

L'AVIOLONE

Abb. annuo L. 3 - Sostenitore L. 50
Onorario L. 100 - Un numero cent 30

mensile di aeronautica per i giovani

Direz., Amm. e Pubblicità: Roma,
Viale dell'Università Telef. 484 418

ROMA-CHICAGO-NEW YORK-ROMA



La Crociera aerea

Cronistoria della

LA più grande impresa dei tempi moderni si è trionfalmente conclusa nel cielo di Roma. I nostri cento trasvolatori sono tornati tra noi, paghi soltanto di aver ben servito la Patria sotto gli ordini del Duce, guidati con magnifico esempio dal generale Balbo.

La duplice trasvolata in massa dell'Oceano Atlantico è ora un fatto compiuto e il perfetto svolgimento del volo sembrerebbe quasi un miracolo, se non si pensasse che tutte le grandi difficoltà sono state affrontate con stile, metodo e tenacia senza pari. Temprati in due anni di allenamento e di studio nella perfetta scuola che sorge sul lago di Orbetello, nella quale niente era trascurato: dall'allenamento al volo, al severo studio delle materie scientifiche, dallo scrupoloso studio delle rotte alla pratica quotidiana dello sport per il vigore del fisico, i nostri aviatori hanno formato una centuria di valorosi che ha destato la meraviglia del mondo intero.

I perfetti apparecchi, i motori meravigliosamente sicuri, che mai hanno mancato un colpo durante i ventimila chilometri di volo, sono stati anch'essi all'altezza della fiducia in loro riposta. Curati e preparati a dovere, non potevano dare e non hanno dato alcuna sorpresa.

La prima tappa, difficile e pericolosa poichè si è dovuto affrontare subito con una massa inquadrate di idrovolanti il sorvolo delle Alpi che mai erano state trasvolate da apparecchi in formazione, si è regolarmente svolta, e la squadra, ammarando nell'idroscalo di Amsterdam, ci ha detto subito quale sarebbe stato lo svolgimento di tutto il lungo volo che doveva portare il sa-



Il Duce, creatore dell'Aeronautica italiana



Balbo a bordo dell'idro S. 55 X

luto dell'Italia di Mussolini al giovane popolo americano in occasione della celebrazione del centenario del progresso mondiale.

Tappa per tappa la nostra convinzione si è tramutata in realtà. I brevi rapporti che il gen. Balbo ha mandato al Duce dopo il compimento della quotidiana fatica, ci dicono chiaramente con quanto cuore e con quanta passione il Comandante della Crociera ha affrontato le innumerevoli difficoltà del volo.

Partiti il primo luglio alle ore 6.40 dall'idroscalo di Orbetello, che per due anni era stato il loro nido, i ventiquattro idrovolanti italiani, seguiti da un apparecchio di riserva, iniziarono la prima tappa che doveva portarli, attraverso le Alpi e la valle del Reno, nel cielo d'Olanda. Nell'ammarraggio all'idroscalo di Amsterdam l'apparecchio del capitano Baldini si rovesciava in acqua e nell'incidente periva il sergente motorista Quintavalle.

La tappa di 1400 km. Orbetello-Amsterdam si compiva in sette ore di volo alla media di 200 chilometri l'ora.

Il giorno seguente, 2 luglio, la squadra atlantica al completo, poichè l'apparecchio di riserva aveva rimpiazzato quello danneggiato del cap. Baldini, ripartiva alle 7.45 da Amsterdam, e, dopo cinque ore e tre quarti di volo, raggiungeva Londonderry, situata all'estremo nord dell'Irlanda, percorrendo 1.000 chilometri.

Dopo due giorni di permanenza a Londonderry in attesa del miglioramento delle condizioni atmosferiche, la squadra atlantica ripartiva il 5 luglio alle ore 13 e, in circa sei ore di volo, raggiungeva l'Islanda, ammarando nella baia di Reykjavik dopo aver percorso 1.500 chilometri alla media di 245 chilometri l'ora.

del Decennale

grande impresa

La prima tappa che si svolgeva sull'Atlantico è stata ostacolata da spesse cortine di nebbie e da nubi che hanno costretto i piloti ad una navigazione alla cieca.

Dopo sei giorni di sosta a Reykjavik, appena le condizioni del tempo l'hanno permesso, i ventiquattro idrovolanti spiccavano il volo alle ore 8 del giorno 12 ed iniziavano la dura e lunga tappa Reykjavik-Cartwright di 2.400 chilometri.

Il rapporto del gen. Balbo al Duce, nella sua militare semplicità ha fatto capire quale drammatico svolgimento abbia avuto il volo. Costretti a volare rasenti all'acqua per la nebbia, e per sfuggire al pericolo delle formazioni di ghiaccio sulle ali, gli idrovolanti hanno quasi sempre volato alla cieca e, nonostante tutte queste pericolose difficoltà, le squadriglie, in prossimità dell'arrivo, si sono ricongiunte ed hanno ammarato in perfetta formazione di volo.

Il Labrador era stato raggiunto con un solo balzo dall'Islanda e la squadra aveva così vinto la sua prima battaglia. Il Duce, appena ricevuto il rapporto del gen. Balbo, inviava un caloroso telegramma di compiacimento per la brillantissima prova superata dagli aviatori.

Senza concedersi riposo, il giorno seguente, 13 luglio, alle ore 14.25 gli aviatori riprendevano il volo, e dopo 1.200 chilometri, compiuti in sei ore, ammaravano a Shediac nella Nuova Brunswick, dopo aver sorvolato le coste del Labrador e lo stretto della Belle Isle sul Golfo di S. Lorenzo.

Il 14 luglio alle ore 14.55 la squadra era di nuovo in volo e dopo 800 chilometri, compiuti in 4 ore, ammarava nella città canadese di Montreal, salutata dalla grandissima folla che assisteva all'arrivo,

Il 15 luglio si è svolta la tappa finale del percorso di andata della Crociera con l'arrivo degli idrovolanti italiani nel cielo di Chicago. Partita alle ore 16.15 da Montreal, la squadra atlantica, in sette ore di volo, percorreva 1.400 chilometri ed ammarava in perfetta formazione nelle acque del lago di

Michigan, sulle cui rive sorge la grandiosa metropoli americana.

Tutta la cittadinanza di Chicago ha tributato ai nostri valorosi aviatori indescrivibili accoglienze, entusiasmata ed esaltata per il perfetto compimento della impresa senza precedenti.

Una lunga serie di festeggiamenti era stata predisposta per onorare degnamente il valore e l'audacia degli equipaggi; ma il gen. Balbo, pensando al lungo volo che ancora rimaneva da compiere per il ritorno in Patria, condensava in soli tre giorni tutte le feste ed il giorno 19, alle ore 13.15, la squadra riprendeva il volo. Alle ore 20.20 (ora italiana) i ventiquattro idrovolanti italiani erano sul cielo di New York, dopo aver superati 1.400 chilometri.

Eseguito un giro di saluto al disopra del quartiere dei grattacieli, salutata dal delirio di tutta la folla che gremiva le strade e gli edifici, la squadra ammarava all'idroscalo di Floyd Bennett.

Anche qui le autorità americane e tutte le comunità italiane avrebbero voluto trattenere per lungo tempo i valorosi aviatori per tributare loro gli onori che largamente avevano meritati, ma per le ragioni che già avevano anticipata la partenza da Chicago, il gen. Balbo pregava di ridurre al minimo i festeggiamenti. Tuttavia quattro giorni furono spesi a New York e il 25 la squadra ripartiva alle ore 15.15 per iniziare il volo di ritorno in Patria, e dopo cinque ore e mezza di volo giungeva a Shediac, distante 1.200 chilometri.

Il giorno seguente nuova tappa: Shediac-Shoal Harbour, isolotto vicino all'isola di Terranova, punto fissato per il nuovo balzo oceanico. Shoal Harbour, distante 900 chilometri, veniva raggiunta in 3 ore e 45 minuti di volo.

Dopo aver riguardato minuziosamente gli apparecchi, i motori e tutte le complesse installazioni di bordo, la squadra in tre giorni era pronta alla partenza per la lunga tappa oceanica di 3.200 chilometri che da Shoal Harbour doveva por-



I piloti in tenuta di volo



Il Gen. Balbo nella cabina di pilotaggio

tarla in Irlanda, al villaggio di Valentia.

Le condizioni atmosferiche eccezionalmente sfavorevoli in questa stagione costringevano però il gen. Balbo a rimandare di giorno in giorno la partenza per non rischiare inutilmente la perfetta riuscita dell'impresa. Dopo il quattro agosto, per l'avanzarsi della stagione che avrebbe costretto gli idrovolanti ad ammarare a Valentia a notte inoltrata, veniva deciso dal comando della Crociera di seguire il percorso previsto appunto in caso di eccezionali condizioni e cioè quello di Porto Shoal-Azzorre.

Su questa nuova rotta i nostri aviatori si sono cimentati per la nuova transvolata dell'Atlantico. Atteso fino al giorno 7, per dar modo alle navi peschereccie che espletavano il servizio meteorologico di porsi sulla nuova rotta, la squadra riprendeva il volo il giorno 8 alle ore 9 e, dopo 11 ore, giungeva alle Azzorre, dove però doveva dividersi in due stormi che ammaravano uno ad Horta e l'altro a Punta Delgada, poiché nessuno di questi due punti di approdo avrebbe permes-

so l'ammarraggio di un numero così grande di apparecchi.

Ripartiti il 9 agosto, dopo essersi ricongiunti in aria, i ventiquattro idrovolanti riprendevano il volo alle ore 8,22,

e si rimettevano in rotta per Lisbona. Durante la manovra per la partenza da Punta Delgada l'apparecchio « I Rani » pilotato dal cap. Ranieri e dal ten. Squaglia si capovolgeva,

L'apparecchio rimaneva danneggiato e il ten. Squaglia trovava gloriosa morte in seguito alle ferite riportate.

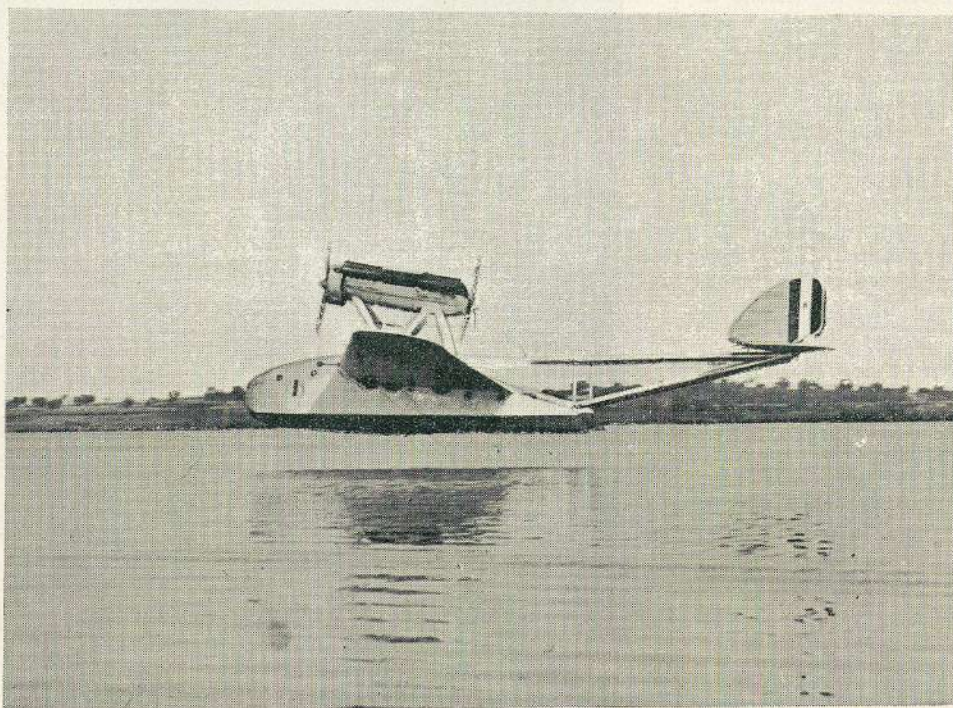
La capitale del Portogallo veniva raggiunta dopo 8 ore di volo.

La nuova transvolata dell'Oceano era dunque compiuta in due tappe: Shoal Harbor-Azzorre di 2.700 chilometri percorsi alla media di 245 chilometri l'ora e Azzorre-Lisbona di 1.400 percorsi alla media di 2.10 Km. l'ora.

Mentre *L'Aquilone* esce in pubblico ancora fresco di inchiostro, i 23 idrovolanti della seconda squadra atlantica decollano dalle acque di Lisbona e si dirigono in perfetta formazione verso la Patria, al Lido di Roma, dove la popolazione d'Italia, stretta attorno al suo Duce, attende gli eroi per stringerli in un abbraccio poderoso di amore e di riconoscenza.

Dopo aver volato in formazione sull'Urbe, la squadra ammarerà al Lido di Roma.

Passando sotto l'Arco di Costantino e lungo la Via dell'Impero, gli equipaggi atlantici riceveranno il più ambito premio: l'alloro della vittoria offerto da Roma, imperiale.



In ammaraggio

L'idrovolante S. 55 X

L'IDROVOLANTE S. 55 della Crociera del Decennale celebra in quest'anno il suo decimo anniversario. Il primo tipo infatti comparve nel 1923 e subito s'impose per la sua geniale ed originale architettura che, se sollevò al principio delle critiche, dimostrò in seguito che la nuova formula era una vera *trovata*.

L'immensa ala da gabbiano è sostenuta da due scafi che hanno il duplice incarico di far galleggiare l'apparecchio e di contenere entro di essi parte dell'equipaggio, serbatoi di carburante ed installazioni varie. Tra i due scafi, al centro dell'ala e ricavata nel suo spessore, è sistemata la cabina di pilotaggio col posto del pilota comandante dell'apparecchio, e del secondo pilota. Tutti gli strumenti indicatori sono in duplice esemplare in modo che i due aviatori li hanno subito sotto gli occhi.

