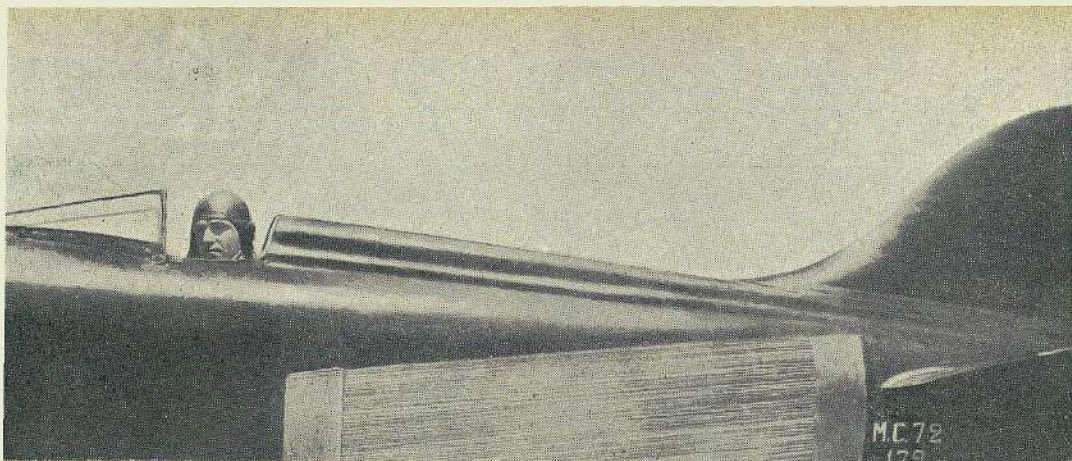




Abbonamento annuo L. 3 -
Sostenitore L. 50 - Ono-
rario L. 100. - Un nu-
mero cent. 30
Direzione, Amministrazione
e Pubblicità: Roma,
Viale dell'Università
Telefono 484-418

PRIMAVERA DEL CIELO



DEL VELOCITÀ QUASI ALLA



Di. eli / 222475



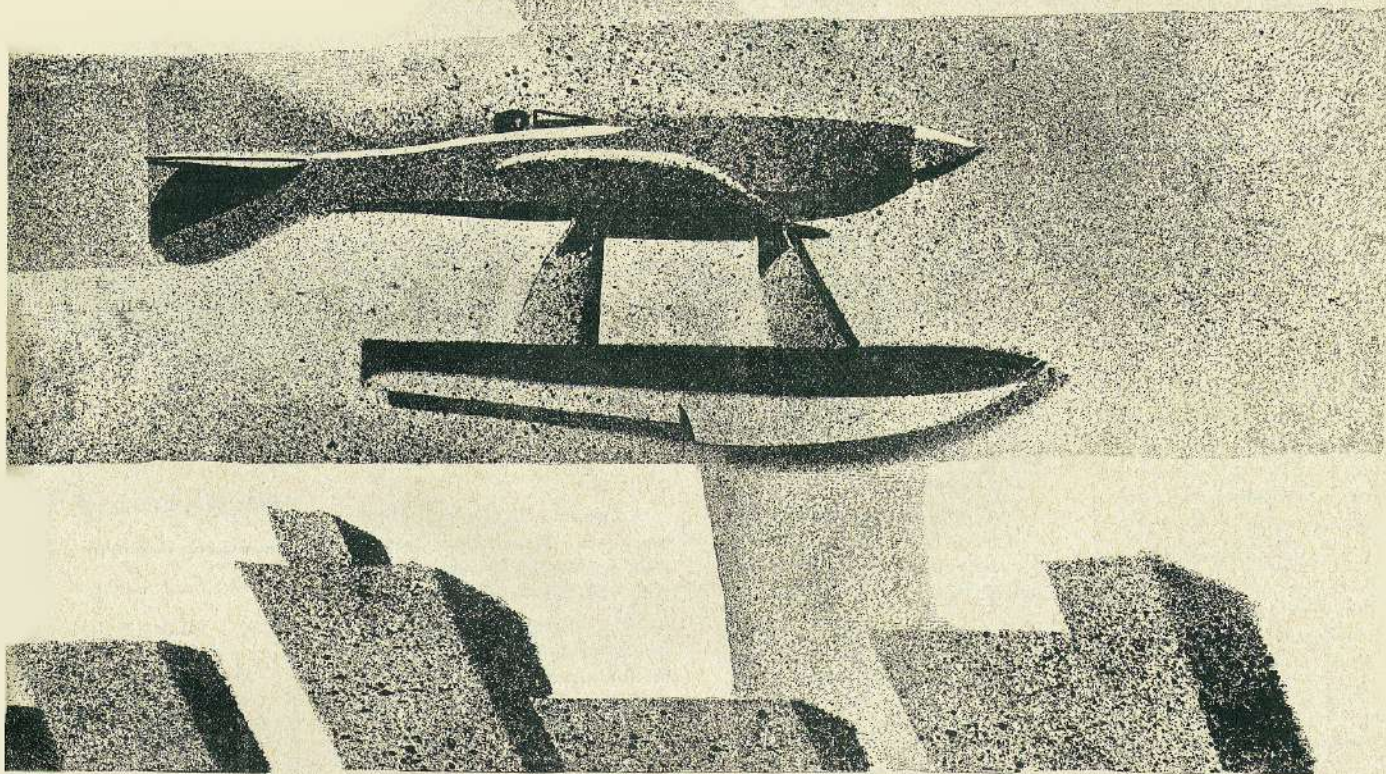
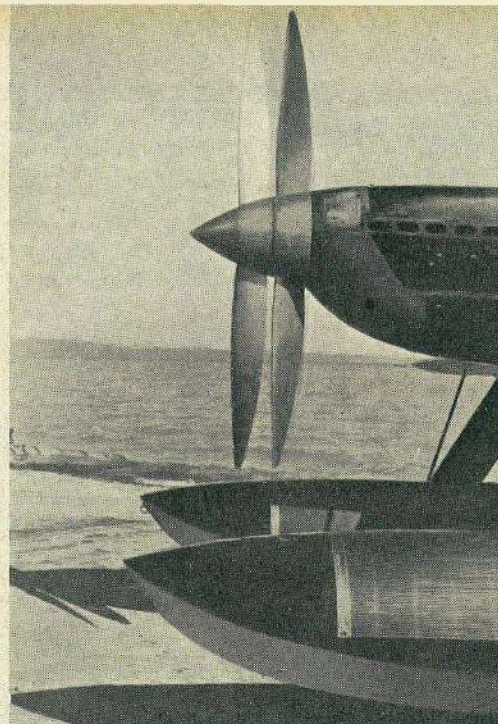
L'ALA italiana è la più veloce del mondo.

Battendo il record di velocità ad una media oraria di chilometri 682 il maresciallo Agello della Scuola di Alta Velocità di Desenzano può vantare il grande privilegio di essere l'uomo più veloce del mondo.

Si può dire che l'idrocorsa Macchi Castoldi 72 voli quasi alla velocità del suono.

Ma quante speranze, quante notti insonni dei costruttori, e quanti sacrifici prima di conquistare la vittoria!

SUONO



Grande ambita vittoria!
L'Aviazione italiana, che aveva detenuto altre volte il tanto conteso primato, dopo la vittoria di Norfolk nel 1926 e dopo la bella affermazione dell'anno successivo, non abbandonò le armi.

S. E. Balbo era profondamente certo che, sia pure con un grande sforzo di volontà e di pazienza, saremmo riusciti a riavere il trofeo dell'alta velocità. Il Generale Balbo è convinto che non esista nessun sistema sperimentale più adatto di quello dell'alta velocità per poter giungere ad un vero pro-

gresso tecnico nel campo della scienza delle costruzioni aeronautiche.

La velocità è la caratteristica prima del velivolo, è la ragione del suo divenire, perchè proprio dalla velocità deriva la possibilità di muoversi nell'oceano aereo e di raggiungere le più lontane mète nel più breve tempo.

Il problema delle comunicazioni intercontinentali è, difatti, strettamente legato a quello della velocità. Si può dire semplicemente che la velocità sia uno dei più grandi fattori della sicurezza, cioè della buona riu-

scita, sia di una impresa audace, sia di un viaggio normale.

L'Idrovolante Macchi e il motore Fiat sono due realizzazioni italiane che tutto il mondo oggi ci invidia. Questo apparecchio ha potuto raggiungere, durante gli esperimenti sul lago di Garda, velocità fantastiche che hanno toccato successivamente i 560, 600, 650, 680 e 690 chilometri orari. Un miracolo!

Ma il miracolo più grande consiste nel motore, cioè nell'accoppiamento di due motori che azionano due eliche in tandem e ruotanti in senso in-

verso. La genialità della soluzione consiste nel non obbligare a concentrare in un solo motore di qualche centinaio di chilogrammi la potenza di due delle più grandi locomotrici.

Gli uomini, forgiati nei diuturni faticosi e pericolosi voli, si sono abilitati a portare apparecchi di così elevate velocità il cui peso, di tre tonnellate, è distribuito su pochi metri d'ala caricati ciascuno con più di 200 chilogrammi. Essi effettuano partenze dall'acqua a velocità di flottaggio di 250 chilometri ora per ritoccarla anche a più di 300!

UN SALVATAGGIO IN MARE



GUARDA come è limpido il cielo dopo quella notte d'inferno!

— E' vero! Si parte, comandante. Il vento è forte e non ci è favorevole; ma cambierà tra qualche ora. Vede quelle nuvolette che si allontanano rapidamente? Si tratterà di prendere al largo la via del ritorno e di tenerci verso est per la prima ora di navigazione —. E il motorista lavorava a dare gli ultimi tocchi al motore intanto che commentava così il viaggio da iniziarsi tra pochi minuti.

— Bianchini, arrivano i passeggeri. Sei pronto?

— Sì, signor comandante.

L'idroscalo si era animato; un gruppo di viaggiatori ed alcuni inservienti carichi di valigie si avvicinavano al breve molo in attesa dell'imbarco.

— Ehi, Bonetti, ti pare che sia il caso di partire, oppure c'è pericolo di finire nelle nuvole... non solo con la testa — gridò un ufficiale verso l'apparecchio.

Un viso spuntò tra le ali del grosso idrovolante: — Ciao, Marini. Mi meraviglio. Un eroe del deserto che mi fa di queste domande. Si parte, si parte! E si andrà benissimo. Le nuvole le sorpasseremo.

