

L'Aquilone

Maga

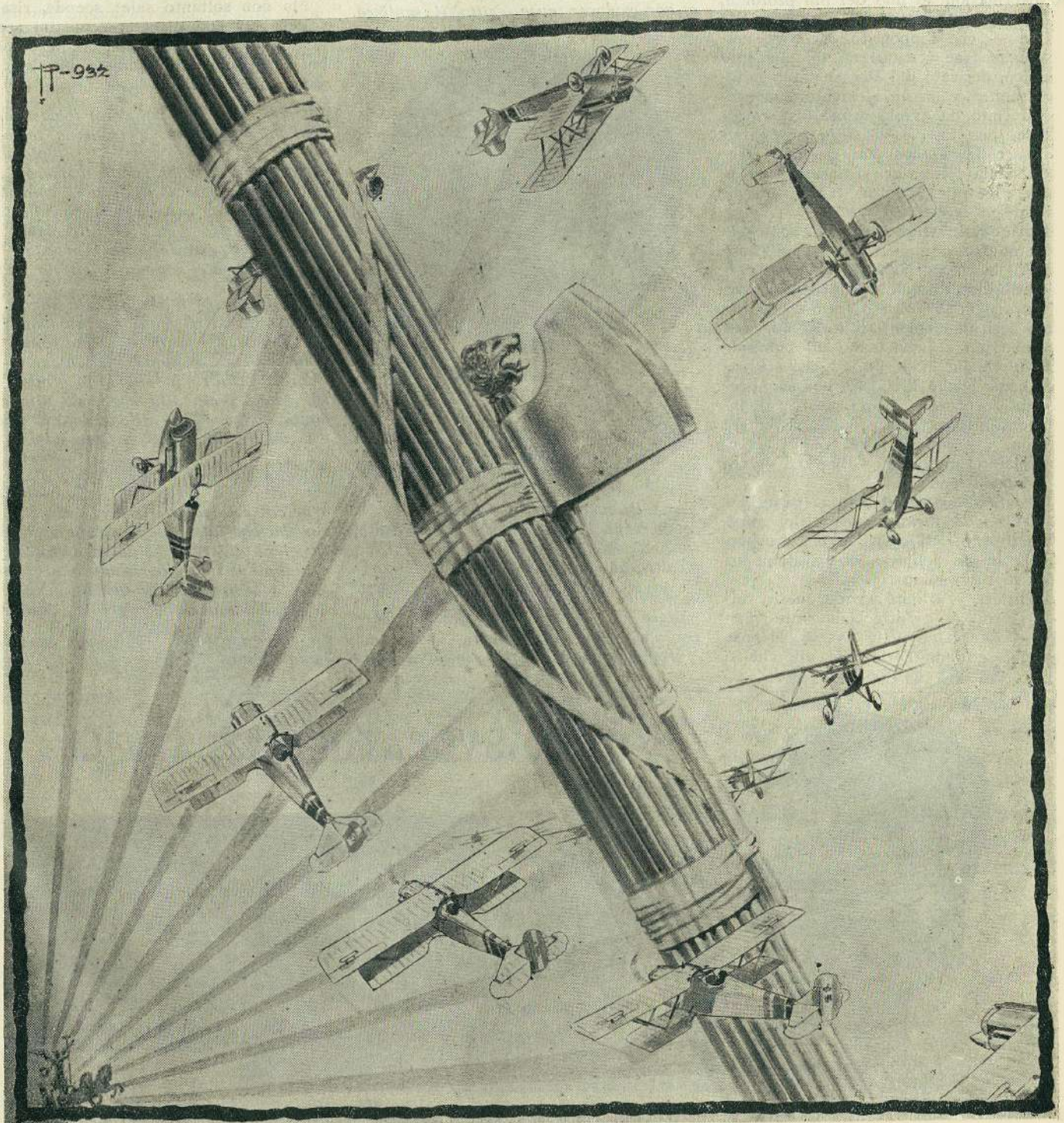
Abbonamento annuo:
 Ordinario (Italia-
 Colonie-Albania) . L. 3
 Sostenitore . . L. 10
 Estero (Unione Postale) L. 15

GIORNALE di PROPAGANDA AERONAUTICA per la Gioventù d'Italia

Pubblicazione mensile approvata dal Reale Aero Club d'Italia

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

UN NUMERO
Cent. 30
 Ritirato cent. 60



LA NUOVA STIRPE

La letteratura e il volo

LUDOVICO ARIOSTO

Fra i poeti del Cinquecento (il Secolo che racchiude fra i sommi nomi anche quello di Leonardo da Vinci), molti dei quali, dando sfogo alla fantasia, ci descrissero scene aviatorie, primeggia indubbiamente Ludovico Ariosto, che nel suo poema *L'Orlando furioso* pone Rinaldo in groppa all'Ippogrifo — il cavallo-grifone che si libra nell'aria — e gli fa girare, volando, tutto il mondo.

Io non mi soffermerò a disertare sull'origine letteraria dell'ippogrifo ariostesco. Accennerò soltanto — ripetendo le affermazioni di uno dei più profondi, colti e geniali critici dell'Ariosto: Pio Rajna — che l'ippogrifo che vive nell'*Orlando* trae i natali da un elemento classico, derivato dal Pegaso della mitologia antica, e da un elemento romanzesco, fornito da quelle miracolose cavalcature, per lo più di legno, orientali per eccellenza, così largamente introdotte nella letteratura francese, con le quali i cavalieri, abitualmente, trasvolavano gli spazi.

Noi ci fermeremo piuttosto, come già abbiamo fatto annotando qualche passo dell'Alighieri, a gustare le pregevoli particolarità descrittive di alcuni episodi che si trovano ne *L'Orlando furioso*: coglieremo così gli elementi pittorici ed emotivi che più si avvicinano alle vicende del volo reale moderno; sì che sia palese come anche l'Ariosto, col suo poema abbia spronato i coraggiosi e gli intelligenti a tutto tentare pur di diventare padroni e dominatori del regno aereo, del quale eran sovrani soltanto i grandi e i piccoli pennuti.

Ci uniremo a Bradamante (canto IV de *L'Orlando furioso*) e con lei miremo il volo dell'Ippogrifo che trasporta, per le vie dell'aria, un cavaliere armato di tutto punto.

Curiosi — e non accade questo tutti i giorni? — s'affacciano alle finestre o si fermano nelle vie, e, col naso in aria, scrutano l'orizzonte allorchè si

ode lo strepito del fantastico cavallo alato sopraggiungente.

*E vede l'oste e tutta la famiglia
e chi a finestre e chi fuor nella via,
tener levati al ciel gli occhi e le ciglia,
come l'eclisse o la cometa sia.
Vede la donna un'alta meraviglia,
che di leggier creduta non saria:
vede passar un gran destriero alato,
che porta in aria un cavalliero armato.
Grandi eran l'ale e di color diverso,
e vi sedea nel mezzo un cavalliero,
di ferro armato luminoso e terso,
e vèr ponente avea dritto il sentiero.*



LUDOVICO ARIOSTO

(Reggio E., 8 settembre 1474 - Ferrara, 6 giugno 1533)

Chi cavalcava l'Ippogrifo era un mago; il terribile Atlante, che teneva prigioniero Ruggiero. Egli che

*...sul Pireneo tiene un castello
— narrava l'oste — fatto per incanto,
tutto d'acciaio e sì lucente e bello,
ch'altro al mondo non è mirabil tanto*

si serviva del cavallo alato per combattere e sconfiggere — con l'armi e con l'astuzia — i nemici.

Vogliamo assistere ad uno dei com-

battimenti aereo-terrestri che l'Ariosto porge al diletto dei lettori? Ne val la pena.

Il cavallo che deve innalzarsi a volo prima corre e poi, quando ha raggiunta una sufficiente velocità, lascia la terra per raggiungere una buona quota puntando verso la volta celeste.

*ecco apparire il cavalliero armato
fuor della porta, e sul cavallo alato.*

*Cominciò a poco a poco indi a levarse,
come suol far la peregrina g:ue,
che corre prima, e poi vediamo alzarse
alla terra vicina un braccio o due;
e quando tutte sono all'aria sparse,
velocissime mostra l'ale sue.
Si ad alto il negromante batte l'ale
ch'a tanta altezza appena aquila sale.*

Ma non soltanto sale: scende, risale, volteggia a suo piacere, come un aeroplano moderno, per giungere a colpire poi il nemico, che non sa più in che modo difendersi.

*Quando gli parve, poi volse il destriero,
che chiuse i vanni e venne a terra a*

[piombo,

*come casca dal ciel falcon maniero
che levar veggia l'anitra o il colombo.
Con la lancia arrestata il cavalliero
l'aria fendendo vien d'orribil rombo.
Gradasso a pena del calar s'avvede
che se lo sente addosso e che lo fiede.*

*Sopra Gradasso il mago l'asta roppè;
ferì Gradasso il vento e l'aria vana;
per questo il volator non interroppe
il batter l'ale, e quindi s'allontana.
Il grave scontro fa chinare le groppe
sul verde prato alla gagliarda alfana.
Gradasso avea una alfana la più bella
e la miglior che mai portasse sella.*

*Sin alle stelle il volator trascorse;
indi girossi e tornò in fretta al basso,
e percosse Ruggier che non s'accorse,
Ruggier che tutto intento era a Gradasso.
Ruggier dal grave colpo si distorse,
e il suo destrier più rinculò d'un passo;
e quando si voltò per lui ferire,
da sè lontano il vide al ciel saltire.*

*Or su Gradasso, or su Ruggier percote
nella fronte, nel petto e nella schiena,*

I TRASVOLATORI ATLANTICI



S. E. IL GEN. ITALO BALBO
Italia



S. E. IL GEN. GIUSEPPE VALLE
Italia



GIUSEPPE TUCCÌ
Italia



STEFANO CAGNA
Italia

ALESSANDRO MIGLIA
ItaliaRENATO DONADELLI
ItaliaPIETRO RATTI
ItaliaLUIGI QUESTIA
Italia

e le botte di quei lascia ognor vote, perchè è sì presto, che si vede a pena. Girando va con spaziose rote, e quando all'uno accenna, all'altro mena; all'uno e all'altro gli occhi si abbarbaglia, che non ponno veder donde gli assaglia.

Gli episodi seguono altri episodi, finchè giungiamo al punto in cui l'Ippogrifo viene dato da Atlante a Ruggiero. È un inganno per perdere il cavaliere: il mago infatti sa che l'Ippogrifo è indomito e Ruggiero dovrà perdersi perchè non conosce l'arte di guidarlo per le vie aeree. Infatti appena il cavaliere ha lasciato il suo destriero Frontino

e sopra quel che va per l'aria monta e con gli spron gli adizza il core altiero, quel corre alquanto et indi i piedi punta e sale inverso il ciel, via più leggiero che 'l girifalco, a cui lieva il cappello il mastro a tempo e fa veder l'augello.

Chi s'è visto s'è visto. L'Ippogrifo rapisce il cavaliere, e fugge ratto più di una saetta. E — dobbiamo dirlo? — quel primo impetuoso volo fa provare un po' di tremarella anche all'ardimentoso giostrante.

Benchè Ruggier sia d'animo costante nè cangiato abbia il solito colore, io non gli voglio creder che tremante non abbia dentro più che foglia il core. Lasciato avea di gran spazio distante tutta l'Europa et era uscito fuore per molto spazio il segno che prescritto aveva già a' naviganti Ercole invito.

Quello ippogrifo, grande e strano augello, lo porta via con tal prestezza d'ale, che lascerà di lungo tratto quello celer ministro del fulmineo strale. Non va per l'aria altro animal sì snello che di velocità gli fosse uguale; credo ch'appena il tuono e la saetta venga in terra dal ciel con maggior fretta.

Finalmente l'Ippogrifo, stanco di volare, scende al suolo « con larghe ruote »; e Ruggiero

chè non vuol che 'l destrier più vada
[in alto,
poi lo lega nel margine marino
a un verde mirto, in mezzo un lauro e
un pino.

Certo quell'animale alato è prodigioso! E il cavaliere, che oramai ha vinto la prima emozione ed è stato conquistato dalla bellezza del volo, vorrebbe ancora servirsene, vorrebbe ancora salire in alto, sempre più in alto, nell'azzurro,

e correre sul mondo a suo piacere. Ma come fare? L'Ippogrifo è selvaggio: vuol andare dove gli pare e piace, vuol salire e scendere a suo talento o capriccio.

Povero Ruggiero! Egli è ancora ine spero trasvolatore, non sa far funzionare le leve di comando, e l'indomito apparecchio, cioè, sbagliavo, l'indomito cavallo alato, potrebbe giocargli anche un brutto tiro: buttarlo dall'alto al suolo, senza soccorso di paracadute, o portarlo diritto diritto sotto l'oscure volte dell'inferno.

Per fortuna sua interviene la fata Logistilla, la quale, buona e premurosa

gli mostra com'egli abbia a far, se vuole che poggi in alto, e come a far che cali; e come, se vorrà che in giro vole, o vada ratto, o che si stia su l'ali.

Scuola di pilotaggio, insomma! E Ruggiero ne approfittò così bene, che in poco tempo « mastro ne divenne ». C'è quasi da supporre che la fata Logistilla gli consegnasse anche il brevetto di perfetto aviatore!

Quando il cavaliere « fu d'ogni cosa in punto », « da la fata gentil comiato prese », e si mise a volare, a volare, a volare... Oh bellezza, oh magnificenza, oh emozioni maschies del volo!

Ora è Ruggiero che comanda, e il velivolo..., cioè l'Ippogrifo, deve ubbidire.

Quindi partì Ruggier, ma non rivenne per quella via che se' già suo mal grado, allorchè sempre l'Ippogrifo il tenne sopra il mare, e terren vide di rado: ma potendogli or far batter le penne di qua e di là, dove più gli era a grado, volse al ritorno far nuovo sentiero, come, schivando Erode, i Magi fero

Al venir quivi, era, lasciando Spagna, venuto India a trovar per dritta riga, là dove il mare oriental la bagna; dove una Fata avea con l'altra briga. Or veder si dispose altra campagna, che quella dove i venti Eòlo instiga, e finir tutto il cominciato tondo, per aver, come il Sol, girato il mondo.

Spiacemi per i nostri eroici trasvolatori, spiacemi per gli inventori dello Zepelin, ma il giro del globo, per via aerea, fu già compiuto dal prode Ruggiero montato sull'Ippogrifo!

Quinci il Cataio, e quindi Mangiana sopra il gran Quinsai vide passando: volò sopra l'Imavo, e Sericana lasciò a man destra; e sempre declinando dagl'Iperborei Sciti all'onda ircana,

giunse alle parti di Sarmazia: e quando fu dove Asia da Europa si divide, Russi e Pruteni e la Pomeria vide.

Benchè di Ruggier fosse ogni desire di ritornare a Bradamante presto; pur, gustato il piacer ch'avea di gire cercando il mondo, non restò per questo, ch'alli Polacchi, agli Ungari venire non volesse anco, alli Germani, e al resto di quella boreale orrida terra; e venne alfin nell'ultima Inghilterra.

Avrei finito di indicare per sommi capi l'esaltazione che del volo fa Ludovico Ariosto, senonchè mi preme di porre sotto gli occhi del lettore una acuta osservazione del grande poeta cinquecentesco, una divinazione della perfezione cui sarebbe giunta, uscendo dalla favola per entrare nelle cose reali, l'arte del volo.

Non crediate, Signor, che però stia per sì lungo cammin sempre su l'ala: ogni sera all'albergo se ne già, schivando a suo poter d'alloggiar male. E spese giorni e mesi in questa via; si di veder la terra e il mar gli cale.

Proprio così. L'aeroplano è e sarà il mezzo di locomozione più veloce non solo, ma il più sicuro, il più dilettevole, il più comodo ancora.

Evviva!

Dor.

Al nostro Duce

Una mente folle ha formulato il disegno di sopprimere il Duce: ancora una volta Iddio ha steso sul Duce la sua mano protettrice.

Milioni e milioni di Italiani esprimono la loro esecrazione per l'infame proposito e benedicono la Provvidenza che conserva all'amore dei cittadini e alla grandezza della Patria l'animatore d'ogni santo proposito.

Ci uniamo alla voce di protesta e agli inni di ringraziamento; manifestando non soltanto il nostro sdegno e la nostra gioia, ma lo sdegno e la gioia di tutti i giovinetti che, attraverso le pagine de *L'Aquilone*, venerano il Duce e lo proclamano salvatore d'Italia.

