.

— Che è? che fa? vola! non vola!
— chiedeva ed esclamava la folla ansiosa e spaurita accennando con le mani l'improvvisa apparizione.

— Vola! vola! — urlarono poi unanimi gli spettatori.

E infatti l'uccellaccio, dopo aver allargate e restrinte le ali come per provarle, si slanciò risoluto nello spazio.

La folla, esterrefatta, seguì col cuore, più che cogli occhi, le vicende del fantastico volo. Il quale fu breve assai. L'uccello infernale non aveva percorso ancora lo spazio di trecento passi, quando si vide un'ala — l'ala sinistra — cessar di battere, come ferita. E allora l'immenso penuto cadde, precipitando come un bolide, sui tetti della chiesa di Santa Maria delle Vergini.

Corsero i meno paurosi, salirono sul tetto i più arditi, e trovarono... non un uccello diabolico, ma un uomo coperto di penne, il quale, a conclusione del suo tentativo arrischiato, s'era spezzata una gamba...

Chi è, chiederete voi, questo pioniere del volo, che tenta in modo così primitivo, ma non meno audace, le vie dell'azzurro celeste? Che nome porta questo coraggioso che sul finire del secolo XV ci offre un esempio così mirabile di amore aviatorio?

Egli è Giovanni Battista Danti, che le cronache del tempo ricordano « matematico e meccanico ingegnoso », Perugino di nascita, fu ben voluto dal Baglioni, « che lo condusse seco in Lombardia come suo ingegniero, in quelle guerre ». Morì poi, nell'età di quarant'anni, a Venezia, dove s'era ridotto insegnante di matematica.

Non bisogna credere, ragazzi, che quel volo così bizzarro e sfortunato fosse il parto di una mente irriflessiva, o la trovata di un cortigiano astuto il quale volesse in modo clamoroso farsi distinguere durante le nozze del suo signore.

Tutt'altro!

Giovanni Battista Danti era già noto, a quell'epoca « per altri scherzi (!!) matematici »; sicchè « era in gran stima appreso i primi principi d'Italia ». Il volo da lui tentato, all'insaputa dei più, concludeva una paziente e lunga serie di esperimenti fatti con apparecchi meccanici, miranti tutti alla risoluzione del problema aviatorio.

Disgraziatamente degli studi del Danti non esistono, come per quelli di Leonardo da Vinci, ricordi manoscritti o grafici. Gli archivi sono rimasti muti in proposito: a nulla hanno condotto le ricerche più pazientate. Forse per questo il volo perugino del 1494 è catalogato fra le pagine leggendarie anzichè fra le pergamene storiche.

Ma certo è che l'idea del volo fu nella sua mente fomentatrice di riflessioni, di conteggi, di esperienze. Certo è che egli fu condotto al disgraziato spettacolo nella persuasione di aver superate, scientificamente, le difficoltà che impediscono all'uomo di volare imitando gli uccelli.

Leone Pascoli ricorda Giovanni Battista Danti nelle sue « Vite dei pittori, scultori ed architetti perugini » (Roma, 1732, tipografia di Antonio De' Rossi), e scrive: « Ito dunque col pretesto di divertirsi per qualche tempo alle delizie del (lago) Trasimeno in compagnia di un fedele e caro suo amico che solo era di sua intenzion consapevole, e di cui solo si servi, cominciò da sè a lavorar notte e giorno segretamente ferri, molle ed altri ordigni e tiratili tutti felicemente a fine, non altro gli restava a fare che l'esperienza. E perchè questa pure fosse occulta, acciò improvviso del tutto giungesse in Perugia lo spettacolo, aspettò il plenilunio, e nell'ore in cui gli altri più saporitamente riposano, ed in luogo il più remoto d'una di quell'isole per non esser veduto, aggiustò bene al suo dosso gli ordigni che formavano due ali, e sopra quell'acque tentò di volare, e volò per qualche non piccolo spazio felicemente... ».

Altri cronisti ripetono, più brevemente e con diverso ordine, le medesime circostanze di fatto. Non si può dunque parlare di leggenda.

E noi, ragazzi, metteremo senz'altro il Danti nel quadro di coloro che cento e cent'anni or sono s'occuparono d'aviazione, e spinsero il loro amore pel volo tant'innanzi da anteporre la bellezza dell'impresa ad ogni meschina valutazione di disgrazia o di morte. Ricordate sempre questa massima di Ruggero Bonghi: « È sempre l'audacia che gitta l'ultimo peso nella bilancia e senza cui nessuna cosa di grande nè di bene si conchiude ». E l'audacia è fatta di sublime amore.

NONNO PAZIENZA

Un nobile esempio di fierrezza militare

Il Ministro dell'Aeronautica, onorevole Balbo, ha emanato il seguente commovente ordine del giorno:

« Il 25 novembre, in seguito ad incidente di volo occorso il giorno 23 sul campo di aviazione di Capua, è morto l'allievo della R. Accademia Aeronautica Rodolfo Della Martina, capo-classe del corso Ibis e figlio del capitano A. A. R. N. in servizio permanente effettivo G. B. Della Martina. Il padre, rispondendo alle mie richieste di notizie, mi ha dato comunicazione del lutto doloroso col seguente dispaccio: « Ringrazio pensiero affettuoso. Con animo affranto ma fiero per olocausto alla grandezza dell'Arma, comunico decesso mio Nino, avvenuto ore 9 stamane ».

« Il capitano Della Martina, irredento, fu tra i volontari di guerra. Aviatore fra i più appassionati, decorato al valor militare, giunto alla maturità dopo aver passata la giovinezza al servizio dell'Aeronautica, trova oggi nel suo paterno dolore un conforto dall'aver offerto il figlio all'Arma, la più grande famiglia degli aviatori d'Italia. Magnifico esempio di fierrezza militare, il capitano Della Martina dimostra che la morte non attarda ma sospinge l'ala della Patria a mete più ardue e lontane ».

Costruzioni Meccaniche

VERINO & C.

Corso Bramante 8 - TORINO

NOOI ed ATTACCHI
in croma nikel per
AGI e FUSOGIERE

I MODELLI VOLANTI

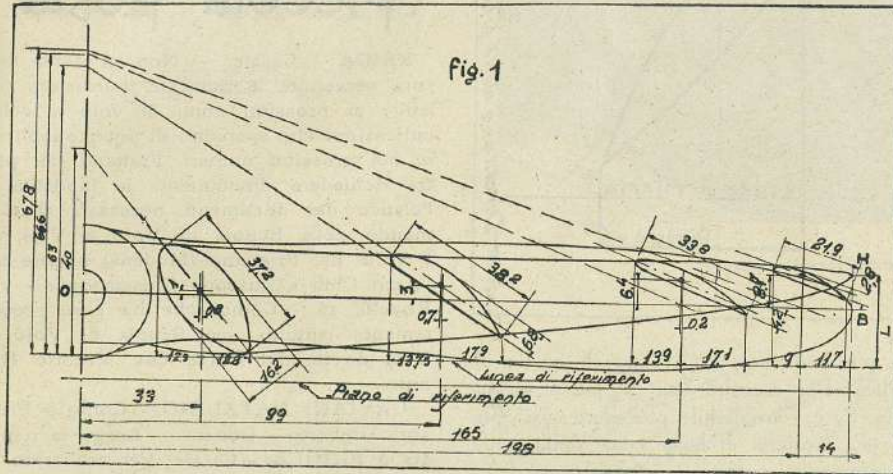
Riportiamo a fig. 1 il disegno di un'elica come si presenta a chi deve costruirla e a fig. 2 il disegno particolare di una delle sezioni con tutte le quote, quale occorre per ciascuna delle sezioni indicate nel precedente, onde poterle riprodurre con la dovuta esattezza. Si noti che sul disegno complessivo le due, viste di fianco e di fronte sono sovrapposte per avere una figura più raccolta.

Il piano in questione può essere costituito per i nostri scopi da una faccia perfettamente piana e ben levigata di un parallelepipedo di legno duro, la cui dimensione in lunghezza superi di circa quattro centimetri il diametro del disco e la larghezza sia un po' maggiore della massima larghezza proiettata della pala dell'elica da costruire e lo spessore sia tale da renderlo molto rigido (fig. 3).

Se la perpendicolarità non è riscontrata occorre raddrizzare il tondino con leggeri colpi dati con un mazzuolo di legno, o, se non se ne dispone, interponendo fra esso ed il martello un pezzo di legno quadrato.

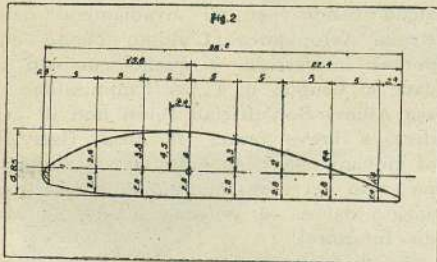
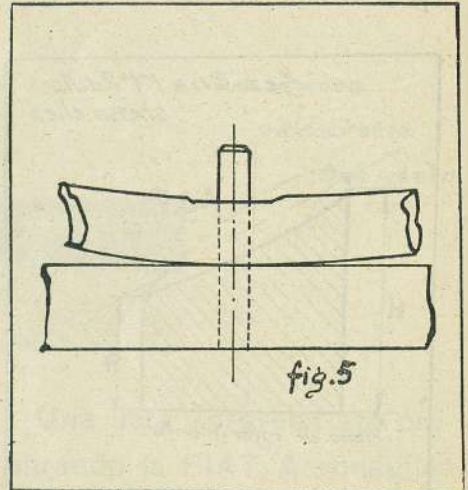
Perchè sia possibile ottenere queste leggere flessioni del tondino occorre che questo sia costituito di un metallo un po' plastico, ad esempio ferro dolcissimo o rame, e che sia piantato per una profondità rilevante (almeno 5 o 6 volte il diametro, e più volte quanto più il diametro è grande) perchè il legno non sia troppo fiaccato dalla parte verso la quale occorre piegarlo, cosicchè il foro prenderebbe del gioco e il tondo vi potrebbe oscillare tornando verso la posizione errata; in ogni caso, se si osservasse un gioco apprezzabile tra foro e tondino occorrerebbe riempirlo con cuneetti di legno duro ben forzati e poi tagliati a raso col piano di riferimento.