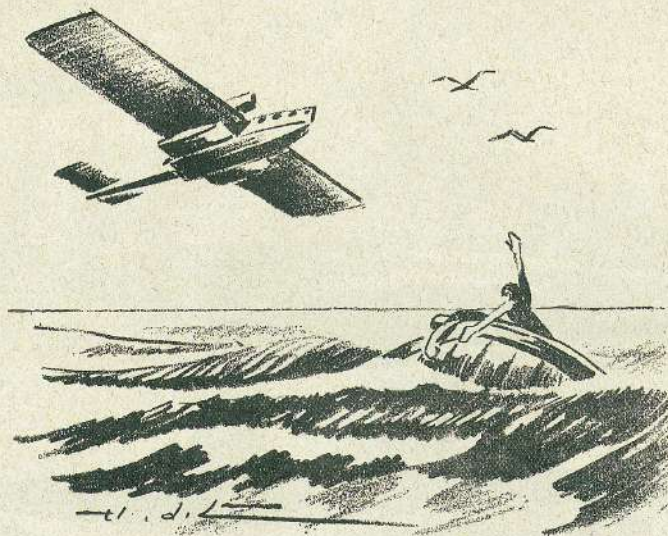
Le operazioni d'imbarco furono presto compiute. Tutto pronto. Pilota e motorista provarono le leve per una ultima revisione e poi un frullo d'eliche, uno sciacquio sul mare, un lieve rullare e su su verso l'alto, verso il cielo azzurro. Tripoli si stese sotto lo sguardo bianca e d'oro. L'idrovolante ci descrisse sopra un volo in tondo come per un saluto.

— Vedi com'è bello! Te l'avevo detto che volare è la più bella cosa del mondo. E io sono balilla oggi, ma domani sarò aviatore!

— Hai ragione — trillò una bimbeta bruna che sedeva accanto al baldo balilla — noi andremo sempre in aeroplano; io non credevo che ci si divertisse tanto.

L'apparecchio puntava verso

est allontanandosi dalla rotta consueta perchè il vento era forte; il mare ancora agitato tentava via via di calmarsi. Le nuvole erano ancora lì, e si ritiravano solo timidamente portate dal vento. Ma l'apparecchio fu più rapido di loro, le raggiunse e volle sorpassarle; e si trovò preso in una umida, fumosa ovatta bianca. Scomparve il mare, il cielo, tutto. — Peccato — si lamentò Giorgio, il balilla.



La navigazione era agitata dal vento che sbandava ogni tanto l'apparecchio o lo sollevava d'avanti quando lo prendeva in pieno. Ma ciò non modificava in nessun modo la sicura corsa veloce verso l'Italia.

Il tempo passava. D'un tratto tornò a mostrarsi il mare sottostante. Com'era salita in alto la grande aquila che cercava in ogni modo di essere più decisa dei venti!

Ma il mare non era libero e sgombro; sull'immensa superficie ancora rotta da onde larghe si vedeva un gruppo di cose nere che andavano alla deriva.

— Cosa pensi che sia, Bianchini? — interrogò il comandante. — Io scendo un po', il vento pare vada calmandosi.

— Un detrito di nave, signor comandante, distinguo un pezzo d'albero. Purchè non siano vittime della bufera di questa notte. — E il motorista aguzzò lo sguardo. — Signor co-

mandante, vedo due uomini aggrappati a quella carcassa... Ci fanno segni disperati!

— Scendiamo! — replicò deciso il pilota. E volò sempre più basso verso la superficie del mare.

— Che cosa avviene? che cosa avviene? — domandarono i passeggeri allarmati. E Giorgetto balilla che aveva udito e capito che si trattava di salvare dei naufraghi, si dette da fare per spiegare ai passeggeri allar-

con una maestria tutta propria agli aviatori italiani, i due naufraghi riprendevano i sensi.

Uno era un giovinetto bruno un pescatore certamente. Si guardò intorno meravigliato di trovarsi vivo e a quell'altezza.

— Come mai vi siete ridotti così? — gli chiese il comandante che era venuto in cabina lasciando la guida al motorista.

— Ci ha preso il fortunale signori! Che notte! Ma lui ha preso l'albero sulla testa. — E indicò il suo compagno più anziano che appena appena apriva gli occhi.

— Coraggio! Tra un'ora vi sbarcheremo in Sicilia.

E veramente un'ora dopo l'apparecchio scendeva nelle acque di Siracusa ed i due naufraghi furono trasportati all'ospedale dove poterono avere le prime cure.

Le grandi aquile che giornalmente perlustrano tutti i mari compiono alle volte di questi salvataggi disperati, mentre in epoche non lontane, certo quando non esistevano ancora l'aviazione e la radio, tutti coloro che venivano presi e sbattuti dalla tempesta non avevano più nessuna speranza di salvezza.

Guglielmina Lubri

Un viaggio
gratuito
in aeroplano

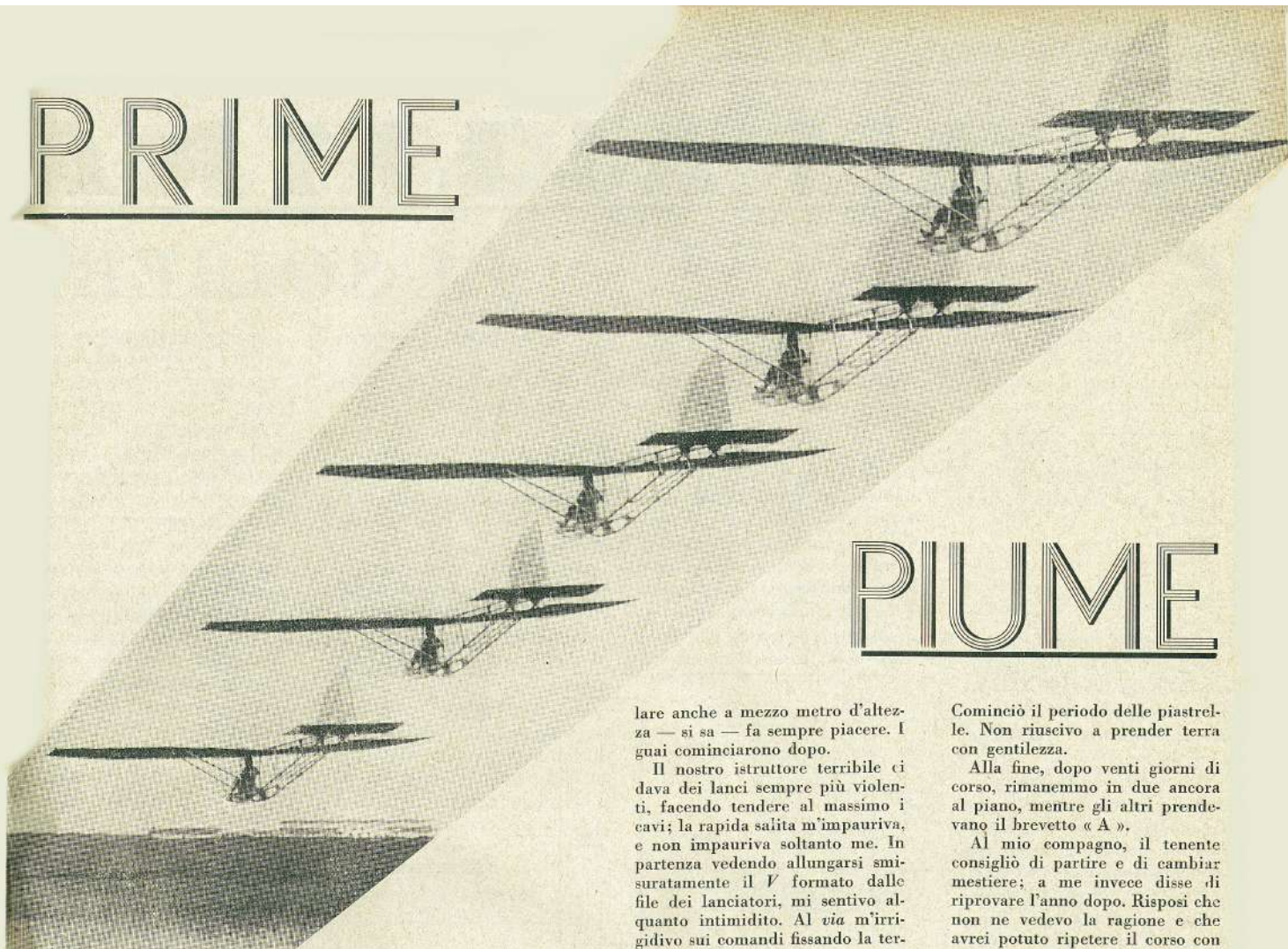
a chi procurerà
100 abbonamenti
a

L'AQUILONE

matì ciò che il comandante aveva annunciato con due semplici parole.

Ammararono in pieno Mediterraneo e si arrestarono proprio accanto ai resti di una piccola peschereccia a vela della quale rimaneva ormai ben poco. L'elica continuava a girare lentamente, mentre pilota, motorista e radiotelegrafista, usciti fuori dall'apparecchio, tiravano fino a loro i legni sui quali erano aggrappati due pescatori ormai all'estremo delle loro forze. Il salvataggio non fu facile, nè semplice: il grande uccello tricolore oscillava fortemente ed i corpi quasi inanimati dei due naufraghi erano divenuti pesanti. Tuttavia furono trasportati nell'interno della carlinga ed adagiati alla meglio sulle poltroncine. La piccola farmacia di bordo fu subito messa in opera, e mentre l'apparecchio con un fruscio e uno sciacquio sonoro riprendeva il volo inalzandosi

PRIME



PIUME

lare anche a mezzo metro d'altezza — si sa — fa sempre piacere. I guai cominciarono dopo.

Il nostro istruttore terribile ci dava dei lanci sempre più violenti, facendo tendere al massimo i cavi; la rapida salita m'impauriva, e non impauriva soltanto me. In partenza vedendo allungarsi smisuratamente il V formato dalle file dei lanciatori, mi sentivo alquanto intimidito. Al via m'irrigidivo sui comandi fissando la terra con occhi sbarrati; la terra che si vedeva guardata così in cagnesco faceva presto ad attirarmi violentemente sul suo duro seno... E tutto finiva con i rimproveri acerbi del tenente.

Alcuni che soffrivano di fifa come me si demoralizzavano e finivano con il tornare scornati al natio paesello; ma la cocciutaggine fu per me una risorsa.

Finalmente il tenente portò la squadra in collina, ove lanciava i migliori mentre le *schiaffe* come me volavano ancora al piano. Che giorni amari! La fifa cedette il posto alla stizza, all'esperazione.

Cominciò il periodo delle piastrelle. Non riuscivo a prender terra con gentilezza.

Alla fine, dopo venti giorni di corso, rimanemmo in due ancora al piano, mentre gli altri prendevano il brevetto « A ».

Al mio compagno, il tenente consigliò di partire e di cambiar mestiere; a me invece disse di riprovare l'anno dopo. Risposi che non ne vedevo la ragione e che avrei potuto ripetere il corso con un altro turno. Fu tanto buono da concedermelo, e fu per me un gran bene.

L'altro turno fu di universitari, con un istruttore più calmo e paziente. Diceva sempre che andavo bene, aggiungendo le correzioni come rifiniture. Siccome anche i compagni universitari mi stimavano, riacquistai un po' d'animo. Dunque, la crisi era finita?

Quando volai dalla collina, provai un vero senso di sollievo, nel veder la terra relativamente lontana e avanti a me uno spazio ampio e accogliente. Allora fui felice; la calma seguì d'incanto al nervosismo.

Cominciai a gustare quella vita di aviatore in erba. Scherzi e chiasate mi divertivano un mondo e partii con ramamarico.