Il Convegno dei Piloti Transoceanici

Come, meglio di S. Ecc. Balbo che organizzò questo meraviglioso « convegno » potremmo esprimere quanto il « convegno » stesso deve dirci al cuore, Togliamo e riproduciamo perciò il seguente articolo comparso su « Il Popolo d'Italia ».

Rare volte Roma, che nel corso dei secoli ha visto passare, sotto le mura e gli archi tanta gente e tanta gloria, accolse nel suo seno una adunata di grandi e nobili spiriti, quale è quella che in questi giorni si compie all'ombra protettrice dell'ala fascista. Sono gli audaci sfidatori del destino, i violatori degli immensi spazi oceanici, che si sono lanciati nella immensità del cielo e del mare, per aprire alla umanità le nuove vie intercontinentali.

Per trovare un termine di confronto con la razza dei viaggiatori del cielo dei nostri tempi, bisogna risalire a quattro e cinque secoli fa, allorché l'intrepida razza dei Colombo, dei Varazzano, dei De Varnhema, dei Pigafetta, dei Cadamosto, dei Da Noli; progenie di Venezia e di Genova, accompagnavano o emulavano i Vasco De Gama, i Magellano, i Cartier, i Drake, scopritori e perlustratori di nuovi mondi. Anche allora una vasta e profonda rivoluzione morale, facendo seguito alla rivoluzione economica dell'età nuova, uscita dagli incubi medioevali per affacciarsi alle prospettive luminose del Rinascimento, spinse per le vie ignote i pionieri animosi delle generazioni più giovani, in cerca non soltanto di pingui tesori e di favolose ricchezze, ma di passaggi, di transiti, di comunicazioni più agevoli e più rapide per gli scambi civili. Anche allora la tecnica, rinnovata da un fervore scientifico ignoto agli antichi, venne in soccorso alla animosità eroica dei perlustratori degli oceani: e le nuove vie, aperte al fiotto irresistibile della civiltà europea, ormai compressa fino allo spasimo nei vecchi confini, furono tracciate a prezzo di inauditi sacrifici, e di olocausti magnanini.

La sfinge vuole le sue vittime. Essa tenta, con la lusinga dei verdi occhi, spalancati sull'enigmatico sorriso, colui che si affaccia a contemplarla dalle spiagge oceaniche aperte all'umano ardimento. Il fascino dell'ignoto, l'oscura potenza che spinge l'uomo a trasumanarsi, il richiamo del largo, la poesia della solitudine, la sete di gloria, accennano e trascinano, incantano e travolgono. Bisogna aver provato l'attrazione irresistibile dell'oceano per

comprendere. Chi sta per partire, valuta la morte una piccola cosa, una trascurabile coincidenza, uno spauracchio indegno dell'uomo. E allorché, dopo tanto mare e tanto cielo l'opposta sponda finalmente si annuncia, quasi indistinta sull'azzurro delle acque, a colui che l'ha conquistata, tracciando, al viaggio avventuroso, la traiettoria della volontà implacabile, allorché i suoi piedi toccano la terra promessa e

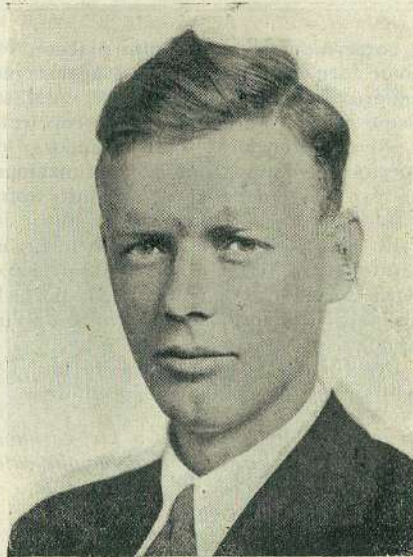
vile, fino a ridurre in strettezze terribili i vecchi popoli, martirizzati dal numero e soffocati dalle frontiere, anche oggi, dopo un lavacro di sangue che ha risvegliato nel cuore dell'uomo l'eco dei vecchi ardimenti e lo spasimo per superarli, la civiltà cerca forme nuove, adeguate alle nuove necessità.

Il volo non è che l'evasione da queste atroci strettoie, dall'angolo morto a cui sembrava giunta l'umanità civile. E la macchina alata ne è lo strumento. La macchina! L'orgoglio e la croce del secolo. Lo strumento della tortura e della fortuna che ferisce e guarisce, come la lancia di Achille, la civiltà del Novecento.

Dopo gli entusiasmi del secolo passato, che riteneva di aver trovato nella macchina la soluzione di tutti gli enigmi e in essa era giunta a identificare non solo il progresso, la ricchezza, la felicità e perfino l'antico Iddio della fede, quante disillusioni ed affanni! Parve che lungi dal risolvere i problemi già posti, la macchina ne imponesse dei nuovi, ben più atroci: che, lungi dall'alleviare le incombenti miserie, le moltiplicasse: e ai popoli che credevano di uscire per sua virtù da un lungo periodo di servaggio, diede, implacabile, nuove mortificazioni, e nuove catene. Stava dunque la civiltà intera per stritolarsi fra gli ingranaggi del macchinismo che essa medesima aveva creato? Atroce interrogativo, che ancora ritorna. Mentre si moltiplicano i mezzi di produzione e dai mostruosi accentrimenti industriali escono, a fiumi, i prodotti costruiti in serie, mentre la funzione dell'uomo sempre più si riduce a una specie di passivo automatismo, si dilata contemporaneamente su tutti i continenti del mondo l'incubo della fame, l'umanità si dibatte nelle spire di una crisi sempre più atroce. Si ripete dunque la leggenda di Mida? E' vero dunque che la ricchezza invece di nutrire, uccide?

Ma no. Proprio dalla macchina doveva venire la risposta. Dall'estremo prodotto dell'inventività umana, cantata dai poeti dell'antichità, divinata da Leonardo, per secoli e secoli atteso e sospirato invano: dalla macchina alata!

Se allo sguardo angoscioso dell'uomo, non più si aprivano, agli inizi del secolo, in un mondo diventato troppo piccolo, i continenti sconosciuti verso i quali alla fine del tre e sui primi del quattrocento i popoli civili si lanciarono in



Lindberg
« l'assente »

gli occhi si volgono indietro verso l'onda procellosa, subentra in cuore un solo sentimento: ancora la nostalgia dell'azzurro, la musica della solitudine, il richiamo del largo. Dante intuì anche questo momento, così raro per la sua sublimità, apice spesso unico della vita. Chiedete ai trasvolatori, che giungono a Roma, quale sia il loro desiderio più intenso, e vi risponderanno gettando gli occhi lontano verso l'invisibile immensità dell'oceano. Ritornare dove un giorno passarono, piccolo punto nero fra due infiniti, testimonianza e palpito dello spirito, nel regno della sovrana e inafferrabile natura...

Anche oggi, agli inizi del secolo nuovo, che ha mutato la faccia al mondo, sostituendo, rinnovando, rivoluzionando tutti gli strumenti della produzione e degli scambi, nonchè le leggi della vita ci-



ALESSANDRO VERZELLONI
Italia



LETTERIO CANNISTRACCI
Italia



ALFREDO AGNESI
Italia



SILVIO NAPOLI
Italia



ATTILIO BISEO
Italia



GUIDO BONINI
Italia



JACOPO CALÒ CARDUCCI
Italia



IRENEO MORETTI
Italia

cerca di salvezza, la macchina alata a priva altre possibilità: ben note ormai tutte le parti del mondo, ma troppo lontane, troppo chiuse negli smalti oceanici, penosamente comunicanti i loro mercati, le loro ricchezze separate, il loro spirito quasi irraggiungibile. La macchina alata avrebbe abolito le distanze, distrutto gli isolamenti, affratellati i popoli, compensate le reciproche deficienze, spinto la tarda e pigra civiltà meccanica del mondo a un ritmo nuovo. La velocità: ecco il dono che la trionfatrice del destino regalava al secolo nuovo, paralizzato dal suo stesso eccesso di vita. Non erano ormai più sormontabili, al di là di un certo limite; le resistenze che la terra e il mare opponevano al bisogno dell'uomo di comunicare più rapidamente con l'uomo. Ecco il regno ancora aperto a tutte le possibilità, l'elemento non esplorato, il mezzo non tentato, il campo ove si potrà raggiungere l'imprevisto: il cielo!

Verso i cieli azzurri si alzano gli occhi del mondo. Il più pesante dell'aria si libra vittorioso verso il 1905, sopra un piccolo campo americano; nel 1906 è in Europa: nel 1908 vola in tutti i Paesi del mondo: nel 1911 compare armato sui combattimenti in Libia: nel 1914 è presente, incombente, sui cieli della guerra, la quale è ancora una volta una grande stimolatrice di vita sotto l'urgenza della morte. La guerra è appena finita, che già dai cieli del vecchio continente e dagli orizzonti mediterranei, il nuovo strumento punta verso le solitudini oceaniche.

Non vi è angolo remoto del mondo in cui non abbia palpitato di emozione il cuore dell'uomo ai primi tentativi di allacciare in un solo volo veloce l'uno all'altro continente. L'umanità intera è spettatrice e testimone di imprese tanto sublimi da diventare immediatamente leggendarie. I nomi degli uomini, che affidano alle ali trasparenti del velivolo non soltanto la loro esistenza mortale ma la sorte dell'intera civiltà, diventano familiari: ma le generazioni che sono cresciute alla meraviglia eroica della guerra e hanno visto i prodigi dei cavalieri azzurri per tutti i cieli d'Europa, puntano ormai, con la certezza di una fede infrangibile, sulla loro fortuna: l'incanto dell'ignoto è rotto: le vie sono aperte: tutti i popoli della terra vi si butteranno ormai arditamente, persuasi che quella è la strada giusta, quella è la legge del domani, quello è lo strumento della ricchezza, la garanzia della pace, il mezzo sicuro per affratellare in comunione feconda, il consorzio

civile, che sembrava spezzato e distrutto per sempre.

A centinaia di milioni, gli spettatori e i testimoni: ma gli attori meravigliosi delle prime trasvolate, i fulgidi aviatori che hanno cavalcato le nubi oceaniche, gli eroi leggendari che fanno l'orgoglio dei loro paesi e danno a un intero periodo storico un nome e un significato, sono oggi qui fra noi, sono radunati in Roma, sono ospiti dell'Italia e del suo Duce.

Ecco il grande Brown, Arthur Whitten Brown, che solcò insieme con Alcock, nel 1919 i cieli dell'oceano: 46 anni, volto sorridente, e asciutto di scozzese, due volte abbattuto e citato all'ordine del giorno in guerra, volatore di istinto e di scienza; oltre che pilota, ingegnere. Prima di lui altri quattro apparecchi avevano tentato



La medaglia commemorativa
del convegno internazionale
(Scultore Morbiducci)

l'impresa; il primo, dell'americano Read, poté compierla dall'America verso l'Europa con tre scali il 31 maggio del 1919: degli altri tre, che furono costretti a discendere in mare dopo viaggi fortunosi ed eroici, è presente a Roma il creatore e pilota: il grande Richardson, americano. Brown ebbe la fortuna di compiere per primo la traversata in un'unica tappa da St. Johns a Clifden con un aeroplano terrestre munito di due motori da 750 cavalli. E dopo di lui — faccio solo qualche nome per necessità di spazio — ecco l'ammiraglio Coutinho, erede di quella razza infaticabile di scopritori di mondi, che Enrico il Navigatore dalle rive del Portogallo, spingeva, nei secoli delle scoperte, verso tutti i mari del mondo. Nel 1922 l'idrovolante di Coutinho, partito da Lisbona toccava lo Scoglio S. Rocco, poi Natal, dove nove anni più tardi sarebbe giunta la nostra squadra italiana.

Alalà per la robusta quercia umana, che a 63 anni, ancora si nutre dell'aspra alsedine oceanica, perlustrando le acque e i cieli nel suo oceano familiare!

Con questi pionieri sono lo spagnolo Ignacio Jimenez Martin, l'eroe del «Jesus del Grand Poder»; il tedesco Koehl che fece per primo la traversata dell'Europa

all'America del Nord, insieme con Hunenfeld e Fitzmaurice; il suo fortissimo conterraneo von Gronau; i grandissimi francesi Costes e Bellonte, i cui nomi sono popolari su tutte le terre del mondo, circumnavigatori del globo per via aerea, meravigliosi perlustratori di oceani; gli ungheresi Magyar e Endres che nel volo transoceanico del loro «Giustizia per l'Ungheria» rivendicavano l'onore e gloria della patria nobilissima; il celeberrimo audace infaticabile violatore dei ghiacci dell'Artico e signore dell'Atlantico, Sir Hubert G. Wilkins, il cui nome compendia una vera epopea: e Jean Assolant, Larre Borges, Jean Dabry, Harold Gatty, René Lefevre, Rui de Alda, Iglesias Braga, E. duard Zimmer, Newton Braga, Leon Challe, Albert Hegenberger e gli altri tutti, per ognuno dei quali sarebbe caro e bello riesumare con accenti di degna poesia l'eroica impresa, scritta a caratteri d'oro nella storia della civiltà del mondo.

L'Italia li ha uniti sotto il cielo di Roma, in questi giorni, affratellandoli coi loro non indegni camerati. Da Francesco De Pinedo che due volte percorse l'Oceano sconfinato, a Arturo Ferrarin che unì direttamente l'Italia al Brasile, nel volo più lungo del mondo, alla folta, giovane ardita schiera dei miei compagni che traversarono con 11 idrovolanti i tremila chilometri da Bolama a Natal, compiendo un'impresa senza precedenti nella storia dell'aviazione, l'Italia ha dato alla causa delle comunicazioni intercontinentali il fiore della sua gente e il nome di un martire che sopra gli altri come aquila vola: Carlo Del Prete.

L'adunata di Roma mette all'ordine del giorno il passato eroico di questi pionieri: lo addita all'ammirazione del mondo. Ma per guardare più decisamente verso l'avvenire. Ho detto che la civiltà moderna vede nel problema delle comunicazioni aeree transcontinentali una via sicura di fortuna e di salvezza. Questo problema, sul quale saranno al convegno presentate memorie e studi positivi, sarà affrontata da uomini che hanno una esperienza impareggiabile.

Sarà gloria immortale di Roma l'aver antiveduto ancora una volta l'avvenire e messo al servizio dell'umanità le sue ospitali mura vetuste.

L'aquila che venti secoli fa diede al mondo le leggi e gli splendori della civiltà, apre in regime fascista le sue grandi ali e vi raccoglie orgogliosa gli aquilotti della civiltà futura.

ITALO BALBO
Ministro dell'Aria.

I Riservisti

Tre furono le grandi manifestazioni aviatorie in Roma nel mese di maggio: il convegno degli Atlantici; la Giornata dell'Ala; l'Adunata dei piloti della Riserva Aeronautica.

Parliamo qui di quest'ultima essendoci, in altri articoli di questo stesso numero, occupati delle altre due manifestazioni.

Cos'è la Riserva Aeronautica?

dislocate a Vercelli, P.te San Pietro, Campofornido, Boscomantico, Ghedi, Ravenna, Vicenza, Rimini, presso le quali il pilota può recarsi nelle ore che ha a sua disposizione, finanche la domenica, per compiere i prescritti voli di allenamento. In tutto sono dieci ore ogni anno che egli dedica alla sua passione. Non sono certamente molte ma comunque sufficienti per mantenere allenato un pilota. Dall'allenamento effettivo in squadriglia sono esonerati i piloti delle linee aeree civili ed i possessori di

abbandonato, dei focolari deserti, delle occupazioni tralasciate... per breve volgere di ora per convenire ad un patriottico e festoso raduno da tempo preannunziato e tambureggiato. Perché fra l'altro il loro convegno non è stata un'adunata, ma una prova di mobilitazione.

L'ordine del Reale Aero Club d'Italia, l'organismo che inquadra i piloti della Riserva, è partito fulmineo da Roma ed inaspettato è giunto alla periferia: «il 24 maggio a Roma!». E sono partiti, Han-



I Riservisti escono dal Quirinale

Della riserva aeronautica fanno parte tutti coloro che siano muniti di brevetti di pilotaggio, sia militare che civile, di secondo e di terzo grado. Ond'è che chiunque consegua il brevetto sia pure dopo aver prestato il servizio militare, può essere ammesso a far parte della Riserva e dai ruoli del R. Esercito o della R. Marina passa a far parte di quelli dell'Aeronautica conservando il grado rivestito.

