

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



Fra la storia e la leggenda

Bombardamenti aerei di tredicimila anni or sono

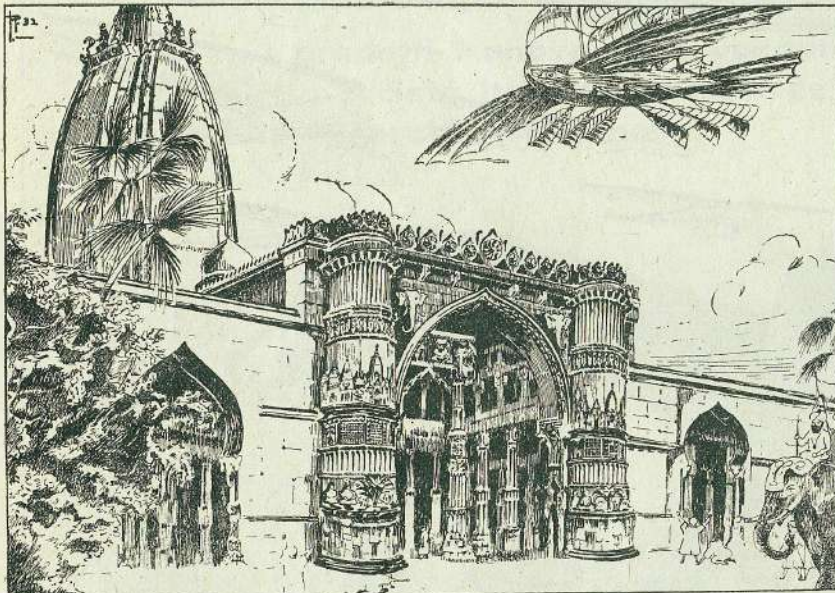
Quando voi, ragazzi, studierete — a scuola o per vostra volontaria iniziativa — ciò che si riferisce alle origini ed alla prosperità dei popoli Indiani, entrerete senz'altro nel mondo luminoso delle fiabe. Tutto ciò che compivano le genti primitive che popolarono l'Indostan, conservava l'impronta della più fine intelligenza associata alla fantasia, la quale le ha donato le ali per salire fino alle cime impervie del meraviglioso, dove gli orizzonti han sempre aurore e tramonti d'impareggiabile bellezza.

Nel cielo dell'India antichissima, per fin le nubi, che adombrano il cielo e tanto prosaicamente ci inzuppano di pioggia acquistano l'incanto della poesia. Non son più nubi, ma vacche lattifere. E quando Vrita, il dio cattivo, rincuode le nuvole nelle sue stalle e le tien schiave, Indra

sentire immediatamente i suoi effetti nella lontana Australia.

Quando i Greci del quarto secolo entrarono in relazioni commerciali con gli Indiani, li trovarono infatti assai progrediti. Avevano una letteratura sovrabbondante, un campo di leggi assennatissime, una dirittura morale altruistica; e i «sùdra» i lavoratori, sapevano far cose meravigliose. Le industrie porgevano al commercio manufatti d'oro, di perle, di legni artisticamente eseguiti, mentre i venditori offrivano materie coloranti e profumi non mai conosciuti fino allora. Intanto dagli alti forni di quei tempi l'acciaio colava accecante e bollente, e veniva largamente usato nelle costruzioni meccaniche.

Ma quelle cronache dicono ancor di più. Assicurano che in un ambiente chiamato del Sole, inghiottito tredicimila anni



il dio buono, lo combatte e lo vince — e tuoni e lampi s'incrociano nell'atmosfera — sicché si riversa alfine, sulla terra assetata, la pioggia ristoratrice.

Queste ed altre simili istorie attraenti son pervenute fino a noi, ricordate nei poemi, nelle cronache, nelle opere filosofiche e nelle leggi degli Indù. Eran scritte in sanscrito, una lingua che si estinse almeno tre secoli prima della nascita di Cristo, e della quale restano tuttavia le tracce nelle pazienti ricostruzioni degli studiosi.

Riportandoci a quelle cronache antichissime noi possiamo oggi ripetere che fra il Gange e l'Himàlaya esistevano due potentissimi imperi, ciascuno dei quali aveva per capo un re che traeva i natali dal Sole e dalla Luna. Re siffattamente eletti dalla natura potevano adunque ciò che volevano. E vollero così saggiamente, che il popolo a loro soggetto — è sempre la tradizione conservata nei libri che lo dice — raggiunse uno stato tale di civiltà da superare il nostro, seppure gli aeroplani solchino il cielo, le navi il mare, e la scintilla elettrica generata in Italia, faccia

or sono dalle onde infuriate dell'Oceano Pacifico (Solone e Platone scrivono anch'essi di un continente impareggiabilmente bello e civile, l'Atlantide, ma questo sarebbe stato sommerso dall'Oceano Atlantico) l'arte meccanica era arrivata ad una tale perfezione, che l'uomo avrebbe potuto fare a meno delle gambe: non si camminava più, si volava.

Sì, ragazzi miei, si volava.

Come fossero costruiti gli aeroplani di tredicimila anni or sono io non ve lo posso dire: nè altri credo, lo potrebbe. Le cronache son mute su questo argomento: non svelano i segreti inventivi degli ingegneri usciti dall'Accademia del bel regno del Sole. Tanto meno vi potrei indicare quale forza naturale venisse in soccorso dei trasvolatori indù per dar loro potenza di moto.

Certamente erano macchine mostruose, liberate su larghissime ali, spinte da spaziosissime vele. Ed erano così ben formate e solide che gli eserciti dell'Impero del Sole venivano trasportati per via aerea da un punto all'altro del globo a quei tempi conosciuti. Ciascuna macchina ospitava u-

na ventina di guerrieri armati di tutto punto: i quali arrivati improvvisamente sulle popolazioni da sottomettere, le atterrivano e le vincevano lanciando dall'alto ferro rovente, massi e saette.

Siamo di fronte, come vedete, a dei veri e micidiali bombardamenti di aeroplani da combattimento.

Si narra perfino che un generale di quell'esercito aereo, il prode Ramschander, si portasse, stando a bordo di uno di quegli apparecchi, da Ceylan all'India settentrionale.

Favole?

Favole senza dubbio, poichè dei due regni sublimi che starebbero dormendo, sotto l'algha e i molluschi, in fondo al Pacifico e all'Atlantico, nessun storico, nessun geografo, nessun scienziato, ci porge documentazione sicura.

Ma che vale?

Noi ci abbeveriamo egualmente alle chiare fresche polle di queste leggende. Noi ritorniamo col cuore palpitante dentro nel tempo; e con le poetiche fole del passato rinfranchiamo i propositi per l'avvenire.

Volare. E' l'aspirazione d'ogni mente; è il sogno d'ogni appassionato. Volare è poesia, è battaglia, è conquista; e soltanto gli eletti sono degni di vincere.

NONNO PAZIENZA.

È morto Attilio Longoni

«La notizia della morte del vecchio e fedele camerata Longoni mi rattrista profondamente. Egli fu uno dei fondatori del Fascismo milanese e ne diresse anche le sorti. Ricordo che fu pilota ed animatore dell'Aviazione italiana. Come le Camicie



Attilio Longoni

nere della vigilia, fu sempre e dovunque in linea - Mussolini ».

Noi lo ricordiamo ai giovani quale propagandista, attivissimo ed efficacissimo, di cose aviatorie. Salutiamo quello che fu il fondatore de «La Gazzetta dell'Aviazione» e de «L'ala d'Italia».

Ricordiamolo come propugnatore fortissimo della propaganda aerea fra i giovani.



IL PICCOLO INGEGNERE

Piccole questioni tecniche

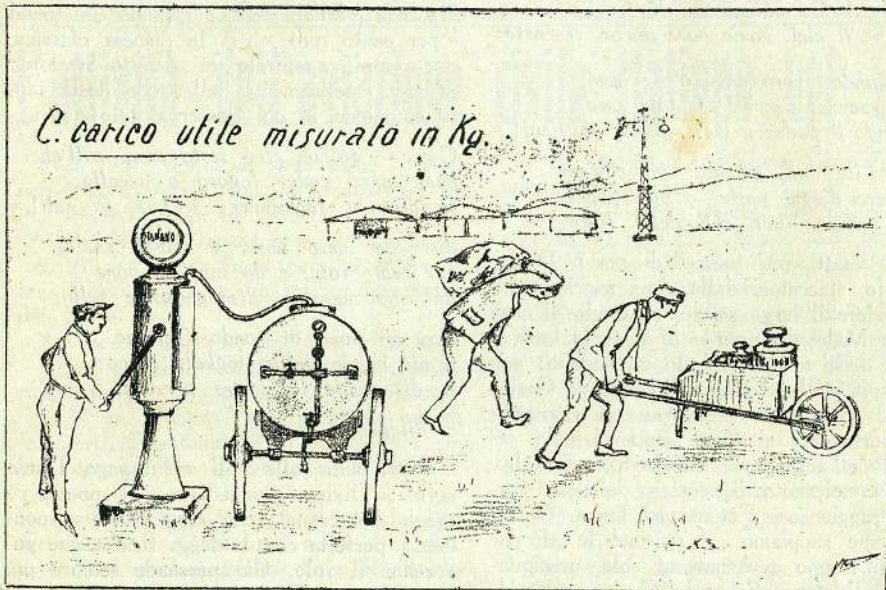
Carissimi amici,
con la chiacchierata della scorsa volta ho esaurito il mio primo compito che consisteva nel rendervi un po' familiare le varie parti che costituiscono l'aeroplano ed il motore, e nello spiegarvi il loro funzionamento.

Incomincerò oggi una seconda parte, con la quale mi proverò a spiegarvi quali sono le caratteristiche degli aeroplani che

più si servono a classificarli ed a distinguerli a seconda del servizio al quale sono destinati. Le principali caratteristiche sono quelle che vedete dimostrate nelle figure sottostanti.