Il tondino deve essere molto esattamente cilindrico (o con conicità perfettamente identica a quella del foro del mozzo, all'altezza cui questo si dovrà trovare applicato, nell'eventualità eccezionale che questo fosse conico, nel qual caso



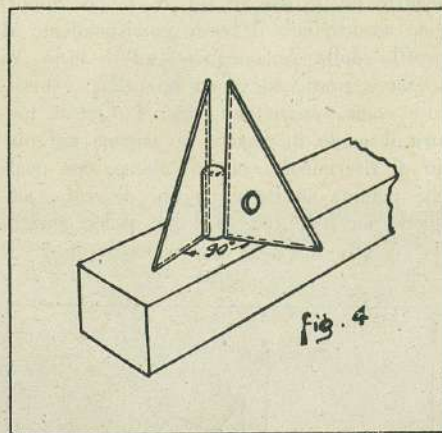
Per eseguire l'elica occorre una certa quantità di oggetti da costruirsi preliminarmente, che costituiscono la così detta attrezzatura, e che servono di guida per l'esecuzione ed il controllo dell'elica stessa. Anzitutto occorre realizzare un piano di

Normalmente a questo piano, occorre realizzare l'asse dell'elica, il che si otterrà mediante un tondino del diametro stesso che dovrà avere internamente il mozzo, piantato con cura ed un po' forzato, in un foro fatto al centro del piano di riferimento. Occorre che il diametro del tondino sia eguale al diametro interno del mozzo perchè questo dovrà essere subito forato di misura nel centro del blocco di legno da cui sarà ricavata l'elica, per evitare che, dovendolo allargare dopo, il suo asse non venga più a coincidere perfettamente con l'asse dell'elica turbandone la simmetria.



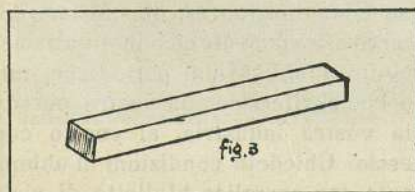
riferimento corrispondente alla linea di riferimento della vista laterale nel disegno e che sarà parallelo al disco dell'elica, distandone di tanto da risultare esterno alla superficie della stessa.

Per questa ragione tale piano può non coincidere con la retta di riferimento adottata per il disegno. Sulla figura 1 è pure segnato questo piano, sebbene esso non sia stabilito dal disegnatore ma dal costruttore e sebbene anche la linea di riferimento non incida il contorno della pala vista di fianco, ma si è segnato distinto da questa per generalizzare.

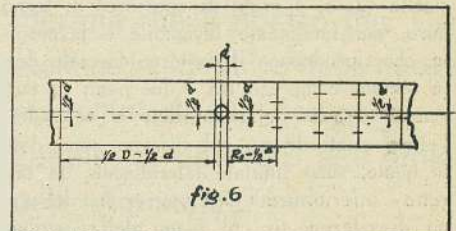


Il controllo sopra descritto dovrà essere eseguito con una squadra avente angolo uguale a 90° più la pendenza delle generatrici del cono sull'asse dello stesso), avere l'estremità superiore un po' smussata per facilitare l'introduzione del mozzo ed essere lungo tanto da sopravanzare un poco l'altezza del mozzo quando questo vi sarà infilato (figura 5). Quando il tondino (o il «perno» o l'«asse», come vogliate chiamarlo) sia collocato e controllato nella sua giusta posizione, si può tracciare il piano di riferimento come appresso è descritto.

Si comincia a tracciare la retta BB, parallela al lato più lungo del piano e pas-



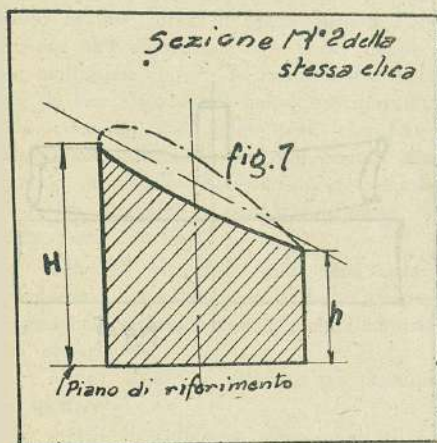
Piantato il tondino nel piano di riferimento occorre verificare la perfetta perpendicolarità con esso e per questo si procede con una squadretta appoggiandola verticalmente sul piano ed accostandola alla superficie del tondino in almeno due posizioni a 90° tra di loro come è indicato nella fig. 4.



sante per l'asse del perno: per fare questo ci si vale di una retta ausiliaria condotta tangenzialmente al perno e parallela a tale lato (tratteggiata in fig. 6) riportando a lato della stessa e internamente il semidiametro del perno e per i punti così trovati descrivendo la retta cercata (fig. 6). Sopra questa retta si riportano, a partire dal centro del perno, e da una stessa parte, tanti segmenti uguali agli R_f delle varie sezioni disegnate e per le loro estremità si conducono rette perpendicolari alla precedente, inoltre si segnerà su di questa la proiezione della pala.

Naturalmente, non potendosi accedere al centro del perno sul piano di riferimento, i segmenti R_f e i semidiametri dell'elica si riporteranno dalla superficie esterna del perno, diminuiti del semidiametro del perno.

Sarà possibile ora tracciare per punti la forma della pala vista di fronte riportando sulle perpendicolari alla BB da una parte e dall'altra di questa i segmenti proiezione delle sezioni sulla retta di base rilevati dal disegno della pala vista di fronte, facendo bene attenzione che ciascuno va riportato dalla sua parte giusta; all'estremità di questi segmenti si tracciano dei piccoli trattini paralleli alla BB.

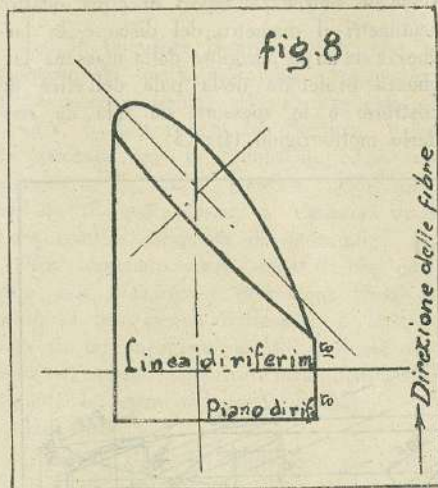


In questo modo il piano di riferimento è preparato per ricevere le altre parti dell'attrezzatura che vanno fissati su di esso.

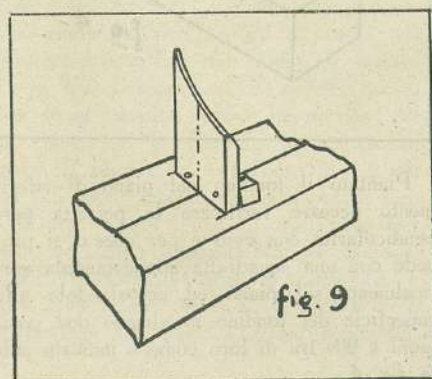
Queste parti sono le sagome della parte facciale delle sezioni, i «tacchi» di estremità, e, se occorre, il disco di spessore centrale necessario a portare la base del mozzo alla dovuta altezza sul piano di riferimento, quando questo non coincide con quella perchè il profilo della pala vista di fianco ha qualche punto più basso della base stessa (caso della fig. 1).

Le sagome sopradette consistono in squadrette di legno, ricavate in una sottile assicella (2, o, 3 m/m. di spessore) di legno duro, ma facilmente levigabile e lavorabile, che riproducono il contorno facciale della sezione compreso tra i due punti di tangenza ad essa delle parallele all'asse dell'elica, punti di cui sul disegno sono date le quote, sono limitate lateralmente da tali rette e inferiormente dall'intersezione del piano di riferimento col piano della sezione

(fig. 7). Le altezze H e h di questa figura sono date dalle stesse quote segnate sul disegno per i detti punti di tangenza sopra alla linea di riferimento del disegno aumentate o diminuite della distanza di questa dal piano di riferimento assunto per la costruzione a seconda che questo si tro-

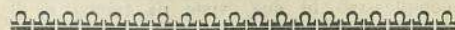


va più lontano o più vicino di quella all'elica. Per eseguire una di queste sagome (fig. 8) è consigliabile procedere così: presa una tavoletta di legno come detto sopra, di dimensioni sufficienti, si traccia su di essa una retta inclinata rispetto alla direzione delle fibre dello stesso angolo di cui l'asse principale maggiore della sezione in questione è inclinato sulla direzione dell'asse dell'elica; tenendo tale retta per base si descriva la sezione secondo il disegno apposto come fig. 2 e mediante le quote segnate, per la sezione stessa, sul disegno di fig. 1 si mettano a posto il baricentro, gli assi principali, l'asse baricentrico e le tangenti parallele all'asse, la linea di riferimento e la traccia del piano di riferimento se questa non coincide con la precedente. Si è così tracciata la sagoma e si deve allora ritagliarla secondo le linee segnate più grosse in fig. 8. E poi opportuno assottigliare il bordo corrispondente al profilo della sezione fino ad 1 m/m. di spessore praticandovi un opportuno «bisello» come appare nella fig. 9. Questa mostra il modo di fissare la sagoma nel piano di riferimento; ciò si ottiene, con qualche puntina sottile e un po' di colla, mediante un listellino di legno dolce che fa da squadretta tra la sagoma e il piano. Se



il lavoro fin qui è stato ben eseguito, si troverà che applicando la sagoma sul piano di riferimento con lo spigolo della faccia tracciata sulla retta trasversale alla BB e l'asse baricentrico della sezione ad una distanza dalla BB stessa uguale alla seconda campanatura della sezione, i due lembi laterali della sagoma vengono a trovarsi sui due trattini precedentemente tracciati.

(Continua)



Piccola Posta

FRIDA - Casale — Non ci sono ancora pervenute le richieste indicazioni relative ai prossimi corsi di volo a vela, indicazioni che speriamo di poter pubblicare nei prossimi numeri. Frattanto lei potrà richiedere direttamente le modalità e l'elenco dei documenti necessari al Comando della Scuola di Volo a Vela di Pevullo nel Frignano (Modena) oppure all'Aero Club «Giuseppe Ghislanzoni» - via Rovelli, 16 - Como, che ha pure recentemente istituito una Scuola di Volo a Vela diretta dal Pilota Cav. Vittorio Bonomi.