Essa è tenuta a mantenersi costantemente allenata ed a tal uopo esistono 12 Squadriglie Aeree da Turismo dislocate a Mirafiori (Torino), Taliedo (Milano), Padova, Ferrara, Loreto, Centocelle N. (Roma), Pisa, Ostia, Genova, Venezia, Como, Capodichino (Napoli) e otto Sezioni

apparecchi.

La forza numerica della Riserva, tenuto conto di coloro, che per varie ragioni non poterono ultimare l'allenamento era alla fine del 1931 di 800 con un totale di 11714 ore di volo.

Quest'anno la sua forza dato il numero superiore di domande di ammissione, si profila notevolmente accresciuta.

Quest'anno si sono riuniti tutti a Roma, per la prima volta.

Ecco cosa un nostro confratello pubblica a margine della cronaca di questa manifestazione:

«Hanno risposto presente. Tutti. Faremo torto ai piloti della Riserva se riproduremmo la vieta stereotipia del paesello

no raggiunto il Capoluogo di provincia. Si sono schierati dietro il loro gagliardetto, agli ordini del Capo Sezione Aviatori e il 24 mattina Marcello Diaz Duca della Vittoria, presidente del Reale Aero Club d'Italia aveva l'orgoglio di presentare a S. E. il Ministro dell'Aria le aquile giunte al nido: Allenandi del 1932, anno X 800. Presenti 800, così semplicemente. E se il Quadrunviro della rivoluzione che con tenace fede avvia, geloso interprete del pensiero del Duce, le sorti dell'Aeronautica d'Italia ai più alti destini avesse pronunziato le faticose parole di mobilitazione dagli ottocento petti, avrebbe prodotto, in uno solo, il grido: Viva l'Italia! Viva il Re! Viva il Duce!!!».



ULISSE LONGO
Italia



EMILIO DRAGHELLI
Italia



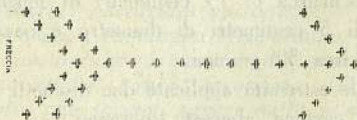
LEONELLO LEONE
Italia



GIUSEPPE MARINI
Italia

LA GIORNATA DELL'ALA

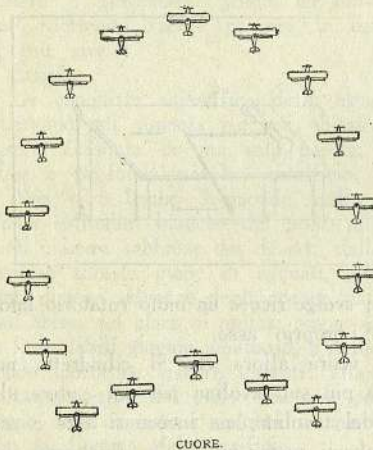
La giornata dell'ala è la sagra dell'aviazione nazionale; è l'esaltazione e la dimostrazione di quanto può l'audacia dei nostri piloti; è la presentazione delle nostre forze aeree. Cercare di fare capire, a chi non era presente, qual'era lo stato d'animo degli spettatori è assai più che difficile, poiché ognuno aveva la sua propria impressione, più o meno fatta d'emozione,



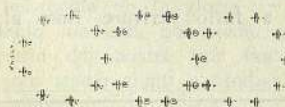
unita però a quella di tutti gli altri dell'ammirazione, più forte e più viva.

Tutti i bimbi d'Italia avrei voluto fossero stati presenti; che meravigliosa pagina di cultura aviatoria, avrebbero imparata, prescindendo dal delirio di passione per l'aviazione che li avrebbe tutti pervasi!

Io, veterano dell'aviazione, ho assistito a

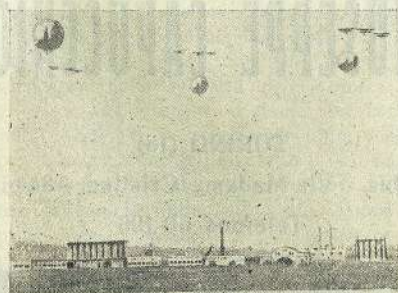


quelle audacie, con a fianco due vecchi riservisti d'aviazione, due pionieri: Landini, il grande Maestro e Moccacico. Noi si pensava ai primi tempi, quando il « looping » di Pegoud aveva stupito il mondo; quan-



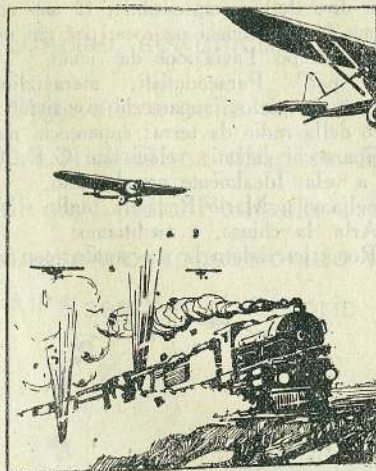
do le gazzette pubblicavano a caratteri cubitali l'avvenimento: quando il vedere un campo d'aviazione sorvolato contemporaneamente da dodici aeroplani, pareva un miracolo; quando il record dei mille metri d'altezza era un sogno.

Ed allora, proprio noi, i vecchi, ci sia-



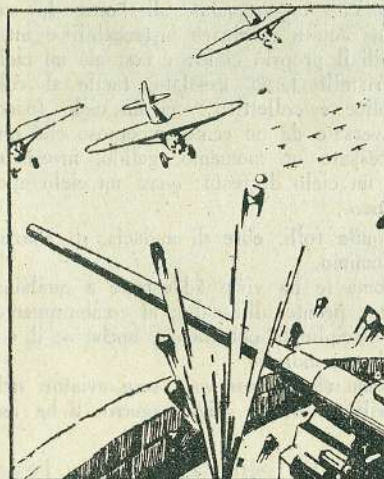
I PALLONCINI DA OSTRUZIONE

mo sorpresi più volte, durante lo svolgersi degli episodi al Littorio, con le lacrime agli occhi.



V. EPISODIO

Ma non lasciamoci prendere da questo senso di tenerezza quasi senile; parlo a dei giovani ed essi non devono commuoversi di tenerezza, ma devono invece sentire l'or-



VII EPISODIO

goglio d'appartenere alla stessa razza di quegli audaci, e devono pensare soltanto ad emularli, e sognare anche di... sorpassarli.

E veniamo a quanto è stato fatto al Lit-



LA BOTTE

torio. Cronaca, è inutile farla; i quotidiani ne hanno ampiamente parlato.

Piuttosto facciamo una cronaca-illustrativa, e diamo a voi graficamente l'idea di cosa



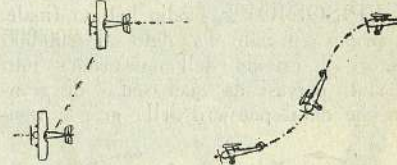
1 - Candela ascendente. Salire verticalmente fino a perdita di quota. L'apparecchio cade spesso in vite.

2 - Spirale. Discendere in larghi giri, col motore ridotto, seguendo una traiettoria a spirale.

sono state le audacissime manovre che i nostri piloti hanno ricamate nel cielo di Roma. Il programma si ve lo diamo, così potete meglio seguirci nella descrizione grafica.

PROGRAMMA:

- I EPISODIO: Sfilamento dello Stormo Atlantico.
- II EPISODIO: Sfilamento dei R. Idrovolanti « Umberto Maddalena » ed « Ales-



3 - Scivolata d'ala. Con l'apparecchio molto inclinato da un lato, scivolare verso l'ala più bassa perdendo rapidamente quota.

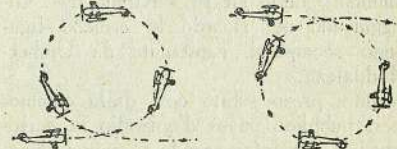
4 - Affondata. Scendere rapidamente col naso in basso, col motore a regime, oppure ridotto.

sandro Guidoni » e di un gruppo di apparecchi da caccia.

III EPISODIO: Distruzione di palloncini da ostruzione.

IV EPISODIO: Evoluzioni collettive.

V EPISODIO: Attacco di una squadriglia

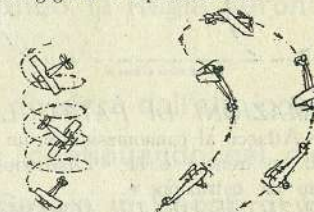


5 - Gran volta all'interno. Descrivere un cerchio, con le ruote in fuori, iniziando con una impennata.

6 - Gran volta all'esterno. Descrivere un cerchio, con le ruote in dentro, iniziando con una sifonata.

d'assalto ad una stazione ferroviaria.

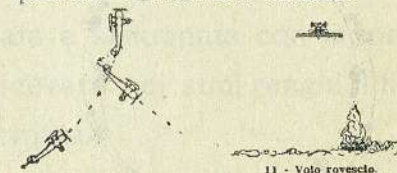
VI EPISODIO: Evoluzione di una squadriglia da caccia comandata da terra a mezzo della radio. Esibizione di apparecchi giganti e sperimentali.



7 - Avvitamento. Scendere rapidamente col naso in basso ruotando intorno ad un asse verticale. La coda dell'apparecchio descrive una spirale intorno a questo asse.

8 - Rovesciata d'ala. Iniziare una gran volta all'interno nel punto più alto della traiettoria, capovolgere. L'apparecchio si richiama in discesa in senso di marcia contrario a quello iniziale.

INTERVALLO: Corsa degli uomini senza peso. Esibizione di un apparecchio alto-parlante. Trattenimento musicale.



10 - Campana. Dalla candela in salita, l'apparecchio, perduta velocità, può abbattersi in avanti col naso in basso. Ripresa velocità, l'apparecchio è di nuovo in volo normale.

11 - Volo rovescio. Volare con le ruote rivolte al cielo. In questa posizione possono essere ripetute, con maggior difficoltà, tutte le acrobazie che si compiono in posizione dritta.

VII EPISODIO: Attacco al cannonissimo.
 VIII EPISODIO: Paracadutisti.
 IX EPISODIO: Esercizio collettivo di alta acrobazia.



X EPISODIO: Incursione di una squadriglia da caccia su di un campo d'aviazione.

XI EPISODIO: Evoluzioni con scie fumogene colorate.

XII EPISODIO: Acrobazia collettiva di squadriglie da caccia.

XIII EPISODIO: Volo di apparecchi senza motore rimorchiati. Volo a vela. Esibizione di apparecchi di piccola potenza.

XIV EPISODIO: Episodio bellico finale. Il primo episodio ha dato ai 200.000 spettatori il brivido dell'entusiasmo; tutti sono stati pervasi da quel senso di grandezza che dà il pensiero della grande tran-



svolata. E si può pensare qualche cosa di più immenso dello stesso «Atlantico». Giganteggiavano nel ricordo le eroiche figure degli scomparsi, capitanate da Umberto Maddalena.

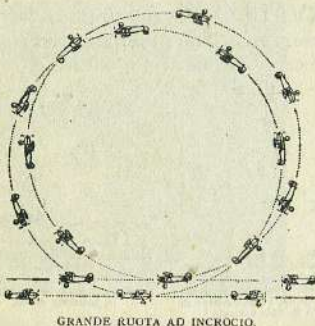
Avvinto, preso subito così dalla commozione il pubblico passò d'episodio in episodio sempre più infervorandosi, sempre maggiormente entusiasmandosi, anche se a tratti Giove Pluvio apriva le sue cateratte.

Ed eccovi alternate a fasi di altri episodi le acrobazie eseguite:



FORMAZIONI DI PATTUGLIE
 poi un «Attacco al cannonissimo», un «Attacco ad un treno» e la «Distruzione di palloncini da ostruzione».

DESCRIZIONE DELLE ACROBAZIE
 Ed ora che sapete cosa sono le acrobazie, eccovi spiegato graficamente quanto è stato fatto in acrobazia collettiva da 27



apparecchi C. R. 20 Fiat, «legati» l'uno all'altro.

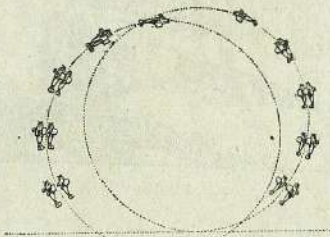
Ma poi è la volta degli apparecchi da caccia, i quali fanno un'incursione su di un campo d'aviazione.

Vi è del fantastico, in questo episodio, oserei dire dell'incomprensibile. È una ridda, una fantasia quasi paurosa, per chi non conosce un po' l'aviazione da vicino.

Ma poi? Paracadutisti; meravigliose scritte nel cielo; apparecchi comandati a mezzo della radio da terra; apparecchi nani ed apparecchi giganti; velocissimi C. R. 30; volo a vela. Idealmente grande tutto.

Togliamo a Mario Rampelli, dalle «Vie dell'Aria, la chiusa, e meditiamo:

«Roma ha veduto le sue aquile, non più



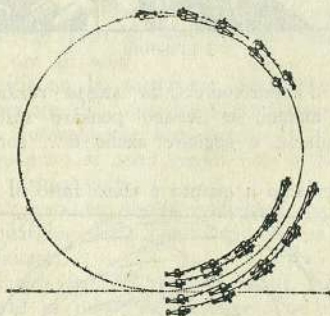
GRANDE RUOTA DI DUE SQUADRIGLIE AD INCROCIO.

simboliche e circondate di lauro, le sue viventi aquile dominare instancabili e infaticabili il proprio cielo; e non già un cielo di cristallo terso, assolato, facile al volo semplice e collettivo; ma un cielo fosco, attraversato da un vento impetuoso che non ha cessato un momento, gelido, invernale. Non un cielo di festa; quasi un cielo apocalittico.

Aquile folli, ebre di audacia, di spazio, di dominio.

Roma le ha viste addestrate a qualsiasi evento; pronte all'assalto, al combattimento, alla disciplinata obbedienza, anche se il comando è: morire!

Roma che conosceva i suoi aviatori nella brillante divisa grigio-azzurro, li ha ieri



GRANDE RUOTA DI GRUPPO

indovinati nelle chiuse ed untuose combinazioni di volo, con i volti contratti, con gli occhi vivi e mobili sotto i cristalli degli occhiali di volo, con le mascelle serrate, le mani strette ai comandi, ha udito il loro cuore battere col cuore sonoro dei motori, ha indovinato che i loro nervi si prolungavano nelle centine e nei longheroni delle ali, nelle nervature delle fusoliere, lungo i fili di comando; ed ha raccolto la loro promessa di fede e di fedeltà, che scivolava dalle loro ali, veloci come la folgore, con voce di tuono scandita dal rombo urlante dei motori.

La galleria del vento

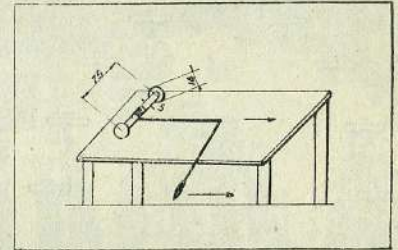
Prima di dirvi che cosa è e a cosa serve la «Galleria del vento» è opportuno riparlarsi del sostentamento di un aeroplano. Per ora mi limito a darvi gli elementi sufficienti per fare una semplice esperienza che sarà poi preziosa per farvi meglio comprendere il perchè del volo meccanico.

Preparate un leggero rulletto di cartone all'incirca di 75 centimetri di lunghezza, di 5 centimetri di diametro e pesante all'incirca 30 granmi.

Alle estremità applicate due dischetti, pure di cartone, alquanto sporgenti.

Attorcigliate intorno al rulletto un nastro lungo metri 1,50 circa, fissandolo con l'estremità a mo' di frusta ad un leggero bastoncino.

Movete ora con rapida scossa l'estremità del bastoncino orizzontalmente verso destra, in modo che il cilindro assuma una velocità orizzontale sul tavolino, mentre, dal nastro



che si svolge riceve un moto rotatorio intorno al proprio asse.

Si vedrà allora che il cilindretto non rotola più sul tavolino per poi cadere alla fine del tavolino, ma invece si alza e sale per alcuni metri in alto e finalmente cade sul pavimento: insomma il rulletto ha volato!

L'esperimento non vi riuscirà perfettamente nei primi tentativi, però se opererete con diligenza e con un po' di pazienza, riuscirete a farlo arrivare fino al soffitto!

FABBRICA ITALIANA RADIATORI
 E SERBATOI PER AVIAZIONE

GIUSEPPE CAPUCCHIO

TORINO (16)

84 bis - Via Madama Cristina - 84 bis

Telefono 60-196

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, purchè 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

FAUSTINI ARNALDO: *Gli esploratori* (Torino, G. B. Paravia e C., in-8, pagine 303, con 58 illustrazioni e 6 carte) L. 12 franco di porto.

Volete un libro che temprì il vostro carattere, o giovinetti? volete un libro che pur diletta faccia provare le emozioni più vive?