Tenetele bene a memoria perchè ci serviranno a definire tutti i tipi di aeroplani che verremo man mano esaminando.

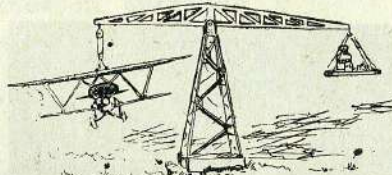
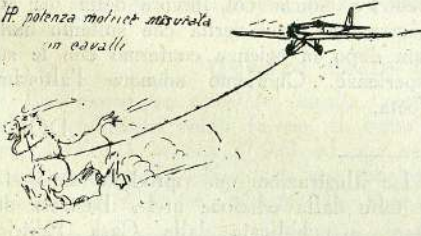
Vostro aff.mo
CASTELLINARIA
Ingegnere aeronautico



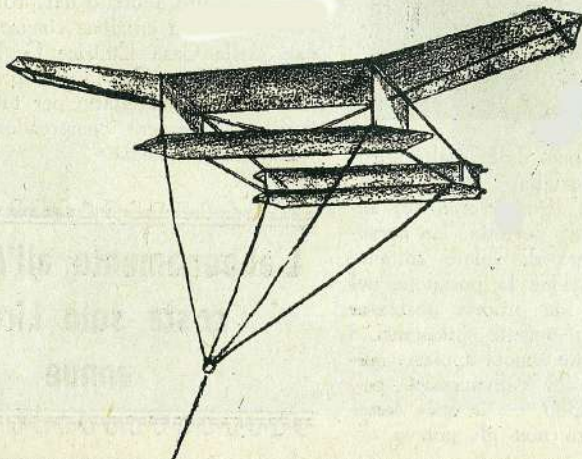
C. carico utile misurato in Kg.

H. potenza motore misurata in cavalli

P. peso a vuoto misurato in Kg.



S. superficie alare misurata in metri quadrati



Scuola di modelli volanti a Rodi

La festa d'inaugurazione

Rodi, marzo 1932 - X.

Il 21 marzo u. s. è stata inaugurata presso il R. Istituto Maschile di Rodi, una Scuola per la costruzione di Modelli Volanti. Detta Scuola fu intitolata alla M. O. Carlo DEL PRETE.

La Madre del Caduto inviò, per il giorno dell'inaugurazione, una grande fotografia dell'eroico suo Figlio, con speciale dedica.

Per l'occasione si svolse il seguente programma: 1) Scoprimiento della fotografia della M. O. C. DEL PRETE; 2) Parole su la M. O. Carlo DEL PRETE; 3) « All'Aviazione » (coro); 4) Ricorrenze anniversarie di marzo; 5) « Per la civiltà » (poesia); 6) Lettura e commento del regolamento per la costruzione e volo di un Cervo Volante; 7) « Gioinezza » (coro); 8) Distribuzione del giornale « Aquilone » ai 62 ragazzi abbonati; 9) « Preghiera per l'Aviatore » (coro).

È davvero commovente l'amore che pone nel fare proseliti per l'aviazione il direttore del R. Istituto maschile di Rodi. Segnalandone ed elogiandone l'azione noi dobbiamo poi particolarmente ringraziarlo per la propaganda che egli fa a favore de « L'Aquilone ».

Concorso per la costruzione e volo di un cervo volante

Il R. Istituto Maschile di Rodi, che ha una speciale sezione per la costruzione di modelli volanti, intitolata alla memoria di Carlo Del Prete, ha indetto un Primo Concorso per la costruzione e volo di un cervo volante, concorso che è regolato dalle seguenti norme:

È indetto dalla Scuola Modelli Volanti « C. Del Prete » del R. Istituto Maschile di Rodi, un concorso per la costruzione e volo di un cervo volante.

A questo concorso, potranno prender parte tanto gli alunni del Corso Elementare quanto quelli dei Corsi Medi.

La gara comprenderà un volo di circa 10 minuti primi.

Ad ogni cervo volante verrà assegnato: a) Un massimo di punti 50 e un minimo di punti 10 come giudizio sulla costruzione; b) Un punto per ogni metro di spago snodato; c) Un massimo di punti 200 e un minimo di punti 50 come risultato della condotta di volo del Cervo Volante.

Sarà dichiarato vincitore, il concorrente che avrà complessivamente il maggior numero di punti.

A tale gara verranno assegnati premi consistenti in medaglie d'oro, d'argento e bronzo.



AVIOFLEX

Tubi Flessibili per Aeroplani
per Benzina, Olio, Acqua

REPERTORI PRESCRITTI DALLA C. AERONAUTICA

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

Società Anon. Compagnia Italiana Tubi Metallici Flessibili
Via Salaria 207/A, 6 - 00196 - Telefono 40-206

Stupefacente istoria di un pinguino che mise le ali

PINGUIN Plonplon aveva sentito dire dai suoi compagni che il buon Dio, per punire un antichissimo avo superbo e ambizioso che aveva tentato di scalare il cielo a volo, per raggiungere il paradiso, era stato severamente punito. Questo fatto



risale a millenni e millenni. Ma i vecchi pinguini ancora se ne ricordano. Quell'avo audace e ambizioso era stato privato delle ali. E da allora i pinguini tutti furono condannati a somigliare all'uomo in frak e ad avere, in luogo delle ali, due mozziconi che non sono nè ali, nè braccia.

Pinguin Plonplon pensava con tristezza: « Dio è grande e onnipotente. — Lo prova il fatto che ha potuto privare delle ali l'antenato pinguino! — Dio è grande e, se ha punito la superbia di un pinguino ambizioso, può benissimo premiare il coraggio di un pinguino che non pretende di andare in paradiso senza esservi invitato ».

Dovete sapere che Pinguin Plonplon desiderava ardentemente di poter volare come i gabbiani bianchi e snelli che vedeva di quando in quando attraversare il cielo grigio del suo mondo.

Pinguin Plonplon pensava anche: « Io credo in Dio onnipotente; ma se, per caso, il buon Dio non volesse o non potesse occuparsi dei casi miei, perchè non dovrei sperare che il tempo e la pazienza mi soccorrano? ».

Certamente Pinguin voleva dire *la scienza*, non « il tempo e la pazienza »; ma egli non conosceva il significato di questa magica parola. Tempo e pazienza...

Pinguin Plonplon andò nel pa-

lazzo di ghiaccio d'un suo amico orso. L'orso era bianco come la neve e — siccome non aveva niente da fare tutto il giorno — aveva inventato un modo molto semplice per fare qualche cosa. Quest'orso, che si chiamava Don, si dondolava da mane a sera come una campana. (Guai se quei pinguini del nord avessero conosciuto un campanile! Avrebbero chiamato l'orso Din-Don...).

Pinguin, dunque, andò dall'orso Don e gli chiese se conosceva un sistema per volare. L'orso, che era buono e burlone, dette in una gran risata e, quindi, raccontò che un suo compagno, un orso che la sapeva lunga, era fuggito da un



serraglio indiano del Canada portando seco il gran segreto del volo. Allora Pinguin, accompagnato da Don, andò da codesto orso eva-

so dal serraglio. E codesto orso disse: « Mio caro Pinguin, se tu vuoi volare devi compiere molto cammino a piedi o in slitta sul ghiaccio. Tu devi recarti nei paesi dove il sole è cocente, dove le nevi sgelano durante lo spazio d'un giorno, dove le massaie hanno i grembiuli sempre pieni di becchime per i polli e per le oche. Le oche sono animali molto stupidi, ma hanno le ali. Tu recati in uno di quei paesi e porta dei pesci congelati alle oche... ». Detto questo, l'orso amico di Don non volle spiegare altro.

Pinguin non era certamente pinguino da scoraggiarsi tanto facilmente. Era, anzi, un pinguino molto ingenuo; ed era, per giunta, molto testardo.

Partì dunque. Si legò a tracolla una cinquantina di pesci infilati in una specie di giunco e si diresse, una zampa avanti all'altra, verso il misterioso Sud.

Il Sud è il paese del sole anche per i poveri pinguini che lasciano padre, madre e fratelli per andare in cerca di avventure.

— Dove vai, povero il nostro Pinguin? — gemevano la pinguina madre e il pinguino babbo.

— Vado a volare.

— Ma non sai che un nostro antichissimo avo fu privato delle ali appunto perchè volle tentare il volo?

— Lo so. Ed è per questo che voglio tentare.

— Ma il buon Dio punirà la tua audacia!

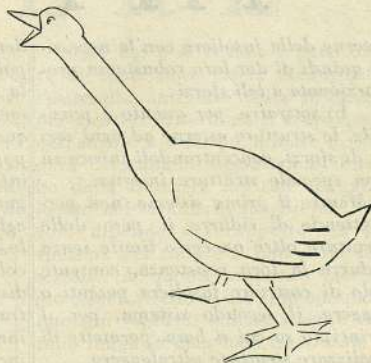
Nuova serie de "L'Aquilone,"

Da questo numero L'AQUILONE inizia una nuova serie in nuova veste tipografica: La redazione passa da Torino a Roma sotto gli auspici delle "Vie dell'Aria,"

L'attuale direzione invia un saluto e un ringraziamento al collega di Torino cav. Mario Dianati e suoi collaboratori, i quali, dopo aver fondato *L'Aquilone*, hanno dedicato a questa pubblicazione le cure più appassionante.

— Il buon Dio premierà la mia speranza e la mia costanza!...

E Pinguin Plonplon partì, e camminò giorni e giorni e gior-



ni, ed anche notti, di poco nutrendosi, poco riposando, bevendo soltanto acqua salata e succhiando pezzi di ghiaccio. Il sole nasceva e Pinguin si metteva in cammino; il sole tramontava e Pinguin seguiva a camminare: perchè il sole nei paesi del nord tramonta mentre nasce.