L'inverno seguente mi pareva impossibile di aver passato un'estate così, diciamo pure, avventurosa. Fui riattorno naturalmente a Pavullo l'estate successiva e anche il secondo corso per il brevetto « B » mi fu allietato da numerose soddisfazioni, le quali, nella maggior parte dei casi, non consistevano in vittorie sull'aria, ché per i voli che si fanno a Pavullo non è il caso di parlarne, ma in vittorie su sé stessi, per una migliore educazione del carattere.

Giulio Marini



AVEVO appena compiuto 15 anni, quando, dopo aver letto un articolo di propaganda del volo aerea, non vedevo la ragione per cui anche io non avrei potuto andare alla scuola di Pavullo nel Frignano.

Cominciai una lenta e persistente campagna in famiglia, a pranzo e a cena, tanto che alla fine dell'anno scolastico i miei genitori erano convintissimi che l'unico luogo ove necessariamente avrei dovuto passare l'estate, per conservare il buon umore, era Pavullo.

Dopo qualche difficoltà burocratica riuscii a convincere anche i miei superiori dell'O.N.B. che potevo andare pur senza aver compiuto i 16 anni, ma solo trovandomi nel sedicesimo.

Come Dio volle partii.

Credevo di lanciarmi verso le più allettanti avventure, sognavo di divenire un asso in pochi lanci... Ah, quante illusioni! Le prime piume sono come i primi denti: prima di spuntare fanno male!

Mi sembrava di essere divenuto un uomo; invece i miei compagni si accorsero subito ch'ero il più giovane e mi trattarono come un bambino.

Appena arrivato, scendendo dall'autocorriera, mi si avvicinò un tenente dall'aria burberissima, chiedendo (perché proprio a me?) quanti anni avevo.

Declinai impassibile le mie generalità, guardando il futuro istruttore dal basso in alto, mentre i compagni ghignavano e si davan di gomito.

Per fortuna c'erano alcuni che avevano solo pochi mesi più di me, in modo che non fui l'unico a tremare bambinescamente sulla pedaliera, ai primi lanci.

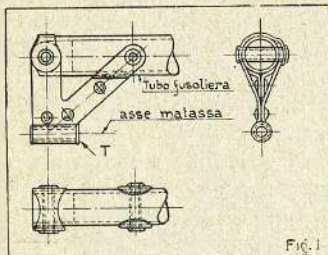
Da principio andavo benino; vo-



« Il Biancone » dotato di galleggianti

LA PALESTRA

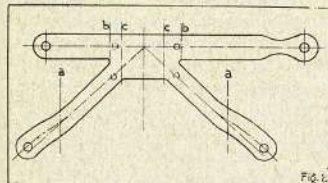
 on fusoliera di tubo a sezione tonda od ovale di non troppo grandi dimensioni e in cui l'asse di trazione non sia inclinato sul piano dia-



metrale della fusoliera stessa, può essere sufficiente un terminale di tipo semplificato, che qui sotto descriveremo e che si adatta facilmente ed utilmente a tali forme.

Tale terminale si vede in figura 1, che rappresenta il caso di una fusoliera a sezione tonda, ed è composto di lamierino sagomato e piegato, di un tubetto risvoltato alle due estremità e di tre ribattini pieni, e viene fissato alla fusoliera con due rivette tubolari.

La fig. 2 mostra lo sviluppo del lamierino, il quale potrà essere di duralluminio di spessore 5 o 6 decimi di millimetro, o

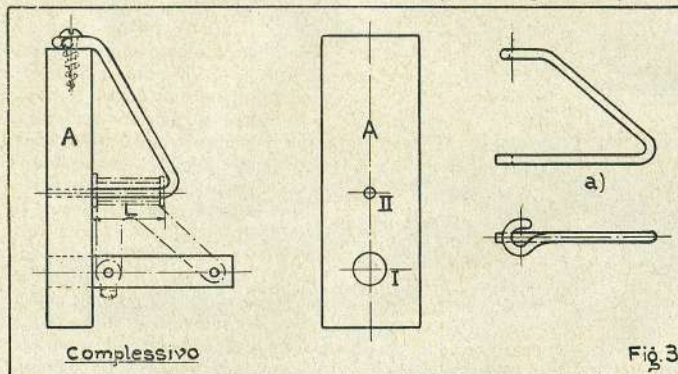


di alluminio di 8 decimi o 1 millimetro; sarà bene tenere tale sviluppo un po' abbondante nelle linguette per contenere eventuali errori, rifinendo poi i contorni dopo la costruzione. Il lamierino deve essere piegato secondo le linee a), b) e c), ed accartocciato in modo da aderire perfettamente sia al tubetto T, che forma il cuscinetto porta alberino dell'elica, sia alla fusoliera.

Per facilitare la costruzione di questo terminale, la quale deve essere molto accurata, affinché la posizione del tubetto T rispetto all'asse della fusolie-

ra risulti corretta e la ribaditura dei chiodini stringa tale tubetto in modo da non permettergli la rotazione, sarà utile ricorrere ad una semplice attrezzatura, rappresentata in fig. 3.

Per costruirla occorrono: una tavoletta A di legno duro spessa circa 20 o 25 mm., larga circa 3 volte il diametro della fusoliera e lunga circa come la somma del doppio di tale diametro, della distanza tra gli assi dell'alberino porta elica e della fusoliera e della massima lunghezza del terminale, misurata nel senso longitudinale del modellino; un pezzo di filo d'acciaio dello stesso diametro di



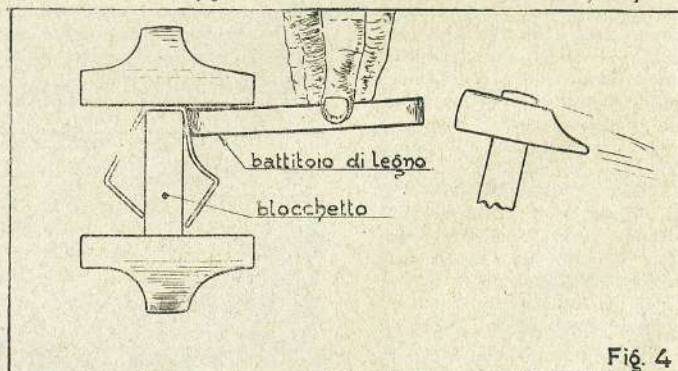
quello con cui si formerà l'alberino porta elica (diametro interno del tubetto T); un pezzo dello stesso tubo di cui è costituita la fusoliera o un tondino di metallo o di legno duro dello stesso diametro esterno e di lunghezza sufficiente allo scopo, quale si potrà arguire da quanto segue; infine una viterella a legno di diametro 2 o 3 mm. e lunga circa 20. Nella tavoletta A (fig. 3) dopo averla ben squadrata e avervi tracciato l'asse longitudinale sulla mezzera della faccia maggiore, si praticano, su tale asse, 2 fori passanti: I, di diametro appena leggermente inferiore a quello esterno della fusoliera, con l'asse a distanza di due volte tale diametro da uno dei lati minori della faccia, e II di diametro uguale a quello dell'alberino porta elica e con l'asse disposto rispetto a quello del precedente nella stessa posizione reciproca in cui sul modello dovrà trovarsi l'asse di trazio-

ne rispetto a quello del tubo fusoliera.

Con il filo di acciaio si formi il sostegno indicato nel particolare a) della fig. 3, in modo che, dopo fissato alla tavoletta A, come indica il complessivo, per mezzo della viterella, la distanza indicata con L risulti uguale a quella del tubetto T, e che il ramo relativo sia ben rettilineo affinché tale tubetto venga tenuto nella sua posizione esatta.

Nel foro I si pianti a forza il

tubetto o il cilindretto simulante la fusoliera, in modo che vi resti incastrato per tutto lo spessore della tavoletta A e ne sporga per un tratto sufficiente a ricevere tutta l'estensione della parte posteriore del terminale, come si vede in figura, dove



questo è disegnato, sul complessivo, a punto e tratto.

Dopo che si è formato il tubetto T con i suoi risvolti e della lunghezza richiesta dal disegno, e ritagliato lo sviluppo del lamierino, come è detto so-

pra, la prima operazione a farsi per la costruzione del terminale in questione consiste nell'infilare il tubetto T sul supporto e fissare questo sulla tavoletta A, in modo che T vi aderisca perfettamente con il risvolto anteriore; poi si piega lo sviluppo del lamierino secondo le linee indicate con l'ausilio di una morsa e di un blocchetto di legno durissimo o di metallo usandoli come insegna la figura 4 e si comincia a dargli, con una pinza a branche arrotondate, la curvatura del tratto che dovrà chiudersi sopra a T. Quando questa curvatura raggiunge circa 270 gradi, si introduce il lamierino nell'attrezzatura passandolo a cavallo del tubetto T e avvolgendovelo strettamente. Se i pieghi nel lamierino sono stati eseguiti bene, le linguette dovranno risultare tangenti al simulacro di fusoliera, mentre le pareti devono venire quasi aderenti tra loro, la completa aderenza dovendosi avere soltanto per azione della ribaditura dei chiodini, affinché il lamierino possa forzare sul tubetto T.

Il primo chiodino da fissare è quello posteriore superiore (riferendosi alla posizione del terminale modellino) dopo di

che si ripiegano le linguette posteriori simmetricamente sul simulacro di tubo-fusoliera; poi si completa la chiodatura e infine si ripiega la linguetta anteriore lunga attorno al simulacro della fusoliera fino a rico-

DEL MODELLISTA

E TIMONI

prive l'estremità di quella corta.

La foratura delle linguette può avvenire o contemporaneamente al tubo-fusoliera, all'atto del montaggio su questa, oppure mentre il terminale è ancora sull'attrezzatura; in questo caso i fori nella fusoliera devono esser tracciati in corrispondenza di quelli del terminale, infilandovi questo al proprio posto e poi forati accuratamente, affinché vi sia perfetta corrispondenza degli uni con gli altri.

Il fissaggio del terminale sulla fusoliera, viene fatto, come dicemmo e come si vede in figura 1, per mezzo di due rivette tubolari passanti, una delle quali può, secondo che si è detto in un precedente articolo, servire per attacco anteriore del carrello.

Con la rivetta anteriore sarà

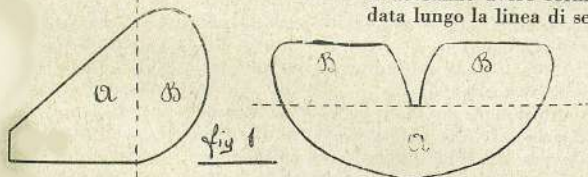
bene fissare nella fusoliera un breve tappo-ogiva di legno leggerissimo, che serva a chiudere anteriormente la fusoliera stessa, l'utilità del quale è analoga a quella dell'ogiva anteriore già vista. Tale tappo è pure indicato nella figura 1: esso non deve sporgere in avanti più del terminale, affinché non impedisca la rotazione dell'elica, perciò è necessario limitarsi a dargli una forma aerodinamica tutt'altro che ortodossa se non si vuole introdurre nella costruzione del terminale la complicazione e il pericolo di indebolimento derivanti da un aggetto in avanti dell'estremità anteriore del tubetto porta alberino, cosicché sarà opportuno limitare la sagomatura di tappo e fusoliera al solo arrotondamento nel piano verticale, come si vede nella figura 1.