Eccolo.

La conquista scientifica delle terre che emergono sul pianeta da noi abitato può essere riassunta in una sola parola, semplice e profonda parola: sacrificio.

Non vi è lembo di mondo, dalle sconfinata solitudini bianche del polo, alle roventi pianure sabbiose dei deserti, dalle misteriose foreste piene di agguati, alle urlanti distese selvagge degli oceani, dai sondati abissi del mare ai radiosì pinnacoli delle formidabili gioaie montuose, e dalle profonde tenebrose viscere terrestri alla tersa volta azzurrina del cielo, che non porti il segno della maestosa volontà umana in un con la fiamma del sacrificio.

Solamente in virtù di uno strenuo ed ininterrotto avvicinarsi di lotte, di disastri e di trionfi; per merito di una tenace ed audace continuità nell'inesauribile dispendio di facoltà morali e di energie fisiche; solamente seguendo la scia di un martirologio pel quale — la gloria — è ancora un premio modesto, noi siamo giunti alla conoscenza del nostro pur tanto piccolo globo, noi siamo giunti a prodigi scientifici di incommensurabile utilità.

In queste pagine sono riassunte, a grandi linee, le narrazioni delle più vaste imprese di esplorazione. Il libro tende infatti a glorificare l'opera di coloro che, per l'amore alla scienza, per l'onore del paese di cui erano figli, per la immensa felicità degli uomini, non conobbero ostacoli, non conobbero disagi, nè cedettero dinanzi alle insidiose incognite della Natura.

Queste pagine insomma, esaltando l'opera titanica di coloro che sono entrati, col sacrificio, nella eternità della Storia, vogliono essere esempio costante per la gioventù dell'oggi e del domani: incitamento per le nobili gare dell'intelletto e dell'azione.

Uomini dall'anima salda reclama la Patria nostra. E nulla, più della visione sublime degli esploratori, può suscitare nei giovani, ancora e sempre, la impetuosità e la perseveranza nella lotta, il desiderio ardente della emulazione. *Il bibliotecario*

AMEDEO DI SAVOIA nell'Arma Azzurra

“ Ufficiali, sottufficiali e avieri !

“ Oggi entra nella nostra Arma un Principe di Casa Savoia : S. A. R. il Duca d'Aosta. Egli è ben noto ai soldati dell'Aria ; sui cieli della Penisola e della Colonia Libica lo abbiamo riconosciuto appassionato volatore e ardito Pilota.

“ All' Esercito di Vittorio Veneto, che lo vede allontanarsi



S. A. R. Il Duca d'Aosta

oggi dalle sue file dopo avergli temprato in guerra il forte carattere e affinato le doti di comando, la Regia Aeronautica invia un saluto riconoscente.

“ S. A. R. Amedeo di Savoia Aosta dividerà dall'alto come noi tutti, la nobile missione del Fante, continuando nel cielo le gesta gloriose compiute da Casa Savoia in Secoli di Storia.

“ Ufficiali, sottufficiali e avieri !

“ Salutiamo questa fausta giornata assicurando la Maestà del Re che l'Arma nuovissima, creata e sviluppata con indomita volontà dal Duce, è degna di ricevere nei suoi ranghi il figlio del Comandante della Terza Armata.

ITALO BALBO

Roma, 7 maggio 1932-X

IL GIRO AEREO D'EUROPA 1932

Dal 21 al 27 agosto si svolgerà il terzo Giro Aereo d'Europa denominato « Challenge Internazionale da turismo ».

La gara è organizzata dall'Aero Club di Germania — perchè già detentore della coppa « Challenge » vinta consecutivamente per due volte dal pilota tedesco Morzik — ed è dotata di un complesso di premi di oltre 300.000 franchi.

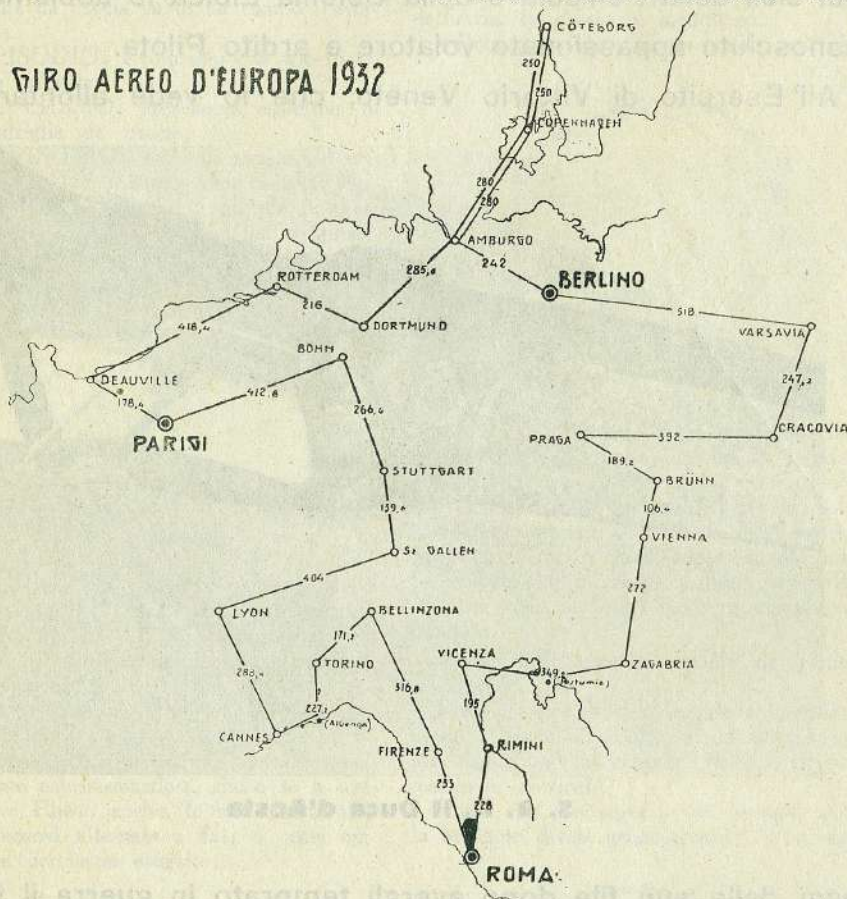
Al Giro Aereo d'Europa partecipano sei nazioni: Germania, Italia, Francia, Polonia, Svizzera, Cecoslovacchia.

risultati della gara dovranno dare la sensazione esatta dei progressi conseguiti dall'aviazione da turismo in questi ultimi tempi. Il Giro ha un percorso complessivo di 7362 km. con tre tappe e ventisei scali obbligatori.

1ª tappa: BERLINO-ROMA (chilometri 2497), con scali a Varsavia, Cracovia, Praga, Brun, Vienna, Zagabria, Vicenza, Rimini;

2ª tappa: ROMA-PARIGI (km. 2464), con scali a Firenze, Bellinzona, Torino,

GIRO AEREO D'EUROPA 1932



Alla gara sono ammessi gli apparecchi da turismo biposti della prima e seconda categoria, e sarà tollerata la eccedenza di peso fino al 20 per cento. Pertanto il limite di peso a vuoto degli apparecchi della prima categoria è di kg. 480 e quello per la seconda di kg. 336.

Quest'anno il Giro Aereo d'Europa assume un valore tecnico e sportivo superiore a quello degli anni precedenti, poichè il regolamento è stato reso più severo, ed i

Cannes, Lione, S. Gallen, Stoccarda, Bonn;

3ª tappa: PARIGI-BERLINO (chilometri 2401), con scali a Deauville, Rotterdam, Dortmund, Amburgo, Copenaghea, Göttemborg, Copenaghen, Amburgo.

Nei giorni precedenti la partenza, dall'11 al 20 agosto, sull'Aeroporto di Staaken (Berlino) si svolgeranno le prove tecniche consistenti nella prova di partenza, di velocità minima, di atterraggio, consumo combustibile, avviamento motore, smontaggio e

rimontaggio dell'apparecchio, qualità di sicurezza, praticità e comodità. Secondo il regolamento per queste prove sarà attribuito un punteggio al quale poi si aggiungerà quello della gara propriamente detta. Risulterà vincitore il concorrente che totalizzerà il più alto numero di punti.

Per ottenere che il primo arrivato a Berlino dopo il circuito, sia anche il primo classificato, gli organizzatori tedeschi hanno preso a modello il regolamento del « Giro Aereo d'Italia » e hanno fatto procedere al circuito le prove tecniche contrariamente a quello che avvenne nel precedente Giro Aereo d'Europa. Le partenze però, sia da Berlino, sia da Roma che da Parigi, non si effettueranno col sistema degli « handicap » seguito in Italia, ma col vecchio sistema delle partenze in linea. Per ottenere gli emozionanti finali d'arrivo come si hanno nel Giro d'Italia, dopo le prove pratiche e dopo il circuito, si effettuerà il giorno seguente all'arrivo a Berlino — domenica 28 agosto — una piccola gara supplementare di velocità su di un circuito di 300 chilometri con partenza dall'aeroporto berlinese di Staaken e arrivo all'altro aeroporto berlinese di Tempelhof.

Le partenze in questo circuito avverranno secondo i risultati delle prove tecniche e del grande circuito; però l'eccesso di velocità che un concorrente potrà sviluppare su questo circuito, non avrà che una debole influenza sul punteggio generale (un punto per ogni tre chilometri). L'ordine di arrivo sul campo di Tempelhof corrisponderà a quello della classifica generale. Il circuito supplementare ha quindi un valore di esibizione e un carattere spettacolare per dar modo a tutte le migliaia e migliaia di spettatori che affluiranno sui due campi berlinesi di poter vedere da vicino le macchine e i piloti del terzo « Challenge ».

Alla data del 20 maggio gli iscritti erano complessivamente 46 di cui 16 tedeschi, 8 italiani, 7 francesi, 6 polacchi, 2 svizzeri e 7 cecoslovacchi.

Ecco i nomi dei principali concorrenti e il tipo d'apparecchio col quale parteciperanno alla gara:

GERMANIA:

K. Katzenstein, apparecchio « Wespe F. 3 », 2 motori « Pobjoj 75 hp ».

G. Fieseler, apparecchio « Wespe F. 3 », 2 motori « Pobjoj 75 hp ».

M. Wackwitz, apparecchio « Wespe F. 3 », 2 motori « Pobjoj 75 hp ».

J. E. Carberry, apparecchio X.

M. Hachisuka, apparecchio « Moth », motore « Gipsy I 80 hp ».

Casa Heinkel, apparecchio « Heinkel 64 », pilota X.



MANUEL GOUVEIA
Portogallo



HOLDEN C. RICHARDSON
Stati Uniti



ARTURO FERRARIN
Italia



GIACOMO BRENTA
Italia



MAURICE BELLONTE
Francia



RENE LEFEVRE
Francia



SIR HUBERT G. WILKINS
Stati Uniti



J. P. SAUL
Irlanda

Casa Heinkel, apparecchio « Heinkel 64 », pilota X.

Inoltre, altri nove apparecchi.

ITALIA:

Aero Club d'Italia, apparecchi « Breda 33 », piloti divisi in due gruppi: Ambrogio Colombo, Francis Lombardi, Renato Donati, Piero De Angeli, Vittorio Suster, Corrado Mattioli, Umberto Bianchini e Mario Stoppani.

FRANCIA:

Massot, su apparecchio « Guerchais 9 ».

Casa Potez, apparecchio « Potez », pilota X.

Casa Potez, apparecchio « Potez », pilota X.

Casa Caudron, apparecchio « Caudron », pilota X.

Arnoux, apparecchio « Farman 234 ».

Casa Maboussin, apparecchio « Maboussin », pilota X.

Inoltre, un altro apparecchio.

POLONIA:

Aero Club Polonia, sei apparecchi: tre apparecchi « P L Z », motore « Gipsy III 120 hp », e tre apparecchi « R W D 6 », motore « Genet Major 140 hp »; piloti: Orlinski, Giedgowd, Bajan, Karpinski, Plozeczynski, Zwirke.

SVIZZERA:

P. Shaumann, su apparec. « Ac. 12 E », motore « Gipsy III 120 hp ».

R. Fretz, su X.

CECOSLOVACCHIA:

Aero Club Zapadacsky, apparecchio « Breda 155 », motore « Walter 110 hp », pilota Sedivec Vavrinc.

Cescomoravka Kolben, apparecchio « Praga Bh. 111 », motore « Gipsy III 120 hp », pilota X.

Cescomoravka Kolben, apparecchio « Praga Bh. 111 », motore « Gipsy III 120 hp », pilota X.

Cescomoravka Kolben, apparecchio « Praga Bh. 111 », motore « Gipsy III 120 hp », pilota X.

Vychodoceky Aero Club, apparecchio « L. L. », motore « Walter 100 hp », pilota Lonek Jaroslav.

Vychodoceky Aero Club, apparecchio « L. 5 », motore « Michel Orion 50 hp », pilota Karel Levy.

Masarijkova Setecka Liga, apparecchio « B. P. S. », motore « Walter N. Z. 50 hp ».

La nota e valorosa aviatrice inglese miss Evelin Spooner, che ha già partecipato al primo Giro Aereo d'Europa e al Giro Aereo d'Italia del 1930, concorrerà con un apparecchio italiano, un « Breda 15 S ».

Inoltre anche il cecoslovacco Vavrinc piloterà un apparecchio italiano, un « Breda 15 S ».

Poesia e aviazione

Ahimè! che compito simpatico e pur ingrato, nello stesso tempo, mi ha addossato il Direttore de *L'Aquilone*.

Già lo dissi in un numero precedente di questo periodico. Poesia e aviazione sono sinonimi: non si può descrivere la bellezza del volo con l'umile prosa.

Lo ripeto ancora oggi.

Il guaio si è che *L'Aquilone* è formato di sole 16 pagine; molte delle quali sono già ipotecate dai signori Nonno Pazienza, Ingegnere Castellinaria, ingegnere Radiovolando, Dor, Guglielmo della Noce e via dicendo, i quali non intendono di lasciarsi spodestare neppure dalla più bella, eloquente, commovente Poesia.

Sicché il Direttore mi ha concesso una colonnina o poco più, nella quale, secondo lui, dovrei far entrare tutte le poesie e le odi di soggetto aviatorio che giungono in Redazione.

Una bella impresa!

Ma neppure se facessi comporre i versi in carattere 4 riuscirei a trovar posto per le molte e svariate poesie che mi vengono passate dal signor Direttore! E non posso neppure buttarle nel famelico cestino, perchè tutte sono belle, tutte sono degne di pubblicazione, tanto per l'impeto lirico che è preziosità degli Autori, quanto per il soggetto che è motivo della poetica esaltazione.

Sono costretto perciò a parlare di tutte senza pubblicarne interamente nessuna. Perdonino i gentili poeti e le ancor più gentili poetesse. La colpa è dello spazio.

**

Anna Nella Pizzanelli, una maestrina, certamente entusiasta del volo e devota alla memoria degli Eroi che tutto sacrificarono, anche la vita, per il trionfo dell'ala, si rivolge all'Asso Baracca, con versi che son diventati famigliari anche per i suoi scolaretti:

*Ti furon le lotte e i cimenti
ragione di vita e vittoria,
sfidasti i nemici furenti,
passasti, vincendo alla Storia!*

Oh si! Benedetta voi, Anna Nella Pizzanelli, che insegnate ai vostri alunni la religione del rispetto per coloro che caddero vittime, fiori stroncati, per amore del volo! Benedetta!

**

Avis, da Rodi, mentre ci presenta la bella schiera dei giovanetti frequentanti la Scuola modelli volanti « Carlo Del

Prete », imita i grandi poeti Greci, e descrive le gare aviatorie che intrattengono, fra il crescente entusiasmo, la balda gioventù:

*Vedete: già una squadra giunge armata
di cervi, alla battaglia preparata.
Son dieci, sono venti, sono trenta,
e ognun di sorpassare gli altri tenta.
Si svolge il lungo filo; s'alza il cervo
altissimo nel ciel...*

Così continua la descrizione poetica. La quale termina con l'invito ai giovani di perseverare nell'opera e nell'entusiasmo, partecipando alle gare che daranno al vincitore altri premi, altro alloro.

*La scuola dei velivoli « Del Prete »
dovrà lanciar nel cielo (stupirete!)
decine e centinaia d'aquiloni
di piccole e di grandi dimensioni,
ciascuno nel suo genere perfetto...
Oh gioventù di Rodi, avanti! Ho detto.*

**

In fine — per questa volta s'intende — A. Emanuelli di Pecetto (Alessandria) ci fa omaggio del suo *Inno aeronautico*, scritto e musicato per il Convegno dei trasvolatori degli Oceani, tenutosi a Roma il 22 Maggio or ora trascorso.