Sul suo cammino non incontrò mai anima viva che lo incoraggiasse. Soltanto un giorno, sull'imbrunire, mentre stava per scivolare sul ghiaccio e precipitare nell'abisso di un profondo crepaccio, Pinguin si sentì gridare dietro le spalle: « Bada che metti un piede in fallo!... ». Credette che fosse un ammonimento di Dio e si ritrasse tremando. Era, invece, la voce di un esploratore ubbriaco di quella specie di grappa, ma molto più forte, che in America del Nord si chiama Whisky.

Finalmente — come avviene nelle fiabe — Pinguin fu in vista d'un casolare. Allora il povero e buon pinguino si ricordò delle massime di compare Don: « Le oche sono molto stupide, ma hanno le ali ».

La preoccupazione maggiore di Pinguin era questa: Chiedere le

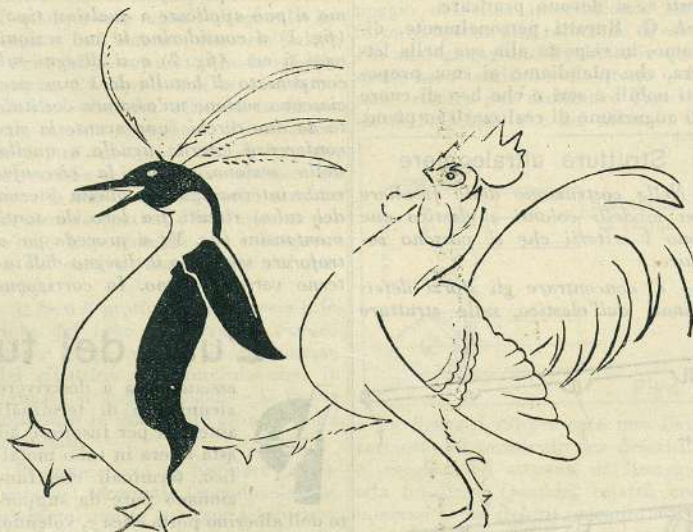
penne, o rubarle? Mentre le oche dormivano si poteva strappare loro dalle ali le grandi penne! Ma l'onestà ebbe il sopravvento. Pin-

guin decise di essere onesto e leavele fino in fondo. Avrebbe chiesto le penne...

Era sera. Si appressò ad una capupola cadente e bussò. Rispose la voce di un'anitra, voce che Pinguin scambiò, naturalmente, per quella d'un'oca. Fu dischiuso un usciolo.

— Chi è là?

— Là non c'è nessuno — rispose umilmente il pinguino. — C'è, qua, un misero mortale che desidera parlare con l'oca più intelligente.



A queste parole non si avanzò un'oca, bensì un cappone.

Pinguin pensò che quell'animale fosse il più intelligente e fosse

un'oca. Chiese perciò le penne per volare. Allora il cappone si rincantucciò con aria afflitta e spinse innanzi un'oca autentica.

L'oca disse:

— Io sono a tua disposizione. Ma tu cosa mi dai?

— Del pesce congelato — rispose prontamente Pinguin.

— Fuori il pesce — schiamazzarono alcune anitre.

E il pesce fu gettato in mezzo al pollaio. Allora avvenne un parapiglia e uno schiamazzo indavolato.

— Le penne sono mie.

— No, con le tue penne non si vola.

— L'affare l'ho concluso io.

— Tu che c'entri? Siamo tutta una famiglia. Abbiamo diritto di mangiare tutti...

Dopo dieci minuti il povero pinguino si trovò fuori dell'uscio, e l'uscio era stato rinchiuso dal di dentro. Non gli erano rimaste che alcune penne di cappone infilate nel capo, che sembrava un bersagliere...

Pinguin destò in quel punto la

pietà del buon Dio, che lo chiamò in paradiso, in volo...

Gastone Martini

(Disegni di U. Di Lazzaro)

SOLA SU
L'ATLANTICO

Miss AMELIA
EARHART

Un nuovo
prodigio

Un nuovo
titolo
di benemerenzza
Ai fabbricanti
di prodotti



SOLA

naviga sicura - Dimentica
del motore - Aggiunge il
suo nome a quello dei
grandi assi che hanno pri-
ma usato ed apprezzato

LA BENZINA
E L'OLIO

Stanavo

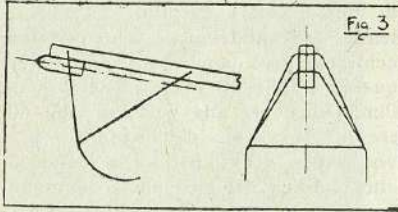
GENERALE BALBO
BOSSOUTROT e ROSSI
PAILLARD e MERMOZ
POST e GATTY
ENDRES e MAGYAR
BOARDMAN e POLANDO
LINDBERG
BOOTMAN
STAINFORTH
LOMBARDI
HINKLER

Società

Italo - Americana
per Petrolio

G E N O V A

mento del contatto col suolo) passi all'interno del poligono di appoggio e cioè di quella figura che si ottiene congiungendo con segmenti di retta i punti di contatto. Vedi fig. 1. La prima condizione riguarda la conformazione degli organi di contatto col suolo, in quanto che la loro figura si deve presentare lateralmente tale che toccando il terreno orizzontale, con almeno 3 punti, l'ala si trovi con l'incidenza dovuta. La seconda condizione riguarda invece la posizione degli organi in questione rispetto all'apparecchio perchè da essa dipende il soddisfacimento della condizione stessa: infatti, pur ammettendo la simmetria delle forme e delle



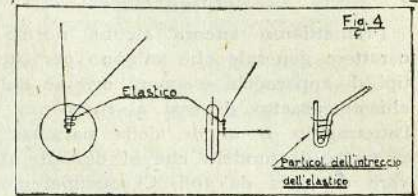
forze rispetto al piano verticale longitudinale dell'apparecchio, con il che non è da temere che la risultante accennata possa uscire lateralmente dal poligono di appoggio, occorre pure che questo sia abbastanza esteso in senso longitudinale e non troppo avanti nè troppo indietro, rispetto al baricentro in modo da poter accogliere tale risultante anche nel senso poppa prora per il quale non esiste simmetria alcuna e perciò si possono avere abbastanza grandi spostamenti delle forze applicate e perciò della loro risultante, a seconda della natura del terreno e della velocità e dell'assetto del modello al momento del contatto col suolo e nel successivo periodo di «rullaggio».

Vediamo ora qualche esempio di realizzazione attuata o possibile di organi di contatto col suolo, per vari tipi di modelli.

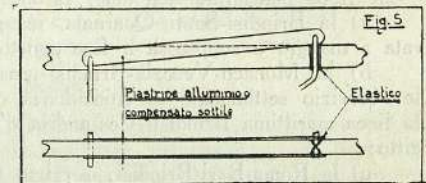
In generale il sistema più semplice di tali organi è costituito da un «carrello» anteriormente e da un pattino posto in coda sotto gli impennaggi. Voi avete imparato a conoscerne lo schema e un modo di realizzarlo nei primi numeri del giornale. Esso nasce spontaneo per quel tipo di apparecchio, che rammentiamo riproducendolo in fig. 2, munito di elica anteriormente e di impennaggio posteriormente, di un'ala non eccessivamente estesa in senso trasversale e di costruzione non troppo delicata, ed inoltre atto sia ad essere lanciato a mano che a partire da terra con mezzi propri. Non staremo a ripeterci descrivendone i particolari; solo facciamo notare che se si volesse escludere la possibilità della partenza da solo, si potrebbe semplificare notevolmente la costruzione del carrello rendendolo nello stesso tempo alquanto più penetrante, oltre che più leggero, sopprimendo le ruote e costituendo le gambe anteriori del carrello con semplici pattini o «baffi» alquanto incurvati all'indietro in modo da essere atti a scorrere facilmente sul terreno superando anche piccoli ostacoli, mentre le posteriori, gormanti anche la trasversa, che ora sostituirebbe l'assale irridirebbero i pattini in tutti i sensi. (Fig. 3).

Un carrello ed un paio di pattini come i sopradescritti non sarebbero però applicabili ad un modellino più pesante e di costruzione più delicata, in quanto non posseggono la elasticità o «molleggio» indispensabile per attutire l'urto all'atterraggio ed evitare danni, facili a prodursi, specialmente all'ala, in tali costruzioni. Per conferire un certo grado di molleggio al

tipo di carrello ora considerato, si potrebbe procedere nei modi che indichiamo qui oltre e che sono illustrati nelle figure 4 e 5. Il primo consiste nel collegare l'assale orizzontale alle anse con legature di elastico sottile (ad es. quadro di lato 1 mm.) avvolto con una certa tensione in modo da mantenere aderente l'assale alla sua sede sotto l'azione del solo peso del modello, ma di permetterne il sollevamento in caso di urto che, come sapete, ha un effetto simile ad un aumento istantaneo di peso.



Nella loro congiunzione inferiore, le anse anteriori con le posteriori vengono a formare un U a branche un po' divaricate che serve di guida all'assale nel suo moto in su e in giù; intorno ad esse si intreccia l'elastico con più o meno giri a seconda se si vuole meno o più molleggio. Il secondo modo consiste nel collegare le anse posteriori alla fusoliera con legatura di elastico, mentre le anse anteriori fanno perno nella loro sede: è utile allora, sebbene non indispensabile, di col-



legare con questo perno l'estremità superiore delle anse posteriori, mediante sottili piastrine per guidarle nella loro escursione; è quello che è stato indicato in figura.

Questo ultimo sistema si presta pure per dare molleggio al sistema di pattini proposto per sostituire il carrello nel caso non necessiti la presenza delle ruote.