STRUTTURE NUOVE



UE sono i criteri che si possono seguire nella costruzione dei timoni per modelli volanti:

— o rendere mobile tutta la loro superficie — o mantenerne fissa una parte (piani

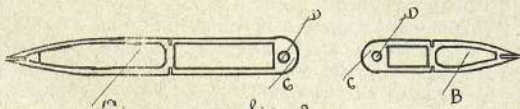


fissi) e mobile l'altra (timoni).

Non occupandoci del primo sistema, che è molto elementare, illustreremo come si possa realiz-

le quella mobile (fig. 1-b, B). Si proceda poi a disegnare le centine (fig. 2) avuto riguardo al fatto che queste dovranno essere costituite da due parti: una, quella del piano fisso (fig. 2-a), la seconda quella del piano mobile (figura 2-b), che entrambe queste parti dovranno avere forma arrotondata lungo la linea di sezionamen-

to, (fig. 2-6), e che i terminali, lungo questa linea, dovranno essere in legno pieno. Disegnate tutte le centine sul compensato di betulla



zare il secondo. La breve trattazione la divideremo in due parti: *Struttura dei timoni.*

Scelto il tipo di timoni (fig. 1) è necessario, come prima operazione, determinare quale si vuole sia la parte fissa (fig. 1-a, A) e qua-

da 1 mm. e traforatele, si procederà a praticare in ciascuna di esse, nella parte interna non traforata, un foro (fig. 2, D) di larghezza uguale alla sezione del longherone di comando dei piani mo-

bili. Si disegnano ora sullo stesso compensato e si traforino, sia i bordi d'attacco e d'uscita (avuto riguardo anche qui al sezionamento prodotto dagli organi mobili)

dentata (più fini saranno i denti, maggiore la comandabilità del modello). La centina di fronte alla ruota dentata porterà una piccola leva (fig. 7-L), il cui becco s'in-

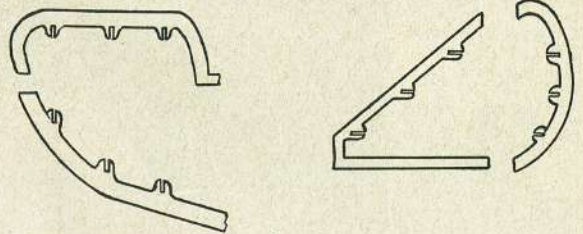


fig. 3



sia i longheroni (fig. 3). Sarà bene munire i piani mobili di un altro longherone (fig. 4-5-D), oltre quel-

sinuerà tra i denti della ruota (figura 7-O), e verrà tenuto in questa posizione da una tenuissima molla

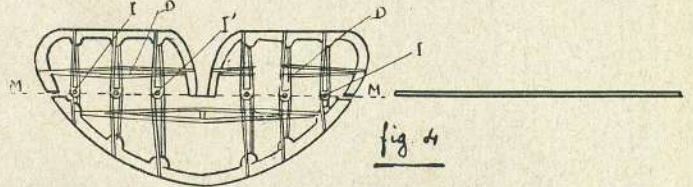


fig. 4

lo che già serve per il loro comando. Ora le varie parti per mezzo di una serie d'intagli si possono riunire tra di loro e poi incollare.

a spirale (fig. 7-M). Per fabbricare la leva usate lamiera d'ottone, per la molla filo d'acciaio da 1 mm. Si saranno così fermati i timoni;

Mobilità dei timoni. — Per assicurare la mobilità alla parte voluta si può procedere come segue: si prende un bastoncino di bosso (di quello usato per i longheroni) di lunghezza uguale alla larghezza del timone lungo la sua articolazione e lo si arrotonda uniformemente in tutta la sua lunghezza; si portano ora le due metà di ciascun timone una di fronte all'altra (fig. 4, 5) in modo che i fori praticati nei terminali interni si trovino sulla stessa linea (fig. 4-5, MM) e vi si infila il bastoncino; si incolla infine quest'ultimo in tutti i fori della parte mobile del timone (fig. 4-5-I), cosicché questa col longherone giri intorno alla parte fissa. Senonché ora il timone è bensì articolato, ma libero di girare a suo piacere; è necessario invece poterlo comandare. Per ottenere questo devesi, al momento in cui s'infila il longherone di comando, innestare sulla metà di questo (fig. 6, N) e fissare saldamente (fig. 6, H) una ruota

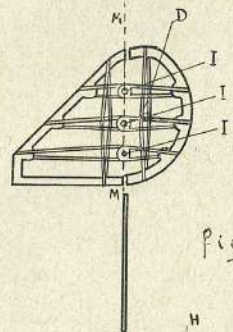


fig. 5

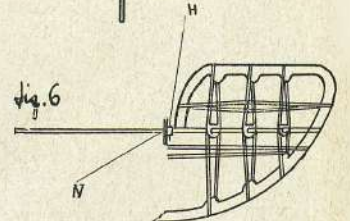


fig. 6

per spostarli basterà premere la leva nella parte sovrastante alla molla (fig. 7-N), e la parte mobile sarà disimpegnata, potendola far ruotare e rifermare poi con la leva.

Guido Buratti

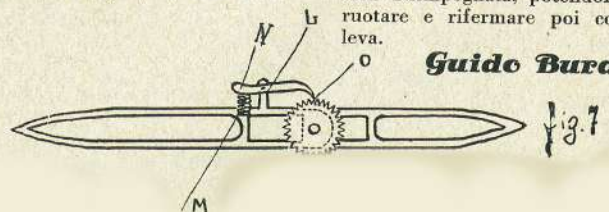


fig. 7



nell'oceano atmosferico



parti e mezzo di idro con la graduale rarefazione dell'aria diminuisce la pressione al livello del mare è di mm. 760, a dieci Km. è di mm. 21,90 Km. e di mm. 12 e verso i sessanta scende a mm. 0,4.

La temperatura (intorno medio al livello del mare è stimato a venti gradi zero, scende gradualmente sin verso gli undici chilometri (intorno stazionaria fra gli undici chilometri ed i sedici metri) e poi comincia a scendere raggiungendo valori esecutivi bassi, tanto che verso i quaranta chilometri si riesce di circa 89 gradi sotto lo zero.

Inoltre non manchi di elevare, rarefacendosi l'aria, diminuisce anche la diffusibilità luce solare nella atmosfera alla quale dobbiamo il che che chiamiamo giorno, ed il cielo anziché azzurro tendente nero e gli astri a grandi altezze diventano visibili in giorno.

Lo scopo del viaggio Piccard era quello di studiare il grado di ionizzazione e di poter così stabilire alle varie altezze il comportamento della atmosfera di fronte alle radiazioni cosmiche ultravioletti perché possono influenzare apparecchi elettrici posti su un mare di piombo della spessore di cinque metri mentre gli gamma, ben noti nella fisica, vengono arrestati da pochi centimetri di piombo.

Il primo e il secondo del prof. Piccard nella stratosfera hanno avuto, per obiettivo lo studio delle radiazioni cosmiche (tutti quei fenomeni che i palloncini sonda non hanno potuto studiare). L'aereo non era mai salito oltre i 10.000 metri, fra noi giunti, cioè, in quella zona che si chiama la stratos. L'uomo a 16.000 metri!

Ma ecco un paio di libri che descrivono le impressioni e le emozioni d'un'ascensione.

A Torino a noi tutto è assoluto — scrive Piccard — e non mi è parso mai pieno d'incanto come ora. L'altimetro, che indica la pressione della cabina, è tornato ai 4000 metri. Sono le Ventotto minuti la cravatta ancora ad Augsburg, a 500 m. sul mare; ed ora il nostro altimetro segna 15.500! Siamo alle radici di quindici chilometri in meno di mezz'ora e abbiamo raggiunto l'altitudine prevista.

Pochi avevano noi ancora tutta la savorra, 39 sacchi di 12 chili e abbiamo in complesso 487 chili, avremmo potuto salire ancora 700 m. Dal punto di vista aerostatico tutto era pacifico. Ma noi non ci cravamo innalzati per battere un altimetro (avremmo potuto fare senza strumenti scientifici) — timore speso a con più facilità.

Che cosa si vede lassù? Sulla nostra testa abbiamo il pallone gonfio, in fa perfettamente sferica, come si conviene. E attorno, il cielo, il più magnifico, più suggestivo che mai abbiamo veduto, azzurro, scuro, quasi nero. Così deve essere, giacché non è grande che un decimo della massa che il solito cielo offre all'occhio; qui ci sono dieci volte meno molecole d'aria ed estrinseca bianca atmosfera solare la parte azzurra, ed a sparparsi in tutte le direzioni come luce diffusa. Non ci ha disattesa il colore del cielo, ma ci ha piacere di vederlo corrispondere alle nostre previsioni.

Le montagne bellissime. Essi emergono fuori dagli strati più densi di quella troposfera. Dappertutto sono avvolti ancora tra le nebbie, qui compare una cima, più in là un'altra, e infine una serie di vette. Sono delle belle

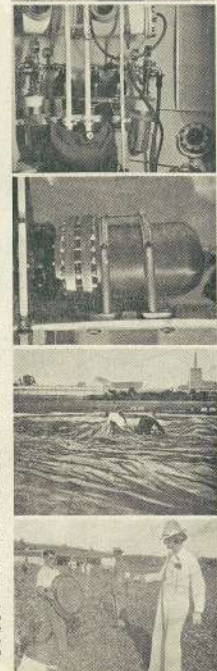
montagne rocciose, alle quali segue una catena, e altre ancora, sempre più belle...»

È curioso il modo con cui il prof. Piccard tenta di rendere l'idea del vantaggio che trarrà l'azione intercontinentale dallo studio delle grandi altezze. Ecco:

« In un paese qualsiasi d'Europa, un pacifico borghese sta facendo colazione. Suona il telefono: lo chiama un amico da New-York per invitare a pranzo e a passare poi la serata a teatro con lui. Il pacifico borghese va all'aerodromo, sale sul l'aeroplano transcontinentale e fa un balzo in alto. Il tempo è brutto, turbinoso e amebulato. L'aeroplano balla. « Non è niente — fa il maestro di casa — fra poco saremo di nuovo tranquilli, siamo già a 4000 metri ». — « Dagli oroscopi non me ne son neppure accorto », osserva il viaggiatore. Allora l'altro sorride: « Ma siamo in una cabina chiusa! » non si accorgere neppure di essere in alto ». — « E il tempo? avremo una buona traversata? » — « Oh sì, fra poco vedrà il cielo azzurro scuro ». — « E' sicuro del suo pronostico? » — « Certo, certo! Questi non ci sono meteorologi e quindi neppure pronostici sbagliati. Del resto, il tempo qui sopra le nuvole è sempre splendido: tutto il giorno sole inalterabile, mai nebbia, mai brina, e mai che si formi ghiaccio sull'apparecchio ». — « Benissimo » fa un altro passeggero, « ma ora non vediamo più più terra. Come fa il pilota a sapere dove siamo, e se i venti non ci portano fuori della rotta? » — « Che cosa vuol che conti il vento quando si viaggia a 300 chilometri all'ora? anche un vento di 50 o 100 Km. non può farci deviare un grammo che dalla direzione giusta. Del resto abbiamo la radio-velocità e quindi non possiamo sbagliarci di aerodromo ». A questo punto passa il meteorista; indovina sul viso inquieto di un viaggiatore una domanda e le pare viene: « Abbiamo tre motori, in perfetto ordine; e scommetto la mia testa che non se ne fermerà nessuno. Se, del resto, dovesse fermarsene uno, si tratterà semplicemente di volare qualche migliaio di metri più basso e allora finiremo con due motori senza consumare benzina in più; naturalmente, dovrà rimanere il primo atto! Anche con un motore solo arriveremo lo stesso, ma bisognerà volare basso, ciò che sarebbe noioso, sgradevole, ma nulla di più. Un matematico che si trova vicino interviene nel discorso per dire: « Da che esiste questa linea non si è ancora fermato un motore. La probabilità che se ne fermino oggi due è molto minore che non il pericolo di restare sotto un'automobile che lei affronta attraversando una grande città ».