Dice l'inno, parlando dell'ala:

*Nel regno dell'aquile,
nel bel firmamento
tu rechi il concerto
dell'opra civil.*

E commenta il ritornello:

*Sia gloria a chi diede
potenza a le ali,
e a chi negli scali
la seppe portar.*

Evviva!

Il poeta redazionale.

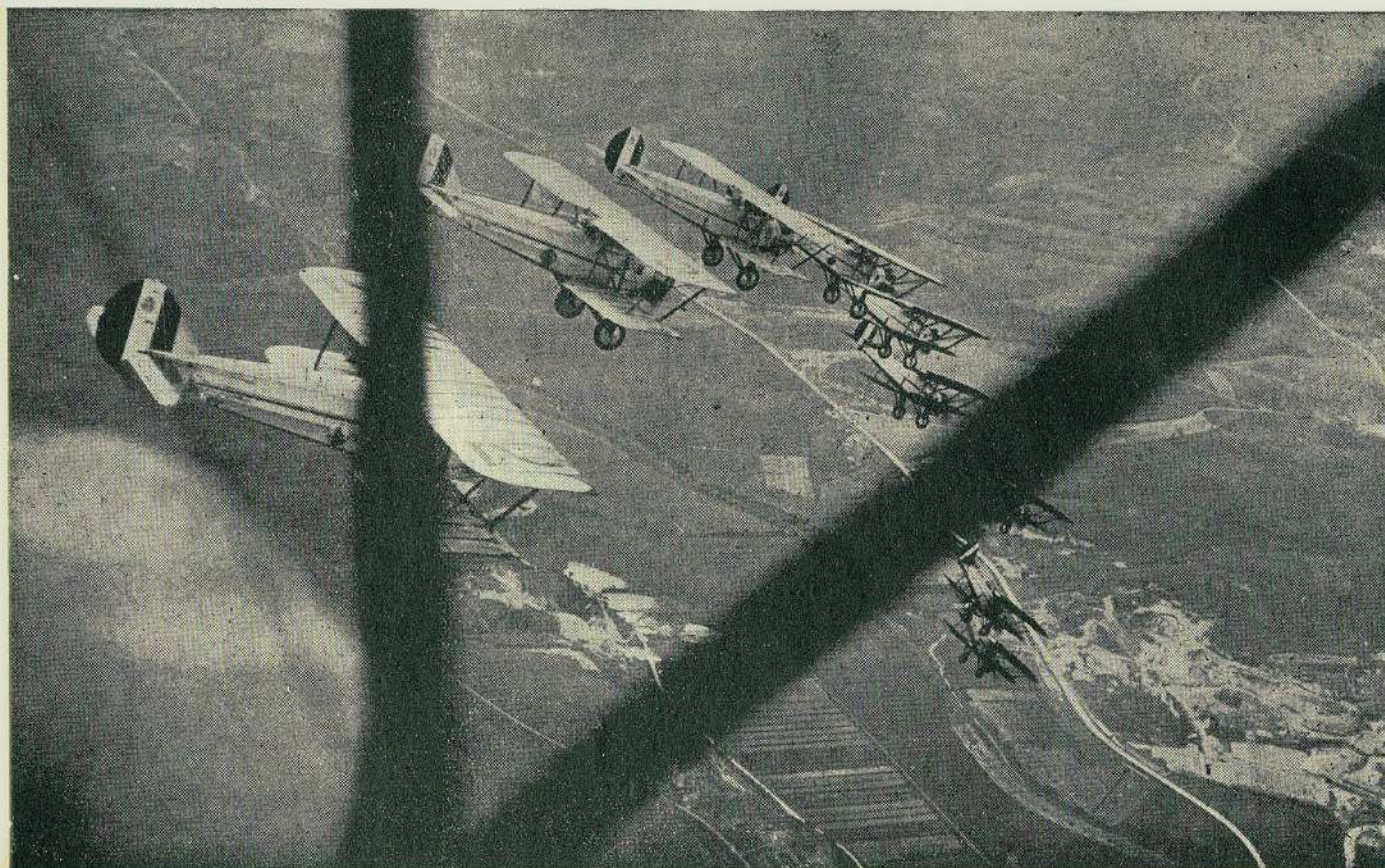
Costruzioni Meccaniche

VERINO & C.

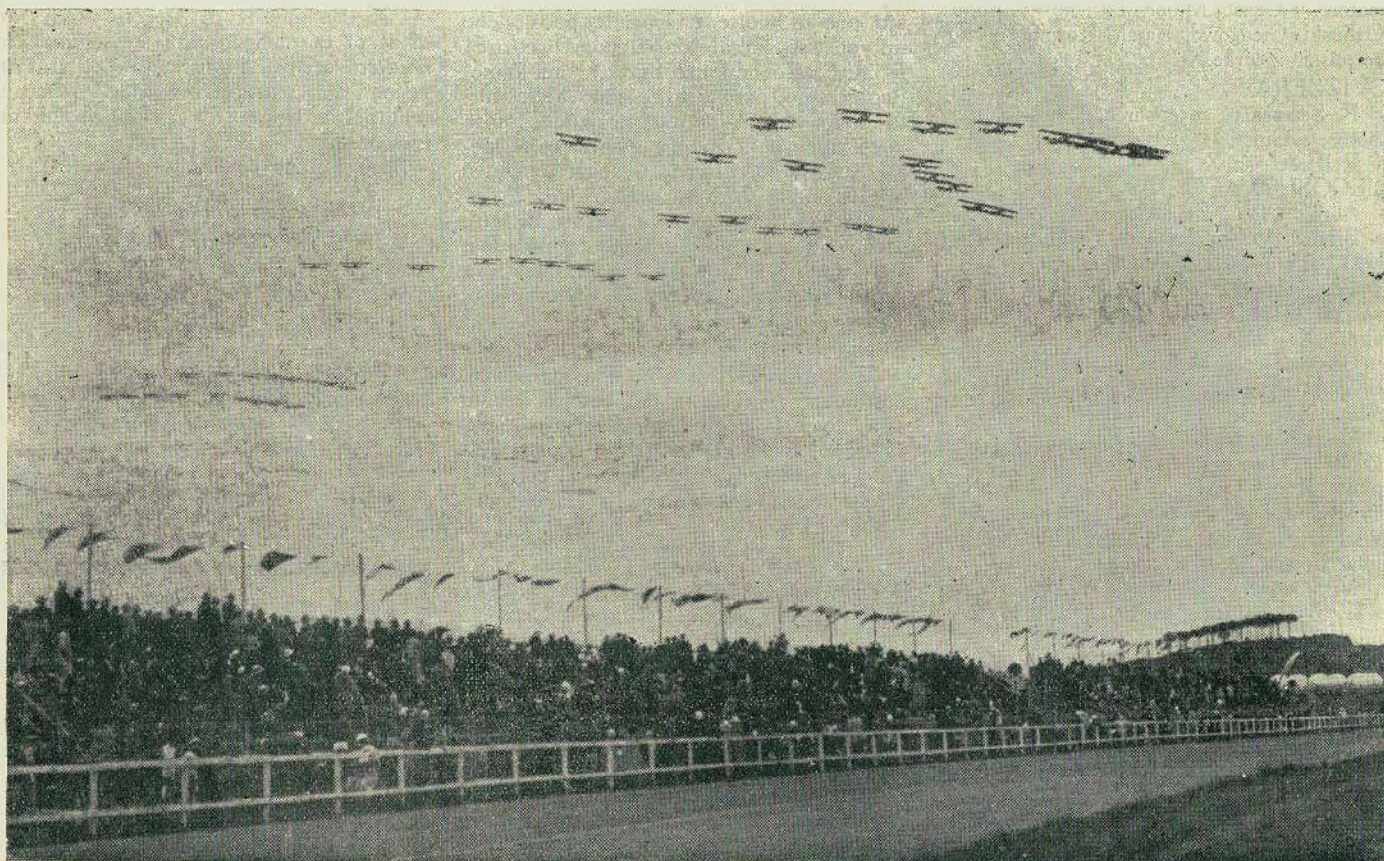
Corso Bramante 8 - TORINO

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

Impressioni della "Giornata dell'

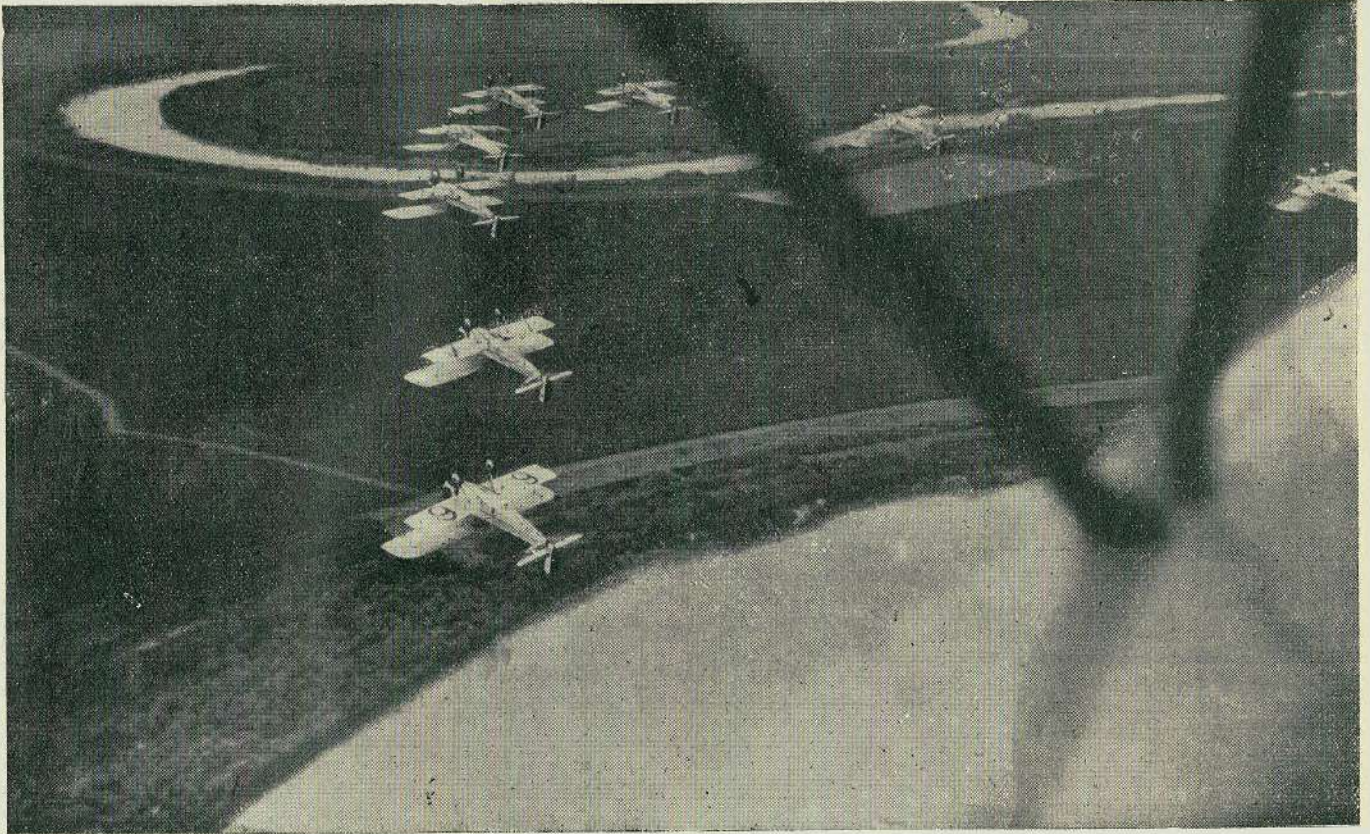


Una stupenda istantanea che ha ripreso l'inizio di una gran volta inversa.



Stormi di velivoli in formazione perfetta sorvolano le tribune del pubblico

Ala,, = Roma 27 maggio anno X



La squadriglia d'alta acrobazia sorvola il Tevere in volo rovesciato



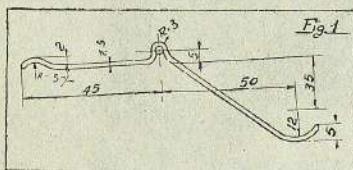
Le tribune gremite di pubblico cosmopolita

I MODELLI VOLANTI

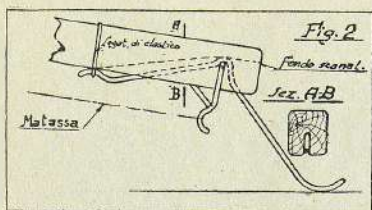
Organi di contatto col terreno

(Continuazione)

In modo analogo a quello visto per il carrello si potrebbe rendere elastico (molleggiante) anche il pattino di coda. Per esempio, si potrebbe formare il pattino come nella fig. 1 e inserirlo in una scanalatura praticata nel trave-fusoliera, tenendolo a posto con un perno e una legatura di elastico come indica la fig. 2. Certamente però, per un modellino del tipo in questione, è superfluo costruire il pattino molleggiato nel modo visto sopra, perchè la mole e la robustezza di costruzione dell'apparecchietto non lo ri-



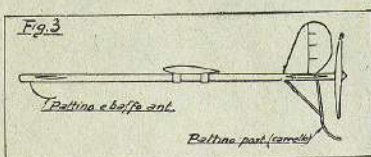
chiedono, tanto più che la stessa elasticità del filo di acciaio crudo impiegato, date le sue dimensioni, è più che sufficiente a soddisfare le esigenze di molleggio del modellino stesso. Questo, vale in generale per tutti i modelli volanti destinati a sfruttare al massimo le proprie qualità di volo ed è consigliabile, salvo casi specialissimi di costruzioni molto delicate, ricorrere alla complicazione e all'appesantimento conseguente all'applicazione del pattino molleggiato solo quando si vogliono raggiungere fini di raffinatezza di costruzione meccanica o come



scopo a se stessa o come mezzo per conseguire maggior somiglianza con gli apparecchi veri, per una gara in cui si tenesse conto del grado di «realismo» dei modelli concorrenti.

Passiamo ora a vedere come si modifichino le strutture vedute poco fa per carrello e pattino, derivate nel loro schema da quelle più comunemente usate per tali organi sugli apparecchi veri, quando debbano esser applicate a modelli di costruzione speciale, esaminando qualcuna di queste costruzioni.

Consideriamo, per esempio, un modellino in cui si sia voluto disporre un'elica propulsiva all'estremità posteriore della fu-

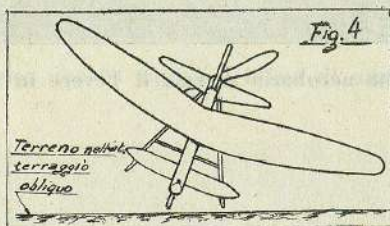


soliera, invece della più comune disposizione dell'elica trattiva posta anteriormente. Questo sistema può presentare dei van-

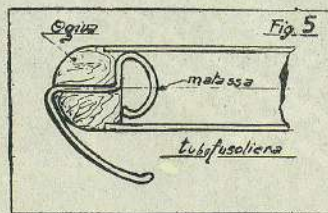
taggi ed essere convenientemente adottato in modellini da lanciarsi a mano, quando, specialmente, la loro lunghezza è rilevante, perchè permette un lancio più agevole e più appropriato, e perciò più efficace, consentendo di liberare l'elica contemporaneamente al modellino nell'istante che questo si stacca dalla mano.

Si possono presentare qui due casi, a seconda della disposizione data all'impennaggio (complesso dei timoni e dei piani stabilizzatori). E cioè: interiormente vi è un impennaggio orizzontale, ed è il caso che comporta una soluzione più complicata, oppure anteriormente vi è solo un impennaggio verticale o non ne v'è affatto, ed allora si può avere una disposizione più semplice per gli organi di contatto col terreno.

Precisamente, nel primo caso, si può e si deve in generale invertire la posizione reciproca del carrello e del pattino ponendo questo sotto l'estremità anteriore della fusoliera e quello all'estremità posteriore (fig. 3). Infatti, solo in questo modo si raggiunge lo scopo di proteggere l'elica e contemporaneamente anche l'impennaggio orizzontale nel caso di atterraggio con inclinazione trasversale. (Figura 4).