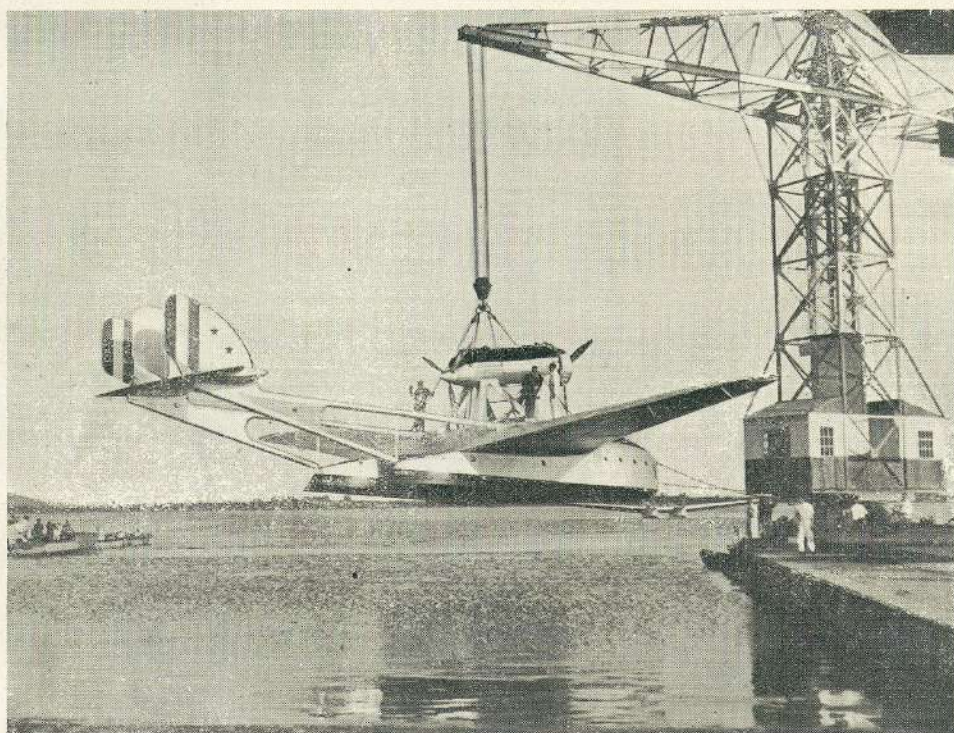
Sull'ala, sostenuti da un'apposita incastellatura, sono sistemati i due poderosi motori *Isotta Fraschini Asso 750* che sviluppano una potenza complessiva di 1.600 cavalli ed imprimono all'apparecchio una velocità massima di 280 chilometri l'ora e una velocità di crociera di 235 chilometri.

I timoni di direzione e di altura sono portati da due travi di coda che partendo dagli scafi e dal dorso dell'ala, hanno permesso di sistemare questi

delicati organi molto al disopra del livello dell'acqua, in modo da facilitare la permanenza in mare anche in condizioni sfavorevolissime di tempo, poichè non sono facilmente raggiungibili dalle onde.

costruzione è tutta in legno. Gli scafi sono in triplo fasciame di legno cedro e tra ogni strato vi è interposta una tela impregnata di speciali sostanze antiputrescibili. L'ala è armata da un doppio longherone a

bulloni. Questo importante particolare permette di poter cambiare in pochissimo tempo parti sostanziali dell'apparecchio senza toccare le altre strutture. L'ala è resa insommergibile da speciali comparti-



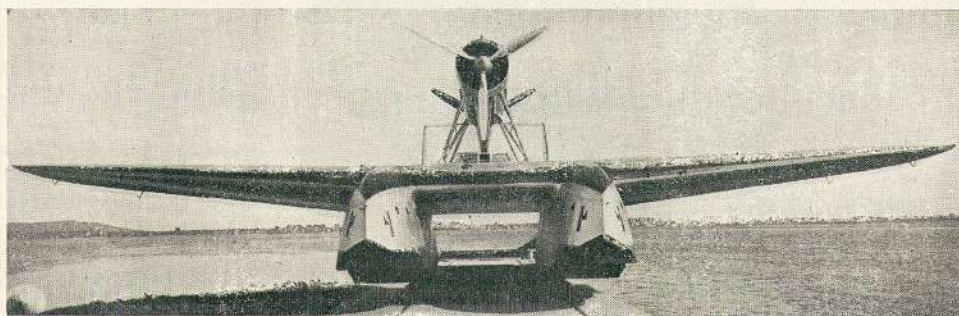
Un apparecchio alla pesa automatica

L'apparecchio è dovuto all'ing. Alessandro Marchetti che è uno dei più geniali ed audaci progettisti italiani ed è costruito dalla Soc. Idrovolanti Alta Italia di Sesto Calende. La sua

scatola e può essere divisa in tre parti: quella centrale che porta gli scafi, la cabina di pilotaggio ed il castello dei motori, e le due semiali che si collegano a questa con quattro

menti stagni ricavati tra i due longheroni.

Attraverso numerose modificazioni apportate nei suoi dieci anni di vita, è venuto fuori l'ultimo tipo denominato S. 55 X, che è oggi il migliore idrovolante del mondo. Con un peso a vuoto di 5.750 chilogrammi esso ne solleva oltre 5.000, il che gli permette di avere una autonomia di oltre 4.000 chilogrammi, con un carico utile tra equipaggio e bagagli di 1.000 chilogrammi. Risultati questi finora non raggiunti da nessuno e che sono notevoli anche per un apparecchio terrestre. In questo ultimo tipo si è curato oltremodo l'affinamento per dare all'idrovolante una migliore forma di penetrazione.



L'apparecchio visto di fronte

Con opportuni affilamenti e sagomature è stata eliminata ogni causa di resistenza: così pure si sono capottati i due motore e munite le eliche di uno speciale cappuccio ogivale, che apre meglio la strada e non provoca dannosi risucchi; gli scafi sono stati oppor-

tunamente arrotondati e ricordati senza tagli netti all'ala, così da non provocare vortici d'aria; la cupola della cabina di pilotaggio ricavata sul dorso dell'ala è stata arrotondata ed allungata.

La dotazione degli strumenti di navigazione è la più comple-

ta che si possa desiderare.

Le dimensioni strutturali dell'idrovolante sono rimaste immutate. L'ala è lunga 24 metri ed ha una superficie portante di 93 metri quadrati. La lunghezza dell'apparecchio è di 16 metri e l'altezza 5 metri. In ogni scafo sono sistemati

serbatoi di benzina e d'olio ed è possibile caricare l'apparecchio con oltre 5000 litri di benzina. Inoltre nello scafo di sinistra vi è il posto per il marconista con tutte le installazioni radiotelefoniche e radiogoniometriche e nello scafo di destra prende posto il motorista.

Il motore Asso 750

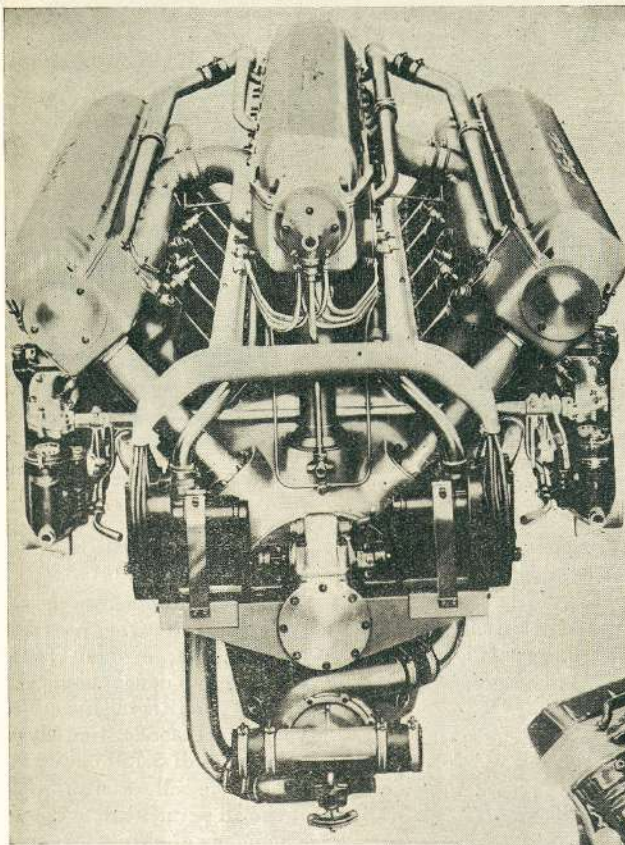


Il S. 55 X è azionato da due motori Isotta Fraschini del tipo « Asso 750 ».

La serie dei motori che questa importantissima Ditta ha posto sotto la denominazione « Asso » comprende una gam-

stato da una speciale commissione di tecnici e di ufficiali della Regia Aeronautica, ha modificato e irrobustito il tipo già in uso creando questo gioiello di perfezione meccanica.

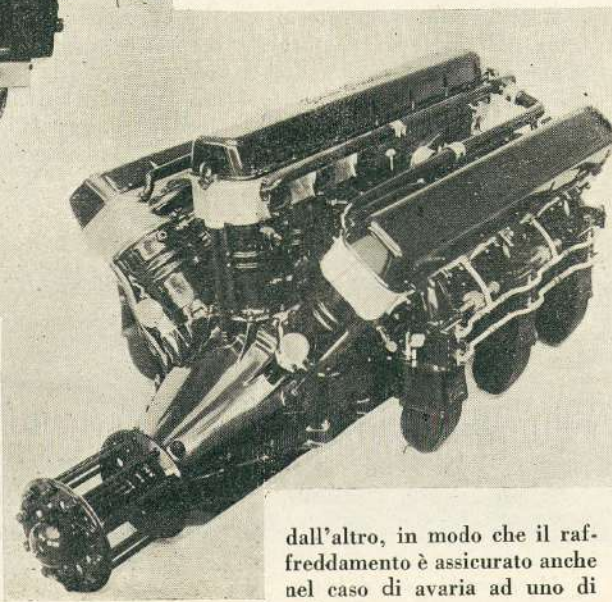
L'« Asso 750 » ha 18 cilindri disposti su tre file di sei cia-



Il bellissimo castello motori

scuna e la sezione del motore visto di fronte si presenta come un grande W. Sei carburatori alimentano i cilindri che hanno una doppia accensione provocata da due magneti che separatamente la assicurano a tutti i diciotto cilindri.

Il raffreddamento è ad acqua mossa da speciali pompe. I due radiatori dell'acqua sono posti davanti ai due motori e ciascuno funziona indipendente



dall'altro, in modo che il raffreddamento è assicurato anche nel caso di avaria ad uno di essi.

ma completa di potenze che vanno dal minuscolo 80 HP. al potente tipo di 1.000 cavalli, e tutti ricordano le magnifiche affermazioni dell'« Asso 500 » che ha al suo attivo numerosi records mondiali e parecchie transvolate dell'Atlantico.

Il motore « Asso 750 » era già in uso prima della Crociera ed è stato scelto appunto per la sua sicurezza, il suo rendimento e la sua robustezza.

L'ing. Cattaneo, suo progettista, assi-

I motori sono muniti di due eliche metalliche a tre pale di speciale costruzione che possono resistere a tutti gli sbalzi di temperatura: da quella freddissima dei paesi nordici a quella torrida dei paesi equatoriali. Il motore anteriore aziona l'elica trattiva e quello posteriore l'elica propulsiva, le quali girano in presa diretta sull'albero motore senza alcun riduttore e ciò per evitare le vibrazioni che sono causa di numerosi inconvenienti.

Il motore marcia ad un regime normale di 1750 giri al minuto ed a questa velocità rende 880 cavalli: spinto al massimo dei giri (1.900) esso dà fino a 940 cavalli. Il peso è di 663 chili e pertanto ogni cavallo di potenza reso dal motore pesa solo 750 grammi, non molto se si considera che in questo motore niente è stato trascurato per la perfetta sicurezza di funzionamento.

Un risultato veramente notevole poi si ha nel consumo. Infatti i due motori montati sull'S. 55 X consumano un chilogrammo di benzina per ogni chilometro di volo.

A. M.



EMPRE, dal giorno in cui gli uomini conobbero l'assillo delle grandi imprese e, oltre la angusta cerchia del luogo natio, sognarono più ampi e favolosi orizzonti; sempre, da quando gli uomini furono presi dall'ansia di camminare e alla quieta vita casalinga preferirono le perigliose vie dell'ignoto; sempre, da allora, attorno alla gesta dell'Eroe si muovono volti e persone a lui cari: volti e persone che ben raramente diventano cari e familiari anche alla moltitudine e che più spesso si celano nell'ombra, forse perchè destino e privilegio dell'Eroe è l'esser solo: solo nel rischio — quando bisogna scordare tutti gli affetti, perchè il cuore non tremi e non sia tentato dalle vie del ritorno — solo nella gloria, poichè sul carro del trionfatore non c'è posto che per lui solo.

È triste, fors'anche è ingiusto che sia così; ma dolersene non giova, poichè questa è la legge delle cose umane.

Difatti, tutti conosciamo l'omerico Ulisse, ma poco o nulla sappiamo della madre di lui. E se il Poeta ci ha tramandato le virtù della fedele Penelope, egli medesimo — in un momento di sublime malinconia — ci ha detto che quando Ulisse, reduce dai favoloso viaggio, approdò inatteso alla sua dolce casa, nessuno dei suoi lo riconobbe, e fu riconosciuto solo dal suo vecchio cane.

Nel Partenone di Atene e nel Palatino di Roma, tutti

La Madre

gli eroi, i condottieri, i navigatori, i benemeriti della Patria e della civiltà si ebbero archi trionfali e statue di marmo; ma nessuno pensò a immortalare l'amore e il do-

ramente impresso nel cuore di tutti gli italiani l'orgoglio e la gioia di vivere nel tempo di Mussolini.

Tutti i nostri cuori sono ansiosamente protesi sulla rot-



lore delle loro spose, l'attesa e il pianto delle loro madri.

Privilegio e destino dell'Eroe è l'esser solo, e sul carro del trionfo la moltitudine vuole che sia soltanto il trionfatore.

Questi ed altri pensieri passano e ripassano nella mia mente, in queste ardenti giornate in cui la leggendaria impresa di Balbo ha più fie-

ta delle Ali tricolori, reduce dai trionfi d'oltre Oceano e dirette all'apoteosi di Roma; ma io sento spesso il mio pensiero distaccarsi dalla mèta di tutti e volgersi, devoto e commosso, verso la bianca Ferrara, a cercare e ritrovare nella città una via, e nella via una quieta casa: la casa dove aspetta la Mamma di Italo Balbo. La Madre che, quan-

do le hanno annunciato il felice arrivo della Crociera in America, si è messa a piangere e ha detto:

« Sì, è una grande vittoria questa del mio Italo; ma ho sempre il cuore in tempesta, e non posso più dormire come una volta. Quand'egli si mette in viaggio, io sono sempre con lui e non fo che raccomandarmi a Dio perchè l'aiuti ».

Umili, umane, sublimi, indimenticabili parole, degne del grande cuore che le ha pensate. Parole che non si possono leggere senza lagrime di commozione e di amore.

Per questo, mentre si approssima l'arrivo di Balbo e della sua eroica Centuria, e l'attesa di tutti gli italiani già si illumina della gioia del ritorno, il mio pensiero si distoglie spesso dalla scia delle ventiquattro Aquile tricolori, e cerca e trova nella solatia Ferrara una silenziosa casa, e sosta in trepido, devoto raccoglimento dinanzi all'uscio dove la Madre, che aspetta, un giorno di questa radiosa estate discenderà felice ad abbracciare il figlio suo, reduce dal leggendario volo.