Si badi però, che quando esiste il molleggio le dimensioni in altezza del carrello vanno aumentate di tutta l'estensione della possibile escursione delle ruote, affinché l'elica continui ad essere protetta ugualmente.

(Continua)

TELEVEL

IL GUARDIANO DEL SERBATOIO

Controllando
il consumo evita
le sorprese



Invenzione
e fabbricazione
italiana

Il più perfetto indicatore di benzina a portata del pilota e dello chauffeur - Montato in serie su apparecchi: Fiat, Savoia, Macchi
Tipi speciali per qualsiasi altro apparecchio

Il "TELEVEL" fa parte dell'equipaggiamento dei più recenti tipi apparecchi militari e civili

ING. E. CARETTA

TORINO - CORSO RAFFAELLO, 19 - TORINO
Telefono 60-292

Costruzioni Meccaniche

VERINO & C.

Corso Bramante 8 - TORINO

NODI ed ATTACCHI
in cromo nickel per
AGI e FUSOLIERE

Cuori d'avieri

Niente feste: tutto ai poveri

I forti son sempre buoni: e gli avieri, cresciuti alla scuola di Italo Balbo, han dimostrato, in occasione del nono anniversario della fondazione dell'arma, che alla robustezza dei nervi, necessaria per affrontare le dure prove del volo, accoppiano una tenerezza impareggiabile di sentimento.

Gli anni scorsi, per festeggiare il lieto

di Dio, ai poveri raccolti nei sette Ospizi cittadini.

Erano con lui il valoroso colonnello Beltrami, comandante del Presidio aeronautico torinese e benemerito esecutore della benefica volontà dei suoi avieri, il vice prefetto comm. Morangiù, il vice podestà avv. Gianolio, i membri del Direttorio federale prof. Bertone e conte Pallotta, ed il direttore dell'Ente Opere Assistenziali cav. Brambilla.

Che festa! che gioia! che commozione! Al R. Ricovero di mendicizia in corso Ca-

benefattori con vive dimostrazioni di affettuosa riconoscenza.

Pensate alla solitudine di questi disgraziati, per molti dei quali la vita non ha più sorrisi. Per essi — si fatica poco a crederlo — nel tradizionale giorno della Pasquetta un angelo scendeva dal cielo apportatore di letizia. E aveva aspetto celeste, infatti, ch'è vedevano accanto a loro, prodighi di gentilezze, i giovani sorridenti avieri, proprio quelli che baldamente solcano il cielo su rombanti apparecchii.

Infatti, mentre la cerimonia si svolgeva, un volo di aeroplani portava la sua gaiezza nel giocondo quadro di fratellanza e di amore. Uomini e donne — in uniforme blu i primi, grigia le seconde — miseri tutti, si sono accalcati intorno ai tavoli sovraccarichi di pacchi. Hanno riso di contentezza, hanno battuto le mani, hanno ringraziato, hanno benedetto e bene augurato, hanno inneggiato al Duce e a Italo Balbo.

Festa di bontà offerta da giovani forti ai cadenti della vita. Virtù somma di animi generosi che ha commosso quanti vi hanno assistito.

Rientrato nel ritmo normale della sua giornata laboriosa, tutta dedicata, nel nome e sotto la guida del Duce, al bene degli umili, alla grandezza della Patria, Andrea Gastaldi ha espresso la sua profonda ammirazione per il gesto della R. Aeronautica, telegrafando ad Italo Balbo queste parole:

« Stamane, presenti le maggiori Autorità, ho presenziato alla distribuzione di 2050 pacchi-viveri offerti dai Camerati avieri ai poveri di Torino. Generosa iniziativa V.E. ha incontrato largo favore nella massa beneficati che ha inneggiato al Duce e a Voi. Interprete loro sentimento esprimo V.E. devoto memore ringraziamento inneggiando maggiori fortune aeronautica italiana ».

Così, dal volo che sorpassa l'Atlantico alla carezza che fa lieti vecchi e bambini.

Oh, aviere d'Italia, c'è da far del bene...

Presente!

Oh, aviere d'Italia, c'è da morire per la gloria della Patria...

Presente! Presente sempre!

G. B.



Il Segretario Federale Comm. Andrea Gastaldi con i rappresentanti della Prefettura e del Comune assistono alla distribuzione dei doni

avvenimento, la R. Aeronautica destinava notevoli somme per il « rancio speciale » agli avieri, per le gare a premio e per altri divertimenti. Era una giornata di evviva e di canti, che raccoglieva nel ricordo del passato e nei propositi per l'avvenire l'anima di tutti gli avieri italiani, ma che tuttavia consumava le sue ventiquattro ore in una gioia che sembrava a quei grandi cuori troppo sterile perchè troppo personale.

Ed ecco che il Capo, quest'anno, compreso il profondo amore altruistico, delle sue schiere, ed ottenuto plauso ed approvazione dal Duce, ha incoraggiata e concretata una manifestazione di infinita bontà, che ha allietato la fosca sera di tanti miseri, ai quali la Fortuna ha negato i suoi capricciosi sorrisi.

A Roma, a Milano, a Torino, ovunque vi è un campo d'aviazione della R. Aeronautica, gli ufficiali hanno raccolto, con sottoscrizioni volontarie, notevoli somme da destinare alle opere assistenziali del Partito fascista; mentre gli avieri e i loro sottufficiali hanno rinunciato a quanto loro spettava per l'occasione, devolvendo l'importo a beneficio dei bisognosi.

A Torino gli ufficiali, sottufficiali ed avieri del presidio aeronautico (Mirafiori, Venaria Reale) il giorno dell'Angelo, dopo la Pasqua, si sono raccolti intorno ad Andrea Gastaldi, il tanto amato e popolare Segretario del Fascio e membro del Direttorio Nazionale, e con lui hanno distribuito ben 2050 pacchi, pieni d'ogni ben

sale, al Ricovero municipale di via Como, al Ricovero municipale di via Moncrivello, alla Cucina malati poveri in corso Palestro, al Ricovero municipale di corso Vinzaglio, al R. Ospizio di Carità in corso Stupinigi, al distributorio in via Bertola, ovunque i beneficati hanno accolto i



Fra donne povere il sollievo materiale e morale dei Cavalieri dell'Aria

La celebrazione del IX

Roma: 28 marzo 1923



Passaggio di squadriglie in formazione durante la cerimonia

Il Duce premia gli eroi dell'aria

Il nono annuale della fondazione dell'Arma azzurra è stato celebrato nell'aeroporto del Littorio. La cerimonia ha avuto un carattere rigidamente militare, ed è culminata con la consegna delle decorazioni al valore agli eroici soldati dell'aria, che, nelle ultime operazioni libiche e nella quotidiana opera di sacrificio, seppero fare rifulgere il loro ardimento e le loro virtù.

Il Duce ha consegnato 83 ricompense al valore, fra queste 11 alla memoria dei caduti. Le ottantantatre ricompense rappresentano, con l'eloquenza delle loro motivazioni, la chiara documentazione di quello che, nel ristretto periodo di un anno, l'Aeronautica militare ha dato alla Patria di eroismo e di fede.

Benito Mussolini, appello di rinnovamento del Paese, missione formidabile di difesa. Consegnando - il 28 marzo - l'Arma di Aeronautica, diceva:

“L'aviazione che non esisteva pochissimo nel 1914, forse l'aviazione francese, ma siamo sulla buona strada alla parità, certo a condizioni di fronteggiare qualsiasi even-

In nove anni di lavoro, di esperimenti e di arditezze, sotto la guida di Italo Balbo - ha portato l'Arma nel mondo.

Evviva!



Il gruppo dei parenti

Annuale dell'Aeronautica

II — 28 marzo 1932 - X

iniziata l'opera sua poderosa
affidava all'arma aerea una
e di progresso.

zo 1923-II - la bandiera alla

teva nel 1919, nel 1920, che
e 1922, oggi estiste. Non è
è forse l'aviazione inglese,
che può condurci se non
tali che ci permetteranno di

iduo, tenace, in nove anni di
la R. Aeronautica - sotto la
quistato uno dei primi posti



Il Duce, accompagnato da S. E. Balbo, visita gli apparecchi

Esercito, Marina, Combattenti, alla R. Aeronautica

LA MARINA

“La Marina, fervidamente unita alla R. Aeronautica, partecipa con cuore fraterno alla celebrazione del nono annuale della costituzione dell'arma del cielo e invia il suo saluto augurale „
Ammiraglio Sirianni.”

L'ESERCITO

“Con fraterno sentimento l'Esercito leva voti augurali per gli equipaggi gloriosi e per i camerati tutti della R. Aeronautica cui ricorre oggi in lieto auspicio il nono anniversario della costituzione „
Generale Gazzera.”

I COMBATTENTI

“Al valoroso Ministro dell'aria, trasvolatore intrepido, ai meravigliosi avieri italiani nel giorno anniversario della fondazione dell'Arma, i combattenti nel ricordo sempre più vivo del comune patrimonio di sacrificio e di gloria fatto sacro dalla passione eroica di quattro anni di guerra, partecipano i loro sentimenti di solidarietà e di cameratesca ammirazione „
A. Rossi.”



gloriosi caduti decorati

Tempi passati, tempi moderni⁽¹⁾

Rievocazioni e visioni in versi martelliani

PERSONAGGI

L'OROLOGIO
LA SCRIVANIA
LA POLTRONA
IL PARAVENTO
IL GATTO
UN AEROPLANO in lontananza

SCENA UNICA

In soffitta. È notte. Dall'abbaino aperto si vede il cielo carico di stelle

L'OROLOGIO

Buona notte, madama scrivania

LA SCRIVANIA (con sussiego)
Vi saluto

L'OROLOGIO

V'auguro buoni sogni!...

LA SCRIVANIA
Ieri notte ne ho avuto

uno talmente bello!

L'OROLOGIO

Che sognaste?