Nel secondo caso, invece quando non si abbia ragione di temere che la prora della fusoliera si possa piantare nel terreno, si potrà senz'altro sopprimere il pattino anteriore, rinforzando opportunamente l'estremità della fusoliera per renderla atta a ricevere l'urto a terra, o tutt'al più si potrà disporre un baffo di dimensioni ridottissime destinato solo ad avviare sotto al modellino gli ostacoli del terreno che il modellino stesso potesse incontrare nel breve tratto di strisciamento dopo l'atterraggio (fig. 5). Que-



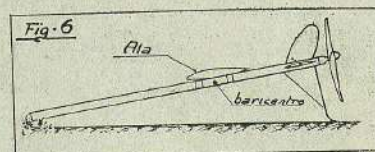
sta costruzione semplificata è giustificata dal fatto che la protezione dell'ala è sufficientemente assicurata nel senso trasversale dall'altezza del carrello posteriore, sempre rilevante dato il diametro dell'elica, e dal fatto che il baricentro di questi tipi essendo molto arretrato, l'ala risulta molto spostata indietro verso il carrello, e per-

ciò alta da terra, come appare dalla figura 6.

Nelle precedenti figure si è supposto, per semplicità di disegno, che il carrello e il pattino fossero senza molleggio oltre a quello dovuto alla propria elasticità; ma nulla vieta di escogitare dei dispositivi molleggiati simili a quelli visti in precedenza.

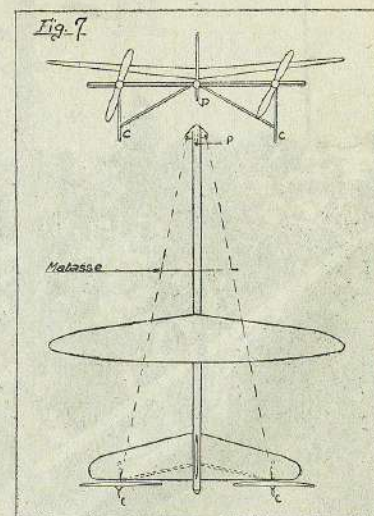
Analoghe soluzioni si prestano per modellini a due eliche posteriori dei quali si sono visti esempi, e in cui diremo qui per inciso, è raccomandabile far servire la traversa posteriore da piano fisso orizzontale con il che si conseguono diversi vantaggi.

Si viene a diminuire notevolmente la resistenza all'avanzamento, ossia ad aumentarne la «penetrazione» della traversa



per effetto della «carenatura» dei suoi elementi per mezzo del «profilo» del piano fisso che è sempre molto penetrante; si sopprime una delle due resistenze che si avrebbero se coesistessero i due elementi piano fisso e traversa; infine, si economizza un peso perchè la traversa stessa serve da longherone per il piano fisso. Ma di questo, tratteremo più diffusamente in seguito, descrivendo i vari tipi di costruzione dei modelli.

In un caso come questo si può irrobustendo opportunamente, con i dovuti accorgimenti la traversa posteriore, sdoppiare il carrello ponendone i punti di contatto col terreno proprio in corrispondenza del punto più basso raggiunto dall'elica, con il che si può ridurre al minimo l'altezza e quindi il peso e la resistenza passiva del carrello (fig. 7).



Naturalmente, anche in tutti questi casi considerati, è necessario sia verificata la condizione indicata in principio che la risultante di tutte le forze applicate al modello passi per un punto interno al poligono di appoggio sul terreno.

(Continua)

Gli Aero Clubs

L'Aero Club di Roma è intitolato ad Alessandro Guidoni

L'Aero Club di Roma è intitolato ad Alessandro Guidoni.

Togliamo dalla « Rivista Aeronautica » quanto del Guidoni è stato scritto, allorché eroicamente cadde.

« Alessandro Guidoni da Torino — Generale Capo del Genio Aeronautico — Pioniere dell'Aria, tecnico insuperabile, suberbo esempio di fede, di energia e di valore, trovava morte gloriosa prodigandosi oltre il dovere ».

Per Alessandro Guidoni, per il Generale Capo del Genio Aeronautico modesto e grande, per l'ingegnere poeta che seppe sognare un prodigioso sogno e tradurlo in realtà superba, che seppe scaldare del suo fervore la materia, noi vorremmo elevare un inno al lavoro: per Lui, in Sua gloria.

Vorremmo scrivere del suo carattere che fu puro e adamantino, che non conobbe compromessi, che non seppe transazioni, che non volle concessioni: vorremmo parlare del suo coraggio che fu vero e nobile perché fatto di una instancabile tenacità, tessuto di lunga pazienza, nutrito di scienza e coscienza: e vorremmo con ciò inquadrare l'opera sua e la sua figura nelle imprese dalla nostra aviazione del passato, del presente, dell'avvenire, in modo che Egli, chiuso in rigide linee di valore e di forza, apparisse simile ad un forgiatore pensoso scolpito nel bronzo.

Ma nel tumulto della vita aviatoria, nel fragore dei motori, nella lotta della terra contro il cielo, nel compimento di una bella morte vi sono delle leggi di silenzio, le quali danno alla gloria un solo volto allucinato, ed al dolore un unico aspetto d'angelo taciturno che apre una porta sull'infinito e lascia correre le lacrime sul volto fatto di marmo per l'angoscioso stupore.

Sono le leggi del martirio che la Scienza impone a sé stessa per la sua rivelazione e per la gloria dei suoi rivelatori.

Il 27 aprile 1928, sul campo sperimentale di Montecelio, volle tentare un esperimento di lancio a mezzo di un paracadute. Alle ore 8 partiva in volo a bordo di un apparecchio R. 22 pilotato dal Tenente Freri. Da mille metri di quota il pilota iniziò il volo planato. Poco dopo il Generale si gettò nel vuoto. I comandi di apertura del paracadute funzionarono regolarmente, ma essendosi egli buttato all'indietro, nel capovolgimento avvenuto nei primi istanti della caduta, una parte dei cordami si avvolgeva intorno al corpo ed il paracadute, così ostacolato, non potette funzionare. Ed il Generale scienziato precipitò a terra, rimanendo all'istante cadavere. Egli non aveva nessun obbligo di compiere questa esperienza e — dice un comunicato del Ministero dell'Aeronautica — « se avesse chiesto il permesso ai suoi superiori la prova gli sarebbe stata forse vietata ». Ma il Generale Guidoni apparteneva alla eletta schiera di quei Capi che, anche nei più pericolosi esperimenti, intendono rendersi conto personalmente di tutto, applicando così largamente la teoria dell'esempio che è norma quotidiana dei capi della

R. Aeronautica e costituisce forse il segreto dei nostri successi aviatori.

Era nato il 15 luglio 1880 a Torino. Fu soldato di leva il 2 luglio 1900, ma poi fu inviato in congedo illimitato per ragioni di studi. Nel dicembre del 1903 venne nominato ingegnere di seconda classe nel Corpo del Genio Navale e poi nominato Tenente del Genio Navale e, nel settembre del 1913, col grado di Tenente Colonnello passò a far parte del Corpo del Genio Aeronautico. Una Commissione di esame dei suoi titoli lo nominò Maggiore generale nell'ottobre del 1923, e Generale Capo del Genio e delle Costruzioni Aeronautiche nel dicembre del 1926. Questa la sua brillantissima carriera di ufficiale e di tecnico.

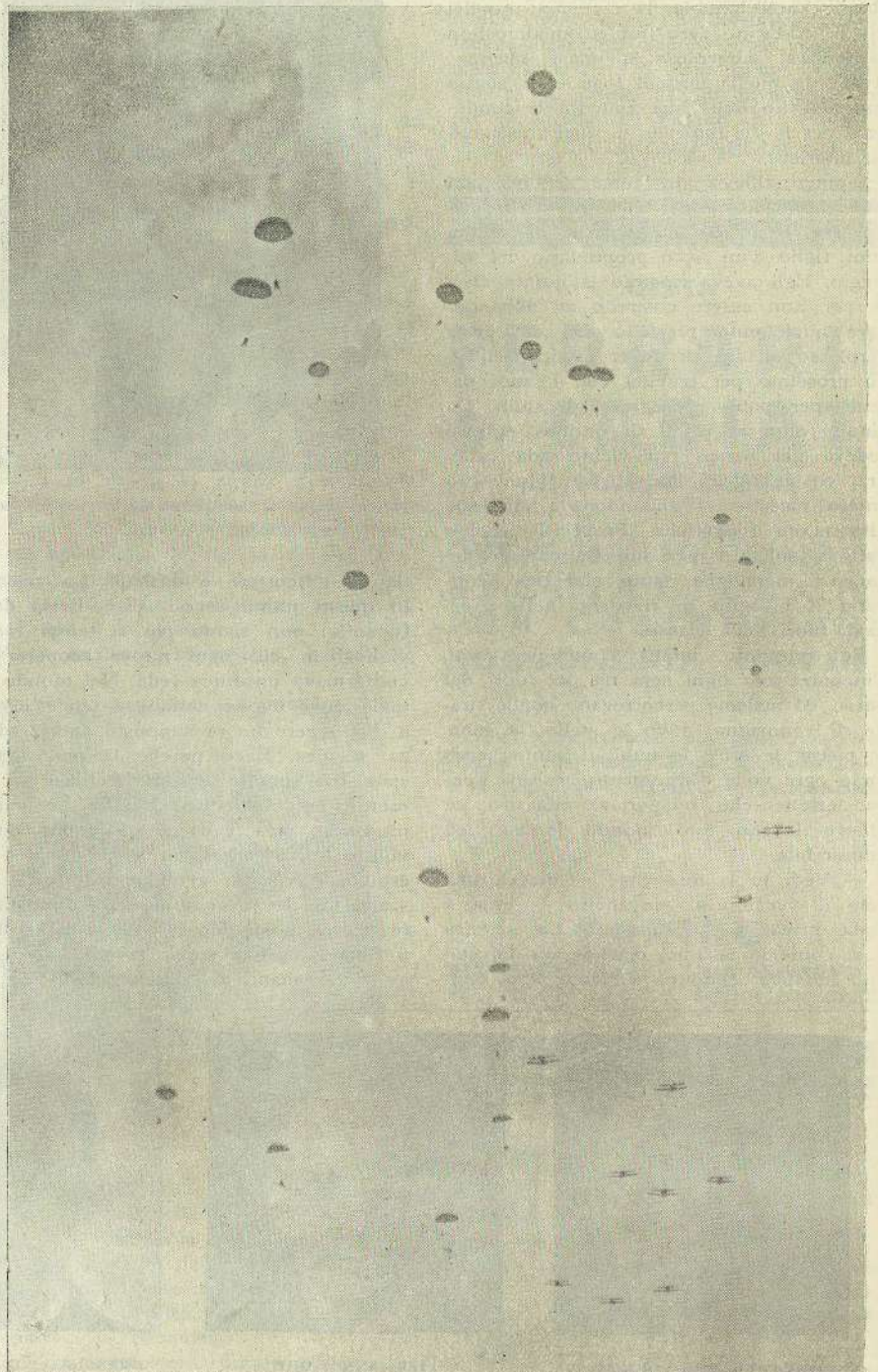
Molte onorificenze premiarono la sua eccezionale intelligenza ed attività, moltissime le ricompense speciali da lui ottenute per

servizi eccezionalmente meritori, fra le quali due medaglie d'oro del Ministero della Marina per ricerche scientifiche aeronautiche. Nell'agosto del 1926 venne nominato Aiutante di Campo Generale di S. M. il Re.

Occorrerebbero delle pagine intere per poter elencare, sia pure sommariamente, i congegni, i trovati, le invenzioni sue che ebbero pratico uso in ogni campo dell'aeronavigazione.

Tutto questo complesso straordinario di lavoro e di fede, tutta questa enorme energia produttiva, tutta questa vita d'intemperata e specchiata onestà, Egli donò, signorilmente, amorevolmente, senza rumore e senza petulanze, alle ali della Patria; in armonia sempre di pensiero e di azione, fino al superamento di sé stesso, oltre il dovere.

Il lancio simultaneo di 20 paracadutisti alla Giornata dell'Ala



La vocazione (Novella)

Quel maestro di scuola, era un uomo all'antica, piena la mente di fantasie sorpassate e di grandiose utopie. Le lezioni che egli dava a una quarantina di scolari di quel piccolo paese, tagliato un po' fuori del mondo avrebbero figurato magnificamente dalla cattedra d'una di quelle antiche scuole in cui un maestro enciclopedico ed appassionato impartiva lezioni che toccavano un po' tutte le scienze conosciute, trattandone i vari argomenti come un derivato di una scienza unica ed universale, dedotta da un fondamentale presupposto di fede.

Quei bambini dai sei ai tredici anni, che pure non erano in grado di comprendere quelle lezioni chimeriche, metafisiche, antiscientifiche, in cui l'astronomia scivolava ad ogni passo nell'astrologia, la chimica nell'alchimia, la matematica nella cabala, vivevano però tutti in un'atmosfera particolare, miracolosa e quasi magica, creata da quell'uomo di fede e di sogno che dall'alto della sua cattedra li conduceva per le vie inusitate di quel suo mondo interiore.

L'unico allievo che forse seguiva con vera intelligenza quel maestro straordinario era Reuccio, un ragazzo di dodici anni, figlio d'un ricco proprietario del villaggio. Egli aveva ripetuto la quinta classe per non essere costretto ad abbandonare quell'uomo prezioso. Ed era assai perplesso all'idea di dover partire nell'anno prossimo per la città con i suoi parenti, per poter proseguire gli studi. Da cinque anni ai primi di ottobre, egli si sedeva nel banco più vicino alla cattedra, ed attendeva l'ora in cui quel suo amato maestro si abbandonava alle sue divagazioni filosofiche. Forse il vecchio parlava soltanto per lui. Si comprendevano a meraviglia, tanto che essi sentivano il bisogno di rivedersi nella giornata, fuori della classe.

Sul tramonto, infatti, come per caso, s'incontravano ogni sera un po' fuori dal paese, ed insieme percorrevano quelle strade di campagna, dove le stelle, la luna, le pietre, le erbe, le nubi, il vento servivano ogni volta d'argomento per una nuova lezione che trasportava maestro ed allievo in un loro mondo lontano ed ammirabile.

— Vedi tu la mia vita? — diceva una sera il vecchio al giovanetto — essa è stata priva di avvenimenti. La scienza così come io la amo, considerata dal suo lato mistico conduce ad una vita con-

templativa e sterile. Si che tu non devi seguirmi per questa via che pure mi ha dato tante e profonde soddisfazioni interiori. Tu sei un fanciullo, tutta la vita si schiude davanti a te, ed io temo di averti troppo ispirato l'amore della contemplazione. Io sento in te ribollire forze che non è lecito comprimere e sviare: tu sei uno di quei fanciulli straordinari per i quali bisogna trovare una via di equilibrio tra un mondo di poesia interiore, ed un bisogno esteriore di espandersi in azioni di forza e di bellezza. Nella società attuale, trovare questa stra-



L'unico allievo che forse seguiva con vera intelligenza quel maestro straordinario era Reuccio...

da da percorrere è difficile. La scienza, in questi ultimi secoli, si è divisa dalla filosofia: non siamo più ai tempi meravigliosi in cui ogni nuova scoperta riconfermava un'antica fede. Nel mondo attuale ogni nuova conquista tende invece a distruggere un presupposto, una credenza, un'idea. Ecco perchè la mia vita è stata così inutile agli altri, chiusa in sè, estatica e meditativa. Perchè se avessi intrapreso una carriera qualunque, avrei voluto intraprenderla in modo mistico ed eroico. Avvocato, avrei preteso dalla divinità una legge comunicatami direttamente: sicchè come Mosè avrei prima scalato il Sinai pur di avere le tavole della legge dalle mani del Signore. Medico, a-

vrei voluto conoscere la formula che risana al tocco immediato, e il gesto che risuscita. Ciò non è più, non dico possibile, ma neanche confessabile a questa umanità meccanica ed antimetafisica in mezzo alla quale viviamo.

Ora mi domando: dovrai tu sacrificare questo tuo mistico amore per la natura, iniraprendendo una carriera qualunque? O dovrai abbandonarti alla gioia della meditazione e della contemplazione, scartando tutte le possibilità d'azione, di espansione e anche di eroismo di cui io ti credo capace?

Tra queste perplessità e queste incertezze che scaturivano dall'amore di quel maestro per quel suo giovane allievo, si veniva formando nel giovanetto un'anima romantica, coraggiosa e sognante. Il maestro pensava spesso a lui come a un se stesso più giovane di tanti anni, e gli sembrava bello di poter condurre il suo discepolo a destini straordinari che egli forse aveva inconsciamente sognato una volta per sè.