Gidia


leggete le
Vie dell'aria
viale
dell'Università
Roma
Abbonamento
annuo
lire 12,50

Lezione di meteorologia spicciola

ADESSO che la grande impresa è compiuta, adesso vogliamo parlare ai nostri piccoli e intelligenti lettori delle difficoltà che le aquile guidate dal generale Balbo hanno superate e vinte.

Molti conoscono già tutte le fasi dei superbi voli a traverso mari e oceani e sanno che per compierli con sicurezza, sia pure relativa, il generale Balbo si è innanzi tutto preoccupato di organizzare un ottimo servizio meteorologico. Non tutti, però, avranno un'idea chiara e precisa di come funzioni questa organizzazione tanto importante e su quali dati si basi per giungere a delle previsioni attendibili.

Crediamo, quindi, che non sarà del tutto inutile dare qualche nozione, sia pure sommaria, su questa non molto semplice materia.

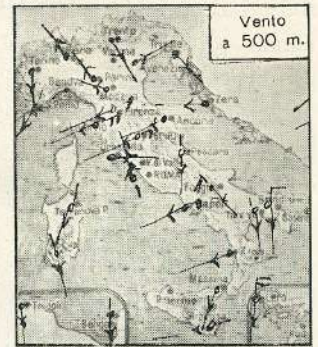
Pressione atmosferica

Quantunque non si avverta, l'atmosfera che ci circonda ha il suo peso come qualsiasi altro corpo. Questo peso fu trovato e determinato per primo dal fisico italiano Torricelli, allievo del grande Galilei. Lo strumento ideato dal Torricelli per pesare l'atmosfera, il barometro, è tanto semplice quanto geniale. In sintesi, esso non è che una bilancia comune. Il piatto dove l'aria esercita

il suo peso, è costituito da una vaschetta piena di mercurio; l'altro piatto consiste in un tubo di vetro lungo 90 cm., anche esso ripieno di mercurio ed immerso dal lato aperto verticalmente nella vaschetta. Il mercurio del tubo è il peso che misurerà l'atmosfera: esso scenderà per un certo tratto nel tubo versandosi nella vaschetta, ma si arresterà ad una determinata altezza. La spiegazione del fenomeno data dal Torricelli è logica e semplice: scendendo nel tubo il mercurio provoca il vuoto nella parte lasciata libera. Ora, l'aria atmosferica, premendo dall'alto in basso con forza uniforme su tutta la superficie del mercurio della vaschetta, equilibra il peso

del mercurio del tubo impedendogli di scendere oltre un determinato livello. Basterà conoscere il peso di un centimetro cubo di mercurio e moltiplicarlo per l'altezza della colonna per ottenere il peso della atmosfera sovrastante. Questo peso generalmente a zero gradi di temperatura ed al livello del mare è di 1033,6 grammi per centimetro quadrato. In pratica, però, si usa esprimerlo direttamente in millimetri di colonna di mercurio e meglio della parola peso è più appropriata la parola pressione. L'atmosfera è un miscuglio gassoso composto di 79,1 parti di azoto e 20,9 di ossigeno. Contiene anche altri gas e vapor acqueo, ma in quantità

trascurabili. Essa avvolge completamente il nostro globo per uno spessore di 300 Km. cifra approssimata, ma suffi-



ciente in pratica per le esperienze e i calcoli che la riguardano. Essendo un corpo gassoso è dotata perciò di elasticità e di grande sensibilità al calore. La sua densità diminuisce con l'altezza. A 12 Km. i raggi del sole riescono appena a riscaldarla ed è tanto rarefatta, che impossibile vi sarebbe la vita di qualsiasi mammifero.

Correnti aeree

Una legge fisica enuncia: « le pressioni di fluidi comunicanti tendono sempre ad equilibrarsi ». Se noi consideriamo due vasi uguali e comunicanti, con liquido a differente livello, vedremo stabilirsi una corrente dal vaso più pieno al meno pieno che durerà sino a che il liquido avrà raggiunto nei vasi uguale altezza.

Non diverso fenomeno succede in seno all'atmosfera. L'atmosfera è in istato di quiete finché le pressioni sono uguali in tutti i suoi punti, ma appena si verifica un dislivello fra le pressioni di luoghi vicini, ecco formarsi delle correnti aeree, più o meno sensibili a seconda dell'entità del dislivello, che si dirigono dai luoghi di pressione maggiore a quelli di minor pressione. Chi può modificare il valore di queste pressioni? Naturalmente il sole. Senza di esso, dice il Flammarión, « l'atmosfera rimarrebbe immobile intorno al globo, pesante, fredda, morta, avvolgendo la terra

- Segni convenzionali
- STATO DEL CIELO METEORE -
- Cielo sereno
 - ☁ 1/2 coperto
 - ☁ 3/4 coperto
 - ☁ Cielo coperto
 - ☁ Nebbia
 - ☁ Acquazzone
 - ☁ Plooggorella
 - ☁ Plooggia
 - ☁ Neve
 - ☁ Grandine
 - ☁ Temporale

N.B. - I numeri segnati accanto al cerchietto, indicano la temperatura in gradi centigradi.

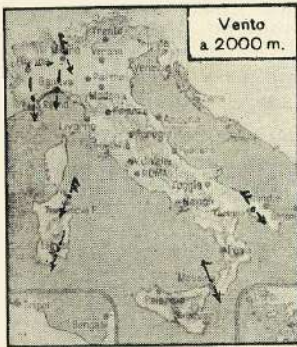
- STATO DEL MARE
- calmo
 - ~ quasi calmo
 - ~ legg. mosso
 - > mosso
 - >> agitato
 - >>> molto agitato
 - >>>> grosso
 - >>>>> tempestoso
 - >>>>>> burrascoso

Segni convenzionali per il VENTO			FORMA DELLE NUBI	
Forza del vento	in chilometri all'ora	in metri al secondo	St. - Strati.	Cu. Nb. - Cum Nubi
○	0 a 1 km	0 a 0,5 m	St. - Strati.	Al. St. - Alto Strati.
←○	2 a 12	0,5 a 3,3	Fr. St. - Fracto Strati.	Al. Cu. - Alto Cumuli.
←○	13 a 20	3,4 a 7,4	Nb. - Nubi.	St. Cu. - Strato Cumuli.
←○	21 a 30	7,5 a 9,2	Fr. Cu. - Fracto Cumuli.	Ci. Cu. - Cirro Cumuli.
←○	31 a 34	9,9 a 15,2	St. Cu. - Strato Cumuli.	Ci. St. - Cirro Strati.
←○	35 a 37	15,3 a 21,5	Fr. Cu. - Fracto Cumuli.	Ci. - Cirri.
←○	38 a 40	21,6 a 29,0 ed oltre	Cu. - Cumuli.	



Cartina meteorologica dell'Italia con le indicazioni della direzione e velocità dei venti e degli annuvolamenti.

in un vero lenzuolo non mai agitato nè da un soffio nè da una brezza, ricettacolo di tutti i miasmi, avvelenata e deleteria». Il sole, riscaldando inegualmente le masse gazoze che circondano la terra, crea nei punti più irradiati delle correnti ascensionali che portano ad abbassamenti notevoli di pressione; rotto l'equilibrio, dai luoghi più vicini meno riscaldati e quindi a pressione più elevata partono le correnti aeree che vanno a colmare la depressione. Queste correnti a loro volta creano un turbamento d'equilibrio nei luoghi dove provengono e a mano a mano, estendendosi il fenomeno in forma decrescente, vengono interessate in questi movi-



menti aerei delle plaghe vaste migliaia di miglia. In realtà il vento non corre in linea retta dalle regioni di maggior pressione a quelle di pressione minore, ma segue traiettorie assai complicate dovute alle diverse velocità angolari delle varie latitudini del globo ed alle correnti interferenti che trova sul suo cammino. Lo studio di queste ci porterebbe molto lontano dai cenni sommari che ci consente lo spazio breve di un articolo.

Le correnti aeree assumono nomi diversi a seconda delle caratteristiche proprie ad ognuna. Abbiamo così: venti costanti (alisei e controalisei) che soffiano durante tutto l'anno in determinata direzione per il costante maggior riscaldamento delle zone tropicali rispetto alle zone temperate e polari; venti periodici (monsoni) dovuti alle differenze di temperatura prodotte dall'alternarsi delle stagioni; brezze, causate dal diverso potere calo-

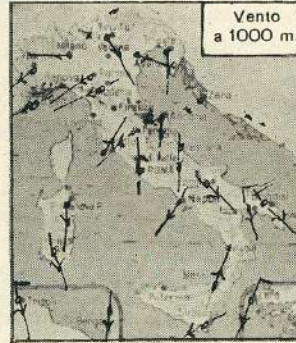
rifico irradiante della terra e del mare; venti variabili, regolati dalle occasionali differenti distribuzioni di pressione.

L'annuvolamento, le immense correnti marine calde o fredde, le montagne, il corso dei grandi fiumi, ecc., condensando o disperdendo il calore irrazionalmente, danno luogo, in seno alle correnti aeree, a cozzi, sbandamenti e risucchi che provocano i grandi sconvolgimenti dell'atmosfera: tempeste, uragani, tifoni, cicloni.

Come si prevede il tempo

Le numerose stazioni meteorologiche sparse per tutto il mondo e le navi incrocianti sui mari, compilano giornalmente dei bollettini e a vicenda si trasmettono i dati, a mezzo radio o telegrafo, sulla pressione, temperatura e umidità dell'aria, sulla velocità e forza del vento, sull'annuvolamento, eccetera. Secondo questi dati, vengono tracciati su carte geografiche rappresentanti una vastissima regione, dei grafici dove tutti i punti di uguale pressione e temperatura vengono congiunti fra loro mediante curve chiamate isobare ed isoterme. I venti sono indicati secondo direzione e forza da frecce di varia lunghezza; l'annuvolamento, lo stato igrometrico (umidità) ecc., da simboli vari e facilmente riconoscibili. Grazie a questi grafici, è possibile abbracciare con un sol colpo d'occhio gli elementi meteorici che maggiormente interes-

sano l'andamento del tempo, e grazie ad una secolare esperienza, dovuta ad infinite giornaliere osservazioni, riesce possibile al meteorologo esperto prevedere con un buon grado di esattezza e con un certo anticipo, l'andamento e l'entità



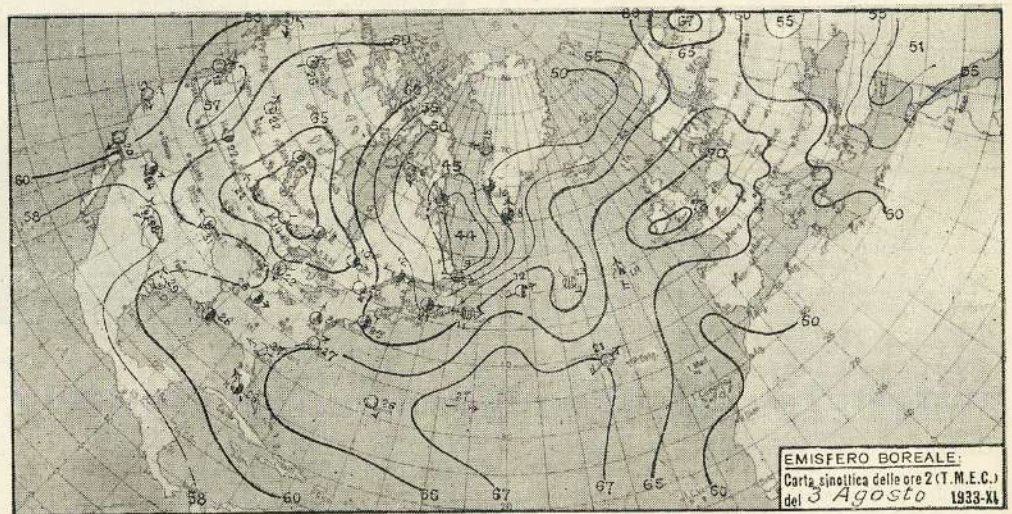
degli sconvolgimenti che si vanno maturando in seno all'atmosfera.

Alisei e contralisei

Abbiamo detto che gli alisei sono venti costanti dovuti al forte riscaldamento delle masse aeree sulle zone vicine all'Equatore. Vedremo brevemente come avvenga la circolazione di queste masse d'aria nell'Atlantico Nord. Durante il mese di luglio, quasi al centro dell'Atlantico, si forma una vasta plaga di alte pressioni che danno luogo ad una grandiosa corrente aerea, la quale dalle coste dell'Inghilterra e dall'Atlantico orientale scende verso l'Equatore, dove l'atmosfera è più rarefatta, e, pie-

gando via via verso ponente per effetto della varia velocità angolare dei diversi punti terrestri, va a cozzare contro le coste nord dell'America meridionale ed il Golfo Messico. Questa corrente d'aria che circola da nord-est a sud-ovest, ben conosciuta da tutti i marinai, venne chiamata aliseo di nord-est. Lo spostarsi della massa aerea provoca di logica, nei luoghi donde proviene, depressioni sensibili e, per ristabilire l'equilibrio, dall'Atlantico occidentale partono nuove correnti d'aria che, seguendo la direzione della costa degli Stati Uniti, piegano verso Terranova e proseguono sino all'Inghilterra con movimento a direzione costante. Sono questi i contralisei. Per spiegarci più chiaramente, diremo che nel nord Atlantico esiste un grande anello d'aria che, circolando in luglio attorno alla zona di alte pressioni, scende dalle coste d'Europa in direzione nord-est-sud-ovest, risale lungo il continente americano, e, con rotta sud-ovest-nord-est, torna alle coste europee. L'aliseo di nord-est nel mese di luglio ha il limite di latitudine più bassa al 10° parallelo nord; il contraliseo di sud-est ha il limite di latitudine più alta al 55° parallelo nord.