GAVIANI NATALINO - Collegio Principe Umberto - Gorizia — Legga la risposta a FRIOLA - Casale. Per realizzare la sua aspirazione potrà anche richiedere istruzioni al Comando dell'Aeroporto «Egidio Grego» di Gorizia, che ha inaugurato il 29 Novembre, un Corso di Volo a Vela per i giovani Fascisti della regione. Grazie per l'attiva e gradita propaganda svolta per l'«Aquilone».

SASSI ALESSANDRO - Villa Opicina 76 - Trieste — Attualmente non è aperto alcun bando per gli arruolamenti nella Regia Aeronautica. L'ultimo bando che poteva interessarla è quello emanato in data 30 Giugno u. s. per l'ammissione di 250 Allievi Sott'ufficiali Piloti non di carriera, a breve ferma (18 mesi) riservato ai giovani nati negli anni 1911-1912-1913 in possesso del titolo minimo di studio (passaggio dal 2° al 3° anno di Scuola Media Inferiore).

Le disposizioni relative agli arruolamenti nella Regia Aeronautica vengono inviate a cura del Ministero dell'Aeronautica a tutti i Comuni del Regno che ne curano l'affissione. Non è certo possibile conoscere la data di pubblicazione di tali bandi nel prossimo anno, e lei dovrà quindi informarsi presso il Comune o presso l'Ufficio di Leva da cui dipende, onde poter inviare tempestivamente i documenti necessari che debbono essere presentati entro tre mesi dalla data del bando.



L'Eco della Stampa

(Via Giovanni Jaurés, 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.

La nuova vetturetta del cielo

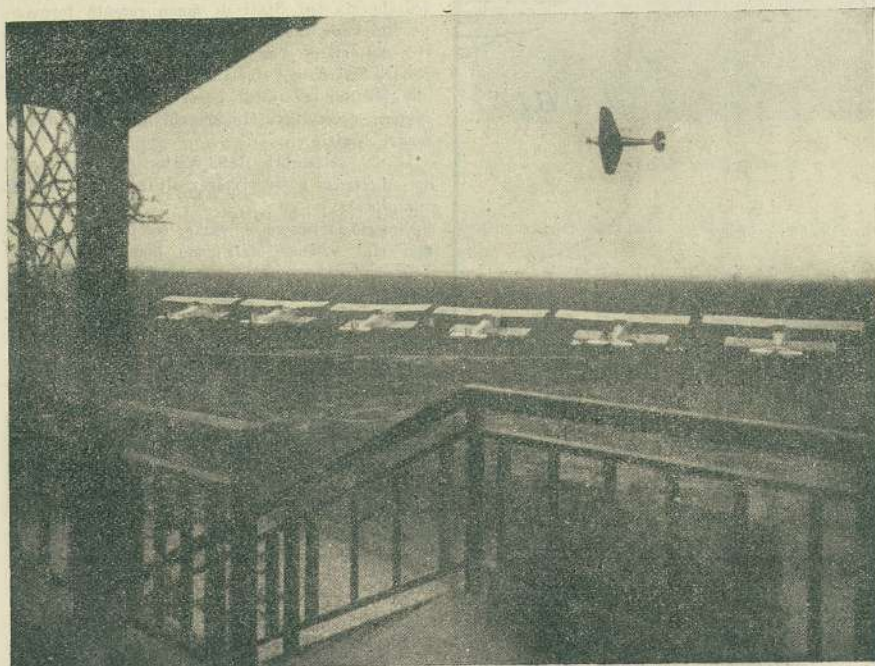


Il nostro Castellinaria e l' "asso", Brach-Papa



*Agli amici
dell' Aquilone
Castellinaria*

**La nuova
vetturetta
del cielo**



Il nuovo apparecchio in volo

Una lieta sorpresa sta preparando la FIAT Aeronautica d'Italia S. A. agli appassionati del volo. La grande casa già così benemerita nell'automobilismo italiano ha ancora una volta mostrato la sua comprensione dei tempi nuovi.

La nuova vetturetta del cielo ha avuto il felice battesimo dell'aria e siamo lieti di presentare come primizia una fotografia che il nostro Ing. Castellinaria, ideatore della nuova macchina di volo, con pensiero gentile ha dedicato agli amici dell' "Aquilone",

Il pellegrinaggio aviatorio a Bolama

Nell'anniversario della Crociera Aerea Transatlantica, che rimane ancor oggi la più grande impresa aerea compiuta sinora nel mondo, verrà inaugurato a Bolama un monumento in travertino che ricorda il sacrificio dei cinque Caduti per la grande impresa. Il monumento rappresenta l'Ala italiana che si leva alta e forte sull'Oceano. Nel ricordo dei Caduti sarà eternata nei secoli la grande impresa dell'Italia alata di Mussolini.

Il monumento sarà inaugurato da S. E. Balbo insieme a tutti i compagni «Atlantici» il 24 dicembre prossimo.

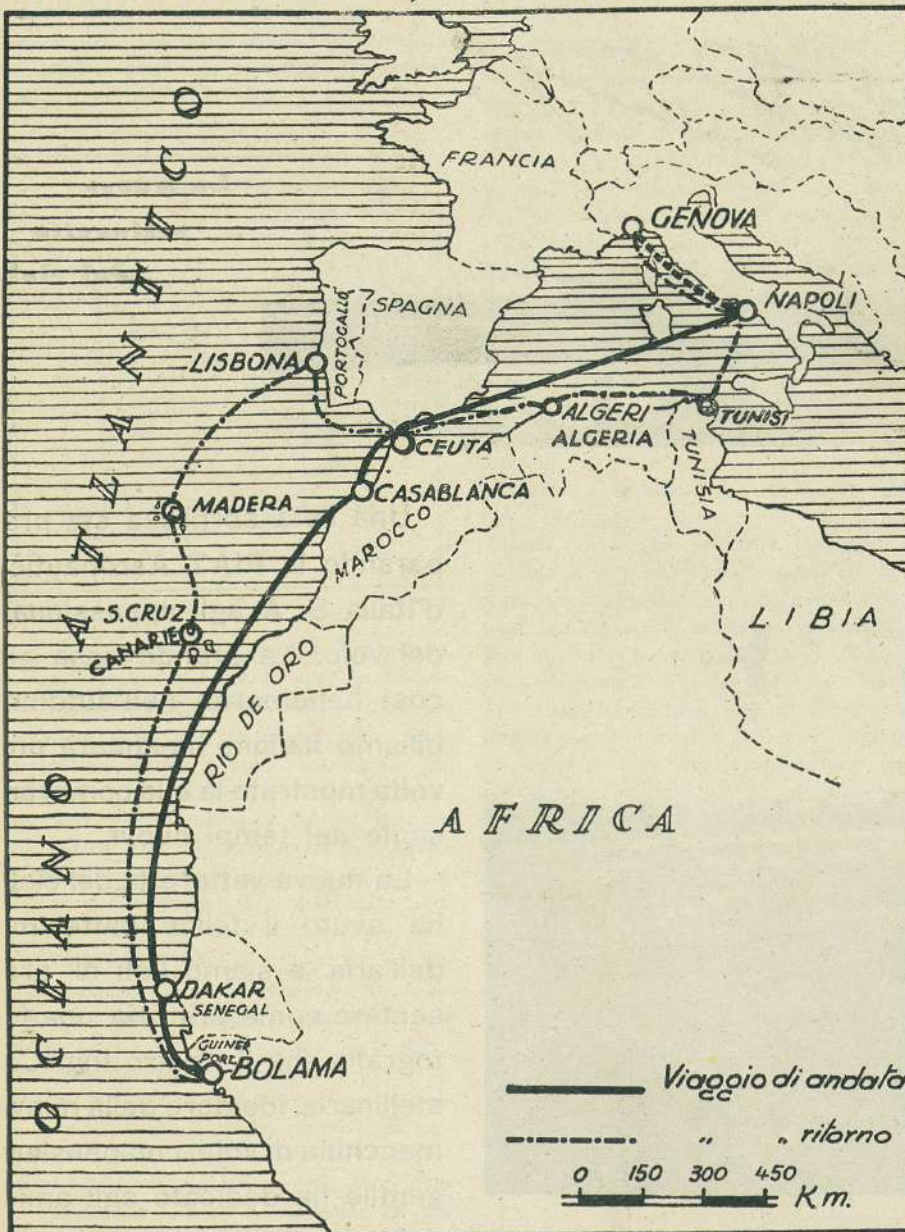
In occasione di questo avvenimento, il R. Aero Club d'Italia e la Lega Navale Italiana hanno preso l'iniziativa di una Crociera da Napoli a Bolama. All'uopo è stato noleggiato, per l'intervento particolare di S. E. Ciano, uno dei più bei piroscafi della Marina Mercantile italiana, l'«Espe-

ria» capace di trasportare oltre 300 persone.

S. E. il Capo del Governo ha concesso il suo alto patronato alla Crociera, approvando la nomina del Comitato Direttivo che è composto da S. E. Balbo, Ministro dell'Aria, dall'Ammiraglio Cuturi Commissario della Lega Navale Italiana, dall'On. Diaz della Vittoria, Presidente del R. Aero Club d'Italia e dall'Ing. Manillo Zerbini, Vice Presidente del R. Aero Club d'Italia.

La Crociera ha un percorso di 13.000 chilometri ed avrà una durata di una ventina di giorni con partenza da Napoli il 16 dicembre. Parteciperanno alla Crociera rappresentanze del Senato, della Camera, del Partito, dell'Esercito, della Marina, della Milizia, dell'Accademia d'Italia, delle varie Confederazioni nazionali, Enti e Istituti fra i più importanti del Regime.

ITINERARIO DELLA CROCIERA A BOLAMA



Durante la Crociera saranno visitate località di alto interesse turistico nell'Africa Settentrionale e Occidentale, come Dakar, Casablanca, Ceuta, Algeri, Tunisi; le Canarie, l'isola di Madera, Lisbona ecc.

È da notare che questa Crociera è stata organizzata con criteri di economia e con condizioni di particolare favore. Nessuna speculazione di nessun genere sarà fatta: se qualche utile la Crociera potrà dare questo sarà devoluto integralmente all'Istituto degli Orfani degli Aviatori e di ciò sarà reso conto in una apposita relazione alla fine della Crociera.