Una sera sul tramonto maestro ed allievo erano già sulla via del ritorno. Grandi nuvole basse, cariche, oscure, facevano presagire un temporale vicino. Si alzava il vento. Una pioggerella minuta e fredda cominciava a cadere fitta sulle mani e sul volto dei due viandanti.

La strada che essi percorrevano era ancora lontana dal paese. Alla loro destra si stendeva un grande prato, liscio, di un verde chiaro, che in quel momento, sotto le sferzate del vento, sembrava fremere come percorso da lunghi brividi.

Il maestro ed il giovanetto camminavano di buon passo senza poter dire che poche parole, tanto erano occupati a difendersi dalla pioggia che ora andava cadendo più fitta e dal vento che aumentava in violenza. Quella sera avevano parlato a lungo dell'avvenire di Reuccio e, come sempre avevano costruito sogni, fatto e disfatto dei mondi, fabbricato degli universi chimerici.

Ad un tratto essi udirono un rumore cupo ed insolito, che proveniva dall'alto, che essi presero per il brontolio di un tuono, sì che entrambi alzarono il capo verso le nubi nere per scrutare il cielo temporalesco. Ma da quelle nubi in tempesta sbucò ad un tratto una piccola forma scura ed alata che in pochi attimi divenne più grande, sempre più grande: e insieme all'ingrandirsi di quella forma fantastica il rumore che era sembrato ai due un brontolar di tuono, andava sempre crescendo. Fino a che in una corsa che loro parve vertiginosa, un grande apparecchio di volo, un magnifico aeroplano



WOLFGANG VON GRONAU
Germania



HERMANN KOHL
Germania



FRANCISCO IGLESIAS BRAGE
Spagna



IGNACIO JIMENEZ
Spagna



† GEORGES ENDRESZ
Ungheria



DIEUDONNÉ COSTES
Francia



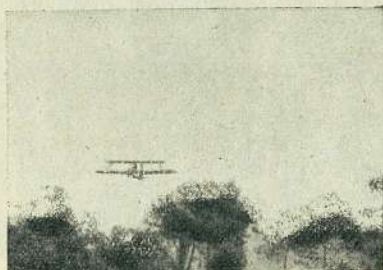
JEAN DABRY
Francia



LEON CHALLE
Francia

atterrò nel prato, a pochi metri di distanza dal vecchio maestro e dal giovinetto.

Quei due non avevano visto mai velivoli se non nelle fotografie o nelle illustrazioni delle riviste. La grandezza dell'apparecchio fu la prima cosa che li sbalordì. Noncuranti della pioggia e del vento, senza pronunciare una parola, ma di comune accordo come per una precedente



Ad un tratto essi udirono un rumore cupo ed insolito, che proveniva dall'alto...

intesa, maestro ed allievo scavalcarono la siepe che divideva la strada dal prato, ed in breve si trovarono presso il velivolo.

Quivi un giovane aviatore era di già disceso dal suo posto di comando e scorrendo i due, domandò loro amabilmente il nome del paese ove aveva dovuto atterrare per il troppo alto e spesso strato di nubi.

In breve, una conversazione fitta, animata, appassionata, incominciò a svolgersi fra i tre, appena appena al riparo della pioggia, ricoverati sotto le ali dell'apparecchio.

L'aviatore narrava con semplicità di quella sua vita sospesa tra cielo e terra, ove ogni giro d'elica ed ogni fremito d'ala rappresentavano una conquista.

Egli aveva un linguaggio sicuro, inquadrato, tecnico di militare, quasi di scienziato, ma quel suo mestiere di trasvolatore dei cieli, lo conduceva, suo malgrado, ad ogni poche parole, ad osservazioni che sconfinavano in un'inattesa e involontaria poesia.

Macchina sì, era quella, e l'aviatore mostrava al fanciullo i comandi, spiegandone i funzionamenti del motore, indicandogli la fusoliera, il timone di direzione, gli alettoni, il carrello; macchina sì, che forse non era più difficile manovrare di qualche complicato congegno terrestre, e che dirigersi si poteva come un automobile sulle strade piane del mondo; ma quella macchina saliva nell'elemento inesplorato a cui gli uomini, da secoli, guar-

davano con sgomento e con desiderio, quella macchina trasvolava i mari, vinceva le lontananze, si slanciava verso le stelle, soggiogava i venti, e giuocava con gli spazi. Chi conduce questi veicoli per l'azzurro è un meccanico ed un poeta; ogni «raid» compiuto nello spazio è come un poema vissuto dal quale scaturisce una misteriosa e naturale poesia.

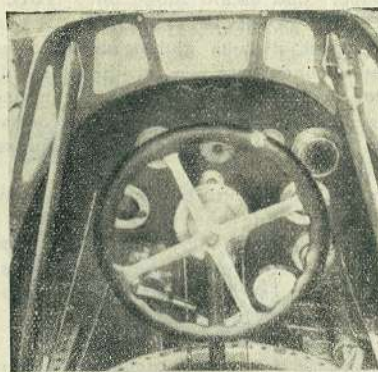
L'aviatore è veramente quegli che solo può conciliare in quel suo mestiere straordinario tutte le possibilità d'azione e di forza con i segreti bisogni dell'anima che reclama a volte prepotenti abbandoni alla contemplazione e alla meditazione.

Tutto un grande mondo nuovo, inatteso, insospettato si schiudeva agli occhi attoniti del fanciullo.

L'incontro con quell'aviatore gli apparve allora come una risposta miracolosa all'interrogazione che maestro ed allievo si venivano facendo quasi angosciosamente ogni sera, quando trattavano di quell'incerto avvenire che tanto li sgomentava.

Ecco la strada, la strada ricercata, la strada miracolosa, sospesa tra cielo e terra. Lassù, in alto tra le nubi e tra i venti, là si sposavano infine le diverse tendenze di quell'anima di fanciullo che voleva conciliare un suo ignoto amore tra la scienza e la poesia.

Sotto quell'ala d'aeroplano, battuta da



... e l'aviatore mostrava al fanciullo i comandi, spiegandone i funzionamenti...

una pioggia divenuta torrenziale, egli visse forse la più bella ora della sua vita, l'ora in cui si rivela un amore nascosto che pure esistente nel silenzio dell'anima, ancora non ha trovato il suo oggetto.

Ecco lassù in alto, una via di bellezza e una via di conquista.

Cieli da percorrere. Strade infinite.

Sulla via del ritorno, sotto il cielo placato ove cominciavano ad accendersi le prime stelle, maestro ed allievo camminavano in silenzio, pervasi da una oscura felicità che l'uno sentiva risuonare identica nel cuore dell'altro.

Ma nel cuore del maestro, accanto a quella gioia, c'era una nostalgia che gli faceva alzare gli stanchi occhi verso quel cielo rasserrenato e benigno ove si apriva quella via ideale da lui invano cercata per le strade del mondo.

GUGLIELMO DELLA NOCE.

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



AVIOFLEX

Tubi Flessibili per Aeroplani
per Benzina, Olio, Acqua

BREVETTATI - PRESCRITTI DALLA R. AERONAUTICA

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

Società Anon. Compagnia Italiana Tubi Metallici Flessibili
Via Andrea Doria, 8 - TORINO - Telefono 00-300

GIORNATA DELL'ALA



La grande ruota scorrente eseguita da 27 apparecchi da caccia

NAVIGAZIONE AEREA

Riesaminando per sommi capi i principali elementi atmosferici fin qui trattati e cioè: pressione, temperatura e umidità, vediamo di tener ben presenti i fenomeni da essi originati.

La pressione a seconda della sua maggiore o minore intensità crea delle zone di alta o di bassa pressione, zone cioè nelle quali le molecole dell'aria sono più o meno compresse. Fra le principali conseguenze del fenomeno troviamo la tendenza a creare correnti che si spostano dalle alte pressioni verso le basse (vedremo meglio in seguito questo fenomeno, per ora è sufficiente ricordare quanto avviene in una camera riscaldata): voi noterete ad esempio, che l'aria sopra un termosifone tende a salire, spostandosi verso il soffitto, cioè diviene rarefatta lasciando quindi libero lo spazio precedentemente occupato in basso.

Se in tali condizioni avvicinate una candela accesa alla parte più bassa della porta, voi osservate che la fiamma viene coricata verso l'interno, per effetto di una forte corrente d'aria fredda che dall'esterno si precipita ad occupare il posto lasciato libero dall'aria che, divenuta rarefatta dal riscaldamento, si è innalzata.

Il fenomeno opposto avverrà avvicinando la candela alla parte superiore della porta.

Ecco in embrione creata una circolazione di venti.

La temperatura sappiamo che influisce sulla rarefazione dell'aria e quindi sulla pressione.

L'umidità, oltre ad influire sulla pressione, genera le piccole e le grandi masse di vapori che danno luogo alle: NUBI - NEBBIE - PRECIPITAZIONI.

Il vapore d'acqua giunto nell'atmosfera si può condensare sia in vicinanza del suolo, e allora forma le nebbie, o in quota, generando le nubi che sono formate o da piccolissime goccioline o minutissimi ghiaccioli.

In tali condizioni si comprende come, sia le goccioline che i ghiaccioli, per il loro peso superiore all'aria, tendono a scendere, ma sempre però con velocità assai limitata, non superiore al 1/2 metro per secondo, data la leggerezza.

A mantenere in equilibrio e talvolta a sollevare le formazioni nebulose bastano così anche le deboli correnti ascendenti.

Varie sono le origini di formazione delle nebbie, a seconda appunto di tali origini, esse vengono definite con una appropriata denominazione.

1° — Abbiamo così le NEBBIE DI IR-RAGGIAMENTO, che di massima si vengono a formare di primissima mattina, dopo notti serene e fredde. Il fenomeno avviene quando fra il giorno e la notte esistono forti differenze di temperatura; il calore durante la giornata provoca un forte riscaldamento del suolo, che poi

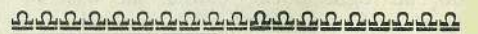
durante l'irradiazione della notte va fortemente raffreddandosi producendo la rapida condensazione del vapore contenuto nell'atmosfera.

Si forma così la nebbia che rimane come abbiamo visto, prossima al suolo e che poi, a mattina inoltrata, quando cioè il sole comincia a riscaldare l'atmosfera, va mano a mano dissolvendosi.

2° — NEBBIE DI TRASPORTO — Allorquando delle deboli correnti d'aria umida, oppure satura di vapor d'acqua proveniente alla evaporazione di grandi masse d'acqua, giungono in zone fredde, al contatto del suolo o dell'atmosfera a bassa temperatura, il vapor d'acqua si condensa e dà luogo appunto alle nebbie di trasporto.

E' evidente che il vento di forte intensità non permette la formazione delle nebbie, infatti nelle giornate ventose l'atmosfera è sempre tersa.

A. B.



**L'abbonamento all'Aquilone
costa solo Lire 3
annue**



Scuola modelli volanti "CARLO DEL PRETE",

Del R. Istituto Maschile di Rodi

Rodi, Maggio 1932-X

Nella prima metà del mese di maggio si sono svolte allo stadio di Rodi le preannunziate gare di altezza e caccia con cervi volanti, organizzate dalla Scuola Modelli Volanti « Carlo Del Prete ».

Le gare indette comprendevano:

I - Gare di altezza con Cervi Volanti della prima categoria (Forme ammesse: stella, pera, esagono ed arcuati) 5 maggio.

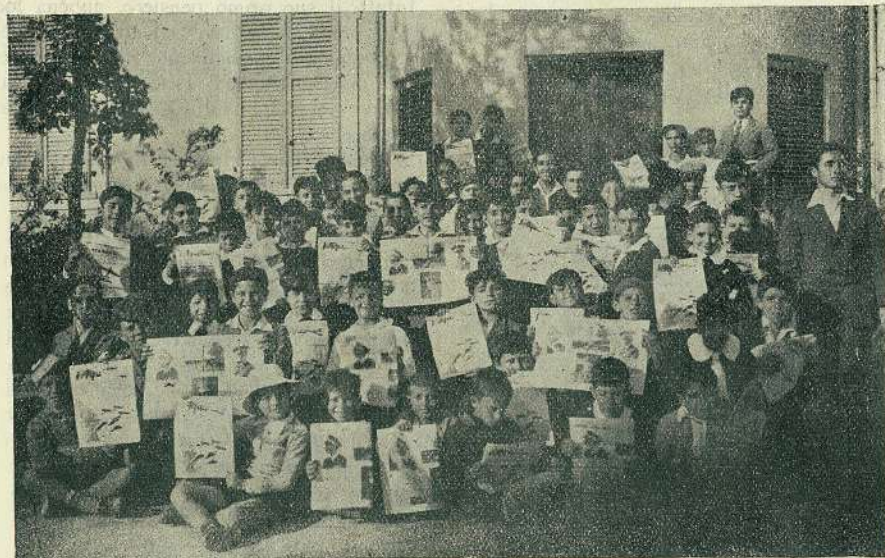
Anelli Lino: condotta volo punti 190; altezza m. 412.

2° Medaglia: Marasli Memet: condotta volo punti 200; altezza m. 390.

Alhadeff Nissim: condotta volo punti 100; altezza m. 480.

3° Medaglia: Alhadeff Mosè: condotta volo punti 200; altezza m. 344.

Aperio Antonio: condotta volo punti 200; altezza m. 294.



Dopo la distribuzione dell' « Aquilone ».

II - Gare di caccia con Cervi Volanti della prima categoria (8 maggio).

Le gare del 5 maggio si svolsero con grande affluenza di concorrenti (40 apparecchi) e molto pubblico giovanile.

È stata interessantissima e molto istruttiva. I giovani si prodigarono in ogni modo per la riuscita ed hanno messo tutta la loro competenza in materia.

La Giuria, composta dal Cap. Agostino Babacci, da alcuni professori delle Scuole e dal signor Vittorio De Casa, è stata attivissima ed imparziale. Doveva essere preso in esame:

1° La partenza dell'apparecchio.

2° La stabilità del volo.

3° Le eventuali cadute.

4° L'atterraggio.

5° La lunghezza del cordino snodato nel tempo stabilito (2 minuti primi).

Le gare, animatissime come si è detto, si sono concluse con l'assegnazione dei seguenti premi:

1° Medaglia: Cristani Raffaele: condotta volo punti 200; altezza m. 462.

Coen-Poselli: condotta volo punti 190; altezza m. 300.

In complesso dai concorrenti sono stati utilizzati m. 9570 di cordino.

Le gare di Caccia, pure molto interessanti, si svolsero l'8 maggio con la partecipazione di 24 concorrenti.

Risultarono vincitori:

1° Dell'Erba Lorenzo.

2° Hassan-Cristiani.

3° Langella Alfio.

4° Aperio Antonio.

5° Filipucci Alfonso.

Il concorso per cervi volanti della II categoria avrà luogo nella prima settimana di Giugno. (Forme ammesse: a cassoni tipo Hargrave con o senza alettoni delle seguenti dimensioni: 1° Gruppo superiori ad 1 m. d'altezza; 2° Gruppo 80-90 cm. d'altezza; 3° Gruppo non superiori ai 60 cm. d'altezza).

Publicando la corrispondenza che ci viene inviata da Rodi nonché le fotografie de-



La massa dei concorrenti alle gare d'altezza e caccia con Cervi Volanti della 1ª categoria.

gli entusiasti giovanetti partecipanti alle gare per modelli volanti indette dalla Scuola « Carlo Del Prete » non possiamo astenerci dall'inviare di cuore un « bravo » e agli alunni e ai loro maestri. Bravi! Vorremmo che ovunque i giovanetti si appassionassero

alle vicende del volo. Vorremmo che ovunque si seguisse l'esempio del R. Istituto



Un gruppo di concorrenti con Cervi Volanti della 2ª categoria.

Maschile di Rodi, Chi vola non trema; e la Patria ha necessità di uomini risoluti e coraggiosi.



Per la navigazione area transoceanica Roma!

Ancora una volta Roma è dichiarata centro di studi e di cultura.

Nel convegno internazionale dei transoceanici, Ruiz de Ala ha fatto la proposta, unanimemente accolta, che venga costituito un Ufficio internazionale per la raccolta dei dati e per lo studio dei problemi che riguardano il traffico aereo transcontinentale. Sir Brown ha senz'altro aggiunto che Roma, soltanto Roma potrebbe essere la sede di così importante Ufficio.

Prontamente il Duce, udito il rapporto di S. E. Balbo, ha portato l'aspirazione, il voto dei transoceanici, sul terreno della realtà.

Poche parole: molti fatti.