Dopo i brevi cenni dati, se noi esaminiamo la rotta atlantica seguita dal Generale Balbo nel suo viaggio d'andata, ve-



Esempio di carta meteorologica con le isobare, che congiungono con una sola linea tutte le località su cui esiste nello stesso tempo la stessa pressione. In questa carta si nota un centro di bassa pressione (tempesta) che grava tra la Groenlandia e il Labrador con una pressione di 744 mm.; e due centri di alta pressione (bel tempo) sul medio Atlantico con una pressione di 767 mm.; e sull'Europa occidentale con una pressione di 773 mm.

dremo che nessun suo punto, accettuato quello di arrivo a Cartwright è al disotto del 55° di latitudine, quindi fuori completamente dal contrali-

Abbiamo già detto che una isobara è la linea che unisce più punti di ugual pressione. Ora immaginiamo di distendere su una carta geografica, rappresentante, ad esempio, una determinata porzione di Atlantico, una ragnatela. Immaginiamo che ogni filo di ragnatela rappresenti un'isobara. Se al centro della ragnatela sarà il punto di minima pressione e sui fili saranno pressioni via via crescenti, noi avremo un sistema ciclonico. I venti da tutti i punti di pressione più elevata si precipitano verso il luogo di minima pressione e, cozzando violentemente fra loro, acquistano un movimento rotatorio o turbinoso attorno ad un centro ove esiste una calma mortale. Questo spaventoso gorgo aereo, sempre turbinando su se stesso, acquista un moto di traslazione che lo porta per miglia e miglia attraverso mari e continenti, tutto distruggendo sulla sua

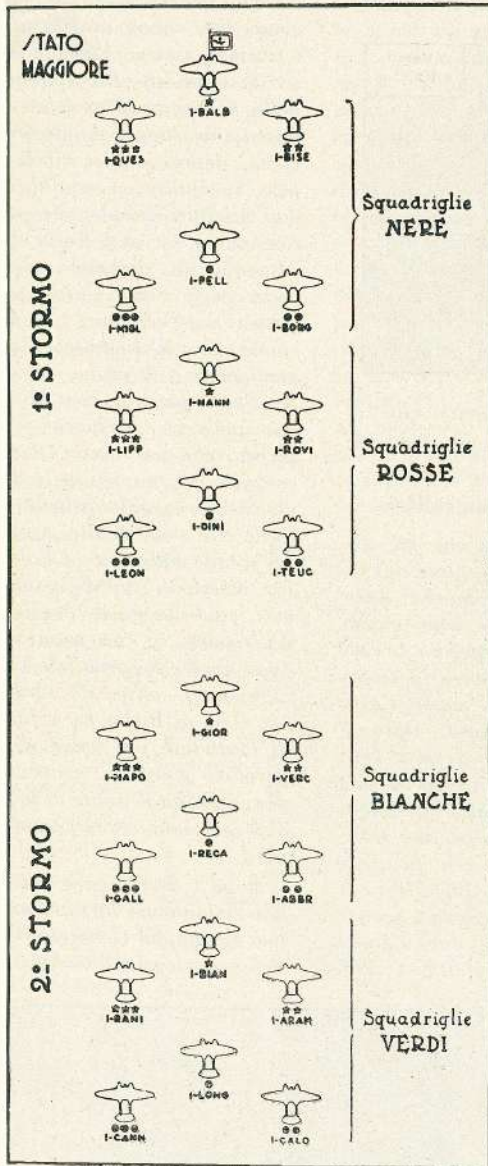
cedere quindi sull'Atlantico verso l'Europa, seguendo approssimativamente la rotta dei contralisei.

La rotta per le Azzorre e Lisbona, scelta all'ultimo momento dal comando della Crociera, se esclude con molte probabilità il pericolo dei cicloni, presenta quello della deriva. La navigazione aerea da Porto Shoal alle Azzorre avviene coi venti sulla dritta e dalle Azzorre a Lisbona con gli alisei di prora a sinistra. Questo vento, perciò, oltre che ostacolare

la marcia può portare ad una notevole deriva, inconvenienti piuttosto grave agli effetti di una buona navigazione quando le condizioni del tempo non permettono precise osservazioni astronomiche.

Ma abbiamo veduto con quale sicurezza la squadra atlantica ha affrontato e vinto anche quest'ultima traversata dell'Oceano, fra nebbia e nubi che, partendo dall'acqua raggiungono in certi punti perfino l'altezza di 5000 metri.

Mario Ambrosi



seo che avrebbe ostacolato un poco il cammino; mentre nella rotta di ritorno, Shoal Harbur-Valentia, gli apparecchi avrebbero sfruttato in pieno questo vento in poppa.

Cicloni e rotte cicloniche

Molto si è parlato di cicloni — i terribili signori degli elementi — ma non tutti, forse, hanno una chiara idea di come sorge e si sviluppa un ciclone.

strada sino a che, ristabilitosi a poco a poco l'equilibrio barico, non si dissolve completamente. Una delle più grandi fucine di cicloni è il Golfo Messico, ove il loro formarsi è favorito da particolari condizioni climatiche. Dal Golfo Messico i cicloni risalgono lungo le coste degli Stati Uniti, sembrano prendere vigore nella grande ansa formata dagli Stati Uniti con la Nuova Scozia e Terranova, per pro-

GLI ATLANTICI

Forti son l'ali, e in man saldo è il timone.
Cento eroi! Occhi d'Argo! E sanno osare.
Qual più possente e gioiosa canzone
mai il ciel da genti umane udì cantare?

Sfilano l'Alpi; l'Alpi di passione:
sono i ghiacciai estatici a guardare!
L'Europa sfugge; tace l'Aquilone,
l'Islanda ammutolisce e il bianco mare.

Un dì Colombo con le caravelle,
or altr'Italo varca il mar con l'ale,
verso le Genti ch'hanno in campo stelle.

O Madre Italia, nel tuo grembo eguale
nasce al Genio l'Ardir; se l'Uno eccelle,
al mondo l'Altro non ha mai rivale!

Vico Viganò



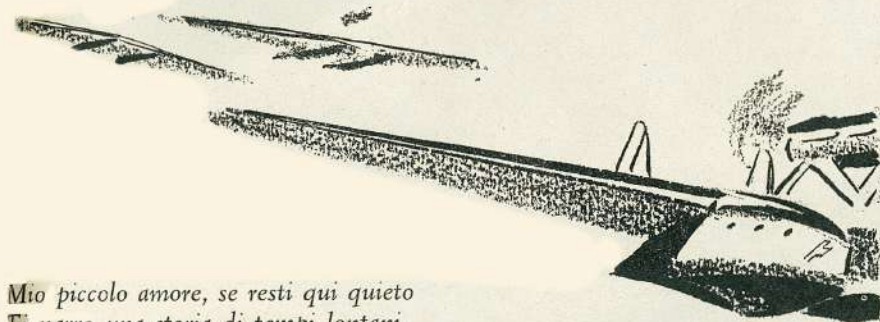
Idro-caccia M. 71 - Motore Fiat A-20

Caratteristiche:

Velocità massima	Km. ora 260
Velocità minima	Km. ora 84
Autonomia normale	ore 3 e mezza
Carico utile	Kgr. 430
Peso a vuoto	Kgr. 1100
Salita a 5000 metri in	minuti 18

AERONAUTICA MACCHI - VARESE
ANONIMA ITALIANA - FONDATA NEL 1912 - CAP. INTERAMENTE VERSATO L. 5.000.000

UN'VECCHIA STORIA



Mio piccolo amore, se resti qui quieto
Ti narro una storia di tempi lontani,
Ti narro la storia del giovane eroe
Che volle volare sul mare infinito.
— Ma questa è una storia noiosa, nonnina!
Il babbo sul mare ha volato già tanto,
E vola e raggiunge le rive lontane
E torna e riparte! Nessuno, nonnina,
Lo chiama un eroe!

— Ma il babbo, Piccino,
Ha un grande apparecchio e vola con quello...
— L'eroe della storia?

— Volava soltanto
Pel suo grande cuore!

— Racconta nonnina!
— Nel tempo in cui l'uomo apprese a volare
L'Italia, già grande, viveva felice
Tra i mari ed i monti. Viveva una vita
Fecunda e operosa guidata dall'uomo
Che il Dio dell'Italia le aveva inviato
Per farla più grande. Intorno a quest'uomo,
Saprai dopo a scuola chi era e che fece,
Intorno a quest'uomo raccolto era il fiore
Del popolo nostro: scienziati ed eroi.
Ad essi parlava ordinando quell'uomo
E ad ogni parola ognuno sentiva
Il cuore più saldo, il braccio più forte,
La mente più aperta ed ogni battaglia
Veniva affrontata con fede infinita
E vinta nel nome d'Italia.

Quell'uomo
Aveva assai caro un giovane eroe
Maestro nell'arte del volo. A quei tempi
Volare poteva costare la vita
E il giovane eroe sfidava la morte
Ad ogni minuto severo e sereno.
Il Capo in un giorno lontano, lontano,
Gli disse: — Tu devi tentare una prova
Non mai sino ad ora provata e bisogna

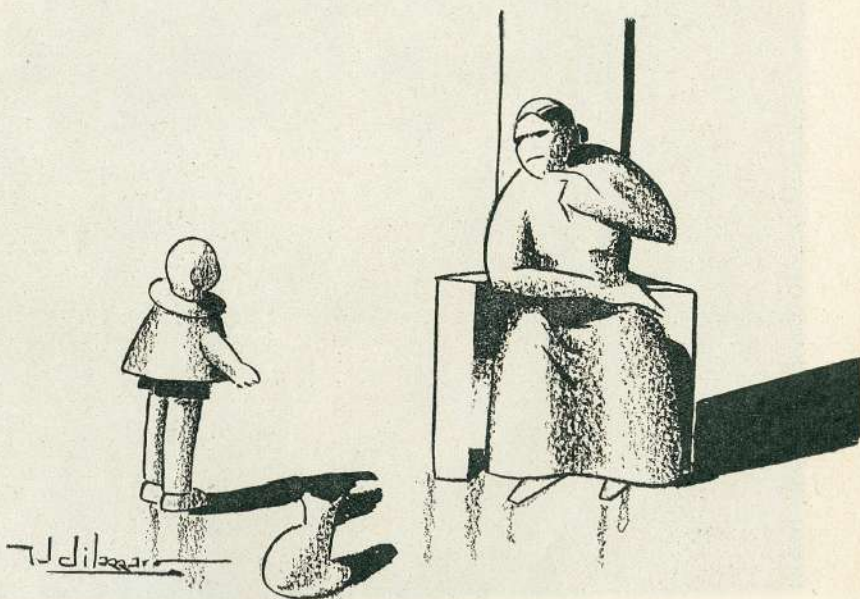
Riuscire. — Guardando negli occhi il suo Capo
Il giovane eroe promise la prova.
Passarono giorni, passarono mesi
E quasi nascosto, in silenzio, l'eroe,
Prescelti tra mille sol cento compagni,
Studiava; studiava la grande avventura.
Due anni d'intenso lavoro e alla fine
Ognuno fu pronto. La Squadra dei Cento
Balzata nel cielo diresse il suo volo
Al mare infinito che unisce e divide
L'America e noi.

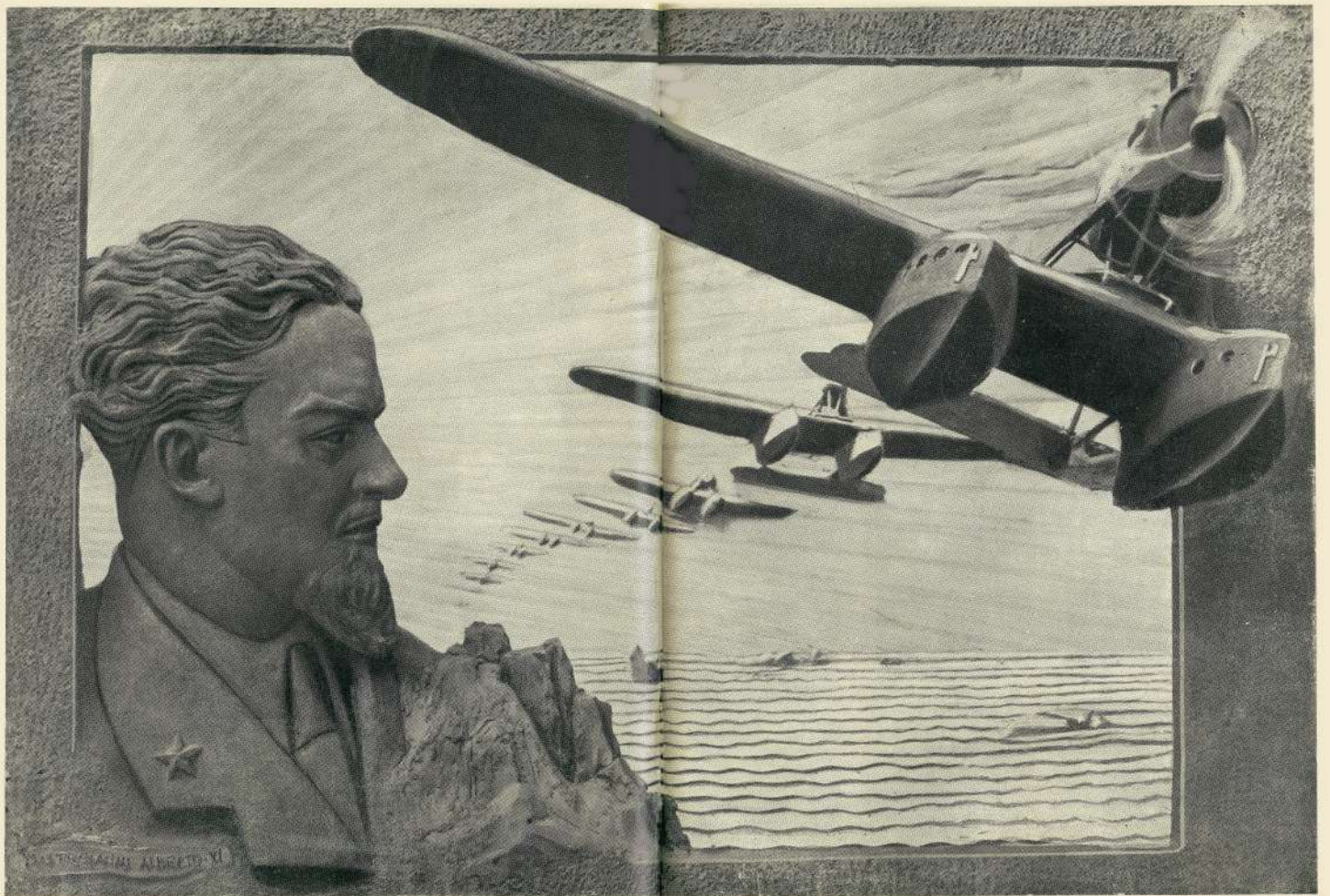
Bisogna riuscire!
Ognuno diceva a se stesso e l'Europa
Li vide passare superbi e sicuri.
Bisogna riuscire! L'eroe ripeteva,
E l'infido mare fu vinto d'un balzo.
Bisogna riuscire! E subito dopo
Raggiunta la mèta la Squadra dei Cento
Riprende il suo volo, sorvola il gran mare,
Sorvola di nuovo l'Europa ammirata,
Ritorna in Italia e posa le ali
A Roma immortale!

Nei cieli del mondo
È scritta per sempre la gloria d'Italia!
— Nonnina, al ritorno che fece l'Eroe?
— Mio piccolo amore, tornò alla sua casa,
Tornò alla sua mamma, tornò alla sua sposa
Che avevan saputo con forza sublime
Tacere e aspettare!

Così le nonnine
Dell'anno tremila diranno ai nipoti
La storia del volo sul mare infinito
Che unisce e divide l'America e noi.