Appositi Comitati si sono costituiti in varie città con rappresentanti delle Federazioni del Partito, dell'Aero Club, e della Lega Navale. Le Patronesse della Lega Navale Italiana hanno tenuto importanti riunioni a Roma, a Firenze, a Napoli, a Milano e a Torino con grande interessamento da parte del pubblico perchè in esso è vivo il sentimento che questo pellegrinaggio aviatorio è il più alto riconoscimento di devozione e d'ammirazione che l'aviazione italiana poteva dare ai gloriosi caduti per l'audace ed eroica impresa.

Vittorio Bottego e l'esplorazione del Giuba

prefazione a questo suo volume sul Bottego, pubblicato or ora nei «Grandi Viaggi d'Esplorazione» del Paravia (1) 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.

L'eroico parmense 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: spirituale, perchè l'Italia, messi rapidamente, con un potente e concorde sforzo, nel novero delle grandi nazioni europee, non voleva essere estranea a quella esperienza coloniale, da cui Stati di meno recente formazione, traevano tanta messe di ricchezze e di opere; materiale, perchè la popolazione italiana, ognor crescente, sfociante in una emigrazione che portava ad altri paesi i frutti del nostro lavoro, necessitava di sbocchi più proficui alla madre patria.

Il 30 settembre 1892 Vittorio Bottego, partì da Massaua e si rivolse all'interno dell'Africa inesplorata.

Viaggio fortunoso e vario, compiutosi in terre non mai visitate dall'uomo bianco, fra popoli bellicosi, nativamente diffidenti.

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. I corsi dei fiumi, i cui nomi si conoscevano solo per fama furono tracciati esattamente.

Il giorno 17 marzo 1897 l'accampamento dell'esploratore fu circondato da un'orda urlante di demoni e, mentre al riparo fra due rocce egli iniziava un nutrito fuoco di difesa, fu 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.

(1) R. DEBENEDETTI: Vittorio Bottego e l'esplorazione del Giuba, vol. in-16, di pagine 184, con 8 tavole e cartine fuori testo, L. 13. Collana dei «Grandi Viaggi di Esplorazione». G. B. Paravia, Editore.

L'inaugurazione del Corso Pre-Avieri del Fascio Giovanile di Combattimento di Torino

Il 22 novembre al Campo Gino Lisa a Torino, si è ufficialmente inaugurato, alla presenza delle autorità, il Corso Pre-Avieri del Fascio Giovanile di Combattimento.

Il programma da svolgere è stato tratteggiato, nella sua prolusione, dal camerata dott. Piero Negro, Aiutante di Fascio del G. F. Pre-Avieri, prolusione che integralmente riproduciamo:

« La gioventù d'oggi educata alla grande scuola dell'ardire, secondo le infallibili e lungimiranti idee del Duce, sente che l'Aviazione è una delle attività più vicine al suo spirito perchè soddisfa il bisogno di idealità e di forza, proprio della gioventù.

Niente più della vittoria sugli elementi, più del dominio dell'aria, riempie il cuore e l'animo dei giovani ».

S. E. Balbo ha così scritto all'On. Scorza su « Gioventù Fascista », sintetizzando qual'è lo spirito ardimentoso dei Giovani Fascisti.

Per educare, per sviluppare questo spirito nuovo si sono costituiti i Gruppi Pre-Avieri, i quali formeranno le grandi masse della Riserva Aeronautica, una nuova falange di giovani aviatori, agli ordini del Duce, per gli ardimenti di domani.

Il Comando dei Giovani Fascisti di Torino, mi ha concesso l'alto onore di formare, organizzare, dirigere il Gruppo dei Pre-Avieri, ed appena lanciato l'appello ai Giovani, questi hanno risposto tanto entusiasticamente, sì da formare una falange di oltre 750.

Settecento giovani « cavalieri dell'ala » iniziano oggi la scuola nuova. Essi saranno divisi in sei categorie specializzate: Piloti — Motoristi — Montatori — Radiotelegrafisti — Mitraglieri — Fotografi.

Oltre a questi corsi speciali frequenteranno pure un corso di cultura generale aviatoria, corso al quale possono partecipare anche i Giovani non iscritti alle categorie speciali, per conoscere qual'è la scienza nuova, com'è nata, come si è sviluppata, quale è la storia d'ardimento e d'eroismo dell'aviazione nazionale, qual'è lo sviluppo che dovrà avere l'aviazione di domani.

Abbiamo chiesto l'onore d'aver presenti gli ex-piloti, perchè vogliamo che questi uomini che conoscono i più grandi ardimenti, siano come fratelli maggiori dei nostri Pre-Avieri; poichè vogliamo che i Giovani Fascisti vedano in essi il simbolo della gloriosa aviazione di guerra e raccolgano dalle loro mani, quando sarà tempo, la face brillantissima della fede aviatoria sì che sempre si mantenga viva e più fulgida affinché a suo tempo, possa essere passata ai più giovani, ai cavalieri dell'ala del dopo domani.

Qual'è la strada da percorrere? Che cosa faremo?

E' bene che si ripetano i capi saldi del nostro programma. Programma sintetiz-

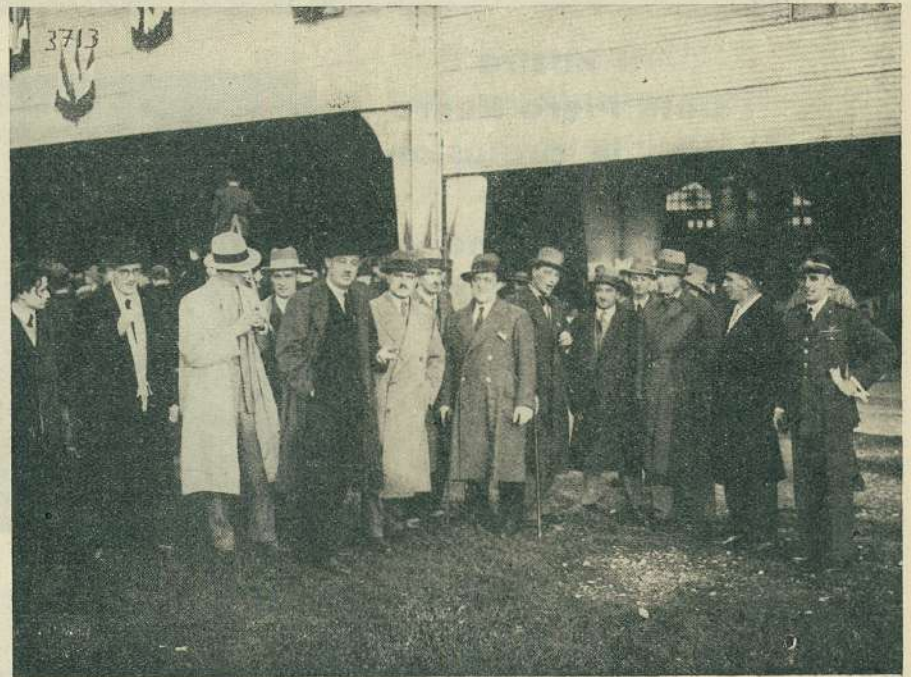
zato nella forma che esponiamo, vasto nel suo svolgimento e sviluppo.

1° — Volgarizzare l'idea aviatoria fra questa generazione che rappresenta il ponte di passaggio fra i fascisti della prima ora e le giovanissime reclute di domani.

2° — Inquadrare queste giovani energie che tendono all'alto, quasi volessero materialmente esprimere l'ascesa meravigliosa del loro spirito, spinto verso le più alte vette ideali dalla forte fede fascista.

Praticamente l'inquadramento viene fatto formando i Gruppi degli:

Aspiranti Motoristi
Aspiranti Montatori
Aspiranti Radiotelegrafisti
Aspiranti Mitraglieri
Fotografi



Pionieri dell'aviazione ed ex piloti, presenti alla cerimonia

che frequenteranno i Corsi speciali per loro stabiliti.

Fra i 750 iscritti, hanno fatto domanda d'essere piloti 380.

Questi aspiranti verranno selezionati con esame psicofisiologico ed a seconda dei loro titoli di studio e grado di cultura. Gli scartati potranno entrare a far parte degli altri Gruppi. I prescelti frequenteranno le scuole di pilotaggio istituite dagli Aero Centri da Turismo degli Aero Clubs locali, dopo d'aver frequentata la scuola del volo a vela.

Il Ministero dell'Aeronautica ha già provveduto alla formazione di tutti gli organismi necessari, a dimostrazione di questo bastino i venti Giovani Fascisti che hanno conseguito il brevetto di pilota, in pochi mesi, all'Aero Centro di Milano.

Il Gruppo avrà inoltre la sua sede, la sua biblioteca e... quattro pagine come bollettino proprio su di un giornale d'aviazione locale.

Per studiare i primi elementi costruttivi, i profili d'ala e l'equilibrio degli apparecchi, si organizzerà pure un concorso di Modelli Volanti.

I giovani debbono essere preparati all'arte del volo, perchè di essi abbiamo bisogno per formare le grandi masse della Riserva Aeronautica.

Il nostro corso d'insegnamento vuole coltivare e sviluppare fra i Giovani Fascisti, l'amore, la passione per la navigazione aerea, divenuta necessità ineluttabile.

La vita è lotta incessante, a volte furibonda, per il dominio in tutte le manifestazioni dell'attività umana. Il Fa-

scismo, movimento dinamico, dopo d'aver ricostruito anche nel campo dell'aviazione tutto ciò che il dopo guerra aveva distrutto, sta dando alla Patria una formidabile aviazione.

L'anno IX ce ne dà una dimostrazione.