LA SCRIVANIA

Il salotto
antico, dove vissi... Mi parlavan di sotto
e dicevano: Guarda, si regge ancora dritta!
Perchè per tanto tempo la tenemmo in soffitta?

L'OROLOGIO

Credo che un giorno o l'altro infine capiranno
che a levarci di torno fecero un grosso danno!
Per vent'anni ho segnato l'ora con dolce suono...

LA SCRIVANIA (sospirando)

Per quarant'anni io vissi tenuta come in trono
nel salotto dorato, più di tutti in onore.

(abbassando la voce)

Se volessi parlare!... Quante storie d'amore
vi potrei raccontare... Che lettere galanti
scrissero sul mio seno... Ah, canaglie, birbanti,
 sconoscenti!...

UNA VECCHIA POLTRONA (interviene)

E la vita, madama scrivania,
Io che fui tanto amata!... Ora in antipatia
mi han preso!...

LA SCRIVANIA (con sussiego)

E che favori faceste?... Qualche sonno
al più accoglieste...

LA POLTRONA (umile)

Sono la poltrona del nonno.
Non ricordate?... Il vecchio che pareva adorato
da tutti! Così presto l'hanno dimenticato!
Tutto ha fine, madama... La giovinezza è sorda
al passato...

L'OROLOGIO

Nessuno, ahimè, più ci ricorda
degli infami!... Ah, che tempi felici!... Rammentate?
Io suonavo le ore calme, lente, ovattate.

LA POLTRONA

E i bimbi che giocavano tra le braccia del nonno
Gli facevan le burle, disturbandogli il sonno...

LA SCRIVANIA

E spesso combinavano, i pazzi, qualche guaio!...
Ma una volta versarono intero il calamaio
sul mio legno

LA POLTRONA

E ne cadde persino sul tappeto!

L'OROLOGIO

Tentaron di lavare la macchia con l'aceto
Ma restata è in quel posto un'ombra un po' più scura

LA POLTRONA

Ah, che tempi felici!...

L'OROLOGIO

Eh!... La vecchiaia è dura!...

UNA VOCE DALL'OMBRA

Essa è dura per voi!

L'OROLOGIO

Chi parla?

LA POLTRONA

E il paravento
Non lo disilludete, poveretto, è contento...
Ei vive di illusioni, crede che un dì verranno
a riprenderlo e dice: Sarà per quest'alt'anno!...
Aspetta da gran tempo, felice nel suo covo,
certo che si decidano a rimmetterlo a nuovo!...

IL PARAVENTO

Penso che un bel colore azzurro pel vestito
nuovo assai mi starebbe bene!... O verde appassito
o giallo d'oro o rosa... Credo che incerti ancora
essi siano, e per questo ritardano. Ma l'ora
del mio ritorno al mondo non dev'essere lontana

LA SCRIVANIA (tra sè)

Oh che pazze illusioni!... Oh che speranza vana!...

IL PARAVENTO

Quel bimbo dai capelli d'oro che tanto amava
la mia veste di seta, e dietro a me giocava
coi suoi soldati, un giorno, a prendermi di certo
tornerà!...

L'OROLOGIO

Quel bambino!... Oh che pazzo inesperto
che siete, mio signore paravento! Quel bimbo
che ricordate, il viso circondato da un nimbo
di capelli dorati, ora ha più di vent'anni...

IL PARAVENTO

Chi l'ha detto?

L'OROLOGIO

Ma il tempo passa. Messer Giovanni,
il gatto, viene a volte a darci le notizie
dei signori... E non belle!... Sapete che calvizie
indecenti hanno invaso la testa del barone
Luigi!...

IL PARAVENTO

Del barone Luigi?... Un bambino
di diciott'anni, calvo?

L'OROLOGIO

Diciotto?... Trentasei!...
E il viso di Luciana deformato dai nei?

LA SCRIVANIA

Che nei! Siete indulgente. Son bitorzoli belli
e buoni, ha detto il gatto.

IL PARAVENTO

Con quei suoi fianchi snelli
sarà sempre graziosa, Luciana!

LA SCRIVANIA (*ridendo*)

Con quei fianchi
snelli? Pesa novanta chili, ed ha tutti bianchi
i capelli la vostra Luciana. E grandi vezzi
crede ancor possedere!

IL PARAVENTO

Ma che pettegolezzi!...

LA SCRIVANIA

Eh, chiedetelo al gatto che forse questa sera
verrà dall'abbaino... Ei sa la storia vera
dei signori... e ne snocciola di storie pepe e sale...

L'OROLOGIO

Ei ci vendica un poco facendo da giornale.

LA POLTRONA

Malizioso, quel gatto!

IL PARAVENTO

Malizioso, a quel che sento!

Ma non avrà coraggio dinanzi al paravento
poeta e sognatore di snocciolar novelle
Malvagie!

LA SCRIVANIA

Eh via, messere, ne vedrete delle belle!...

*(si sente un rumore confuso lontano che viene
dall'abbaino)*

LA POLTRONA

Oh che strano rumore!... L'udimmo anche altre sere

L'OROLOGIO

Ei viene dalla notte... E il canto delle sfere
forse di cui ci parla Platone. Di là parte
il Tempo, e nella terra vien diviso con arte
tra tutti gli orologi che lo marcano eguale...

LA SCRIVANIA

A me sembra piuttosto un suono materiale...

LA POLTRONA

Forse un treno che passa...

LA SCRIVANIA

Ma no, che vien dall'alto

IL PARAVENTO

Sembra infatti discendere dal cielo di cobalto!
E un rumore poetico!

LA POLTRONA

Eterno sognatore,

Dev'esser qualche macchina!... Qualche nuovo motore
per fabbricar le scarpe, il sapone, i gelati,
la pasta all'uovo! Gli uomini son tutti diventati
pratici! Se sapeste che progressi hanno fatto
nel campo materiale! Domandatelo al gatto!
Eccolo appunto!

(dall'abbaino si affaccia il gatto)

Buona sera messer Giovanni!

Parlavo, dei progressi degli ultimi trent'anni
ch'han fatto giù, tra gli uomini!...

LA SCRIVANIA

Progressi li chiamate?...

Se l'arte e la poesia son state relegate
in soffitta, così, come voi, poveretti!...
I pensieri degli uomini sono tutti diretti
al benessere ignobile!... Non è vero, messere?
Se l'orologio crede al canto delle sfere
ancora, e il paravento fede ha nella memoria
degli uomini, se alcuno qui ancor parla di gloria
sono discorsi questi, da soffitta, e di sotto
ne riderebber certo!...

IL PARAVENTO (*accorato*)

Davvero nel salotto

ridon delle poesie?... Sono così mutati
dunque i nostri padroni?...

LA POLTRONA

Ma sì! Sono cambiati!

Che son cambiati i tempi!...

LA SCRIVANIA

Messer gatto, narrate
qualche storia maligna!... Sì, quella, ricordate,
dell'altra sera... Quella nella quale il barone
Luigi (sì, lo sanno tutti ch'è un ubriacone!)
finì sotto la tavola... O quella di Luciana
che schiaffeggiò la sarta che sbagliò una sottana...
O quella di...

IL PARAVENTO

Ma basta!... Lasciate che egli dica
ciò che vuole (*al gatto*)

Sappiate che Luciana è un'antica
amica del mio cuore e che il bambino biondo
veniva a me d'accanto giuocando a girotondo
coi compagni... Anche lui è così sconoscente
Ache di tutto il passato non ricorda più niente?...
Tutto ha dimenticato?... Il fulgor della seta
della mia veste rosa?... Anch'egli antipoeta
è diventato come dice la scrivania
che gli uomini son tutti diventati?... Qual via
egli ha preso nel mondo?...

LA SCRIVANIA (*con disprezzo*)

S'occupa di motori
e di amcchine, è vero, messer gatto?... Gli onori
a lui verranno certo di una invenzione
di qualche nuova macchina per fabbricar sapone!

*(s'ode piu' forte il rumore che sembra scensj
der dall'alto)*

IL GATTO

Ma sì!... Questo rumore che udite nella sera
discende dalla macchina!... Eccola in alto!... Nera
si delinea nel cielo

*(nello sfondo del cielo stellato si vede appa-
rire un aeroplano)*

IL PARAVENTO (*gridando*)

Una macchina in alto?...

Sospesa nello spazio, sul fondo di cobalto?...
E questo lo chiamate non aver fantasia...
Egli vola pei cieli!... Ma questa è la poesia!...
Sentite quel rumore che riempie le lande
immense e che d'intorno dolcissimo si spande?...

LA SCRIVANIA

Certo è bello!

LA POLTRONA

Ed è nobile!...

L'OROLOGIO

Credetti le altre sere
che scendesse dai mondi l'armonia delle sfere
Invece è il bimbo biondo che divenuto grande
sopra un cavallo alato ha scalato le lande
inviolate del cielo!... Madama scrivania
non osate più dire che morta è la poesia!

GUGLIELMO DALLA NOCE

(1) Ci giunge, ben gradita, la collaborazione di Guglielmo Della Noce; dimostrazione questa che i migliori scrittori si avvicinano a noi, e porgono ai giovani d'Italia il tesoro prezioso dei loro scritti, per rendere sempre più viva la battaglia che «l'Aquilone» combatte per la divulgazione dell'amore pel volo.

Guglielmo Della Noce non è nuovo nel campo delle lettere. Ricordiamo di lui, soprattutto, le «Fiabe aviatorie», piccoli eleganti libri, pubblicati nel 1927 dalla Libreria del Littorio, allo scopo di rendere popolare l'entusiasmo per l'aviazione. Furono allora quei libretti un prezioso ausilio per la nostra causa. Saranno pur ara di valido aiuto gli scritti che, speriamo, continuerà ad inviarci Guglielmo Della Noce. Grazie.

NAVIGAZIONE AEREA

Nel numero precedente abbiamo esaminato il sistema di determinare l'umidità assoluta di un ambiente.