« E l'aria? » chiede ancora un'altra voce inquisita. « Siamo sicuri di avere una riserva di ossigeno sufficiente? » — « Non abbiamo nessuna riserva, ma semplicemente i compressori dei motori. Ci vuole, per ognuno dei motori, cento volte più aria di quanta ne occorre e noi tutti insieme. E una piccola parte dell'aria compressa prima di raggiungere il motore passa attraverso la cabina. Ma siccome quell'aria è ancora molto calda, regolando la quantità regoliamo anche la temperatura del nostro ambiente ».

« Con orgogliosa calma l'aeroplano divora la sua via, superiore a tutte le nebbie, a tutti i vortici. A 16.000 metri in basso si vede un gigantesco transatlantico sbalzano dalle onde e dall'orizzonte. « L'altra volta sarà meglio prender l'aeroplano! » dice inquieto un padre di famiglia a bordo della nave. Ed ha ragione ».



La Casa editrice Mondadori ha stampato un volume del prof. Augusto Piccard intitolato « A 16.000 METRI - I miei viaggi nella stratosfera ». Ne ha dettato la prefazione S. E. Italo Balbo, il quale, a nome dell'Italia e dell'aviazione italiana, ha accolto a Desenzano con molta cordialità e ammirazione, l'illustre scienziato che in un caldo pomeriggio del mese agosto era disceso col suo grande pallone nella pianura mantovana.

L'arrivamento, che si ripeteva alla distanza di un anno, ha risollecato, allora, molta curiosità e discussioni. Che utilità poteva portare alla scienza una simile impresa? Il prof. Piccard tenterebbe davvero, fra non molto, una terza ascensione? Questi studi e questi rischi dischiuderanno veramente la via della stratosfera al più pesante, cioè al velivolo? »

I pareri furono allora, e sono tuttora innumerevoli. Che cos'è la stratosfera?

L'atmosfera, che tecnicamente dovrebbe estendersi alla terra per un raggio circa sei volte quello terrestre, ma che, praticamente, si estende per qualche centinaio di chilometri, viene suddivisa in troposfera (fino verso gli undici Km.) e in stratosfera (oltre gli undici chilometri).

Nella troposfera abbiamo due zone, la più bassa fino ai tre chilometri e mezzo è detta la zona delle perturbazioni ed è dove si formano i cicloni e le burrasche e dove si hanno le formazioni delle nubi più basse quali i cumuli ed i nubi gravidi di acqua. La zona superiore ai tre Km. e mezzo è più calma ed è la regione delle nubi più alte e cioè dei cirri che raggiungono anche i dieci Km., e che sono formati da minuscoli pezzettini di ghiaccio. Oltre gli undici Km. non vi sono più nubi e si hanno solo movimenti orizzontali e non verticali.

Man mano che ci si stacca dal suolo terrestre variano, con leggi diverse, le composizioni dell'aria. La pressione e la temperatura.

Mentre negli strati più bassi la composizione dell'aria è in cifre tonde di 21 parti di ossigeno e di 78 di azoto e di una parte di argo, nell'idrogeno vi entra solo per un decimillesimo. A venti Km. di altezza si trovano ottantaquattro parti di azoto, quindici parti di ossigeno e l'idrogeno vi figura già per un millesimo. A cinquanta Km. di altezza troviamo settantatré parti di azoto, sette di ossigeno e 13 di idrogeno e non vi compaiono più i gas rari quali il selenio, il cripton, ecc.

Ad ottanta chilometri di altezza si trova la stessa quantità di idrogeno e di azoto ed a cento Km. di altezza scompare completamente l'ossigeno e l'aria, già estremamente rarefatta, che vi si trova, appare composta di novantatave

L'IDROSCALO DI OSTIA NELLA STORIA



L'idroscalo di Ostia, nato in questa terza Rinascenza italiana, appunto per il luogo dove è nato, pare chiamato dal destino ad una grande missione storica.

La leggenda attribuisce ad Anco Marzio la fondazione di Ostia; ma ciò è solo leggenda e la critica storica ancora non è riuscita a stabilire la ragione politica che mosse alcuni scrittori romani ad inventare quella fola. In realtà sull'ostium (porta) del Tevere deve essere sempre esistito un gruppo

La coincidenza, però, non si limita a questo.

Ad Ostia anticamente sbarcavano i legati delle più svariate nazioni, che venivano a Roma per essere ammessi in Senato. Ad Ostia oggi ammarà l'idroplano che trasporta il Primo Ministro inglese, che scende a Roma per discutere col Duce quel Patto Mussolini che ha svegliato l'Umanità.

Ostia, porto della Repubblica romana, iniziò il suo più grande splendore con Cesare che, composte le lotte civili, volle che Ostia diventasse una città cosmopolita, il cui lungo Decumano era popo-

Diario di un venditore di giocattoli

5 aprile 1912 - sera.

Ho chiuso adesso il mio negozio. Con una certa tristezza. C'è un bambino che tutti i giorni al ritorno dalla scuola si ferma innanzi alla vetrina. Sembra un bambino povero; non potrà mai comprare niente di quello che è esposto là dentro. Egli si ferma lì, sul marciapiede, sempre alla stessa ora, appoggia la sua cartella di libri per terra e guarda... Evidentemente egli sogna. I giocattoli sono dei piccoli punti di partenza materiali, sui quali si sbizzarriscono i sogni dei fanciulli. Forse il piccino si è innamorato del pierrot abbigliato di seta bianca. Quel pierrot è l'amore di tutti i fanciulli: esso attira subito la loro attenzione con i suoi grandi occhi dolci che diventano addirittura patetici quando il piccolo grammofono nascosto nell'ombra suona dei motivi di serenate.

Brutto mestiere il mio. Non vorrei che i bambini che non possono comperare i giocattoli che si vedono nel mio negozio, si fermassero innanzi alla vetrina. Essi acquistano delle arie stupite e rassegnate che mi rattristano.

Domani toglierò il pierrot dalla vetrina.

6 aprile 1912.

Non era il pierrot che incantava il piccino. Oggi, alla solita ora, l'ho visto giungere quasi di corsa, come sempre, appoggiare per terra la sua cartella di libri e mettersi lì, nella stessa posizione, a guardare dentro la vetrina. Il pierrot non c'era più.

Non sono riuscito a seguire la direzione dello sguardo del fanciullo. Forse egli sogna il grande orso di pelo bianco o il treno che corre in un eterno girotondo sulle rotaie lucide e argentate.

9 aprile 1912.

Sono tre giorni che il bambino non si vede. Sarà ammalato? Forse egli giace in qualche povero letto, chi sa dove. Ma la sua camera è piena di cose belle. Sono i suoi sogni che la popolano: pierrots, orsi bianchi, automobili, treni eternamente in corsa, bambole sorridenti, soldatini di stagno...

10 aprile 1912.

Non è venuto neanche oggi. Vorrei cercarlo. Ma non so il suo nome, né da quale scuola egli tornava ogni giorno.

12 aprile 1912.

E' ricomparso. Mi sono sorpreso ad attenderlo alla solita ora, guardando fiso l'angolo della strada dal quale lo vedevo comparire. E' dimagrito. Un pochino più alto, smilzo e carino anche nei suoi vestitini dimessi. Certamente è stato ammalato qualche giorno. Come sempre, ha svoltato l'angolo di cor-

sa, ha raggiunto la vetrina e si è fermato a guardare là dentro con occhi estatici.

Ma che cosa guarda?

14 aprile 1912.

L'ho chiamato. L'ho fatto entrare. E' un ragazzo timido e non voleva accettare il mio invito. Credeva che la mia intenzione fosse quella di rimproverarlo, pensava che io gli volessi impedire di piantarsi lì tutti i giorni ad amorgiare con la mia vetrina di giocattoli.

Non volevo dirmi niente, chinava il capo e non rispondeva alle mie domande. Ho dovuto insistere molto per farlo parlare.

Sono rimasto deluso. Egli sognava un giocattolo umilissimo. Una piccola macchina per volare che era quasi nascosta nell'angolo della vetrina. Avrei voluto offrirgli un treno rapido, lucido, rumoreggiante, o una scatola di grandi soldati dalle uniformi scintillanti, o il pierrot, sì, anche il pierrot i cui occhi diventano enormemente patetici al suono delle serenate.

Egli amava invece quella piccola macchina per volare. Un giocattolo da pochi soldi. L'immagine ridotta ad un gioco di fanciulli di una fantasia pazza ed irrealizzabile, che da secoli tormenta il pensiero degli uomini. Salire per le strade del cielo. Grande utopia! Non vi sono che pochi arditisti che hanno tentato di librarsi nell'alto. Sogno irrealizzabile! Essi non riescono ad alzarsi che a pochi metri da terra, librarsi appena sopra gli alberi, sopra le case.

Il piccino mi ha detto il suo nome. Egli ha veduto volare Delagrè, Calderara e Wright. Pochi e volenterosi arditisti. Sognatori.

Ho regalato il piccolo velivolo al fanciullo.

E' fuggito di corsa, nascondendosi, stringendo a sé il suo tesoro.

6 gennaio 1931-IX.

L'armata del cielo italiana ha traversato l'Atlantico al comando del ministro Balbo. Si rinnova il mito di Colombo.

Leggo i nomi degli arditisti trasvolatori dell'Oceano.

Un nome. Mi fermo su di esso. Conosco questo nome. Come? Dove? Quando l'ho sentito? Esso è certamente legato a qualche mio ricordo lontano.

Un'immagine, un'immagine dolce e dimenticata si affaccia alla mia mente. Un fanciullo smilzo dai grandi occhi estatici, fermo innanzi alla vetrina del mio negozio di giocattoli.

Egli sognava un giocattolo umilissimo. Una piccola macchina per volare che era quasi nascosta nell'angolo della vetrina.