L'anno IX è stato forse l'anno che ha data 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 ognuno ricorda si aprì con una straordinaria affermazione di au-

La 1^a adunata dei Pre del Fascio di Combattimento di Torino "Gino"

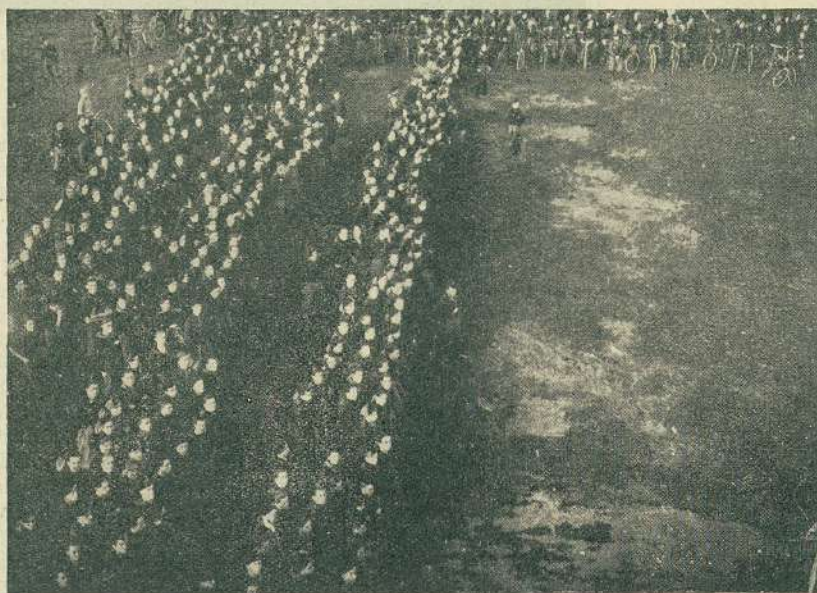


**Il nostro
Dott. Piero Negro
legge la prolusione
al Corso
d'Istruzione**

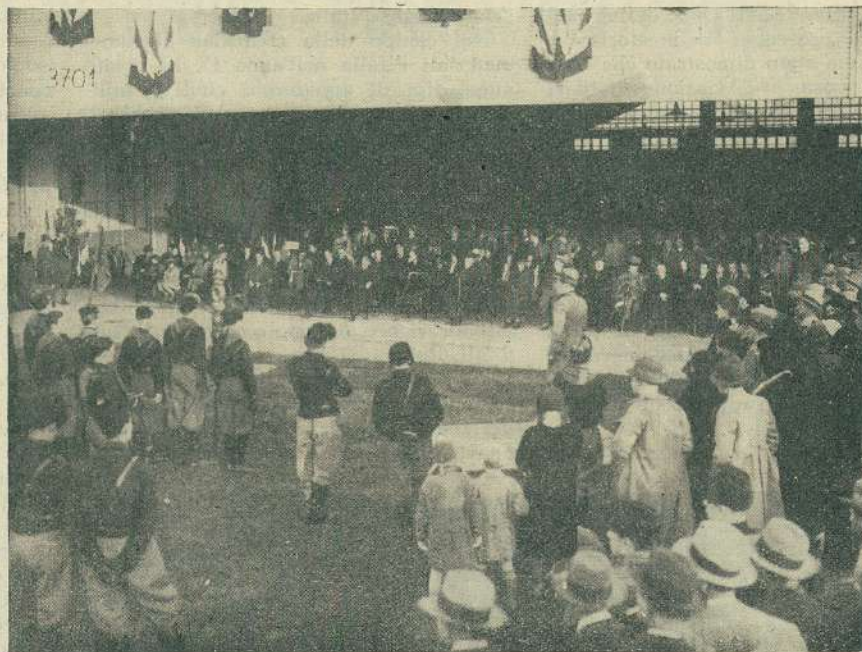


**L'imponente
dei Pre-Av
del Fascio Gio
di Combattim
di Torino
Parla il Poc**

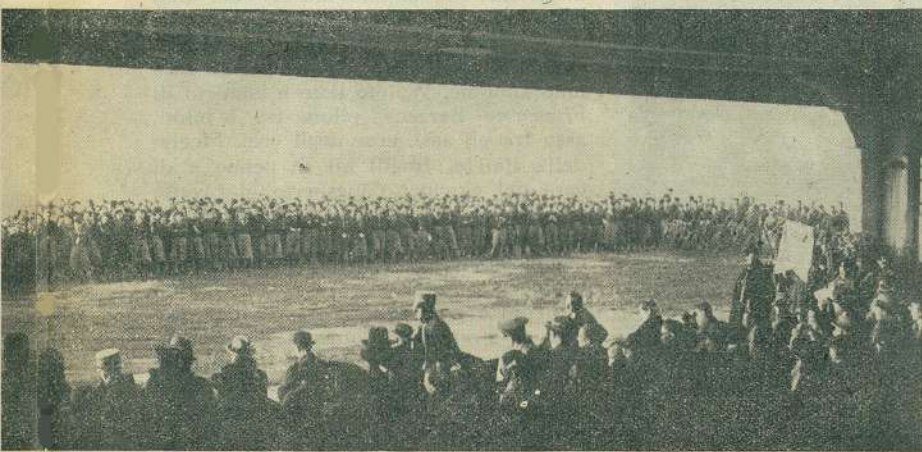
**I
Pre-avieri
visti
dall'alto**



Avieri Giovanile attimento al Campo o Lisa,,



**Il Comandante
Provinciale dei Fasci
Giovanili
di Combattimento,
Conte Alessandro Orsi,
parla ai Pre-Avieri**



**ente adunata
re Avieri
o Giovanile
battimento
Torino
Podestà**



**Le
autorità
presenti**

dacia e di valore: alludo 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 resterà vivo per un pezzo l'eco della fatidica impresa.

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

Ma l'avvenimento che diede la misur-

a vela e attraverso gli Aero Centri 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. Nuovi motori e nuovi apparecchi sono allo studio. Questo largo movimento, nel campo organizzativo, nel campo costruttivo delle prove, sta a dimostrare come l'Aviazione Italiana non si arresti sui suoi allori ma proceda con passo 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.

L'Italia per volere del Duce, è oggi come una grande officina che nel ritmo dei suoi poderosi motori, genera uomini nuovi, cose nuove. Non vi è tempo da

grandi Potenze, alle masse dei velivoli nemici che potrebbero portarsi in poche ore sui punti più vitali e più delicati del suolo Patrio. Traiamo freddamente le conclusioni.

Esse sono imperiose. E rammentiamo che il solo modo efficace per combattere e allontanare i velivoli è quello di so-praffarli con altri velivoli.

Noi vogliamo che nel giorno grave della lotta il sole sia oscurato dalle nubi rombanti dei nostri velivoli.

Mettiamoci in marcia e rispondiamo all'appello del Duce che è l'appello d'Italia.

Avviamoci camminando nella scia luminosa degli eroi dell'aviazione di ieri e di oggi: facciamoci precedere da una bianca legione, la legione degli eroi caduti. Primo fra questi Francesco Baracca.

Ed in questo nome, con le parole di colui che regge le sorti gloriose della nostra aviazione: Italo Balbo, chiudo il mio dire:

« Gli aviatori Italiani, che conoscono i cieli di tutto il mondo, quelli dell'Oceano sconfinato, del deserto infido e dell'Artide misteriosa, non amano fare discendere il sublime mistero del volo dalla leggenda ellenica di Icaro. Aviatori perchè soldati, e non soldati perchè aviatori, hanno dato da tempo al loro mito sublime, l'animo lieto e l'impeto di Francesco Baracca, pilota tra i piloti, asso fra gli assi, eroe degli eroi. Meglio delle timide, fragili ali di penne e di cera del giovinetto inesperto, il cavallo impennato di Baracca rappresenta lo strumento d'azione del volatore italiano, continuamente proteso verso un più duro e più alto destino.

« Non è possibile ad un aviatore parlare di Francesco Baracca: l'anima sosta commossa e in ascolto. Par di riudire il rombo del motore lontano, rotto soltanto dal picchietto della mitragliatrice invincibile.

« Francesco Baracca! Quante volte hai vinto? Sempre!

« Mai è sfuggita la preda al tuo artigli d'aquila, roteante nell'azzurro a difendere il cielo della Patria. Ha vinto anche quando la pallottola anonima del fante nemico gli assò il cuore ed accese il rogo.

« Oggi il rogo fiammeggia più che mai nel cuore della giovane Italia alata di Benito Mussolini e tutto intorno lancia faville splendenti.

« Sono esse le giovani reclute nate dal sacrificio fecondo; che al loro destino chiedono soltanto la gioia di scalare i cieli nella scia luminosa dell'eroe più fulgido, nel nome dell'Italia immortale per virtù dei suoi figli ».

All'appello fatto dopo il discorso: « Giovani Fascisti Pre-Avieri, a chi la difesa del cielo d'Italia? » — un formidabile « A noi! » rispose.

Nella stessa giornata furono distribuiti i premi del Giro Aereo del Piemonte e del Concorso Modelli Volanti.



La distribuzione dei premi del Giro Aereo del Piemonte
Il Podestà premia l'Ing. Folonari

ra 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.

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 Italia 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 delle organizzazioni aeronautiche.

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

perdere. Tutti dobbiamo dare la parte migliore di noi stessi alla Nazione, tutti dobbiamo cooperare al lavoro titanico dell'uomo che Iddio ha dato all'Italia.

Ma l'apprestamento di questa potente flotta aerea non è pari alla necessità se non viene accompagnata dalla preparazione del coefficiente « uomo ». E' a questo coefficiente che noi fascisti dobbiamo dare l'opera nostra.

Dobbiamo dare all'aviazione civile e a quella militare falangi di piloti, schiere di motoristi, legioni di operai, masse imponenti di uomini decisi a servirsi dei mezzi aerei per l'esplicazione delle loro attività commerciali e turistiche, pronti a salire in apparecchio quando suonerà la diana della battaglia.

Devono gli italiani persuadersi della imperiosa necessità, che la navigazione aerea abbia a divenire uno dei sistemi più comuni, più rapidi, più precisi per muoversi, per vivere. E soprattutto occorre tenere ben presente che in una guerra futura si combatterà nel cielo più che sulla terra e sul mare. Si pensi a ciò che sarà in avvenire un conflitto fra

Il testamento di Giulia - l'asina del campo volo

Per trainare gli aeroplani dall'officina di costruzione agli hangars, dagli hangars sul campo per il volo, e dal campo negli hangars, s'usava quindici anni or sono, alla fabbrica d'aeroplani Pomilio, un sistema tutt'altro che meccanico: un'asina.



Giulia

Giulia, l'asina del campo, era fiera del servizio al quale era adibita, tanto più fiera in quanto non era dileggiata da nessuno, ma da tutti accarezzata, essendo un po' tenuta come una «mascotte».