Ma una siffatta misura non ci dà l'idea sufficiente della percentuale di umidità contenuta in un ambiente, vale a dire se esso sia distante o meno dalla saturazione o più chiaramente dal punto in cui il vapore comincia a condensarsi, il ché è quanto a noi maggiormente interessa. Questa, appunto, che si chiama *umidità relativa*, ci indica di quanto l'ambiente sia prossimo alla saturazione e viene espressa in per cento.

Si definisce facendo un rapporto fra la umidità assoluta constatata in un ambiente e quella che occorrerebbe per renderlo saturo.

Se ad esempio vi capiterà di sentir dire che l'umidità relativa di un determinato ambiente o di una località è del 50 per cento, vorrà dire che la quantità di vapor d'acqua presente al momento in cui è stata fatta la misura, era metà di quella che sarebbe occorsa per rendere l'ambiente saturo.

Per quanto abbiamo già visto sappiamo che si può effettuare la misura dell'umidità facendo un rapporto fra il peso di vapore per unità di volume d'aria o più agevolmente fra la forza elastica che sviluppa il vapore nelle condizioni attuali a quelle che svilupperebbe se fosse allo stato di saturazione.

E' evidente che per effettuare la prima misurazione, e cioè quella del rapporto dei pesi, occorrono strumenti condensatori del vapore; essi son detti *igrometri a condensazione*.

Per il secondo sistema invece, ci si vale di opportune tabelle, nelle quali è riportata in millimetri di mercurio la tensione massima del vapore saturo per ogni temperatura.

L'igrometro a condensazione è uno strumento usato nei laboratori e perciò noi ne tralascieremo la descrizione, per parlare invece di quelli più speditivi, usati nelle comuni stazioni meteorologiche e che pur fornendoci dati sufficientemente esatti, sono di più sollecito e pratico impiego.

I più usati sono gli *igrometri a capello*, che se montati su uno strumento registratore del tipo di quello riportato dalla figura 15, si chiamano «*Igrografi*».

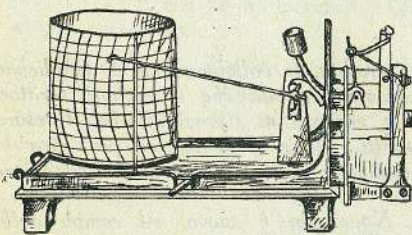


Fig. 15

L'igrometro consta di un fascio di capelli, accuratamente sgrassati e messi in tensione fra un punto fisso dello strumento ed una carrucola raccordata ad un indice provvisto di una molla.

E' noto che per effetto dell'umidità i capelli si allungano permettendo così alla molla di svolgersi e conseguentemente all'indice da esso portato, di fare delle corrispondenti oscillazioni su un apposito quadrante graduato.

E' chiaro che il quadrante deve essere tarato raffrontandolo a minime note e porterà ad un estremo la graduazione zero (quella corrispondente al secco assoluto) ed all'altro estremo la graduazione 100, corrispondente alla saturazione.

L'igrografo, come si può dedurre, invece di avere un capo del fascio di capelli fissato ad un indice, lo avrà su opportune leve che comanderanno una pennina scrivente, la quale lascerà la traccia delle oscillazioni nella solita cartina avvolta al tamburo rotante.

Lo strumento usato nelle stazioni me-

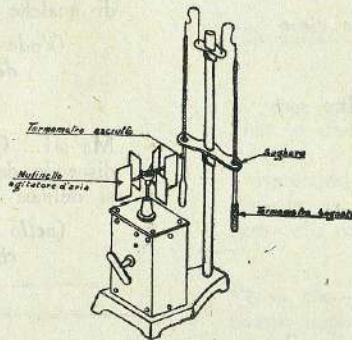


Fig. 16

tereologiche per la misura della umidità relativa, è detto *Psicrometro*. Fig. 16.

Esso consta di 2 termometri identici, di cui uno è asciutto e l'altro è mantenuto bagnato mediante una pezzuola imbevuta d'acqua ed avvolta attorno al bulbo. Un comune mulinello a palette lancia sui due termometri una corrente d'aria. In tali condizioni il termometro asciutto segnerà la temperatura dell'aria ambiente, mentre quello bagnato dovrà segnare una alquanto più bassa perché, come sapete, l'evaporazione avviene necessariamente sottraendo calore.

Quindi l'acqua della pezzuola bagnata evapora facendo raffreddare il bulbo del secondo termometro.

I due termometri registreranno la stessa temperatura solo nel caso che l'ambiente sia saturo e cioè che non sia possibile una ulteriore evaporazione.

Sarà sufficiente sapere che il processo di evaporazione è tanto più rapido, quanto più bassa è la pressione (infatti in montagna, ove la pressione è superiore a quella del livello del mare, sappiamo che l'acqua bolle più forte) quanto più elevata è la temperatura, e infine quanto più l'aria è secca.

Di conseguenza la temperatura, segnata dal termometro bagnato sarà tanto più bassa, quanto più scarsa sarà l'umidità dell'ambiente.

Anche per l'impiego di questi strumenti, si usano apposite tabelle che dan-

no la tensione del vapore d'acqua con la percentuale di umidità relativa.

Queste tabelle hanno una graduazione verticale ed una orizzontale sulla testata; sulla prima si riportano la temperatura segnata dal termometro bagnato e sulla seconda la differenza rilevata fra i due termometri. Un'apposita casella indicherà in corrispondenza i dati cercati.

A. B.

Esempi da imitare

L'opera dell'Aero Club di Ferrara

Ferrara, marzo 1932 - X.

L'attività svolta dall'Aero Club «Roberto Fabbri» nella branca Modelli Volanti è sempre stata intensa e continua. Fin dal 1930 è stata costituita una sezione Modelli Volanti, sezione che nel 1931 si è sviluppata in modo tale da raggiungere risultati insperati.

E pure nel maggio 1930 (Maggio 25) che quattro concorrenti del nostro Aero Club si distinguevano alle gare regionali di Bologna, vincendo la «Coppa Medardo Prosperi» riservata al modellista più giovane fra i primi cinque classificati.

Nell'agosto dello stesso anno si svolsero le eliminatorie per il Concorso Nazionale di Roma «Premio Littorio» e «Coppa Bonmartini» e due nostri modellisti ottennero di partecipare alle finali ottenendo pure un'ottima classifica.

E da ricordare che la Società Italiana Servizi Aerei, ha messo a disposizione dell'Aero Club d'Italia due passaggi gratuiti sulle linee da essa gestite, per i partecipanti al Concorso Modelli Volanti; uno di questi due posti è stato assegnato al modellista Farinella Mirko dell'Aero Club di Ferrara.

Nel 1931 la sezione Modelli Volanti dell'Aero Club «Roberto Fabbri» di Ferrara ha creato una vera e propria scuola frequentata da oltre quaranta alunni; le lezioni sono tenute dai Soci Ing. Bonsetti Renato coadiuvato dall'Ing. Gino Sani, lezioni bisettimanali tenute nei locali dell'O.N.B. gentilmente concessi.

Si sono svolte varie gare fra questi principianti, gare dotate di diplomi di merito per stimolare fra gli alunni stessi la passione e la costanza a questo genere di sport.

L'Aero Club passa ai Soci modellisti il materiale gratuito.

Nel luglio e più precisamente il giorno 8 alle 6 del mattino si sono svolte all'Aeroporto di Ferrara le gare per Modelli Volanti «Gara Italo Balbo» libera a tutti, e la «Gara Roberto Fabbri» per modellisti che non avessero mai preso parte a precedenti gare. Ricchi premi furono in palio, fra i quali un orologio d'oro, dono di S. E. Italo Balbo.

Alle gare parteciparono circa 20 modellisti con oltre trenta modelli.

I risultati furono sorprendenti sebbene con tempo tutt'altro che favorevole; la «Gara «Roberto Fabbri» fu vinta dal principiante Farinella Danilo con un lancio di m. 405 e col tempo di 49".

La «Gara Italo Balbo» fu vinta da Farinella Mirko con 550 metri di lancio e con 65" di tempo.

Entrambi i modellisti erano e sono tut-

tora dell'Aero Club «Roberto Fabbri».

Il 17 settembre, sempre all'Aeroporto di Ferrara si svolsero le eliminatorie provinciali per la «Coppa Bonmartini» e per il «Premio Littorio». Ecco i risultati:

«Coppa Bonmartini»: 1° Farinella Danilo 33"; 2° Zuccolo Danilo 32"; 3° Pelagatti Mario 23".

«Premio Littorio»: 1° Agodi Manlio 88"; 2° Barboni Otello 43"; 3° Squarcia Werther 35".

I sei modellisti anzi detti parteciparono poi alle eliminatorie regionali di Rimini, il 20 dello stesso mese.

Faccio presente che i mediocri tempi ottenuti nelle due eliminatorie provinciali sono dovuti al tempo cattivo che avariò tutti i modelli e la troppa vicinanza delle gare regionali impedì di far ripetere la prova.

A Rimini i modellisti ferraresi si fecero veramente onore, tanto più se si pensa che dovettero competere con i fratelli Garofali e Nobili di Bologna, ben noti in tutta l'Italia per il loro valore di modellisti.

I risultati a Rimini per i nostri furono i seguenti:

Agodi Manlio 4° nel «Premio Littorio» con 103" e Squarcia 5° con 76".

Nella «Coppa Bonmartini» Farinella Danilo fu secondo con 53" e Zuccolo Danilo 3° con 43".

Alle finali di Roma parteciparono tre modellisti di Ferrara con un risultato ottimo. Nella «Coppa Bonmartini» lo Zuccolo si classificò 4° con il rispettabile tempo di 129", e nel «Premio Littorio» Agodi Manlio si classificò 8° con 83".