Immediatamente, a Roma, presso il Ministero dell'Aeronautica e sotto il diretto controllo di S. E. Balbo, verrà istituito e funzionerà l'Ufficio di studi per la navigazione aerea transoceanica, a disposizione di tutti i Paesi.

Così si opera, così si procede sulla via del progresso!



ABBONATEVI

Da un mese all'altro

Il saluto degli Italiani ai transoceanici

Accompagnati dal ministro dell'Aeronautica S. E. Balbo, i transoceanici hanno visitato diverse città italiane.



A Venezia: si attendono i transoceanici per salutarli

Ovunque l'accoglienza è stata delle più festose: ovunque migliaia e migliaia di persone si sono strette intorno ai coraggiosi che, tutto arrischiando, hanno dimostrato che non vi sono distanze fra i continenti, e che l'aviazione risolverà, in un non lontano avvenire, tutti i problemi più ardui, quelli che, ancora pochi anni or sono, sembravano irrealizzabili.

Vivendo così vicino alle folle, i trasvolatori degli Oceani hanno sentito che oramai l'ideale del volo è diventato popolare in Italia; che i giovani vibrano d'entusiasmo per tutto ciò che riguarda l'aviazione, e che il coraggio, l'audacia, lo spirito di sacrificio, la disciplina — doti di chi vola — saranno le doti di tutti gli italiani.

I trasvolatori degli Oceani sono rimasti ammirati e commossi per le festose accoglienze ricevute in Italia.

MISS EARHART

la prima donna che trasvola l'Atlantico

Miss Earhart è la prima donna che ha attraversato in volo l'Atlantico con un sol balzo e sola a bordo.

Amelia Earhart ha 34 anni. Durante la guerra fu infermiera della Croce Rossa canadese. Nel 1919 cominciò le prime lezioni di pilotaggio. Dal 1919 al 1929 essa compì molti voli per diporto; finché nel 1928 essa attraversò l'Atlantico come passeggera del trimotore Fokker « Friendship », pilotato da Willmer Stutz e da Lincoln Ellsworth.

Miss Earhart è molto popolare negli Stati Uniti. La chiamano « Lady Lindy », col nomignolo cioè di Lindbergh, perchè le

sue caratteristiche facciali assomigliano molto a quelle del celebre aviatore.

La trasvolatrice è giunta a Roma il giorno 8 di questo mese. Le accoglienze dell'Urbe sono state fra le più entusiastiche.

Il volo di Miss Earhart attraverso l'Atlantico è stato tutt'altro che facile: essa aveva lasciato Harbour Grace su Terranova da appena quattro ore quando lo scappamento dell'apparecchio cominciò a funzionare imperfettamente; ma l'audace donna preferì tutto arrischiare piuttosto di virare di bordo per un ritorno non vittorioso. Più tardi la pompa della benzina, un uragano, la perdita dell'orientamento misero nuovamente a dura prova il suo coraggio: ma mai si lasciò vincere dallo scoraggiamento sicché



Miss Earhart

il volo ebbe termine felicemente e vittoriosamente dopo 13 ore e 55 minuti dalla partenza.

I giovani Italiani, che sentono profondamente la bellezza del volo e ammirano gli audaci, tributano all'aviatrice americana l'omaggio più caloroso e cordiale.

Solo sull'Atlantico per nove giorni

Il giorno 3 di questo mese, alle ore 14,46, l'aviatore polacco Hausner partiva in volo dall'aeroporto di Bennet nella Nuova Jersey allo scopo di raggiungere l'Europa, dopo aver attraversato l'Atlantico.

L'apparecchio col quale l'Hausner tentava il volo era un Bellanca, con motore di 240 cavalli: portava il nome di « Rose Marie ».

Dal momento della partenza non si ebbero più notizie dell'aviatore; e non è da dire con quale trepidazione si sono aspettate le notizie delle navi, prontamente avvertite, che si trovavano sulla sua probabile rotta, le quali si erano date ad una attiva ricerca.

Passavano le ore e passavano i giorni, e ogni speranza di ritrovare l'Hausner era ormai perduta, quando il 13 giugno un messaggio trasmesso dal piroscafo « Circes Shell » ha rallegrato ogni cuore. L'aviatore è stato ritrovato e preso a bordo del piroscafo, in uno stato di grande prostrazione fisica sì, ma in condizioni di spirito eccellenti.

Infatti il suo primo pensiero, appena toccato il ponte della nave salvatrice, fu quello di pregare il comandante perchè lanciasse un marconigramma, richiedendo alle altre navi in rotta sull'Oceano di salvare l'apparecchio.

E pensare che l'Hausner ha passato nove giorni da solo sull'Atlantico, in preda ai più gravi pericoli!

Per quale prodigio il Bellanca, che è un apparecchio monoplano terrestre, abbia potuto galleggiare e il pilota sopravvivere per nove giorni è cosa che soltanto il protagonista della straordinaria avventura potrà narrare.

Ed io la narrerò a voi, giovanetti italiani, perchè apprendiate anche che la parola « disperazione » non è conosciuta da coloro che affrontano i rischi del volo.

Km. 308,779 all'ora

L'aviatore Luigi Massotto, che qui vi sorride, pilotando un aeroplano da caccia, è riuscito ad ottenere una velocità di chilometri 308,779 all'ora, in una prova di 500 chilometri. Una bella velocità non è vero?



Luigi Massotto



JULIO RUIZ DE ALDA
Spagna



JOAO RIBEIRO DE BARROS
Brasile



NEWTON BRAGA
Brasile



LARRE BORGERS
Uruguay



CARLOS GAGO COUTINHO
Portogallo



SIR ARTHUR WHITTEN BROWN
Inghilterra



HAROLD GATTY
Stati Uniti



ALBERT FRANCIS HEGEMBERGER
Stati Uniti

Ma non è nulla: ne percorreremo ancora di più! I piloti mettono del fegato a disposizione dei nostri intelligenti e studiosi ingegneri.

Dall'ammirazione alla pietà mondiale²¹



La tragedia che ha colpito Lindberg, il grande audace trasvolatore dell'Atlantico, ha avuto una soluzione, dopo tanti mesi di angosciosa trepidazione. Sono stati ritrovati i resti del suo biondo bambino, del tesoro che gli era stato rapito.

Non insistiamo su questo fosco dramma. Soltanto, da queste colonne, i giovinetti italiani, innamorati del volo, inviano al babbo ed alla mamma del piccolino straziato il pegno della loro commossa solidarietà.

Il più piccolo aviatore

Volete vedere ragazzi il più piccolo aviatore?

Eccolo qua: vi sorride contento, e vi dice: — Su, fate anche voi altrettanto!

Questo campione dodicenne è Roye E. Lichtfield, il quale ha già compiuto migliaia e migliaia di chilometri di volo, accompagnando suo padre che è pilota postale al servizio di una Compagnia di Boston.

Scommettiamo che qualche piccolo italiano mi manderà fra breve la sua fotografia dicendomi semplicemente:

— Ho battuto il piccolo aviatore americano!

Non me ne meraviglierei, e gli direi, altrettanto semplicemente: — Bravo!

NONNO PAZIENZA



TELEVEL

IL GUARDIANO DEL SERBATOIO

Controllando
Il consumo evita
le sorprese



Invenzione
e fabbricazione
italiana

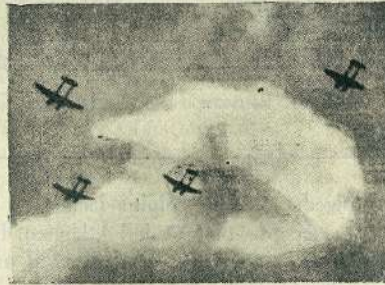
Il più perfetto indicatore di benzina a portata del pilota e dello chauffeur - Montato in serie su apparecchi: Fiat, Savoia, Macchi
Tipi speciali per qualsiasi altro apparecchio

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

ALA D'ITALIA

Ala d'Italia,
quando ne l'aria
romba
il bronzeo canto del motore,
come un cuore
lanciato a l'infinito,
io ti guardo
e mi sembra
di sentire più ardente la vita
entro le vene;
perchè tu sei la nuova
aquila
che porta ne l'artiglio
la morte
e la divina vittoria;
tu sei il segno
de la nuova
gloria di Roma.

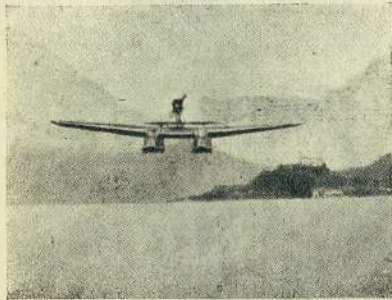


(che porta ne l'artiglio la morte)

La tua
voce, ch'è palpito sonoro,
porti,
ovunque è un figlio d'Italia,
il saluto
de la Patria lontana,
susciti
negli animi
fremiti di passione
italica;
e dica a coloro
che non credono e non sanno,
che l'Italia
veglia in arme
nei cieli
per portare il tuo cerchio
tricolore
oltre i segni di Roma.

NINO AUGUSTO BAFFIGO

Ala d'Italia,
tuo sia il dominio
dei mari
e del cielo;
chè
quando su le petraie
del Carso,
abbagliante e riarso,
vibrerà
la tua anima d'acciaio,
fremeranno
le ossa dei fanti
entro le tombe
mute,
e ne l'acque
del mare « nostro »
esulteranno
i senza lapide e i senza croce.



(il bronzeo canto del motore)



(oltre i segni di Roma)

Le illustrazioni qui riprodotte sono state tolte, per gentile concessione dell'editore G. B. Paravia e C. di Torino, dal libro di Attilio Calderara, colonnello dell'arma aeronautica: « Nell'azzurro » L. 15,



(e la divina vittoria)

libro che narrando in forma semplice e avvincente le vicende dell'aeronautica dalle sue origini leggendarie ai nostri giorni, raccomandiamo a tutte le scuole, a tutti gli Istituti a tutti i giovani lettori.



ARMAND LOTTI
Francia



JEAN MERMOZ
Francia

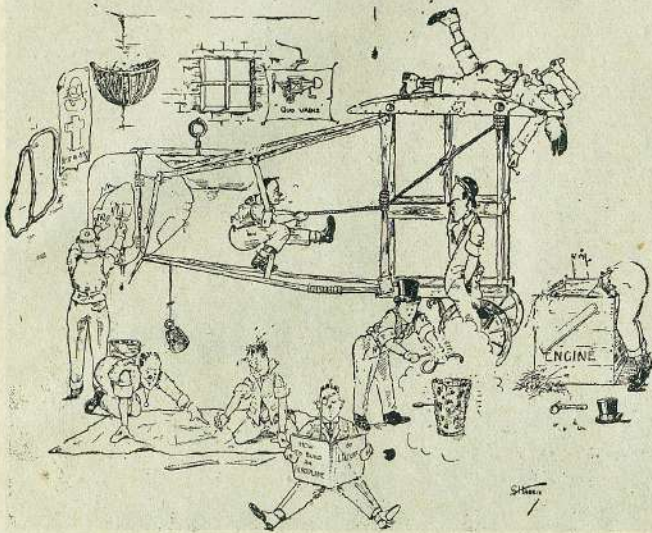


JEAN ASSOLLANT
Francia



EDWARD ZIMMER
Germania

L'aquila che ride

La difficile costruzione d'un apparecchio... civile

(Flygt)



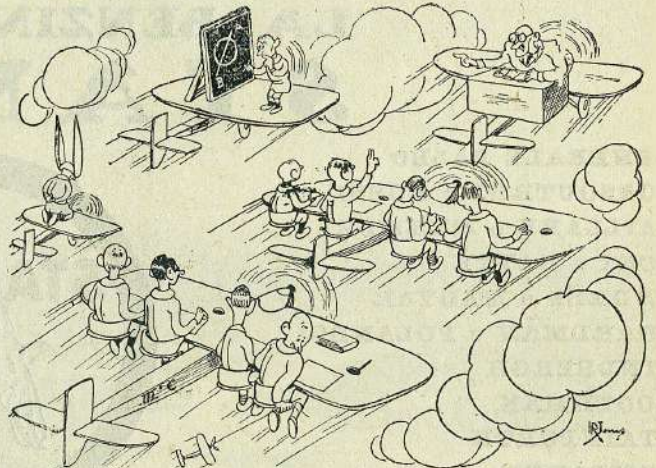
Un. modernissimo... tipo famigliare.

(Udet)



Come un pre-aviere vola... stando a terra.

(Gazz. Aviazione)

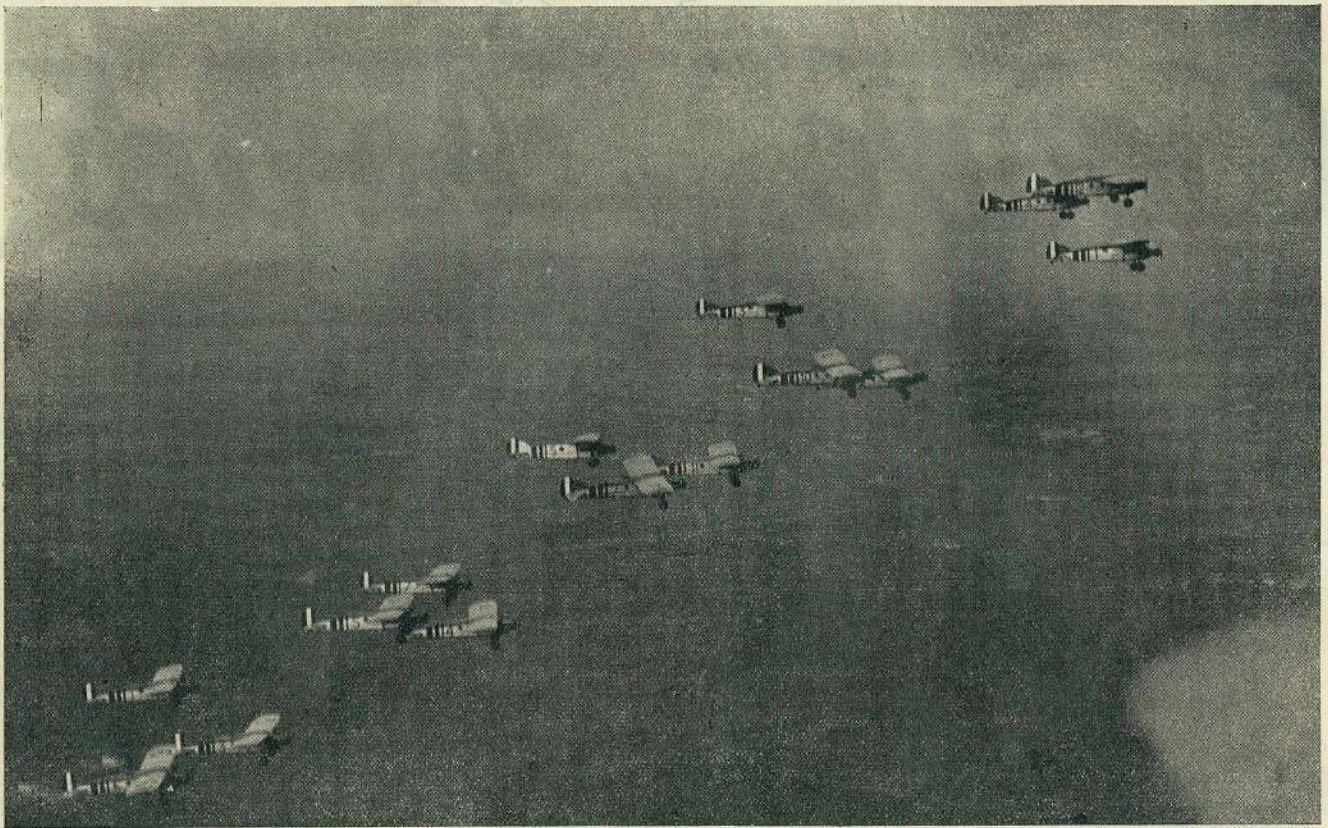


Come Pierino s'immagina una scuola d'aviazione

(Disegno di Jofani.)

(Travaso dell' idee)

GIORNATA DELL'ALA



Una pattuglia di Ro in volo

SOLA SU **l'Atlantico** Miss Amelia **EARHART**

**UN NUOVO PRODIGIO
UN NUOVO TITOLO DI BENEMERENZA
AI FABBRICANTI DI PRODOTTI**

STANAVO

SOLA naviga sicura - Dimentica del motore - Aggiunge il suo nome a quello dei grandi assi che hanno prima 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
LINDBERGH
BOOTHMAN
STAINFORTH
LOMBARDI
HINKLER**



**SOCIETA'
ITAGO
AMERICANA
PEG PETROGIO
GENOVA**