Giulia, ha assistito ai primi collaudi degli aeroplani da guerra; Giulia è stata rispettata anche quando le orde rosse occuparono lo stabilimento; Giulia è stata tenuta anche quando i mezzi meccanici l'hanno sopravanzata nel suo lavoro.

— Ha più familiarità Giulia, con gli aeroplani, di tanti nuovi ed imberbi demagoghi, che vogliono discutere oggi di aviazione, per darsi delle arie di grandi uomini — così mi diceva un meccanico del campo.

— Del resto è naturale, Giulia non è... un asino!

— E cosa è allora?

— O bella?! E'... un'asina!

Pare abbia quasi amore per gli aeroplani, e se li guarda con occhio languido. Già, ma non molti animali quadrupedi potrebbero raccontare tante pagine di gloriosa storia dell'aviazione come Giulia. E' vero che l'asino del povero Keller aveva volato, ma quello era un maschio.

Giulia non traina più gli aeroplani: tira un piccolo carretto carico dei detriti di tutta quella folla che v'è in cantiere, e, di quando, in quando, carica i grossi fascicoli pieni zeppi di cifre e di note, che vanno all'archivio: la storia del cantiere, dove anche la sua presenza è ricordata, con una semplice voce: «Manutenzione asino».

Povera, vecchia Giulia; eppure, eppure v'è qualcuno anche più vecchio di te, forse anche meno asino di te, che ha vissuto anche la vita aviatoria che tu non hai vissuta; che ha volato con quelle farfalle leggere che si chiamavano *Antoinette* e *Blériot*; che ha gioito del genio di Anzani; che ha visto Chavez attraversare

voglia finire la sua vita. Ma non finisce certo così, come qualunque altra femmina di asino. Non so se l'ho sognato, o proprio Giulia me lo ha detto piano in un orecchio. Giulia ha fatto testamento:

«Lascio la mia pelle agli uomini affinché di essa ne facciano dei tamburi per i Giovani Fascisti Pre-Avieri. E' l'unica maniera per potere ancora stare sui campi d'aviazione. Il suono della mia pelle servirà a far fare adunata sui campi a coloro che saranno i nuovi cavalieri del cielo d'Italia.

E Giulia quasi sapesse cosa scrivo, china l'orecchia sinistra guardandomi con melanconica dolcezza.

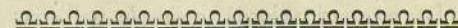


Nostalgie di campo

le Alpi e cui oggi pare naturale di potere godere il paesaggio d'una città vista dall'alto, di sfogliare... un orario delle linee aeree, di vivere su quel campo dove tu ancora vivi, con una sola differenza: che tu Giulia quando prendi in pieno una sbruffata di un trimotore da 1000 HP., abbassi la coda, sternuti e quasi ti offendi; lui invece si prende il vento e gode nel pensiero di potere, con tanta sicurezza, volare. Ma nei tuoi occhi e nei suoi vi è un velo di melanconia; è il ricordo, il ricordo del sacrificio cruento dei caduti, attraverso il quale si è sviluppata, si è fatta, ha vinto quest'aviazione italiana, nata a Torino quando tu eri una giovane femmina d'asino, e quando noi inutilmente gridavamo il nostro entusiasmo, la nostra fede per la conquista divinamente meravigliosa.

Ora ci si può ritirare, Giulia. Ritorna al tuo carrettino verso l'archivio; io torno a sognare un pochino, entrano in campo i giovani: Gloria a loro!».

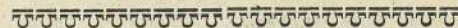
Queste melanconiche parole furono scritte presentando Giulia al pubblico. Oggi Giulia è tanto ammalata, pare



BALLOR

MARSALA ALL'UOVO

CREMA MARSALA
Ricoostituente
★ S.A. FREUND, BALLOR & C.
TORINO



AVIOFLEX

Tubi Flessibili per Aeroplani
per Benzina, Olio, Acqua

BREVETTATI - PRESCRITTI DALLA NAVIGAZIONE AEREA

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

Società Anon. Compagnia Italiana Tubi Metallici Flessibili
Via Andrea Doria, 6 - TORINO - Telefono 40-300

Velocità e... velocità

Il desiderio dell'uomo di conoscere dell'Universo almeno la Terra su cui trascorre i pochi anni della sua esistenza — accoppiato al desiderio di migliorare rapidamente la propria posizione intensificando la propria attività — lo ha indotto ad escogitare la costruzione di mezzi di trasporto sempre più veloci.

Il progresso rapido della velocità si è iniziato con l'invenzione della macchina a vapore e si è intensificato con l'invenzione del motore a scoppio estendendosi a tutti i mezzi di trasporto.



A Km. ...1'

Attualmente il primato nei mezzi di trasporto terrestri è detenuto dall'automobile con la velocità di 395 chilometri all'ora.

Nei mezzi di trasporto marittimi il primato è detenuto dal motoscafo con la velocità di 161 chilometri all'ora.

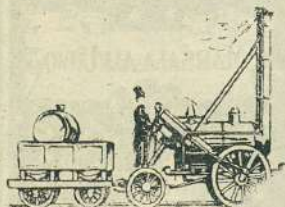
Ma le velocità maggiori sono state raggiunte dai mezzi di trasporto aerei e precisamente dall'aeroplano con 458 chilometri



A Km. 10

all'ora e dall'idrovolante con i 657 chilometri di Stainforth.

Le maggiori velocità raggiunte nell'aria dipendono dal fatto che in essa si deve vincere solo la resistenza e il piccolo attrito di questo fluido mentre sul suolo si deve vincere un attrito molto maggiore e sul mare si debbono vincere la resistenza e



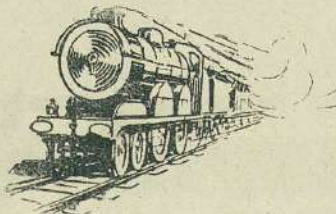
A Km. 30

l'attrito dell'acqua molto maggiori di quelli dell'aria e del suolo.

Le ragioni poi, per cui gli idrovolanti hanno finito col raggiungere velocità superiori a quelle degli aeroplani sono soltanto di sicurezza e convenienza. La forza di sostentamento di aeroplani e idrovolanti è costituita dalla resistenza dell'aria e dalla

spinta delle correnti aeree. Orbene, la resistenza offerta dall'aria ai corpi in moto e la pressione esercitata dall'aria in moto sui corpi in essa immersi sono proporzionali al quadrato della velocità dei corpi aumentata o diminuita dalla velocità dell'aria, a seconda che questa si muova nel senso del velivolo o in senso contrario. La velocità minima di sostentamento di un velivolo da corsa è 170 chilometri all'ora, per cui esso deve acquistare subito una velocità di 200 chilometri all'ora affinché avvenga un buon decollaggio. Ma per procedere a questa velocità sul suolo occorrerebbe una pista immensa e perfettamente compatta, quale nessuno aerodromo possiede. Invece l'idrovolante dispone di una pista praticamente illimitata e sempre a sua disposizione. Di modo che il velivolo da corsa è, oramai, esclusivamente l'idrovolante.

L'aeroplano mantenne incontrastato il suo primato nella velocità fino al 1927, passando da una velocità di 54 chilometri all'ora a una velocità di oltre 448 chilometri all'ora raggiunta il 1925 dall'aviatore fran-



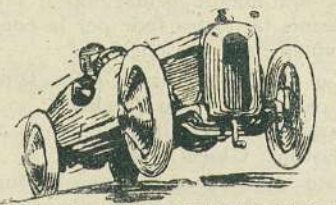
A Km. 60

cese Bonnet. Il 1927, per la prima volta dopo l'istituzione della Coppa Schneider, l'idrovolante raggiungeva una velocità superiore a quella dell'aeroplano per opera dell'inglese Webster — 450 chilometri all'ora.

Negli anni precedenti il trofeo era stato vinto una volta dalla Francia, una volta dall'Inghilterra, due volte dagli Stati Uniti e due volte dall'Italia.

Le crescenti difficoltà, che s'incontravano a misura che la velocità aumentava, indussero le nazioni a trasformare la gara da annuale a biennale. Ma l'anno seguente il nostro valoroso De Bernardi, essendo stato messo a punto il suo apparecchio, tentò di battere isolatamente il record di velocità e vi riuscì, raggiungendo i 512 chilometri all'ora.

Fu il primo colpo inferto alla classica gara. Il secondo colpo l'ebbe l'anno successivo dall'Inghilterra, la quale, pur avendo vinto di nuovo la Coppa alla velocità di 528 chilometri all'ora, lo stesso giorno riusciva a raggiungere in un tentativo se-



A Km. 100

parato, la velocità di 573 chilometri all'ora.

La Coppa Schneider, così, non costituiva più la prova ufficiale delle massime velocità raggiunte dall'uomo. Anche questo anno, difatti, mentre nella corsa per la Coppa si raggiunse soltanto la velocità di 547 chilometri all'ora, nelle prove successive tentate dall'aviatore Stainforth, questi raggiunse la velocità di 609 chilometri all'ora lo stesso giorno e 657 chilometri al-



Da 160 a 650 Km.

l'ora dopo quindici giorni. È quest'ultimo il balzo che si attendeva e che è adeguato a quelli degli anni precedenti.

**

A quando i 1000 chilometri? Luigi Blériot ha istituita una speciale coppa, rimarrà essa molti anni in palio?

Il nostro parere è che anche questa velocità che pare impossibile, non tarderà ad essere raggiunta.

Alessandro Cherubini
TORINO - Via Bogino 12 - TORINO

UNICO OPIFICIO SPECIALIZZATO
FORNITURE COMPLETE PER

Istituzioni Giovanili Fasciste



PREZZI IMBATTIBILI e MATERIALI GARANTITI

LAVORAZIONE INAPPUNTABILE

CHIEDERE LISTINO

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 35^a 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 2^a 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.