Fu pure tentato, a più riprese, all'Aeroporto di Ferrara, dai nostri modellisti di battere il record Italiano di distanza con apparecchio munito di motore ad elastico.

Il tentativo andò sempre fallito per poco, ma la costanza dei nostri giovani ci fa supporre che ben presto anche questo risultato sarà ottenuto.

L'Aero Club «Roberto Fabbri» ha voluto poi premiare con una medaglia d'oro il modellista Squarcia Werther per la speciale costanza e per la precisione particolare e nell'estetica e nelle proporzioni, con la quale lavora ed ha sempre lavorato questo giovane avanguardista.

Dopo ogni gara i modelli sono sempre stati esposti nelle vetrine dei migliori negozi cittadini, illustrando con appositi cartelli, le misure e i vari risultati ottenuti, modo di propaganda che ha dato risultati non indifferenti.

Credo opportuno ricordare che in ogni gara, sia in Ferrara che fuori e in ogni momento necessario il povero Colonnello Borsetti ha sempre accompagnato sostenuto e guidato questi ragazzi, che più di una soddisfazione hanno dato al defunto nostro Commissario.

Per l'anno in corso oltre le gare «Principianti», «Roberto Fabbri» e «Italo Balbo» e eliminatorie per la «Coppa Bonmartini» e «Premio Littorio», con tutta probabilità si svolgeranno altre due gare e più precisamente la «Coppa Gino Sani» e la Targa «Enrico Tosini».

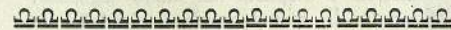
Così nella città di Italo Balbo è sorta ed è tanto più fiorente una vera officina dove si addestrano i futuri soldati del cielo.

Riteniamo opportuno pubblicare per intero quanto ci ha scritto il nostro infor-

mazione ferrarese, non soltanto perchè la relazione è importante per se stessa, ma anche perchè essa è un documento che comprova appieno che si cercano ormai in molte località tutti i mezzi adatti per formare una coscienza aviatoria in mezzo alla gioventù italiana.

Il fatto che l'Aero Club ferrarese offre ai suoi soci modellisti il materiale gratuito perchè studino, perchè si addestrino, provino, è esemplare.

Bisogna destare entusiasmo per il volo fra i nostri giovani. Bisogna indicare ad essi costantemente le vie dell'aria perchè verso esse s'incammino con la gioia negli occhi. Noi, Italiani, dobbiamo esser primi anche nel volo: e lo saremo.



La Biblioteca dei Giovani ardimentosi

Nella «Biblioteca dei giovani ardimentosi» pubblicheremo, di volta in volta, il riassunto di tutti i libri, adatti per ragazzi e giovinetti, i quali abbiano il potere di interessare alla lettura e di eccitare i sentimenti più alti e più nobili: il coraggio, l'ardimento, l'abnegazione, il sacrificio personale per il raggiungimento di un fine umanitario o civile, l'entusiasmo per le azioni eroiche. Non vi è dunque pregiudizio alcuno circa la forma letteraria: narrazioni episodiche e storiche, viaggi, romanzetti troveranno posto in questa rubrica, purché abbiano le caratteristiche sopra accennate. Diciamo subito che saremo severi nella selezione e giusti nei giudizi. I lettori avranno così una garanzia assoluta che i libri da noi indicati sono veramente ottimi e profondamente educativi. Gli editori sono avvertiti fin d'ora: ci mandino soltanto libri buoni — edizioni vecchie o nuove poco importa — purché siano adatte per formare la «Biblioteca dei giovani ardimentosi».

LATTES LAURA: *Il cavaliere di Roncisvalle*. Storia di un cavaliere antico per i piccoli cavalieri d'oggi. (Torino, Paravia, in-16, con disegni e illustrazioni di Carlo Nicco, pagg. 146 — L. 9,50.

Tutti, un po' per aver letto, un po' per averne sentito parlare, conoscono che cosa sia la «Canzone di Rolando». Vi si parla delle gesta di Orlando, o di Rolando, il cavaliere di Carlo Magno, che assalito a Roncisvalle, nei Pirenei, da un esercito di infedeli, nonostante le meravigliose prove di valore, suo e dei suoi, dovette soccombere. Rolando, per chiedere aiuto a Carlo Magno, fece risuonare l'olifante, il corno dal suono acutissimo, che echeggiò lontano di valle in valle. Ma gli aiuti tardarono, e i prodi combattenti morirono tutti con le armi in pugno. Cadde anche Rolando, ed esalò l'ultimo respiro incrociando le mani sul petto e posando la testa sopra Durindana, la spada fortissima, che egli aveva tentato invano di spezzare sulla durissima roccia. Gli angeli scesero a raccogliere l'anima eroica del paladino, e la notizia della sua morte fu recata da Carlo Magno stesso ad Alda, la fidanzata di lui, che ne morì d'angoscia.

La canzone, così semplice ed ingenua nel racconto e pur così forte ed eroica nel sentimento che la anima, così vera nella presentazione dei caratteri, così energica, così commovente e appassionata, passata dalla Francia in Italia divenne subito popolare.

La fantasia degli umili, che innalza altari per tutti gli eroi, diede le sembianze di Rolando a tutti i nostri forti, generosamente combattenti per una idea.

Giosue Carducci scrisse: «Il popolo italiano si innamorò più fortemente del paladino, quando ne senti le gesta recitate e cantate su i teatri mobili e nelle piazze: lo prese per sé, lo fece nascere poveramente in Imola, pargoleggiare, eroico mendicante, in Sutri, abbattere, miracoloso giovinetto, un esercito in Aspromonte; lo creò senatore romano, scopri l'antro delle Fate, ond'egli uscì tutto incantato, ammirò i magici che il paladino aveva lanciati, intitolò dal nome di lui il bel promontorio presso Castellamare e molte torri fin nell'isola di Lampedusa».

Meravigliosa materia, come vediamo, per incurare a forti azioni. Per questo l'Autrice del bel libro edito da Paravia, indica ai giovinetti d'Italia l'eroe leggendario, perchè la storia di un cavaliere antico serva d'esempio ai piccoli cavalieri di oggi. La narrazione è potentemente suggestiva, e vivo appare innanzi ai lettori il generoso di Roncisvalle, Rolando, l'incarnazione dell'ideale di fedeltà, di coraggio, di onore.

IL BIBLIOTECARIO

DITTA

FERRARIS & CABIATI

DI MARIO CABIATI

OFFICINA MECCANICA
SPECIALIZZATA
PER COSTRUZIONE
BOLLONERIA "AVIO,,

Fornitrice della R. Aeronautica
delle principali Case d'Aviazione
e della S. A. "FIAT,, - Automobili

TORINO

VIA PIAZZA N. 35 VIA CAMPANA 17
TEL. 31-975 - C.P.E. TORINO N. 54566

Aeronautica e radiotecnica

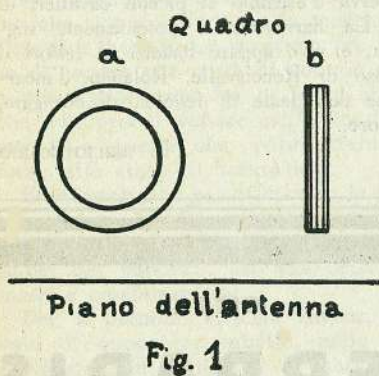
(Continuazione. Vedi N. 2)

Nell'articolo precedente abbiamo visto come, a mezzo delle « radiorotte » William Loth, riesce a dirigere un aeroplano durante la sua rotta, sino alle immediate vicinanze dell'aeroporto.

Lo stesso scienziato ha studiato un sistema per poter risolvere il delicato problema dell'atterraggio nel campo di aviazione, anche quando questo sia completamente coperto dalla nebbia.

La migliore qualità di un campo di aviazione è che sia abordabile da qualsiasi direzione; qualità che il Loth ha chiamato « isotropia » e che rappresenta la condizione ideale per i campi futuri, verso i quali gli aeroplani potranno convergere da tutte le parti del cielo, scegliendo il migliore settore di atterraggio, tenuto conto anche del vento, mentre contemporaneamente altri aeroplani potranno partire dallo stesso aerodromo anche con la nebbia più fitta, senza il minimo pericolo di collisione.

Vediamo come il Loth avvalendosi uni-



camente delle onde herziane ha risolto le tre parti del problema:

- 1) ritrovare in direzione il centro del campo;
- 2) Scegliere il settore di atterraggio;
- 3) conoscere, a qualche metro dal suolo, il momento preciso in cui si deve eseguire le manovre di atterraggio.

Tutto il sistema si basa principalmente su una caratteristica fondamentale di alcuni sistemi di ricezione dei segnali telegrafici, che si possono ricevere a mezzo di « antenna » oppure di « quadro ».

L'antenna è formata generalmente da uno o più fili metallici, che servono a captare i segnali telegrafici, e tesi su sostegni isolanti, di lunghezza variabile, a seconda del tipo e dell'uso della medesima. Il quadro invece è formato da un sostegno isolante generalmente di forma circolare o quadrata, sul quale è avvolto un filo pure metallico che serve, anche questo, a captare le onde magnetiche. L'antenna riceve i segnali radiotelegrafici con la stessa intensità di ricezione, qualunque sia la sua posizione rispetto all'antenna di trasmissione; col quadro invece l'intensità di ricezione è massima quando il piano del quadro è parallelo al piano dell'antenna trasmittente (fig. 1 a) ed è quasi nulla quando il piano del quadro è perpendicolare a quello della antenna anzidetta.

Ed ecco come viene disposto l'impianto.

Il campo di aviazione (fig. 2), di forma circolare, avrà un diametro di 1500 a 2000 m. e sarà diviso in otto settori, quattro destinati alle partenze e quattro agli arrivi.