Nonno Meo





La meravigliosa impresa atlantica nell'interpretazione dello scultore Alberto Mastroianni

NAVIGATORI E PIONIERI

La gesta compiuta da Italo Balbo con la sua alata centuria è così sostanziata di sogno, che la parola, consunta dall'uso quotidiano, è incapace a rappresentare la magnifica singolare impresa per cui l'audacissimo ammiraglio sarà definito come « architetto sublime e primo di ponti aerei ».

E questo deve temprare il legittimo orgoglio nostro di sentirci Italiani! La fantastica transvolata coincide con la possente opera di rivendicazione del genio italiano che, per volere di Roma, va raccogliendo e illustrando la cooperazione suprema, decisiva, perenne degli Italiani alla divulgazione della cultura, dell'arte, della scienza nel mondo; e il tutto aureolato da gentilezza e commossa umanità.

È stato detto e ripetuto — ma non lo si ripeterà mai abbastanza per scalzare certe ereditarie abbiette umiltà — che gl'Italiani furono nel corso dei secoli, dovunque, esportatori di genio, di immensa, incalcolabile ricchezza, ma purtroppo ai nostri danni.

Gl'Italiani scopersero interi continenti perchè altri li conquistassero; penetrarono nel cuore delle grandi terre ignorate perchè altri le sfruttassero; costruirono città, risanarono terre intere, studiarono e organizzarono il fenomeno mercantile come veicolo d'idee non meno che di ricchezze, per essere poi dimenticati.

Mentre dobbiamo relegare al ciclo fantasioso delle saghe scandinave le gesta che narrano delle spedizioni di Normanni nei secoli del basso Medio Evo nelle regioni iperboree, la critica storica ci documenta che le terre su cui transvolò la squadra aerea di Balbo dalla Islanda al Labrador, al cuore degli Stati Uniti, vennero vedute e toccate per primi da Italiani: da Giovanni Caboto, da Amerigo Vespucci, da Giovanni da Varazzano.

Bisogna ricordare, e ripetere a se stessi ed agli altri, che

gl'Italiani delle Repubbliche marinare furono, fino dal Duecento, gli antesignani della scienza marittima, geografica e commerciale europea. Sterminata per estensione di cognizioni cosmografiche e nautiche fu la scienza dei genovesi, veneziani, pisani e amalfitani.

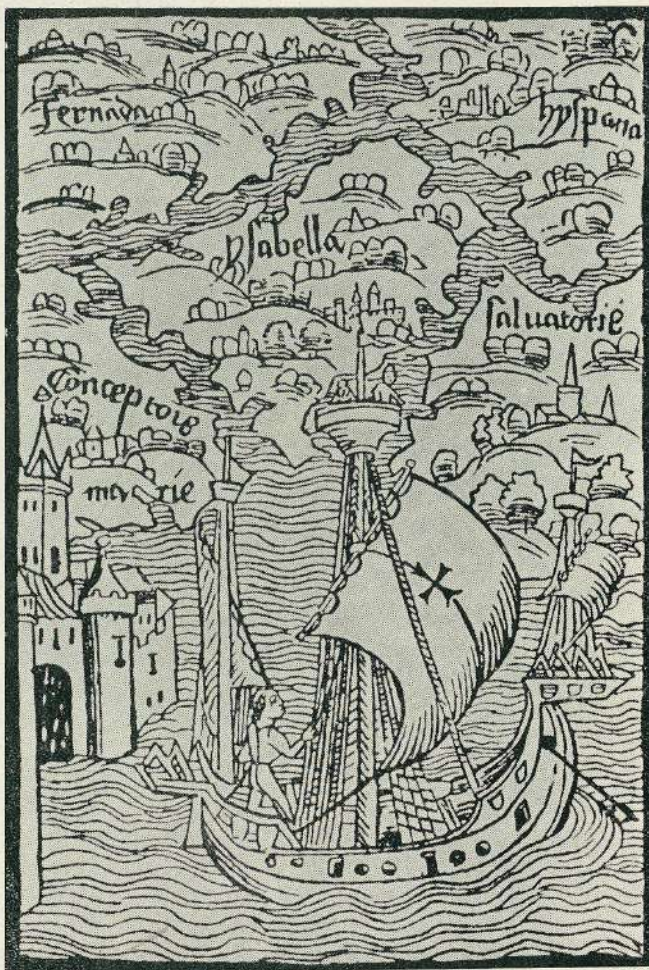
Nel 1270 un re di Francia affidò ai genovesi la sua persona e la sua fortuna. Il vascello che portava a Tunisi il re, che fu poi S. Luigi di Francia, era genovese ed aveva per nome *Il Paradiso*. Ora com'egli si inquietava di non scorgere ancora, dopo sei giorni dalla par-

I celebrati cartografi ebrei di Majorca, — che fu nucleo della potenza marittima Aragonesa, — non furono i maestri, come il Nordenskiöld e altri pretesero, ma i discepoli dei cartografi genovesi.

La gloria di aver inventato la bussola, perfezionando il rudimentale ago magnetico dei Cinesi, è gloria italiana, italianissima, per quanto abbiano cercato di contrastarla. Il francese Fuguiet, per esempio, offre questa argomentazione peregrina: se l'amalitano Flavio Gioia fosse stato il reale inventore della bussola, l'ordegno da lui inventato avrebbe preso il suo nome. E per dimostrare, invece, il grande contributo che i francesi debbono aver portato a quell'invenzione, richiama il fatto che sulle bussole antiche il Nord è contrassegnato con il giglio di Francia. La prima descrizione nota della bussola si trova in una lettera scritta nel 1269 da Lucera di Puglia, quindi in Italia, dal francese Pierre Pelegrin de Marincourt. In un inventario di bordo della nave S. Nicola di Messina, dell'anno 1294, si trova elencata « una bussola de ligno ». Nel commento dantesco del 1321 di Francesco Buti si legge: « Anno li naviganti uno bussolo che nel mezzo è un perno, in sul quale sta una rotella di carta leggieri, la quale gira in sul dicto perno ».

Gl'Italiani, ed in particolare i genovesi, i veneziani e i toscani possederono il massimo dello scibile tra l'universale grigiore medioevale e furono, per oltre mezzo millennio « i re dei mari e gli istruttori del mondo ». È mestieri dirsi e ripetere che gl'Italiani, mentre furono il nerbo e i primi artefici della sbalorditiva potenza marittima cui assursero i portoghesi, furono pure gli architetti delle principali marinerie da guerra e da commercio d'Europa.

La marina castigliana fu, per circa due secoli, organizzata e guidata da genovesi o da oriundi della Superba. « Ge-



Figurazione fantastica delle isole scoperte da Colombo

Genova fu la patria della cartografia. La cartografia medioevale è opera dei genovesi, ed è loro gloria imperitura. Il portolano, l'antica carta marina, passò nelle mani dei nocchieri quando « tutte le coordinate per tracciarlo furono al punto giusto »; orbene « *cette mise à point fut l'oeuvre des Génois* ». Grazie a De la Roncière che, nella sua dotta opera *La Découverte de l'Afrique*, non ci nega questa gloria italianissima.

tenza dal porto di Aiguemortes, le coste della Sardegna, « Ecco il sito dove noi siamo, Cagliari è vicina » dichiararono Pietro d'Oria e i suoi ufficiali di marina (*navis principes*) spiegando sotto gli occhi del re un mappamondo. È questo il più antico accenno di carta marina usata in navigazione che si conosca, come giustamente commenta Rinaldo Caddeo nella sua eruditissima prefazione alle *Navigazioni Atlantiche di Alvise da Cà da Mosto*,

ITALIANI DI TUTTI I TEMPI

novèses eran los maestros de construction, Genovèses los fabricantes de ballistas, Genovèses lo viroteros, Genovèses los nocheros... todo era genovès y de Genova, aunque naturalizado en el regno, era por ultimo el almirante de la armada », ci dice testualmente di Javer de Salas, autore dell'opera classica *La Marina Española de la Edad Media*.

Il genovese Benedetto Zaccaria nel 1292 diede battaglia al re di Fez e gli prese 13 galere. Egidio Boccanegra nel 1345 affondò numerose navi marocchine e nel 1349 comandò come ammiraglio una flotta di 114 vele, avendo ai propri ordini Lanzarotto Possagno ammiraglio del Portogallo, nella vittoriosa battaglia d'Algesiras. Ambrogio Boccanegra, ammiraglio del re di Castiglia, fu spedito con 12 galere in soccorso del re di Francia, alleato contro gl'inglesi. Incontratosi nelle acque della Rochelle con la flotta nemica forte di 36 grosse navi comandate dal conte di Pembroke, ingaggiò e vinse una fiera battaglia, facendo prigioniero l'ammiraglio inglese, affondandogli e prendendogli numerose navi.

Nel secolo XIII Oberto della Volta, Giacomo Adorno, Tedisio Fieschi e Cristiano Spinola, tutti liguri, coprirono alti uffici nella marina del Regno

d'Aragona. La Spagna unificata ebbe per ammiraglio Cristoforo Colombo che le donò un mondo, per « pilota major » Amerigo Vespucci e poi ancora Sebastiano Caboto e Giovanni Vespucci.

« *les rois ne commencent, qu'au XIV siècle a posseder quelque galères, ou neisou caraques, qu'ils achetaient aux republics italiennes* ».

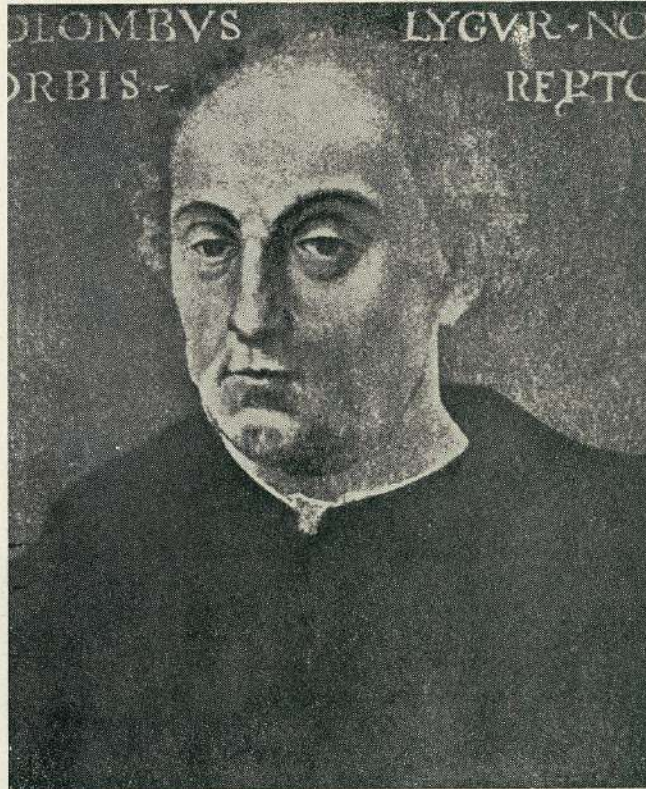
E neppure la superbissima Inghilterra potè esimersi dal

tendo al loro fianco in Palestina, imparò a stimarne il valore e volle onorarli nel modo che si è detto ».

Così, in tempi in cui la Patria italiana non era neppure nella mente dei poeti, — poiché Dante che riassumerà quel divino sentimento nella « ...carità del natio loco » non era ancora nato — e nel cuore sceso fino alla ventraia non germogliava che l'ottuso materialismo di Pacuvio e di Seneca: *Patria est ubicumque est bene*, già, la patria è dappertutto colà dove si sta bene; in quei tempi in cui il sentimento nazionale era un mito, l'Italia disperdeva le sue migliori energie in profitto degli stranieri, iniziandoli alle navigazioni ed ai commerci e creando loro la potenza navale il cui sviluppo avrebbe segnato la rovina dell'Italia stessa.

Ed all'Italia non restò nulla se non la ingratitudine degli insigni beneficiati. Rarissime opere di qualche illustre straniero lo ricordano, mentre la generalità delle enciclopedie straniere o tace o deforma la storia, accumulando ombre sui fasti dei generosissimi precursori italiani, là dove bisognerebbe convergere fulgori abbaglianti, in omaggio alla giustizia ed alle verità eterne.

L'abate inglese Guglielmo Thomas Raynal, nella sua opera eminente intorno alla *Storia delle colonie inglesi*, asserisce: « L'Italia che ha tutto trovato e non ha niente conser-

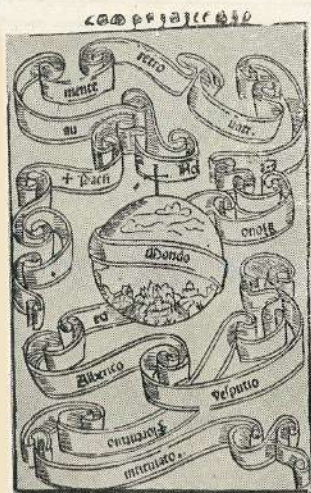


Ritratto di Cristoforo Colombo

Ai francesi, troppo obliosi, e più spesso denegatori delle nostre glorie, bisognerà ricordare che i genovesi, riconosciuti « *Rois de la mer* » persino da un loro vecchio cronista, il d'Anton, furono i creatori della marina francese. Luigi IX, già ricordato, aveva fatto costruire ed armare in Genova le sue navi da guerra e da trasporto per le Crociate e le fece comandare da Jacopo da Levanto, che fu poi creato ammiraglio di Francia, e poi da Ansaldo d'Oria e da Filippo Cavarono.

Il primo porto militare francese, quello di Rouen, fu costruito dai genovesi nel 1294. La Francia non aveva — ci dice l'Estancelin nelle sue autorevoli *Recherches* di marina

ricorrere alla sperimentata sapienza degli Italiani. Giovanni d'Oria fu inviato nel 1338 dagli inglesi a combattere gli scozzesi con galere genovesi. Nicolò Usodimare fu vice-ammiraglio d'Inghilterra. « Molti ignorano — ci dice Rinaldo Caddeo nelle erudite *Appendici* alle citate *Navigazioni Atlantiche* — che la vecchia insegna navale inglese, croce rossa in campo bianco, e San Giorgio per patrono, furono imitati ai genovesi. Due anni prima che Gerusalemme fosse stata riconquistata da Saladino, nel 1189, i genovesi offesero a Riccardo Cuor di Leone stanza in città, ricovero in porto e quanti trasporti gli fossero occorsi per la riconquista del Santo Sepolcro: il re gradì l'offerta e combat-



Frontispizio del libro "Paesi nuovamente ritrovati"



Una nave latina del XV sec.

vato»; ed il celebre cartografo e geografo tedesco Emilio Carlo Berghaus ammonisce gl'immemori e gl'ingrati di tutto il mondo, presenti e futuri, così: « Quando si consideri che la Spagna si giovò dell'opera di Cristoforo Colombo, l'Inghilterra di quella dei Caboto, la Francia di quella di Varazzano, il Portogallo di quella di



Alvise Cà da Mosto

Cà da Mosto, bisogna ammettere che nelle cose marittime gli Italiani superavano allora tutte le nazioni, sebbene i frutti dei loro viaggi servissero soltanto ad arricchire altrui, nè restasse all'Italia un palmo solo dei tanti territori scoperti».