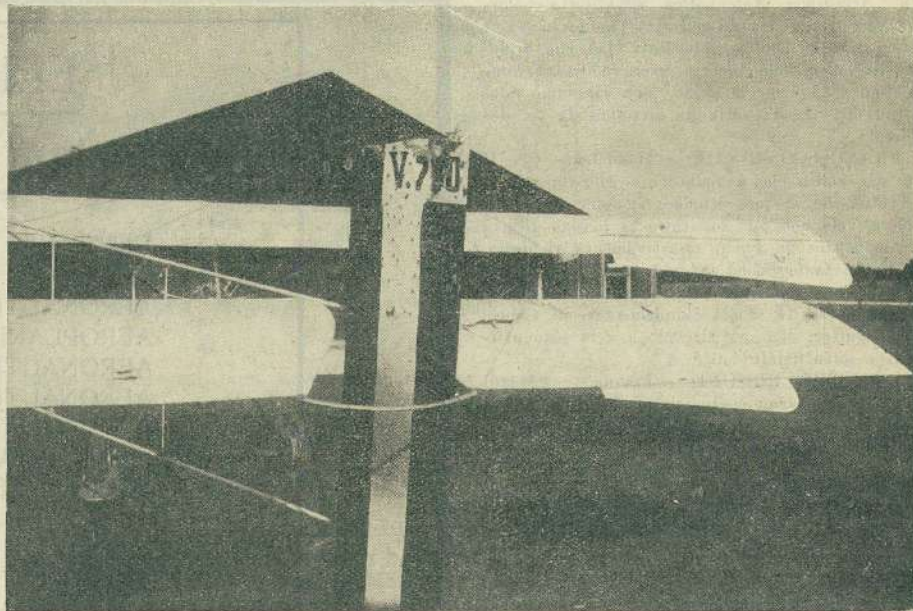
« *Calmo e arditamente osservatore, durante una ricognizione, attaccato da un velivolo avversario, lo costringeva alla fuga, nonostante fosse rimasto leggermente ferito il pilota e colpito gravemente l'apparecchio, portando a termine l'incarico ricevuto. (Cielo di Tolmino 10 febbraio 1917). Eseguiva 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 riempiono 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.

Il Concorso degli Aeromodelli di Pordenone

PORDENONE vanta una gloriosissima tradizione aviatoria per aver dato vita fin dal 1910 alla prima Scuola di aviazione in Italia e, durante la grande Guerra, dato ospitalità nel suo campo, oggi purtroppo abbandonato, alle prime formazioni aeree da caccia e da bombardamento.

E la passione Pordenonese per l'Aeronautica è ancora oggi veramente notevole.

Da parecchi anni poi, presso la gioventù è subentrata la passione per i modelli volanti. E grande era l'attesa specie quest'anno, per l'eliminazione Provinciale di Udine dalla quale avrebbero do-

Sig. MARIO PUPPIN — Segretario.

Ad esso affluirono spontaneamente notevoli e numerosi doni che permisero senz'altro di stabilire i seguenti premi.

- 1°) Orologio cronometro da polso.
- 2°) Riproduzione Campana Caduti Guerra Mondiale di Rovereto.
- 3°) Medaglia d'argento grande.
- 4°) » » »
- 5°) Libretto a risparmio da L. 25.—
- 6°) Penna stilografica.
- 7°) Medaglia di bronzo.
- 8°) » » »
- 9°) Volume romanzo di avventure.
- 10°) » » »



Il concorrente Libero Biasin vincitore del concorso

vuto sortire i rappresentanti per la finale di Roma ai premi Littorio e Bonmartini.

Senonchè a pochi giorni dalla data stabilita la Sezione del Reale Aero Club di Udine faceva sapere l'impossibilità di organizzare l'eliminazione suddetta motivando la decisione con la totale mancanza di iscritti; e fu soltanto per l'appoggio dell'Egregio Segretario Generale del Reale Aero Club di Roma che il giovane Avanguardista Libero BIASIN (già classificato 6° nella finale del concorso 1930) poté partecipare alla Capitale alle finali suddette, dove riportò ancora una classifica onorevole aggiudicandosi l'8° premio.

Al ritorno del Biasin da Roma, i suoi amici costruttori sono diventati proseliti, e ognuno per conto proprio incomincia a gettare le basi per il futuro modello.

Tanta passione e tanto lavoro non possono certamente sfuggire alle attenzioni di molti grandi: difatti in qualcuno sorse la genialissima e simpatica idea di un concorso per aeromodelli.

Questo qualcuno divenne poi il Comitato-Giuria seguente:

Conte Dr. Cav. ARTURO CATTANEO
Cap. A. A. Sig. ACHILLE LORITO —
Comandante il Campo di Aviano.
Geom. LUIGI FURLAN
Sig. GIOVANNI FURLANETTO
Sig. CARLO PAGOTTO

Premio speciale per l'estetica e finezza costruttiva

- 1°) Trousse completa per traforo su legno.
- 2°) Medaglia d'argento.

Premio speciale per la tenuta di volo

- 1°) Raccolta completa della «Rivista Aeronautica» anno 1928.

Al 1° Avanguardista

Medaglia d'argento.

Premio speciale per il più giovane classificato

Medaglia d'argento.

Così la data della prova venne fissata per il 4 Novembre 1931, annuale della Vittoria.

La gara

La giornata del 4 Novembre che portava condizioni di tempo poco buono: umidità e nebbia, era tutt'altro che favorevole al buon esito della prova. Comunque la stagione avanzata e la difficile probabilità di tempo migliore per un rinvio, fecero decidere lo svolgimento della gara.

Su 12 iscritti, 10 si presentarono ai lanci che si svolsero regolarmente portando alla seguente classifica:

- 1° Cattaneo Luciano con 1' e 40"
- 2° Biasin Libero con 1' e 37"
- 3° Cignasco Giuseppe e Biasin Ivan con 1' e 4" 2/5.
- 5° Cogoli Luigi con 55"
- 6° Pupolin Renato con 44" e 1/5
- 7° Sacilotto Pietro con 18 e 1/5
- 8° Bordini Giuseppe con 13"
- 9° Talotti G. Batta con 6"
- 10° Falomo Enrico con 3"

I tempi sono risultati mediocri, considerando che certi modelli nei giorni antecedenti la gara avevano segnato durate notevolmente superiori; si è potuto però stabilire che la differenza è dipesa dalla pesantezza dell'aria e dall'umidità eccezionale che ha influito sulle superfici portanti delle leggerissime costruzioni aumentando il peso.

Il premio per l'estetica costruttiva venne all'unanimità assegnato a pari merito ai fratelli Libero ed Ivan Biasin che presentarono due modelli di squisita fattura, di impeccabile finezza costruttiva e di linea estetica veramente rimarchevole.

Il premio per il comportamento e tenuta di volo venne assegnato al modello di Biasin Libero che in ambedue i lanci compì evoluzioni stabili e perfette tenendo una linea di volo quasi retta e portandosi ad oltre un chilometro dalla linea di lancio.

Degna di rilievo la prova fornita dal modello di Luciano Cattaneo che girò lungamente spiraleggiando, stabile, bene equilibrato, finchè esaurita la carica compì un perfettissimo atterraggio.... in planè e ad elica ferma.

Considerazioni tecniche

E' prevalsa soprattutto la costruzione tipo «Canard» mono e bipropulsore e la costruzione monoplana e tipo «Gamma» con elica trattiva.

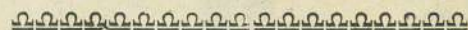
Generalmente le costruzioni sono state ottime sotto ogni punto di vista, benchè certi modelli tendessero, forse per difficoltà di centraggio, a rapide e violente picchiate.

L'organizzazione

Perfetta e notevole: Servizio triplo di cronometraggio; segnalazioni a mezzo di bandiere da fiduciari disposti ai lati estremi dalla tavola di lancio; indicatore di direzione del vento; anemometro e telemetro.

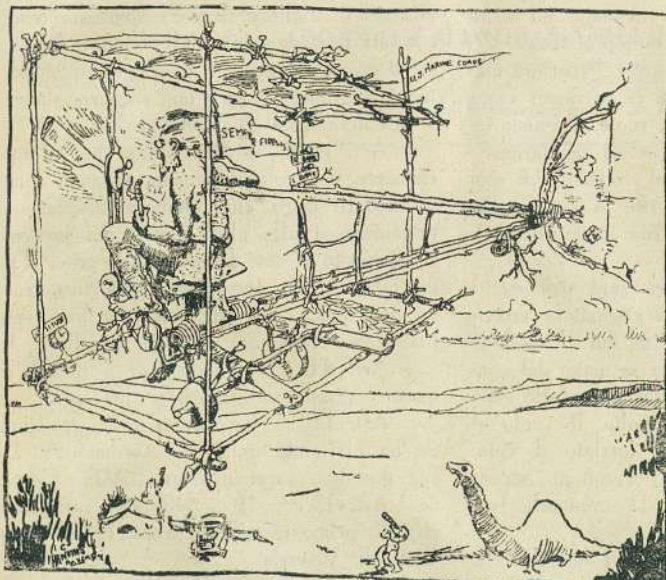
Come è evidente da quanto più sopra esposto, appare tecnicamente completo il successo del concorso.

Degna poi di rilievo l'affluenza di un pubblico numeroso di ogni classe sociale entusiasta e disciplinato, conscio degli alti fini di propaganda e di patriottismo cui s'ispirano queste manifestazioni e del contributo che i piccoli costruttori col loro tenace ed appassionato studio possono apportare alla tecnica aerodinamica.



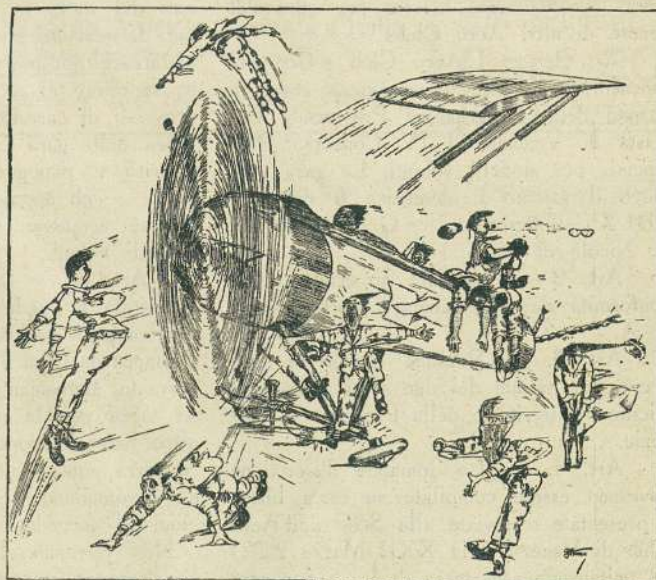
Abbonatevi a "L'Aquilone",
L'unico giornale d'aviazione
per i giovani che si stampi in
Europa.