★



di miserabili capanne abitate da pescatori. Ostia, anzi più precisamente il porto di Ostia, porto civile e militare, nacque solo dopo una grande guerra, la seconda guerra punica. Roma, in seguito a tale avvenimento, decise di formarsi una flotta. I tentativi fatti a questo scopo dopo che era stata felicemente varata — come narra Polibio — la prima trireme costruita dai Romani a simiglianza di un'altra catturata al nemico, erano falliti per le sconfitte subite dagli incapaci ammiragli romani. Il Senato più volte aveva decretato la creazione della flotta e più volte — dopo le sconfitte — aveva deciso di disfarsene e rimettere la guerra di mare agli alleati.

Quando le annose discussioni finirono e la volontà creativa della nuova forza repubblicana apparve consolidata, fu fondata Ostia. La quale — come idroscalo — è sorta precisamente dopo la recente guerra mondiale, quando il Duce volle creare l'Armata dell'aria, che Italo Balbo seppe perfezionare e portare all'altezza delle più potenti armate aeree d'Europa. Strana, ma bene augurante coincidenza, la scelta di un luogo che doveva essere, a distanza di secoli, il punto di partenza degli strumenti di una nuova straordinaria forza bellica.

lato di marinai, di mercanti, di liberti e di schiavi di ogni paese e di ogni colore. Così il Duce, eliminate le lotte civili d'Italia, ha voluto che Ostia non solo assumesse ad un'importanza aeronautica militare di primo ordine, ma fosse anche un punto d'arrivo e di partenza delle più grandi linee aeree d'Italia. Ed infatti la S.A.M. (Società aerea mediterranea) e la S.A.N.A. (Società anonima navigazione aerea) ogni giorno lanciano aeroplani italiani, pilotati da italiani, di fattura totalmente italiana, verso i cieli di altre Nazioni.

Ad Ostia dunque nacque la navigazione marinara di Roma repubblicana ed imperiale. Ad Ostia nacque e si avanza fiorente la navigazione aerea d'Italia.

Ostia fu legata a Roma nella storia. Quando Roma decadde, l'erba copri le case di Ostia e sull'erba si accamparono i pirati. Solo quando Roma fu grande, Ostia fu gloriosa.

Questa constatazione ci induce a ritenere che la fortissima vita aerea di Ostia sia sicura conferma della indiscutibile rinascenza della gloriosa Nazione nostra.

Victor

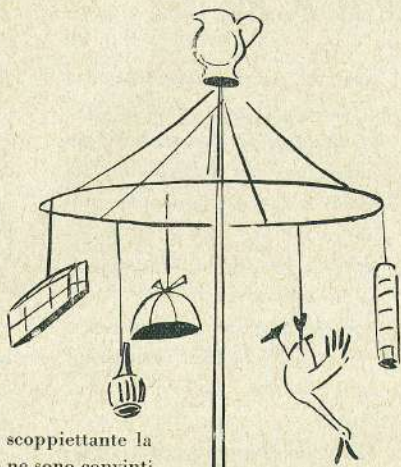
GENNARINO



GENNARINO mi ha scritto esultante perchè finalmente ha prestato il giuramento; la cerimonia austeramente militare, e pur di commovente bellezza nella sua semplicità, ha impresso nell'animo del nostro amico un segno indelebile, perchè in seguito ad essa egli oramai è entrato nel rango degli uomini di fede e di responsabilità, per i quali ciò che prima sarebbe stato una scappatella da poco conto diventa ora errore inesorabile. Gennarino è fiero di questo trapasso, ma per nulla ha perso il suo buon umore scoppiettante la sua comunicativa allegria; di ciò se ne sono convinti i suoi compagni nel pranzo speciale, che ha fatto seguito alle cerimonie ed alla sfilata del mattino, durante il quale un affettuoso cameratismo ha fatto trascorrere momenti lieti ed indimenticabili. Nel pomeriggio hanno avuto luogo numerose gare sportive e giuochi atletici, conclusi con la tradizionale corsa nei sacchi ed in un comico percorso di guerra irto di imprevisti e comici trabocchetti, tra cui piani inclinati per bene insaponati, secchie d'acqua mascherate e rovescianti al momento opportuno, e via di seguito. Alla sera libera uscita e permesso speciale a tutti, anche ai puniti, cui in precedenza, per l'occasione, erano state condonate le punizioni; alle ore ventitre ritirata e dopo un quarto d'ora concerto generale di contrabbassi ed ottoni nelle camerate complete di russanti.

Come dunque vi dicevo, egregi lettori dell'*Aquilone*, Gennarino mi ha scritto entusiasta della giornata trascorsa; ed io non solo condivido il suo entusiasmo, ma gli rendo vive grazie della ventata di allegria e di spensieratezza che egli mi ha regalato con la sua dinamica lettera. Questa ventata di spensieratezza e di buon'umore ha servito a diradare per qualche ora il grigio della vita quotidiana ed a riportarmi di colpo indietro di un buon numero di anni; e chi di noi non fa sempre volentieri una retromarcia nel tempo, sia pure sulle ali del sogno e della fantasia?

Il senso di benessere da me provato è quello che mi avrebbe dato il rapido passaggio di una fitta nebbia nordica al più violento sole meridionale; o come il sole meridionale; e come il sole mi inebbriva di gioia e di vita, così mi inebbriva il ricordo dei giorni belli e spensierati quando la potenza dei vent'anni era



AVIERE SCELTO

tale da sembrare una riserva inesauribile per aggredire vittoriosamente l'avvenire.

Godi dunque, caro Gennarino, anche tu la tua ora di gioia con i tuoi camerati, giocondo intermezzo nel compimento del proprio dovere, e, se puoi, non lasciar sfuggire l'attimo che vola, ma imprigionalo e conservalo nella tua mente e nel tuo

cuore di Italiano e di soldato azzurro. Oggi tu vivi e palpiti con i tuoi camerati; un bel giorno vi sparpaglierete in tutti gli angoli d'Italia, sotto tutti i cieli della patria e delle colonie, ma vi sentirete ugualmente fratelli accomunati dagli stessi ideali, pronti, se necessario, a sacrificarsi l'un per l'altro. E questo perchè l'aver gridato la formula « Lo giuro », con l'arme in pugno, costituisce un vincolo d'onore e di fede verso il Re e la Patria non solo, ma anche verso i compagni che contemporaneamente la stessa formula pronunziarono. E' la comunanza di fede negli stessi ideali e negli stessi destini il contenuto spirituale della disciplina militare; col giuramento prestato, voi, giovani, avete ricevuto l'investitura. Alla vostra coscienza ed al vostro onore essa disciplina è affidata; siatene fieri sì come erano fieri i giovani della madre Roma quando ricevevano la toga virile a testimonianza del loro ingresso nell'Arengo dei Cittadini Romani.

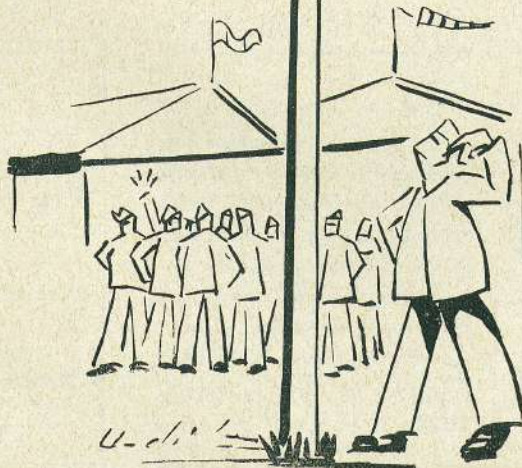
E siatene ancor più fieri voi soldati azzurri perchè il vostro grande Capo molto aspetta da voi e voi dovete esser degni della Sua fiducia. Ritornate or dunque alle quotidiane fatiche ed al quotidiano servizio marciando a testa alta sul nuovo clima della Rivoluzione che in voi si perpetua e si rinnova; vi segua l'augurio e la simpatia del vostro non più ventenne negli anni, bensì nello spirito, come si addice a tutti gli uomini della Rivoluzione.

Ingegnere Otto

L'AQUILONE

è il giornale della nuova gioventù

Leggetelo e diffondetelo



SOLA SU
L'ATLANTICO
Miss AMELIA
EARHART

Un nuovo
prodigio

Un nuovo
titolo
di benemerenza
Ai fabbricanti
di prodotti



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

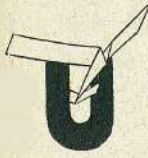
Stanavo

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

Società

Italo-Americana
pel Petrolio
GENOVA

IL PRIMO VOLO DI UN ALLIEVO DEL TEMPO DI GUERRA



n costruttore di modelli volanti, il signor Antonio Torri, pilota della Riserva Aeronautica, descrive ai giovani lettori de *L'Aquilone* le impressioni del suo primo volo. Il

signor Torri è un pilota che ottenne il brevetto in tempo di guerra, quando, cioè, i piloti, istruiti con grande rapidità, in breve dovevano volare. Con questa semplice descrizione del primo decollo, il pilota Torri si ripromette, anche, di far comprendere ai lettori che il volo non è cosa tanto difficile quanto si crede. Dello stesso parere è pure un giovanissimo, il diciassettenne Giulio Marini, del quale pubblichiamo in altra pagina le impressioni dei primi tentativi e dei primi voli a Pavullo, su apparecchio senza motore. Il giovane Marini afferma che l'aviazione non è l'arte dei leoni nati, né quella delle anime perse, bensì un'attività alla quale chiunque, con un po' di buona volontà e di prontezza di spirito, si può dedicare con successo.

Seguiamo, intanto, il vecchio navigato pilota.



Le « *Vie dell'Aria* » ha pubblicato recentemente le impressioni di un allievo pilota, per la prova di decollo in tempo di pace. Ecco le impressioni di un pilota di guerra.

Nel 1918 feci il mio ingresso al campo di Foggia, per iniziare la scuola. Ero proveniente da un Corpo del R. Esercito, artiglieria da montagna. Ebbi per istruttore il maresciallo Girardenghi, tuttora in servizio, credo, al campo di Malpensa. Non avevo mai visto un aeroplano da vicino; fui fatto salire su di un apparecchio e cominciai la serie delle partenze e degli arrivi, con il mio istruttore. Dopo 25 prove scoppia la bomba: « Tu, dopo pranzo, passerai al decollaggio ».

Poteva sembrare uno scherzo, ma feci presto a convincermi della verità del comando. Fu così che, dopo appena tredici giorni di permanenza al campo, mi presento ad un secondo istruttore, un caro ragazzo, Pennacchiotti, vero romano di Roma.

— Dimme un po'; come te chiami?

— Tal dei tali.
— Chi è che t'ha istruito?
— Girardenghi.
— Be', vedemo un po' si sei capace de combinà qualche fesseria...

Questo, fedelmente, lo scambio di parole. C'è la guerra ed i piloti sono necessari. Bisogna fabbricarne in serie. Coraggio. Non c'è tempo per delle decine di ore di doppio comando; chi vuole fare il pilota deve ingegnarsi ed imparare al più presto.

E' necessario cominciare subito; mi ficcano un casco in capo, un paio di occhiali sul naso, e via. Salgo sull'apparechio. Si avvicina il caro Pennacchiotti e mi fa le ultime raccomandazioni, mi dà qualche consiglio. Si scosta; ha in mano la bandierina bianca. L'alza. L'abbassa.