Intorno a Giovanni Caboto, che abbiamo ricordato più di una volta, noi non abbiamo potuto leggere, senza sentirci profondamente commossi, una lettera scritta da Londra, in data 23 agosto 1497, da Lorenzo Pasqualigo, veneziano, ai suoi fratelli Alvise e Francesco Pasqualigo. Lettera « in Venexia ricevuta adì 23 settembre 1479 » e raccolta nei famosi

Diarii di Marin Sanuto che dell'eminente esploratore veneziano fu contemporaneo (1).

Questa lettera, scritta dalla capitale d'Inghilterra da un veneziano, nei giorni stessi in cui era ritornato a Londra, reduce dalle esplorazioni nell'America Settentrionale, Giovanni Caboto, acquista notevole valore storico, mentre ci offre particolari deliziosi sullo stato d'animo dello scrivente, della sua fiera di sentirsi veneziano, delle follie che facevano gli inglesi per l'audacissimo pilota della Serenissima, follie che ci richiamano a quelle veramente fantastiche che i figli della Repubblica stellata compierono per i nostri transvolatori negli scorsi giorni di gloriosa passione ammirativa.

Peccato che lo spazio non ci consenta di pubblicare integralmente la ingenua e commovente epistola scritta in stil rozzo! Ne daremo i tratti più salienti: « *L'è venudo sto nostro Veneziano, che andò con uno navilio de Bristol a trovar Ixole nove, e dice haver trovato lige* (corruzione del celtico *legua, lega*) *700 lontano de qui terra ferma* ». Il re, ch'era Enrico VII, n'ebbe « *grande piacer* » e gli promise « *a tempo novo, navilj 10 armati, come lui vorà* ». Gli diede danari e gli fece « *bona ziera* ». Caboto

(1) Sull'origine di Giovanni Caboto la critica documentaria non ha giudizio definitivo. Sembra che egli sia di origine genovese, si sia fatto naturalizzare veneziano e abbia adottato per patria l'Inghilterra dopo che si era trasferito a Bristol.

era a Bristol « *con so mojer veneziana, e con so fioli* », « *e chiamasi el gran Armirante* », e « *vienli fate grande honor; era vestido de seda, e sti Inglesi li vano driedi a modo pazi* ». Avete udito? Gli andavan dietro come pazzi.

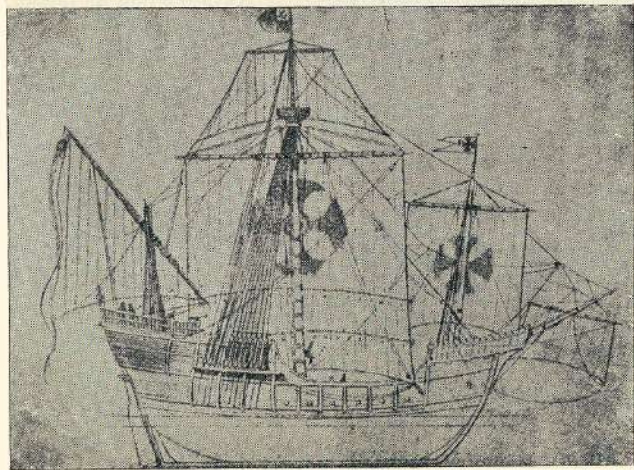
Ciò non impedi che, in cambio delle sterminate terre scoperte a prezzo di mortali perigli e donate alla corona d'Inghilterra, non si trovasse quel pochino di spazio ch'era necessario per piantare una croce con il nome di Giovanni Caboto donatore di imperi.

Ma queste sacrileghe indipendenze del cuore umano forse non si rinnoveranno più, dopo che le genti dell'Antico e del nuovo Mondo videro transvolare per i cieli sopra i tremendi abissi dell'Atlantico e delle regioni iperboree Italo Balbo, l'architetto sublime dei ponti aerei, insieme alla sua eroica centuria giungenti quali messaggeri d'italianità e di gloria nelle apoteosi di Chicago e di Nuova York. Gesta già affidata alla Storia per lo stupore dei futuri.

B. Gutierrez



Le LL. EE. Balbo e De Bono sull' "I Balbo"



La più esatta raffigurazione della caravella di Colombo

CHI procurerà 10 abbonamenti, riceverà gratuitamente il periodico per un anno.

CHI procurerà 25 abbonamenti, riceverà in regalo il periodico per un anno e due splendidi quadri nel formato 50 per 75: l'uno riprodotto dalla fotografia di S.E. Italo Balbo; l'altro, il gruppo fotografico dei 100 transvolatori dell'Atlantico.

CHI procurerà 100 abbonamenti, riceverà in regalo, oltre ai suddetti quadri e al periodico per un anno, un biglietto di passaggio per un volo in aeroplano da qualunque punto d'Italia fino a Roma.

Romanticismo moderno

GIORNI fa stavo leggendo placidamente, quando mio fratello Luigino mi venne vicino con l'ardente intenzione di domandarmi qualche cosa d'interessante.

Luigino ha una decina d'anni e tuttavia ha già una gran passione per la carta stampata, e ogni tanto chiede spiegazioni ai grandi su quello che legge, mettendoli sovente in imbarazzo.

Anche quella volta appunto voleva schiarimenti su ciò che stava leggendo su un giornale più grosso di lui.

Tale giornale parlava della Crociera atlantica, con lunghe colonne elogiative e descrittive, e riportava qua e là cartine e fotografie. Grande fu quindi la mia meraviglia quando Luigino, leggendo tali cose, saltò su con la domanda:

— Di un po', che cosa è il romanticismo?

— Ma che c'entra il romanticismo con quello che stai leggendo?

— Spiegami prima quello che voglio e poi te lo dirò.

Allora io cominciai:

— Romantica fu detta quella epoca, che dalla rivoluzione francese arriva alle soglie del tempo moderno. Romantici furono artisti di ogni genere, aristocratici e borghesi, i quali ebbero il loro ideale materiale e morale in una gentilezza raffinata di forme ed in uno spirito cavalleresco rinnovato. Molti di essi furono dei vanti per le loro nazioni, ed in Italia fondarono quella associazione segreta detta la "Carboneria" che, come tu sai, fece molto per la nostra indipendenza. In ultimo il romanticismo si sdolcinò e si ramollì al punto di venire in uggia alle forti generazioni nascenti, che allora lo derisero e lo rinnegarono. Nei tempi nostri sembra morto, ed i più dicono che in ogni forma di vita contemporanea è buffo cercare di infondere il suo spirito. Ma io non credo a ciò...

— Bravo! — saltò allora su Gigino, — è proprio quello che dice anche Balbo!

— Perché... Dove?...

— Ecco qui. — E lesse contento, gonfiando il petto ed imbrogliando le parole, mentre

anche il proprio sangue per una causa eroica e sublime...

— Come nel medioevo!

— Ma per carità, è assurdo servirsi di quella epoca triste e brutta come unità di misura della bellezza; non devi crede-

siosi e generosi". È segno, dunque, che non basta aver fatto la Guerra e la Rivoluzione, ma bisogna tentare imprese sempre più grandi.

— Proprio così, e con esse anche tu forse un giorno po-



Chicago vista dalla carlinga

chissà che folla di pensieri saliva turbinando dal suo cuore alla sua testina: "Noi abbiamo la grande ventura di vivere in tempi romantici; non pare, ma in mezzo a tante difficoltà e a tante crudeltà, il fiore del romanticismo torna a schiudersi come in tempi leggendari".

Qui Gigino si interruppe, aggrottò le ciglia e disse:

— Spiegami meglio questo.

— Significa — risposi — che oggi, quantunque sembri che tutto si faccia per interesse, sebbene si abbia l'impressione che tutto ciò che ci circonda sia calcolato, freddo e monotono sino alla noia, c'è della gente valorosa disposta a profondere le proprie energie e

re che i tempi di oggi non siano altrettanto belli di quelli passati.

— Con queste idee vivere sarà divertente.

— Si capisce, è questo il segreto della vita: veder la bellezza in ogni cosa.

— Ma quando non ci si accontenta mai?

— Che importa? Non è detto che la felicità debba essere immobilità.

A tali parole successe una pausa. Dopo un po' Gigino continuò:

— Infatti Balbo dice anche: "Noi che abbiamo vissuto l'epoca della guerra e della rivoluzione, possiamo ancora cimentarci in imprese che realizzano i nostri sogni più fanta-

tra i soddisfare quelle aspirazioni, il cui pensiero tanto spesso ti fa star sveglio la sera, e nelle quali ti vedi protagonista di tante avventure.

Qui vidi Gigino sorridere con soddisfazione. A che pensava? Forse a qualche paterno fattagli dal maestro, tendente ad abbandonare Salgari e Verne? O pensava con ironia a qualche signora panciuto che in ogni avvenimento con malignità ricerca i motivi economici?

Non so, nè glielo chiesi, perchè rispettai il suo silenzio pensoso, e credetti opportuno che le idee maturassero indisturbate nel suo piccolo cervello.

Giulio Marini

DEL MODELLISTA

ziale costituente la parete del tubo in prossimità del vertice dell'unico intaglio a V. Questa deformazione si potrà ottenere con leggeri colpi d'un piccolo martello, dopo aver spianato le appendici *L*, tenendo entro il tubo, per sostenere i colpi, un piccolo ferro di foggia opportuna. Ottenuto il necessario avvicinamento dei lembi *L*, bisogna correggere la forma della fessura risultante, rendendola di larghezza uniforme e uguale allo spessore del corpo del terminale (fig. 7).

Quando si tratti di tubo a sezione rettangolare o quadrata, molto più semplicemente con

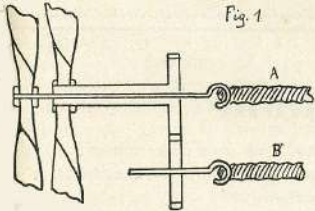
due piegature si riduce la estremità alla forma definitiva segnata pure in fig. 6.

A questo punto il tubo fusoliera è pronto a ricevere il terminale. Questo verrà introdotto tra i labbri e nell'intaglio longitudinale del tubo, dopo essersi assicurati che le appendici *A* entrino esattamente e senza gioco nella cavità del tubo e infine fissato con un ribattino od una rivetta tubolare introdotto nel foro apposito, praticato contemporaneamente nel tubo e nel terminale per rendere più efficace il collegamento.

Ing. A. B. C.

PERFEZIONAMENTI

L'ITALIA ha insegnato al mondo come per ottenere elevate velocità, si possa impiegare un gruppo motore azionante due eliche coassiali, affacciate, ruotanti in senso inverso; e co-



me questo sistema dia ottimi risultati sia perchè, ripartendo la potenza motrice fra due eliche, queste possono dare il loro migliore rendimento, sia perchè, ruotando le eliche in senso contrario, annullano l'effetto giroscopico della coppia motrice.

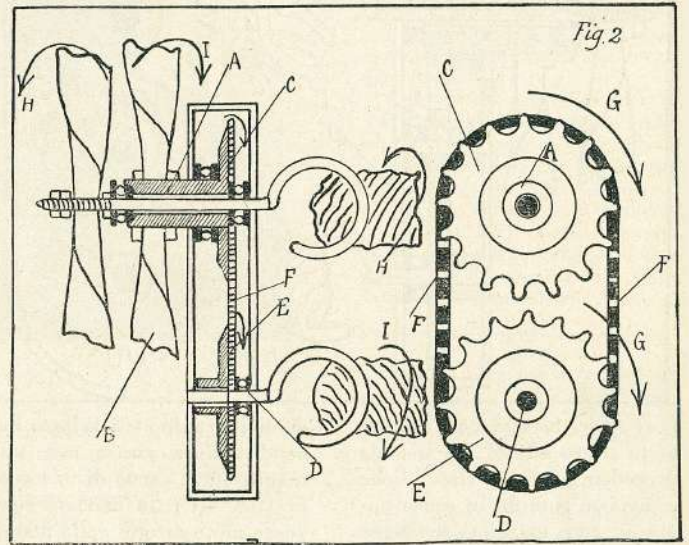
Ma il ritrovato, utile per gli apparecchi veri, è ottimo per i modelli volanti veloci; in questi infatti si presentano gli stessi problemi fondamentali degli apparecchi da corsa, ossia principalmente buon rendimento dell'elica ed eliminazione delle cause perturbanti il volo rettilineo del modello. Per un buon rendimento non è opportuno sovraccarica-

re l'elica di potenza motrice; per un volo rettilineo è necessario eliminare ogni causa interna che, essendo gli agenti esterni in quiete, lo ostacolano, cioè la tendenza giroscopica. Per ottenere, quindi, un buon rendimento dal gruppo motore-propulsore, è necessario suddividere la potenza motrice fra due eliche, mentre, per eliminare l'effetto giroscopico, le due eliche devono essere coassiali affacciate e ruotanti in senso opposto. È evidente che nei modelli volanti bisognerà far comandare ognuna delle due eliche da una corrispondente matassa d'elastico e che, essendo le eliche ed i loro alberi coassiali, si potrà montare solo una matassa direttamente sull'albero porta elica (fig. 1 A), mentre l'altra sarà necessario riportarla più in basso o più in alto (fig. 1 B) unendola al suo albero port'elica mediante coppia d'ingranaggi, (fig. 1 C). A seconda del modo come è concepita questa coppia d'ingranaggi di trasmissione, distingueremo il sistema a catena ed a ruote dentate.

SISTEMA A CATENA. — Esso costituisce il modo più semplice per realizzare la trasmissione; sull'albero cavo (fig. 2 A) por-

tante una delle eliche (fig. 2 B) e precisamente quella che non è in presa diretta colla sua matassa di elastico, è montata solidale coll'albero stesso una ruota dentata (fig. 2 C); inferiormente è montata solidale coll'albero (fig. 2 D) che porta la matassa agente per mezzo della trasmissione sull'elica un'altra ruota dentata (fig. 2 E).

SISTEMA A RUOTE DENTATE. — In questo secondo sistema esistono ancora le due ruote dentate dell'albero port'elica e dell'alberino porta elastico (fig. 3 A-B); ma la trasmissione del moto tra le due ruote è ottenuta in modo rigido, mediante una terza ruota più piccola inserita in ingranamento intermedio tra le due (fig. 3 C).