L'aquila che ride



Un aeroplano all'epoca della... pietra.

(Flight)



Si prova il... motore!!!

(Flight)

Buon cuore.

Un padre rimproverava il figlio perchè troppo staccato dalle cose pratiche della vita. cui prestava poca attenzione. Un giorno che lo sgridava più del solito, udì il ragazzo, che teneva come al solito il naso per aria, esclamare: «Guarda babbo, sono in dieci!». Il bambino osservava una squadriglia che compiva le sue evoluzioni. Il padre ammutolì e da allora soleva dire: «Talvolta i nostri figli son disattenti perchè contemplan le aquile, e non hanno torto».

— Un allievo pilota si vide costretto, per una improvvisa panne di motore, ad atterrare in un prato: su questo pascolavano tranquille una cinquantina di mucche, che all'irrompere dell'aeroplano, si sbandarono galoppando in tutte le direzioni.

Accorsero contadini. Chi guardava l'apparecchio; chi il motore; altri cercavano di riunire l'armento. Un contadino s'avvicinò all'aviatore e disse:

— Se sapeste quanta paura!

— Avete avuto torto; io ero sicuro di me stesso...

— Lo credo, ma ho avuto tanta paura per la Rosetta, sà l'ho pagata duemila lire, ed è tanto una brava bestia...

Allora l'allievo capì che la sua pelle per il contadino non valeva... duemila lire.

Il bene è la limonata magnesiaca del male; il volo di un solo aviatore è la limonata magnesiaca dei molti tifosi.

Gli uomini incapaci di volare prendono materialmente senza dar moralmente; l'aviatore dà sempre, moralmente e materialmente; anche le sue conquiste le dà alla Patria!

In francese, «voler» è sinonimo di rubare: forse perchè l'aviatore ruba tutto: sapienza, forze, cuori, tutto... fuorchè... ciò che è disonesto rubare.

Il professore — Vostro figlio è andato in America?

Il padre del giovanotto — Così mi aveva assicurato; ma la prima sua lettera mi è giunta dall'Africa.

Il professore — La circostanza non mi stupisce! E' sempre stato così giovane in geografia, quel benedetto ragazzo.



Traino sulla neve

(Udet)

Il fanciullo di tutto ride; adolescente ride di tutto ciò che irride; fattosi uomo e a viatore, ride di ciò che a ben pochi irride: il pericolo!

Nel suo stambugio, il mago sta curvo sui lambicchi: vuol l'elisir di lunga vita e la ricchezza; il suo fumo esce in volute nell'aria. Da lassù, dal cielo, l'aviatore che legge i ghirigori, decifra:

«Velen di lunga vita, perchè mal vissuta».



L'angiolo d'oro:

Oh! bella!

Una volta i colombi di San Marco non erano mica così!???

V. G. Padova



— Signor Matteo non venite a fare un voletto con noi?

— Mi rincresce, ma, come vedete, non posso; i nuovi provvedimenti verso i cassieri me lo vietano.

(Disegno di Baldo)

Il IV Concorso per Modelli Volanti organizzato dall'Aero Club di Venezia

Nel mese di dicembre avrà luogo il IV Concorso Provinciale per Modelli Volanti, organizzato dall'Aero Club « Giannino Ancillotto » di Venezia, sotto gli auspici della Federazione Fascista.

Diamo il regolamento avendo considerato quanto sia ben compilato e preciso, potendo eventualmente servire per gare del genere di altri Aero Clubs.

Art. 1. — L'Aero Club « Giannino Ancillotto » di Venezia organizza, sotto gli auspici della Federazione Provinciale Fascista di Venezia, il IV Concorso Provinciale per modelli volanti. La gara avrà luogo il giorno di domenica 6 dicembre 1931-X, all'Aeroporto « G. Nicelli » a S. Nicolò di Lido.

Art. 2. — La gara si effettuerà in conformità dei regolamenti sportivi della F. A. I.

Art. 3. — Possono concorrere tutti i cittadini italiani dei due sessi aventi domicilio nel territorio della Provincia di Venezia.

Art. 4. — Le domande d'iscrizione dovranno essere compilate su carta libera e presentate o inviate alla Sede dell'Aero Club di Venezia (via XXII Marzo 2402) — unitamente alla tassa di L. 5 per ogni apparecchio — entro il giorno 30 novem-

bre 1931-X. Con l'iscrizione il concorrente dichiara implicitamente di conoscere il presente regolamento e di osservarne le prescrizioni.

Art. 5. — Alla gara potranno prender parte apparecchi più pesanti dell'aria, atti a volare autonomamente tenendosi staccati dal suolo in modo evidente ed azionati da qualsiasi sistema motopropulsore. Gli apparecchi non potranno avere l'apertura alare superiore ai m. 1,50 e dovranno essere provvisti di carrello con ruote. Saranno esclusi dalla gara — anche se regolarmente iscritti e rispondenti ai requisiti di cui sopra — gli apparecchi che la Giuria giudicasse acquistati da Case costruttrici di modelli volanti.

Art. 6. — La gara sarà unicamente di durata la quale verrà computata cronometricamente dall'istante in cui il modello si stacca da terra o lascia la mano del concorrente, al momento in cui il modello stesso tocca per la prima volta il suolo o altro ostacolo dopo aver iniziato il volo. Si terrà conto soltanto del minuto secondo arrotondando quindi le eventuali frazioni di secondo.

Non verranno classificati i modelli che non avranno superato la distanza di volo di 30".

Art. 7. — Ogni modello dovrà portare ben visibile sul timone di direzione e sul dorso dell'ala il numero progressivo d'iscrizione. L'ordine di partenza verrà estratto a sorte.

Art. 8. — Ogni concorrente può presentare più di un modello ma non può ricevere che un solo premio anche se tutti i suoi modelli si piazzassero ai primi posti.

Art. 9. — Ciascun concorrente ha facoltà di eseguire due lanci di cui verrà classificato il migliore. I lanci dovranno essere eseguiti personalmente dall'iscritto che non potrà avere, durante la gara, più di un aiutante. Durante la gara non saranno ammessi assolutamente lanci di prova.

Art. 10. — Il concorrente che volontariamente o involontariamente recasse danno ai modelli degli altri concorrenti, che non ottemperasse alle altre norme del presente regolamento o che compisse atti gravi d'indisciplina e di scorrettezza sportiva, sarà escluso dalla gara ed i risultati già eventualmente conseguiti saranno annullati.

Art. 11. — Il concorso è dotato di quattro premi in danaro e medaglie.

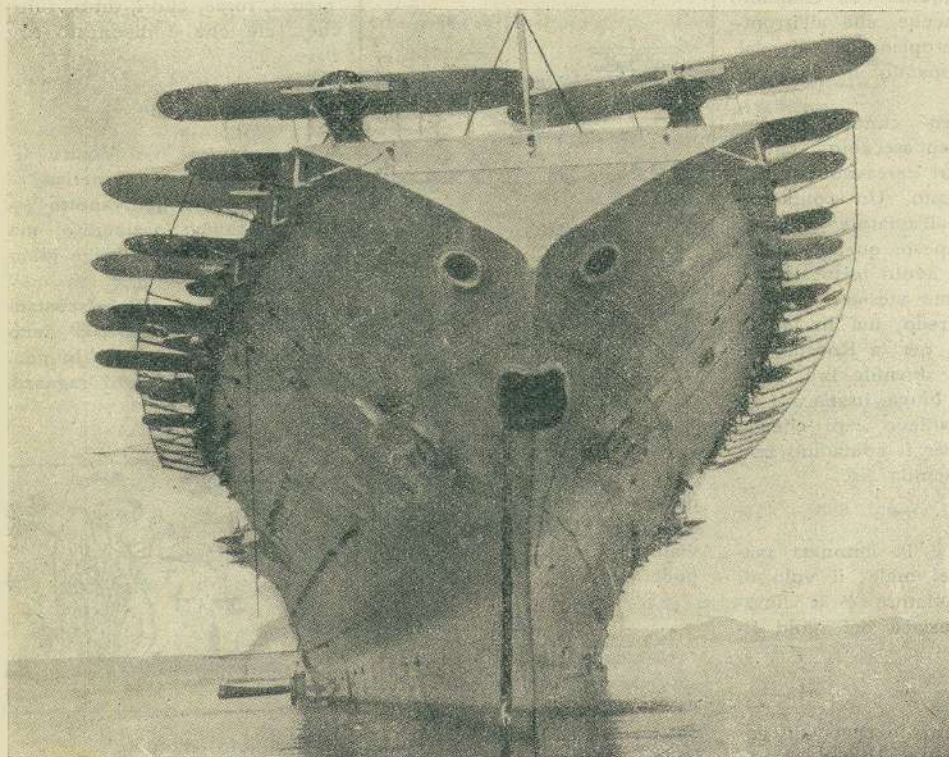
Art. 12. — La Giuria sarà presieduta da un Ufficiale della R. Aeronautica. Le sue decisioni saranno inappellabili.

Art. 13. — Il modello che sarà classificato primo resterà di proprietà dell'Aero Club di Venezia.

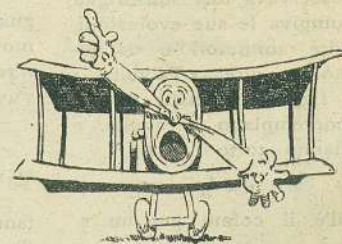
Art. 14. — Qualora durante lo svolgimento della gara si verificassero condizioni atmosferiche tali da comprometterne il buon andamento, la Giuria avrà facoltà di sospendere la competizione.

Art. 15. — Gli eventuali reclami dei concorrenti dovranno pervenire alla sede dell'Aero Club il giorno immediatamente successivo alla gara.

Una nave porta aerei



La prua della nave porta-aerei "Lexington,, dell'aviazione americana



G'anno 1931 è sul finire...
Preghiamo i nostri fedeli abbonati di voler rinnovare per tempo l'abbonamento per l'anno 1932. E questo perchè sia facilitato il compito dell'Amministrazione e non intervengano ritardi nelle spedizioni.