Il campo sarà circondato da una antenna di emissione, montata su pali di sostegno alti 4 metri dal suolo e posta a 500 metri dal bordo del campo propriamente detto, in modo da non ostacolare le manovre di volo.

L'antenna è disposta nel modo seguente: sui pali di sostegno viene montato un conduttore che dopo aver circondato il campo ritorna al punto di partenza rifacendo il percorso in senso inverso (fig. 2). Lanciando in questa antenna così fatta, una corrente a radiofrequenza si ottiene una emissione di segnali, la cui massima intensità di trasmissione è precisamente nel piano verticale dell'antenna circolare (1). Avviene così che il pilota che si trova in un aeroplano munito di apparecchio di ricezione, quando passa al disopra dell'antenna che circonda il campo, — cioè quando attraversa questo ideale muro elettromagnetico —, sente nella cuffia del suo apparecchio un aumento di intensità dei segnali ricevuti, perchè viene a sorvolare il piano verticale dell'antenna e si accorge così di essere in prossimità di un campo di aviazione. In sostanza a mezzo dell'antenna si viene a creare intorno al campo un invisibile muro di cinta elettromagnetica.

Però queste indicazioni non possono essere precise perchè la pratica ha insegnato che se si ha un suono che varia da una intensità massima ad una minima, l'orecchio umano percepisce meglio quando il suono raggiunge l'intensità minima, che non la massima. Inoltre non basta che il pilota sappia che è in prossimità di un campo di aviazione, ma bisogna che sia in grado di conoscere se ha attraversato la linea di sbarramento magnetico dall'esterno verso l'interno oppure dall'interno verso l'esterno del campo, non solo, ma bisogna che sia anche in grado di determinare la direzione del centro del campo ed il settore di atterraggio.

Per raggiungere lo scopo William Loth è ricorso ad alcuni geniali quanto semplici stratagemmi.

Per determinare la direzione del centro dell'aeroporto, l'apparecchio radiotelegrafico ricevente installato a bordo dell'aeroplano è munito di un piccolo «quadro di ricezione». Basta mettere il quadro in posizione verticale, e fargli assumere diversi orientamenti successivi ruotandolo intorno a sè stesso. Vi sarà uno di questi orientamenti, per il quale la ricezione dei segnali sarà nulla, e precisamente quando il piano verticale del quadro si troverà perpendicolare al piano verticale della linea di emissione che si trova sul campo, e ciò avviene appunto per quella particolare caratteristica di ricezione dei quadri, alla quale abbiamo accennato, (fig. 1). Basta quindi determinare con una bussola l'orientamento del quadro per sapere in quale direzione il pilota deve dirigersi per andare verso il centro del campo.

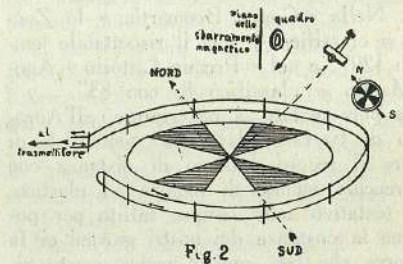
Un po' più complicato è l'espedito per

determinare l'esterno dall'interno dell'aerodromo. Per questo bisogna ricorrere ad una doppia ricezione su quadro e su antenna.

Nella linea elettrica, disposta intorno al campo (fig. 2) viene lanciata una corrente alternata (frequenza 10.000 periodi) alla quale, a mezzo di un invertitore, vengono date delle inversioni periodiche (50 per secondo). Se l'aeroplano è munito di una antenna, questa sarà insensibile alle inversioni di corrente, cioè riceverà il segnale lanciato dall'antenna trasmittente, qualunque sia il senso della corrente che circola in questa.

Il quadro invece, messo questa volta in senso orizzontale, sarà impressionato diversamente a seconda della posizione che occuperà l'aeroplano, e quindi esso medesimo, rispetto all'antenna trasmittente, e a seconda del senso della corrente di trasmissione.

Senza addentrarmi molto nella parte tecnica dell'impianto, dirò che il pilota, vagliando debitamente i segnali ricevuti contemporaneamente sia dall'antenna che dal quadro sarà in grado di determinare non solo se si trova all'interno o all'esterno del campo, ma potrà determinare l'istante preciso in cui dovrà cominciare la manovra di atterraggio.



Quando il tempo è sereno, e la visibilità chiara i settori di atterraggio e di partenza, in cui è diviso il terreno, vengono segnalati all'aviatore a mezzo di differenti colorazioni del terreno, e durante la notte a mezzo di segnali luminosi. Se tira vento l'aviatore sceglie il settore che meglio confà all'atterraggio o alla partenza e quindi la manovra si presenta molto semplice. Se invece vi è la nebbia, e conseguentemente non vi è il vento, l'aviatore è meno meticoloso nella scelta del settore, e gli basta di poter distinguere il settore di atterraggio da quello di partenza. Perciò egli si serve della « rosa dei venti » del compasso di bordo, che con i suoi otto settori bianchi e rossi, rappresenta l'immagine stessa dell'aeroporto.

Se si conviene una volta per sempre che il meridiano avrà il primo settore N E riservato all'atterraggio, la posizione degli altri settori sarà automaticamente determinata, e quindi sarà molto semplice per l'aviatore di scendere nel settore che egli avrà prescelto sulla sua rosa dei venti.

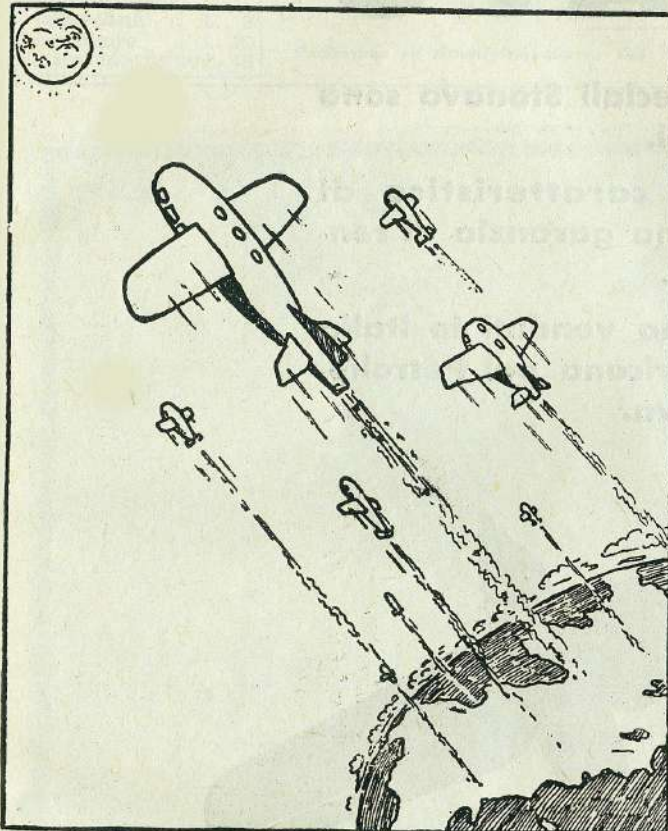
Abbiamo visto pertanto come il semplice ma geniale dispositivo per la guida degli aeroplani, studiato da William Loth sia già a punto per entrare nell'uso pratico.

(Da un articolo di Jean Labadie pubblicato ne « La science et la vie » N. 152-153).

Ing. RADIOVOLANDO

L'aquila che ride

DALLA TERRA ALLA LUNA

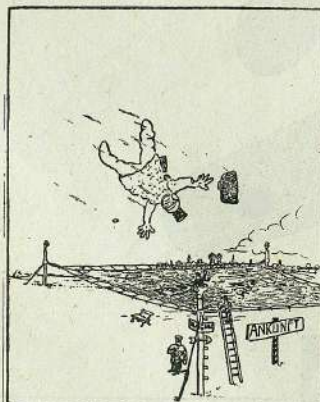


Bucando la tratosfera



Il brusco arresto alla luna (Udet - Berlino)

VOLO SENZA MOTORE



Storiella senza parole (Udet - Berlino)

Il signor Tom e la sua signora sono in aeroplano; passano sopra il recinto delle corse:

La moglie, al marito che si sporge troppo:

— Fai attenzione Tom di

non cadere. L'aggiù l'ingresso costa cento lire!...

UN COLMO

Atterrare con due Caproni in mezzo ad un gregge di pecore.

— C'è il bollo per l'aeroplano? — Quanto costa?

— No. Perché?

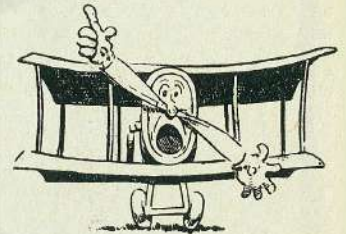
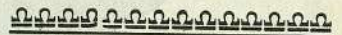
— Perché t'insegnano un bel mezzo per guadagnarci sopra, invece di spendere.

— E come?

— Vedi, io con la bicicletta ho fatto così: ho comperato un francobollo da centesimi cinque.

— E con questo?

— Ho messo il «franco» in tasca ed il «bollo» l'ho attaccato alla bicicletta.

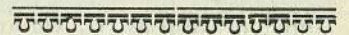


Leggete e diffondete

“L'AQUILONE”

Abbonamento annuo

L. 3



FREDDISSIMA!

L'indeciso all'ingresso di un Aerocentro.

— C'entro, o non c'entro! — poi deciso. — Ma sì, Aero-Centro.

Il nuovo boia dopo la prima esecuzione:

— Ora potrei chiamare di dare il brevetto d'aviatore... ho decollato!

STANAVO

La benzina e l'olio speciali Stanavo sono costanti sotto tutti i climi.

Questa eccezionale caratteristica di Stanavo è per i piloti una garanzia di rendimento sempre eguale.

I prodotti Stanavo sono venduti in Italia dalla Società Italo Americana per il Petrolio, Via Assarotti, 40, Genova.