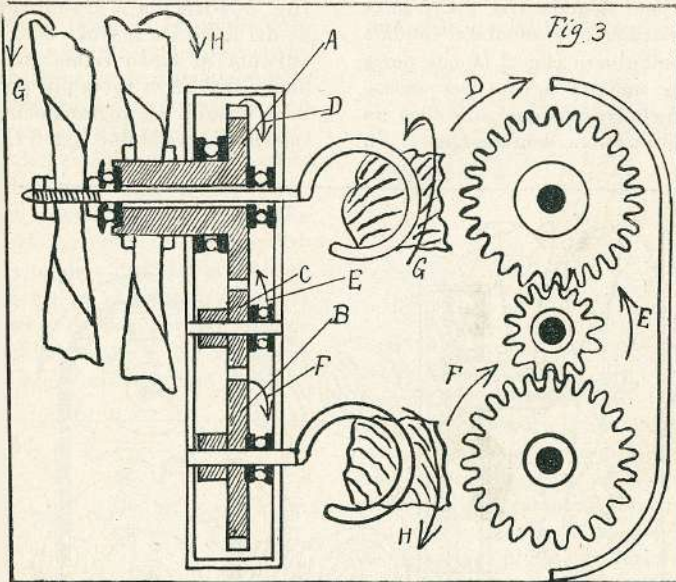
Le due ruote sono riunite tra di loro mediante una catena di giusta tensione (fig. 2 F). È noto che il movimento, trasmettendosi da una ruota ad un'altra mediante catena, conserva lo stesso senso (fig. 2 G); quindi, per caricare la matassa, basterà prima caricare una facendo girare l'elica corrispondente in un senso (fig. 2 H), poi caricare l'altra facendo girare la sua elica in senso opposto (fig. 2 D). Così, essendo le due matasse caricate in senso opposto, si vengono a compensare gli sforzi da esse esercitati sulla fusoliera e sui tubi e si ottiene all'atto dello scaricamento che eliche e matasse ruotino in senso opposto. Il sistema presenta però, come principale inconveniente, quello che, se la catena non è ben messa, sfugge facilmente dai denti delle ruote; tuttavia la grande semplicità del congegno può far passar sopra anche a questo inconveniente.

Bisogna ora ricordare che quando il movimento si trasmette direttamente da una ruota dentata all'altra, s'inverte e che perciò, avendo nel nostro caso tre ruote, il movimento prima si inverte (fig. 3 D-E), poi di nuovo si raddrizza (fig. 3 E-F) di modo che la prima ruota e l'ultima girano nello stesso senso. Da quest'ultima conclusione si deduce quindi che, se si vogliono caricare le due matasse in senso inverso, bisognerà girare pure in senso inverso le eliche (fig. 3 G-H). Se infatti si girasse l'elica mossa dalla trasmissione nello stesso senso dell'altra si otterrebbe che il movimento, dapprima invertito dal passaggio da una ruota ad un'altra si raddrizzerebbe passando alla terza ruota; quindi questa e la matassa di elastico girerebbero nello stesso senso dell'elica, ma, dato che le due eliche sono state girate dalla stessa parte, le matasse

si caricheranno e scaricheranno pure nello stesso senso.

Occorre quindi agire come abbiamo detto prima; lasciando poi libere le eliche caricate, il moto inverso della seconda matassa dapprima si raddrizza passando alla ruota intermedia, poi si inverte passando alla ruota dell'albero

plicare posteriormente al modello sui due ganci porta-elastico un piccolo ingranaggio che permetta, girando una sola manovella, di poter caricare nel giusto senso entrambe le matasse. Basta infatti montare su ciascuno dei due alberi posteriori una ruota dentata (fig. 4 A-B) in modo che le due

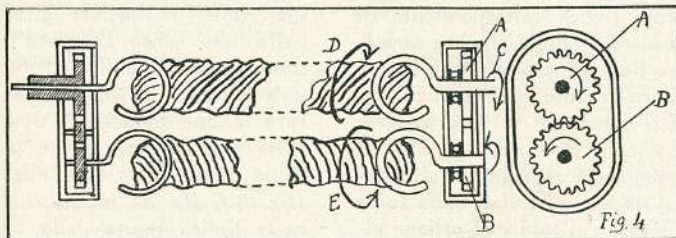


port'elica. Si sarà così ottenuto lo stesso effetto del sistema precedente, cioè che eliche e matasse ruotino in senso opposto, con maggior sicurezza di funzionamento, ma con minor semplicità.

Vi è ora da rilevare una complicazione che si manifesta nel caricamento di eliche coassiali affiancate e ruotanti in senso inverso; questa consiste nel fatto che, dovendo per caricare le matasse girare le eliche una in un senso e l'altra in

ruote ingranano tra di loro. Facendo allora girare con una manovella il perno di una ruota (fig. 4 C), la matassa ricevente moto diretto dalla manovella si caricherà nello stesso senso del moto (fig. 4 D), mentre l'altra, ricevendo impulso attraverso le due ruote dentate, si caricherà in senso contrario (fig. 4 E); naturalmente, mentre si carica bisogna tenere ferme entrambi le eliche.

I suddetti congegni dovranno



senso opposto, ed essendo le eliche vicinissime, è facile che l'elica caricata sfugga di mano mentre si carica l'altra, o comunque che l'operazione riesca difficoltosa.

Allo scopo di eliminare l'inconveniente e di abbreviare il tempo necessario per la carica delle due matasse, si può ap-

pliare posteriormente al modello sui due ganci porta-elastico un piccolo ingranaggio che permetta, girando una sola manovella, di poter caricare nel giusto senso entrambe le matasse. Basta infatti montare su ciascuno dei due alberi posteriori una ruota dentata (fig. 4 A-B) in modo che le due

ruote ingranano tra di loro. Facendo allora girare con una manovella il perno di una ruota (fig. 4 C), la matassa ricevente moto diretto dalla manovella si caricherà nello stesso senso del moto (fig. 4 D), mentre l'altra, ricevendo impulso attraverso le due ruote dentate, si caricherà in senso contrario (fig. 4 E); naturalmente, mentre si carica bisogna tenere ferme entrambi le eliche.

Guido Buratti



Il castello motore dell'« S. 55 X »

Chi desidera ricevere

L'AQUILONE

ogni quindici giorni spendendo Lire 7 d'abbonamento annuo, ci invii il presente talloncino, oppure ci spedisca l'adesione a mezzo cartolina postale.

Nome

Indirizzo

L'AQUILONE
Viale dell'Università - Roma



Un « Savoia Marchetti » in volo

I CORSI PREMILITARI

 r sono due mesi in molti aeroporti d'Italia numerose schiere di giovani tra i diciassette ed i ventiquattro anni « ancora quasi digiuni di cose aeree », si riunivano per le prime volte, desiderosi di apprendere l'arte del volo.

I loro istruttori erano azzurri soldati d'Italia, tutti bravi e noti piloti, ma nuovi al comando di allievi borghesi, per il fatto che è la prima volta che vengono fatti corsi del genere.

Nel primo periodo d'istruzione, le scuole non ancora terminate infastidirono la attività aerea degli allievi, distogliendoli da quella completa dedizione che avrebbero dovuto dare al volo.

C'è chi dice però che il volo li abbia distolti dalla scuola, e costoro sono i genitori, sempre brontoloni ed insoddisfatti. Ma se essi sapessero quanto hanno guadagnato i loro figli sui campi in salute morale e materiale, in esperienza di vita, e soprattutto di quanto si siano avvantaggiati sul resto dei giovani imparando a volare, non parlerebbero più così e non opprimerebbero più i loro rampolli con raccomandazioni superflue, che non possono che disturbarli nella loro nuova attività, che non è un lavoro qualsiasi, ma un'arte che trasformerà ed infonderà di sé delle esistenze.

Bastano gli istruttori per frenare con parole adeguate gli eventuali eccessivi ardori giovanili, bastano le preoccupazioni degli errori di volo, basta il proposito continuo del perfezionamento, per tenere intere giornate gli allievi in pensiero, tutti preoccupati dello stato in cui si trovano, dal quale dovranno uscire niente meno che con le ali. La importanza quindi del corso nella loro vita è decisiva. E pensare che molti giovani, i quali avrebbero voluto fare questo corso, non hanno potuto per l'opposizione dei genitori, che per eccessiva prudenza, hanno tolto ad essi la via della felicità. Felicità nel senso moderno e dinamico bene inteso, premio non facile a raggiungere, richiedente energie e qualità non comuni.

È anche per questa incomprendenza di chi li circonda che molti allievi non trovano facilmente in sé le condizioni d'animo adatte al volo, le quali dipendono soprattutto non dall'ambiente in cui vivono, il solito piccolo mondo borghese, che sarà sempre inadeguato per mentalità e sistema alla vita di chi deve volare.

Ma in ogni modo questa consi-

derazione è di scarsa importanza, quando si pensa alla enorme economia che i corsi premilitari portano nel bilancio della Aeronautica, facendo risparmiare ad essa le spese generali di mantenimento militare dei nuovi piloti nel periodo di istruzione.

Poi in fondo i risultati dei corsi premilitari possono dirsi abbastanza soddisfacenti, perchè in

sione all'Accademia aeronautica. Tutti conseguiranno il brevetto militare non appena andati sotto le armi, il che avverrà per leva obbligatoria o volontaria.

Il brevetto premilitare pertanto, sebbene inferiore a quello militare, verrà considerato superiore a quello turistico di secondo grado.

Questi sono i corsi premilitari di cui i primi volgono alla con-



Il « Fiat As. 1 »

vari aeroporti parecchi allievi hanno già « decollato » cioè hanno fatto il loro primo volo da soli, quello che è certamente il più bello ed importante, che realizza in sé la situazione tipica di chi si trova ad un tratto nel cielo e nella vita solo e responsabile di se stesso.

Quando gli allievi avranno conseguito il brevetto, saranno iscritti alla riserva aeronautica col grado di sotto-tenente o sergente pilota, a seconda se licenziati da scuola media superiore od inferiore. I tenenti poi hanno la precedenza sugli altri concorrenti all'ammis-

clusione. Molto probabilmente in seguito ne verranno istituiti altri, ai quali c'è da prevedere che la gioventù accorrerà numerosa, per aumentare sempre più gli stormi delle gloriose ali d'Italia.

G. M.

Aeromodelli e Accessori

BOLOGNA - Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Si invia Catalogo dietro rimborso di Lire Una

I NOSTRI APPARECCHI

Il Mulo

Il Fiat As. 1 con motore Fiat A. 50 da 90 cavalli, raffreddato ad aria.

È il mulo della nostra aviazione. Generoso e buono, perdona molto ai giovani piloti ed agli allievi inesperti...

È in uso presso le nostre squadriglie di allenamento per i piloti della riserva e presso quasi tutte le scuole di pilotaggio.

Conosce i cieli del continente asiatico ed africano con i celebri voli di Lombardi e compagni. Ma non s'inorgolisce di tanta celebrità. Seguita a fare il suo dovere da buon fedele.

È in costruzione mista legno e metallo, porta due persone ed ha un piccolo posto per bagagliaio che serve alle valigie dei turisti. Ha una velocità di 150 chilometri all'ora ed atterra a 70 chilometri. Si alza in 110 metri ed atterra in 90 metri. L'autonomia di volo è di 5 ore e mezza. Pesa a vuoto 410 chili e ne trasporta 280.

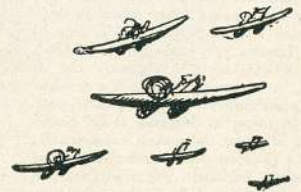
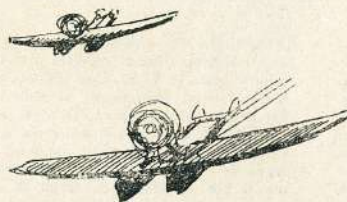


"Aeroplani Caproni", S. A.

Capitale Emesso e Versato L. 10.000.000
Sede, Direzione Generale - Via Mecenate, 76
MILANO (Taliedo)

Costruzioni di aeroplani ed idrovolanti per servizi militari, civili, scuola e turismo

Qual miglior mezzo per seguire l'emozionante e meravigliosa transvolata dello stormo di S. E. Balbo se non un GLOBO ?



I globi VALLARDI i soli fabbricati in Italia a cartoni pressati offrono le inimitabili doti della

Leggerezza

Solidità

Precisione

POSTA AEREA

ALDO PRATELLI - Rimini. — Pregato dal nostro collaboratore Guido Butrati, sottopongo alla tua attenzione quanto egli ha creduto rispondere alle osservazioni che gli facesti nella lettera aperta a me indirizzata e pubblicata nel numero precedente.

Egregio Aldo Pratelli,

Lei deve tenere presente che il contenuto nell'articolo di cui parla, era la trattazione di una speciale struttura, applicabile a tutti i tipi di fusoliera, e che quindi per la dimostrazione della maniera con cui realizzare detta struttura, ho scelto un tipo di fusoliera qualunque, senza curarmi se il profilo fosse o no penetrante. (Se vuole un profilo penetrante prenda quello dell'idro da corsa M72).

Quanto alla possibilità che la cartia, tendendosi, dia alla fusoliera profilo non perfetto, possibilità che soltanto in rari casi si può verificare, vi si rimedia sia con leggere solette applicate sui dorsi delle ossature, sia coll'aumentare il numero dei longheroni, sia infine coll'avvicinare di più l'una all'altra le centine, nei punti dove il fenomeno può manifestarsi. Per l'applicazione del carrello, se è di filo di ferro, lo si unisce al tubo centrale porta elastico; se è in tubi di metallo o in regolini di legno, ai punti d'intersezione fra le centine ed i longheroni della fusoliera; se, infine, si tratta di un modello ad ala bassa, direttamente all'ala.

In ultimo un'antone molto semplice dei timoni alla fusoliera può ottenersi infilando il tappo porta elastico di coda prima nell'ultima centina dello stabilizzatore verticale, poi nell'estremo del tubo.

Così si sarà sicuri che, con poche gocce di colla, i timoni si manterranno nella giusta posizione, aiutati in ciò dalla tensione che l'elastico esercita sul tappo d'antone.

E contento ora? Saluti.

G. B.

Ritengo che ora tu sia soddisfatto, e circa il contenuto della tua ultima lettera ne ripareremo al prossimo numero.

Alvito Siteo - Cagliari. — Quando si esprimono opinioni e si elevano magari proteste, contenute s'intende in termini educati e ragionevoli, per soddisfare desideri mossi da nobili entusiasmi, non si è mai importuni. Tu mi preghi di aiutarti « a far capire a chi di dovere che la Sardegna è una regione come le altre, dove lo spirito aviatorio si è formato ed è solido e smanioso di mettere su qualche cosa di positivo per cui anche Cagliari, grande città, sede di Aereo Club, ecc. dovrebbe essere tenuta presente nei concorsi per modelli volanti che sembrano destinati solo ai continentali ». Io non so esattamente come stiano le cose, ma penso e mi esprimo così: 1) Che in tempo fascista è assurdo parlare di Sardegna e continente e supporre che al Centro, in un campo di attività e di mentalità squisitamente fascista quell'elemento aeronautico, si facciano delle preferenze e si usino trattamenti differenziali; 2) Che i concorsi non possono essere che nazionali o regionali. Ai primi nessuno vieta agli italiani della Sardegna di partecipare. Gli altri saranno, immagino, emanazione degli Aereo Clubs locali. Sarà quindi bene che i tuoi desideri li esprima ai dirigenti il locale Aereo Club, i quali saranno ben lieti di avere in te un elemento attivo e fattivo su cui contare. Ciò premesso, mi compiacio dei tuoi tentativi beneaugurando. Saluti fascisti, cordialissimi.