Il gran momento è giunto; il cuore batte fortemente. Mi pare impossibile che io sia già in condizioni di guidare l'apparechio. Mi attacco con mano convulsa alla manetta del gas; uno strappo... l'aeroplano rulla, prende velocità a poco a poco, si alza elegantemente da terra, poi tocca ancora il suolo. Forse è la mia poca abilità che lo fa ridiscendere. La velocità aumenta; sento l'aria battermi con forza contro il petto scoperto, perchè il mio apparecchio — un Farmàn — non ha fusoliera.

Vedo che sto dirigendomi verso un hangar, l'ho già vicino. Tiro la clos e le ruote finalmente si staccano da terra. Vado libero nell'aria, col vento relativamente forte che mi sferza. Penso che non ho più con me l'istruttore che mi guidi e corregga. Devo sbrigarcela da solo; coraggio. Si avvicina il punto attorno al quale devo gi-

rare. E' per me una manovra difficile. Arrivo: inizio la virata, tento di fare inclinare l'apparecchio, ma questo non mi vuole ubbidire. Ripeto la manovra sempre con lo stesso risultato. Ho la preoccupazione di allontanarmi troppo e con uno sforzo tento nuovamente il viraggio. Nello stesso tempo mi arriva addosso una corrente di aria e mi fa inclinare l'aeroplano di quasi 90 gradi. Mentre sto per mettere l'apparecchio in linea di volo sento che ubbidisce, girando con facilità. Aveva proprio ragione Girardenghi: « Inclina l'apparecchio e tiralo leggermente in cabrata; vedrai che gira da solo ».

Sono ora nella direzione giusta. Mi avvio al punto di atterraggio. Altri pensieri. Quando credo giunto il momento buono spengo il motore ed inizio il « plané ». Scendo. Dovevo avere gli occhi aperti come quelli di un bue, tanto fissavo la terra sempre più vicina. Ritorno in linea di volo; deve essere il momento buono. Attendo con ansia che le ruote tocchino il suolo con un piccolo urto. Poi gli urti si succedono: rullo. Posso finalmente respirare e vuotare dai polmoni il peso che mi opprimeva. Mi viene incontro l'istruttore con una aria che non riesco a precisare. Parla:

— Bravo, molto bene.

Era il premio della mia fatica. Primo a decollare fra i 25 allievi, tutti nelle mie stesse condizioni. Non è un vanto quello della mia prova; ho fatto presto, ma tanti altri hanno fatto come me, meglio di me. Era il tempo in cui gli aviatori bisognava farli con la macchinetta...

A. Torri



Ing. E. Carretta

TORINO
CORSO RAFFAELLO N. 19
Telefono n. 60-292



A.vioflex

Tubi flessibili per
Aeroplani per Benzina
Olio e Acqua

Brevetti prescritti :: ::
:: dalla R. Aeronautica

Pareti interne metalliche - Sezione costante

- Minimo ingombro - Insensibilità alle vibrazioni

Soc. An. Compagnia Italiana
Tubi Metallici Flessibili

Via Andrea Doria, 8 - TORINO - Telef. 60-390

Fabbrica Italiana Radiatori
e Serbatoi per Aviazione

Giuseppe Capucchio

Via Francesco De Sanctis, 33-34
Telefono 70-764 — TORINO
(angolo Via Vandalino)

Leggete le

VIE DELL'ARIA

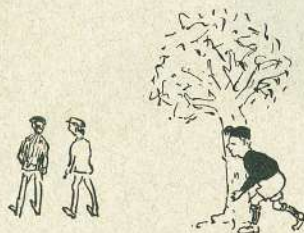
— ROMA —
Viale dell'Università

Abbonamento annuo
L. 12,50

Il sogno avventuroso di Aquilino

Aquilino quella sera si trovò fuori di casa; dalla notte buia e nera la campagna era pervasa.

Il silenzio dominava, solamente qualche grillo ogni tanto gorgheggiava un suo tenue e dolce trillo.



NO. TRI.

E il ragazzo ch'era stanco per il troppo camminare, si sdraiava l'egro fianco sopra l'erba a riposare.

Rilucevano le stelle su nel cielo tremolanti come pallide fiammelle, come lucciole vaganti.

Ad un tratto si avvicina una voce, ed ecco un'ombra, poscia un'altra... Di benzina si favella là in penombra.

E si parla d'un motore, d'un motore d'aeroplano... Al fanciullo batte il cuore per paura a tutto spiano.

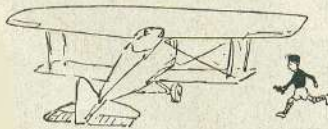
Poi la voce s'allontana e con essa la paura d'Aquilino che gli occhi sgrana per guardar nella pianura.

Certamente quei figuri, certamente sono loro che saltando quattro muri asportarono il tesoro

del Governo e insieme a quello del velivolo statale con il qual il prode Agello... Era scritto sul giornale,

sul giornale che gli è servito per formare l'aquilone con il quale s'è divertito in omaggio all'aviazione.

Aquilino s'alza e il piede muove cauto e guarda intorno, e nel buio quasi vede come fosse in pieno giorno.



NO. TRI.

Egli vede un aeroplano poco lungi abbandonato sotto i rami d'un ontano, sotto i rami riparato.

Del fanciullo nel cervello un'idea germoglia tosto e, veloce al par d'uccello, sull'aereo prende posto.

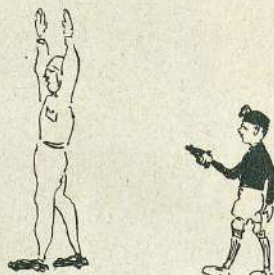
E s'istalla al seggiolino del pilota e nelle mani ecco appare d'Aquilino la pistola scacciacani.

E rimane tutta notte, occhio vigile e sicuro, combattendo mille lotte per paura dell'oscuro.

Finalmente quando l'alba spunta pigra e sonnolenta, alla luce grigia e scialba il nemico si presenta.

E il nemico si avvicina, in divisa d'aviatore, con due latte di benzina quale cibo per motore.

Aquilino nella carlinga rannicchiato e ben nascosto — Qui bisogna che si finga — fra sè dice e grida tosto:



NO. TRI.

"Alto là; ribaldo indietro; se d'un passo t'avvicini, se tu avanzi ancora un metro io ti foro gl'intestini.



NO. TRI.

Mani in alto; su le mani o ti brucio le cervella..." La pistola scacciacani minacciosa mostra in quella.

Il fanciullo un colpo in aria spara e quindi balza a terra con la foga necessaria per combattere una guerra.

Ma il bandito si dà vinto e Aquilino allor gl'impone di precederlo sospinto verso il campo d'aviazione.

E siccome il ladro avanza meditando un voltafaccia, da una debita distanza ei con l'arme lo minaccia.

Il ragazzo già si gloria per l'impresa che ha compiuto, già pregusta la vittoria allorquando a spron battuto

ecco giungere a cavallo il compagno del bandito... Aquilino senza fallo questa volta sei finito.

Ad un colpo di bastone che gli piomba sulla testa ed un altro sul groppone Aquilino si ridesta

e rivede ancor le stelle sul nel cielo tremolanti come pallide fiammelle, come lucciole vaganti.

Sofista

POSTA AEREA

PIER LUIGI ROSSI - Cascina. — I voli superbi per i cieli della Patria sono per ora, frutto di un... sogno, ma l'abbonamento gratuito all'Aquilone, ambizioso premio di S. E. il Generale Balbo, è una bella realtà. Bravo Pier Luigi: sempre più in alto! Sempre più lontano!

FERNANDA ASOLARI - Roma. — Mi hai scritto: «Lo sai che l'Aquilone esce a Roma a colori?». Brava! A me lo racconti? E soggiungi: «Come ne sono contenta!». Figurati io! Anche qui avremo occasione di incontrarci spesso per dare sfogo alla nostra entusiastica ammirazione per le veloci Ali d'Italia.

UBERTO TRAVAGLI - Roma. — Con la speranza che il tuo entusiasmo... azzurro non si sia spento con la chiusura del concorso al quale hai partecipato con intelligenza e profitto, ti mando un caro saluto per posta aerea certo che vorrai gradirlo ed estenderlo ai tuoi genitori.

AVIERE IN ERBA. — L'abbonamento vale per dodici numeri consecutivi a partire da qualsiasi numero. Gli arretrati si spediscono a richiesta nei limiti del disponibile. Se le tue promesse si realizzeranno, il tuo nome comparirà nell'Albo d'oro dei propagandisti benemeriti che inaugureremo prossimamente. Ricambio il saluto romano.

GIOGIO SCHINIGOJ - Ivrea. — Come mai? Ti credevi nell'arma azzurra e ti so invece tra i gloriosi fanti. Grazie della cartolina e del buon ricordo ricambiabilissimo.

AQUILOTTI... IMPLUMI di A. cilia, Milis, Ripabianca, S. Salvatore Telesino, Fabbreice, Pieve Tesino: lo gradite il mio saluto affettuoso? Vi conosco sapete..., anzi «ci conosciamo». Una vostra brava maestra, mi sembra quella di Fabbreice, scrisse a un nonno... Raro: «perchè chiamarli passeretti? Non è meglio chiamarli Aquilotti?». Sicuro che è meglio! Ma come potevano dei bravi aquilotti ignorare l'Aquilone? Vi ho quindi incorporati d'autorità nel nostro regno popolato appunto di aquilotti che mettono, le penne per volare alto e lontano. Spero ne sarete lieti.

VELOX. — Se sarai un lettore attento e fedele de l'Aquilone tutte le tue curiosità saranno soddisfatte. Il tuo bell'entusiasmo di balilla che aspira alle luminose vie dei cieli mi piace e... ti esprimo i miei migliori auguri! Bada però che occorre una severa preparazione e che devi cominciarla dai banchi della scuola che ora frequenti... Bisognerà quindi che ti rappacifichi anche con la matematica, abituandoti così a superare, sin da oggi, tutti gli ostacoli! Da bravo dunque!

CARLO MARTINI - Genova. — Va là che sei un bel tipo! E quel povero «micio» costretto a fare da passeggero e legato con una cinghia alla... carlinga? Gli scappellotti materni sono giunti a buon punto per salvare il coperchio della macchina da cucire da un disastro e il micio dalla prigionia immeritata... Giudicare da questo episodio se c'è in te la stoffa del futuro aviatore mi è un poco difficile: ma tutto è possibile a questo mondo! Bravo per i bei voli meritati a scuola nel secondo trimestre. Da questi si può giudicare che sei un bravo scolare e, per ora, è quanto occorre. Ricambiabilissimi i saluti a nome di tutta la redazione.

AQUILOTTI e RONDINI del l'Aquilone scrivetemi presentatevi. Vogliamo formare una bella e vasta famiglia che sia tutto un anelito verso orizzonti luminosi, tutto un stridio gioioso, un canto di primavera, un inno di giovinezza.

Voglio essere compagno dei vostri giochi, guida alle vostre aspirazioni, modesto collaboratore di tutti coloro, genitori, maestri, istruttori, che si occupano di voi, per la vostra preparazione, perchè siate, come vuole il Duce, «custodi fedeli per tutta la vita della nuova eroica civiltà, che l'Italia sta creando nel lavoro, nella disciplina, nella concordia».

Mi volete? Sono allora il vostro affezionatissimo

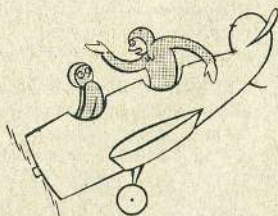
Zio Falcone

CONCORSO

Invitiamo i nostri lettori delle elementari e delle scuole medie inferiori a scrivere un racconto sulla guida delle illustrazioni che qui pubblichiamo.



L'ordine presente dei disegni potrà essere modificato a volontà del concorrente, il quale dovrà inserire nel testo del suo lavoro le figurine che ritaglierà da un numero de l'Aquilone.



Testo, manoscritto e illustrazioni non dovranno occupare oltre le quattro facciate protocollo.

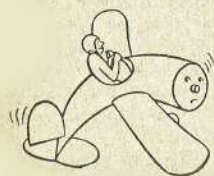
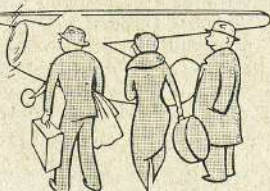


All'autore del miglior racconto illustrato con questi disegni offriremo in premio un biglietto per un viaggio gratuito in aeroplano. Gli altri racconti giudicati meritevoli verranno pure premiati con medaglie, diplomi o album di fotografie a soggetto aviatario. I lavori saranno quindi pubblicati in ordine di merito.

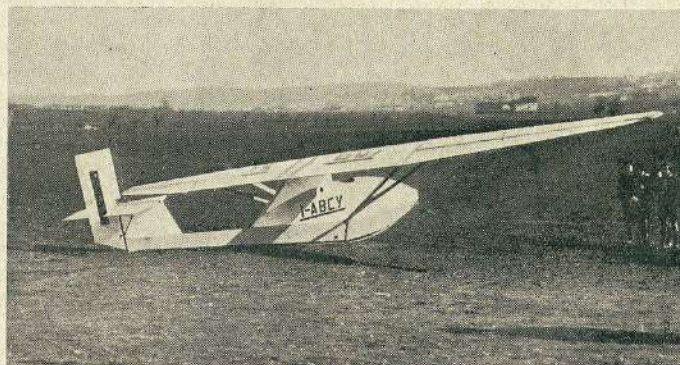


Il termine utile per l'invio dei manoscritti concorrenti scade il 12 maggio 1933-XI.

Il termine utile per l'invio dei manoscritti concorrenti scade il 12 maggio 1933-XI.



PRONTO PER IL "VIA,,"



IL "BIANCONE,, DI BONOMI

L'occhio che ride



— Non discuto il paesaggio, ma vorrei un cielo più moderno, con un po' di aeroplani e qualche dirigibile...



Bisogna proprio essere bestie per andare a passeggio col parapioggia in pieno sole!

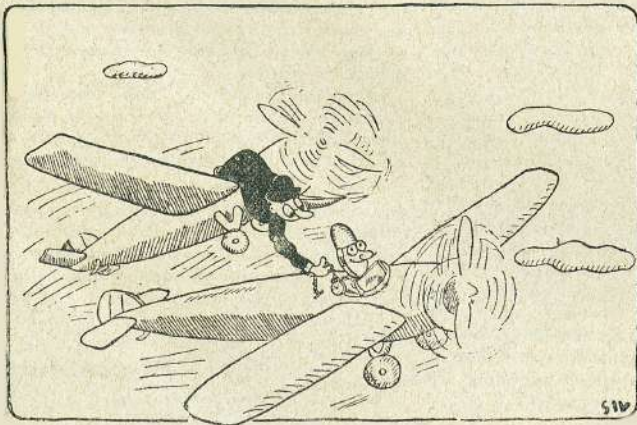


— Non vorrei mai con quell'aviatore! E' troppo imprudente!



— Guarda, guarda! Un aeroplano! Un aeroplano!

— Smettila. Credi forse che non ne abbia mai visti?



Un borsaio del ... futuro



— E' un pesce volante?

— No. E' un pesce-vela

— Allora è un pesce che fa del volo a vela.



CAPITOLO I

Il naufragio del veliero "Alba Marina,"

Mio fratello ed io discendiamo da una delle più civili famiglie di M..., grossa borgata di pescatori dell'alto Adriatico. Preferisco tacere il nome del paese perchè, geloso come sono dei miei nipoti ritrovati, temo molto che possa sorgere qualche altro parente a contendermeli.

Nostro padre era agente del dazio e il nonno ricevitore de' lotto.

Non so proprio come da una famiglia, la quale, di padre in figlio, da tempo immemorabile, esercitava professioni tranquille e sedentarie, siamo usciti due scavezzaccolli come me ed il povero Alberto.

Ben presto cominciammo ad essere una spina pel babbo, il quale voleva tenerci chiusi nel suo ufficio perchè prendessimo familiarità e affezione per le scartoffie. Queste invece ci ispiravano una ripugnanza straordinaria col loro tanfo di roba vecchia e di inchiostro stantio e quando, immusoniti e curvi sul tavolo, vedevamo sfilare i pescatori scalzi e abbronzati, tutti odorosi di mare, ci sentivamo scossi e turbati e smettevamo di copiare quelle noiosissime cartacce.

Qualche volta — raramente — passava da noi qualche marinaio della marina da guerra, tutto fiero della sua divisa. Veniva in licenza al paese e, prima di ripartire, faceva una visitina al babbo. Contavano di burrasche, di manovre, di cannoni, di paesi lontani dove la gente è tutta nera, o tutta gialla, e ci sono alberi come palazzi e gli elefanti passeggiano per le strade.

Noi bevevamo, frementi, quei racconti che avevano la virtù di far crollare i muri neri dell'ufficio del babbo e di mostrarci panorami meravigliosi, folti di palme e di genti strane e selvagge, oceani sterminati, in tumulto sotto costellazioni ignote, dove lottavano pescicani smisurati dalle ampie gole fosforescenti.

Il babbo, poveretto, strepitava e finiva col mettere bonariamente alla porta i visitatori, col pretesto che ci montavano la testa; poi ci faceva delle lunghe prediche per dimostrarci che i marinai non sono che dei giramondo poco di buono, incapaci di concludere nulla, proprio l'opposto delle persone serie, le quali si attengono al sodo ed esercitano una professione utile e rispettata.

Un tetto sicuro, un ufficio in terraferma: ecco quel che ci voleva, altro che un bastimento, il quale da un momento all'altro ti si può sfasciar sotto...

Che prendessimo esempio da lui e dal nonno; altro che storie!

Noi lo ascoltavamo per dovere e non potevamo a meno di confrontare il poveretto con quei marinai di cui parlava con tanto di sprezzo.

Sia il babbo che il nonno, erano piuttosto panciuti, con le gambe floscie e la schiena un po' curva a causa delle lunghe ore di tavolo. Di colorito tendente al giallastro, ansimavano se acceleravano un po' il passo e sentivano il bisogno di sedersi spesso. Le persone serie, essi solevano dire, debbono camminare posatamente e non come ragazzacci precipitosi e sventati.

I marinai, invece, nonostante la vita orribile e disordinata che il babbo diceva conducevano, erano tutti uomini gagliardi, con una pelle tesa e bruna che faceva piacere a guardarla e parlava di sole e di mare aperto. Certe volte entravano in ufficio dei pescatori a torso nudo e noi andavamo in estasi dinanzi a quei muscoli possenti che guizzavano così pronti e vivaci.

Col passar degli anni Alberto ed io diventavamo sempre più insofferenti della vita a cui il babbo ci costringeva: vagabondavamo giornate intere tra il mare e le boscaglie della riva e, quando alla fine facevamo ritorno all'ufficio, ci sembrava di esser sotterrati vivi. Il babbo allora gridava a lungo, con una voce acuta e stizzosa e ci minacciava spesso di cacciarci via di casa e di imbarcarci come mozzi sul primo veliero in partenza. Questa, che a lui sembrava una punizione tremenda, cominciò a brillare agli occhi della nostra fantasia coi colori del sogno.

Purtroppo il destino affrettò la soluzione. Un'epidemia d'influenza si portò via il babbo in pochi giorni, e noi che non avevamo sedici anni, restammo soli, poichè la mamma non l'avevamo conosciuta.

Alberto, maggiore di me di un anno, s'imbarcò davvero come mozzo su un veliero diretto a Singapore ed io rimasi nella casupola che ci aveva lasciato il babbo, vivendo col poco che mi dava l'orto ed ingegnandomi come scrivano qua e là.

Una volta ogni cinque o sei mesi ricevevo notizie da Alberto. Dopo molte traversie, le cose erano andate bene per lui e dieci anni dopo la separazione era divenuto proprietario di un

piccolo veliero a due alberi, col quale incrociava tra la Nuova Zelanda e le isole Tonga, rifornendo i coloni bianchi delle mercanzie che acquistava ad Auckland. S'era sposato con un'italiana nata in Australia e ne aveva avuto due bambini, che, insieme con la madre, portava con sè nei suoi viaggi.

Il miracolo

Tre anni or sono, allarmato da un silenzio insolitamente prolungato, scrissi al consolato italiano di Auckland e ne ricevetti la risposta che il veliero di mio fratello era andato perduto durante un ciclone che aveva devastato le isole Tonga; che tutto concorreva a far credere che nessuno fosse scampato al disastro, sebbene non si potesse escludere che qualcuno si fosse salvato su qualche isola non segnata nelle carte.

Questo barlume di speranza fu più che sufficiente a decidermi: vendetti tutto, e col ricavato mi recai in Australia, donde iniziai ricerche affannose imbarcandomi come marinaio ora su questa ora su quella nave.

Mi trovavo a bordo del veliero « Niña querida » quando il miracolo avvenne.

In una notte di luna, mentre il veliero filava dolcemente ad una brezza di levante e mi trovavo in cabina intento a consultare una carta del Pacifico, uddi sul ponte un vociare e un correre confuso. Uscii all'aperto per rendermi ragione di quel che succedeva e vidi che i marinai stavano calando una scialuppa in mare.

Qualcuno mi indicò una specie di enorme gabbiano che galleggiava con le ali distese a un centinaio di metri da noi. Sul suo dorso due ombre si sbracciavano a far segnali mentre due vocine di bimbi foravano le tenebre invocando aiuto.

Erano essi che ritrovavo dopo tante ricerche e quando già nessuna speranza mi assisteva ormai: Marino e Bibi, i figliuoli del mio caro Alberto che non rivedrò più in questo mondo.

Lascio ora la parola a Marino, sotto la cui dettatura, si può dire, ho scritto queste pagine, nulla aggiungendo di mio. Bibi, ogni tanto, interveniva con tutta l'autorità dei suoi sette anni e mezzo, per aggiungere questo o quel dettaglio che Marino tralasciava.

Anche i disegni, come ho detto altrove, sono di Marino.

Il nostromo

(Il seguito al prossimo numero)