Mario Gasparini - Novara. — Sia il benvenuto il tuo entusiastico consenso. Gli arretrati delle annate 1931 e 1932 sono esauriti. Ti sono stati spediti invece i numeri arretrati del 1933-XI. Di tutte le pubblicazioni di nostra edizione ne saranno fatte ampie recensioni e ripetuti

cenni... però dà tempo al tempo! Graditissima la tua adesione al quindicinale. Ricambiato il bel saluto fascista.

Mila. — Allora siamo d'accordo su tutto. Non mi rimane quindi che elogiare la tua fede, la tua buona volontà, la tua opera di propaganda già feconda di qualche nuovo abbonato e meglio promettente per l'avvenire: ricambiando il tuo cordiale saluto.

Aviatrice. — È vero che i nostri audaci piloti operano in silenzio... ma se il silenzio fosse assoluto, che ne sapresti tu delle loro epiche imprese? E come si accenderebbe la bella febbre dell'emulazione che è così necessaria alla continuità

periodico (sebbene non lo conoscessi ancora) e tanto insistetti che... per adesso arrivano anche ad Alvingano quattro copie. Ma io farò molta propaganda e vedrai che in seguito ne arriveranno molte. Bravo! Ricordati però che i veri amici di un periodico sono gli abbonati. Ricambio il saluto romano.

Tonino Bagnara. — Bravo il mio aquilotto primo della classe agli esami di terza ginnasio! Così va bene. Di buoni consigli te ne darò quanti ne vorrai: non hai che da chiedermene. Il primo consiglio che regalo a tutti è quello di farsi attivi propagandisti perchè il nostro Aquilone voli alto e lontano. Ricambio i saluti cordiali.



Un nostro abbonato - Silla Girardon di Tripoli - fotografato col colonnello Ranza e il pilota Ferrarin nel campo della Mellaha

della storia del progresso aeronautico? I nove decimi dell'umanità sono trascinati verso il bene e l'eroismo, dalla forza dell'esempio e questo esempio bisognerà bene che sia conosciuto. Ti pare? « Mila » di Pisa, ardente e fattiva come te, ha aderito con entusiasmo alla progettata adunata di aquilotti e rondini ed è come te impaziente. Vi dico però subito che dovete esercitarvi nella « paziente attesa », che è una delle virtù aviatriche come ci ha dimostrato S. E. il Gen. Balbo nello svolgimento della grande Crociera del Decennale. Ti scriverò direttamente la richiesta epistola anche per dimostrarti che il racconto inviatici è buono ma non adatto. Salutissimi.

Arnaldo Florio. — Per un giornale come il nostro, di periodicità mensile per giunta, la disponibilità dello spazio è un problema di difficile soluzione. Molta collaborazione, anche buona, ci è quindi impossibile accettarla. In ogni caso ai tentativi poetici preferiamo della prosa che, in buon italiano, suscita interesse ed entusiasmi. A questi versi:

*Fra le nebbie, marosi e procelle
con lo slancio dei forti romani
l'ali fulgide vibrano snelle
al comando dei prodi aviator.*

io, per esempio, preferisco questa semplice, ma simpatica storia della tua conoscenza con L'Aquilone: « Mi capitò per caso nelle mani Le vie dell'Aria nel quale lessi che esisteva un mensile detto L'Aquilone che era un giornale aeronautico per giovani. Pensai subito al cielo azzurro e, credimi, guardai in alto e rimasi a lungo con lo sguardo fissato in quel mare sublime che porta alle altezze più belle della gloria. Dissi: — Mi abbonerò. — Ma poi pensai: — Abbonandomi leggerò io soltanto. — Corsi allora dal rivenditore e gli illustrai la bellezza di questo

Basini Aldo. — Ho passato il tuo reclamo all'ufficio di spedizione e stai pure tranquillo che nulla sarà trascurato perchè tutti i nostri amici siano sempre contenti e soddisfatti. Certo che l'abbonamento, oltre che offrire un vantaggio economico, toglie molti pensieri perchè il giornale arriva regolarmente a domicilio. Per inviare il giornale a Cagliari per via aerea bisognerebbe che il numero delle copie occorrenti giustificasse la maggiore spesa. Ricambio i saluti cordiali.

Italo Bignotti. — Effettivamente di lavori per il concorso delle vignette ne sono piovuti parecchi, ma... la Commissione non è rimasta molto soddisfatta. C'è poca fantasia, pochissima originalità! L'Aquilone così riccamente vestito a festa ti piace? Ne siamo contenti, e non chiediamo che di vedere, ai tanti segni di entusiastico, unanime consenso, aggiungersi i copiosi frutti di una costante, attiva, convinta opera di propaganda.

Marisa. — Tutto è possibile... e i tuoi sogni di « giovane italiana » potranno anche realizzarsi. Il mio consiglio? Studiare e toccare la prima mèta: la laurea. Quando ci s'incammina per una strada, bisogna proseguire con costanza e fede sino alla fine. Le deviazioni sono quasi sempre dannose e pericolose. Salutissimi.

Paolo Darini. — L'abbonamento a Le vie dell'Aria (Roma - Viale dell'Università) costa L. 12,50. Con così modesta somma potrai risparmiarti la collezione dei ritagli dei quotidiani. Di colla e di carta spendi certo di più senza contare il tempo che impieghi. Che diamine: bisogna essere pratici! Comunque preferisco la tua collezione di ritagli di articoli che trattano d'aviazione ad una collezione filatelica o di cartoline illustrate.

Se accetto la tua cordiale stretta di mano? Molto volentieri. Saluti fascisti.

Corsi Luigi. — La gara nazionale dei « modelli volanti » si svolgerà a Roma il 23 e 24 settembre. Intanto hanno luogo le gare eliminatorie provinciali dotate anch'esse di premi. Rivolgiti alla sede dell'Aero Club « Emilio Pensuti » di Milano che ha indetto appunto la gara eliminatoria per il 27 agosto p. v. Ricambio le cordialità.

Anna Lucioi. — Per il ritorno in Italia della seconda Squadra aerea atlantica, a cura de *Le vie dell'Aria* è stato stampato un numero speciale, in elegante veste tipografica, contenente oltre ad una abbondante ed inedita documentazione fotografica, articoli ampiamente illustrativi della preparazione e dello svolgimento della *Crociera Aerea del Decennale*. È prematuro per ora voler dire quali pubblicazioni vedranno la luce per documentare ed esaltare la grandiosa impresa. Non mancheremo, in ogni modo, di segnalare ai nostri lettori. Rallegramenti per l'ottimo esito dei tuoi esami e buone, meritate, vacanze.

Balilino. — Ma, figlio benedetto, se ogni volta che fai l'aviatore concludi l'impresa con un... disastro, tua madre ha centomila buone ragioni per contrariarti! Pensa un poco: precipitare, con un volo, dalla cima dei materassi... Un cataclisma! Abbi almeno l'avvertenza di procurarti lo spazio di simili esercitazioni nella tua camera. Sei stato promosso agli esami di Stato per l'ammissione al ginnasio con voti che ti danno il diritto al rimborso della tassa. Questo sì che ti fa onore! Ricambio i tuoi numerosi, fascitissimi saluti.

Bondani Aurelio. — Grazie del suggerimento, ma non ne approfitteremo. L'Aquilone è un prodotto squisitamente italiano e tale vuole mantenersi. Le edicole sono letteralmente ricoperte di giornaletti che sono bruttissime copie di edizioni straniere, ma tanto chi ne cura la stampa come soprattutto i genitori ed i ragazzi che ne incoraggiano la diffusione, sono da deplorarsi. Io sarei, senz'altro, per provvedimenti di rigore. Ti siamo graditissimi per la buona propaganda.

Partini Ernesto, Aquilotto implume, Roberto Linardi, Ferretti Giulio, Fabrizio Boldrini, Vianello, Miramare, Maria Cipriani, Leda, Sotero Franco, De Angelis Luigi, Fabiani Mario, Mario Sotti, Monello, Filippo Scalzi, Donadio Pietro, Perticaro Fabio, Lina, Marchesini Lola, Onorata: grazie delle vostre cortesi lettere e delle gentili cartoline marine o montane. Ricambio i vostri saluti numerosi, augurali e sono con voi, con tutta l'anima, al seguito dello stormo alato che ha portato in trionfo, per i cieli del mondo, il nome di Roma, maestra di civiltà.

Zio Falcone



IL NOSTRO CONCORSO

Dopo un lungo e scrupoloso esame, la Commissione incaricata di esaminare i lavori del Concorso da noi bandito nel mese di aprile, ha deciso con grande rammarico che nessuno dei racconti è degno di premio, essendo questi componimenti tutti, o quasi, scritti malissimo e privi di qualsiasi originalità, o, addirittura, di contenuto.

Uno fra tutti — " Il riscatto di Pilotino " di Rinaldo Malaspina - Milano — merita, a parer nostro, di essere segnalato, e forse pubblicato, se non altro per dimostrare ai lettori e all'autore la nostra buona volontà e per dare agli altri concorrenti un'idea del valore dei loro racconti.

Forse è colpa nostra se i giovani lettori che hanno voluto dimostrarci l'approvazione alle nostre iniziative non sono stati all'altezza del compito. Fra breve pubblicheremo il bando per un NUOVO CONCORSO più semplice e forse più interessante.

Speriamo che i nostri giovani lettori concorrano numerosi e con molta buona volontà.

LA REDAZIONE

COSTRUZIONI MECCANICHE AERONAUTICHE

MARINA
DI PISA

Costruzione di
▲ Aeroplani e
Idrovolanti
civili e militari
Motori
e plurimotori

Il prossimo numero de

L'AQUILONE

uscirà il 1. Ottobre



Rivista Aeronautica

Publicazione mensile illustrata
del Ministero dell'Aeronautica

ROMA

Ministero dell'Aeronautica

Contiene studi originali di guerra aerea e di aerotecnica, ampie informazioni sul movimento aeronautico internazionale nel campo militare, scientifico e commerciale, e numerose recensioni.

PREZZI D'ABBONAMENTO

Per l'Italia e Colonie	L. 64,80
» l'Estero	» 144,—
Un numero separato per l'Italia	» 9,—
» l'Estero	» 18,—



Benzina AvioShell
Lubrificante AeroShell

SOCIETA' "NAFTA" GENOVA



(Continuazione del numero precedente)

Il babbo ci insegnò a costruire gli aquiloni e ne facemmo di bellissimi.

La mattina sguazzavamo beati nel laghetto interno dell'isola; in mare no per la paura dei pescicani. Il babbo, una volta ce li mostrò, dopo averci detto che sono mostri terribili capaci di mangiare un uomo in un boccone. Non riuscimmo a vedere di essi che una piccola vela scura, come quella di una barchetta per giocare, che solcava rapidissima le onde; poi un'altra e un'altra ancora che accorrevano da direzioni diverse. Sparivano a volte e riemergevano più lontano. Erano le pinne del dorso, spiegò papà, il resto dei pescicani stava sott'acqua.

Una mattina... (Arrivato a questo punto del suo racconto, Marino si mise a piangere convulsamente, con la testa fra le braccia e non volle continuare più per quel giorno. Anche Bibi piangeva in modo da far pena e tutti e due scapparono a rimppiattarsi in un angolo del giardino, tenendosi abbracciati. Solo il mattino dopo, in seguito alle mie premure affettuose, Marino riprese la sua narrazione, ma non volle che Bibi fosse presente per qualche tempo).

Una mattina, (continuò Marino) eravamo ancora in letto, che sentimmo le voci del babbo e della mamma chiamarci dal di fuori, in tono allegro.

Uscimmo all'aperto, seminudi e vedemmo che stavano in barca, in quella maledetta barca che avevamo fabbricata e che rimanevano tutti contenti.

— Anche noi, anche noi! — gridammo insieme.

— Sì, ma fate presto a vestirvi. Intanto alziamo la vela.

Ci precipitammo a gran corsa nella nostra stanza e per la grande emozione non riuscivamo a infilarci i vestiti. Finalmente fummo press'a poco pronti e uscimmo di corsa all'aperto, strillando: — Eccoci, eccoci pronti!

Ma il babbo e la mamma non c'erano più.

Cap. IV.

Soli

La barca c'era, invece, quell'orribile barca, tutta rovesciata su un fianco, con la vela in acqua, a un centinaio di metri dalla riva e tutt'intorno un tumultare di quei piccoli

triangoli oscuri, che il babbo ci aveva mostrato una volta, i quali sorgevano e si tuffavano, correvano precipitosi intorno e giravano all'improvviso, in mezzo a tanta, tanta schiuma rossiccia...

Così rimanemmo soli.

Non so più per quanto tempo vagammo storditi e piangenti, chiamando sino a perdere la voce chi non poteva più risponderci.

Non saprei dire neppure come mangiammo e dormimmo nei primi giorni, tanta fu la nostra disperazione.

Ricordo solo che una mattina fui destato da forti colpi regolari picchiati su un legno e mi alzai tutto indolenzito dalla spiaggia, dove ero stramazato per la stanchezza la sera innanzi.

Lì per lì fui preoccupato perchè non trovavo Bibi che aveva passata la notte stretto al mio fianco; ma poi lo scorsi cinquanta passi più in là, mentre stava picchiando con una piccola ascia sulla scialuppa che la marea aveva portato a riva.

Corsi a strappargli di mano l'arnese, per timore che si ferisse; lui allora mi spiegò che voleva castigare quella bruttissima barca che aveva la colpa di tutto. Riuscii a toglierlo di là solo con la promessa solenne che quella sera stessa l'avremmo fatta a pezzi e bruciata. Ci recammo quindi a casa a ristorarci un po'.

— Voglio andarmene via di qua, Marino — disse Bibi quando ebbe calmato un poco l'appetito arretrato — non voglio più restarci in questo posto...

— Sì, caro — risposi — andremo via. Un giorno verrà certo qualcuno a prenderci.

— No; io voglio andar via subito, non voglio aspettare...

— Come vuoi fare?

— Non lo so. Ma voglio andarmene, ecco! — e le lacrime gli tremavano nella voce. — Andiamocene a piedi!

— Ma non si può; c'è il mare da tutte le parti... Ora ti farò vedere.

Il babbo, sin dai primi giorni del nostro arrivo a Nuova Roma, aveva fissato dei piuoli al tronco di una palma alta e robusta, in modo da formare una specie di scala. Vi saliva, a volte, come su un osservatorio. Mi ci arrampicai insieme con Bibi e gli mostrai il mare che contornava l'isola.

— Vedi? Come vuoi che facciamo ad andarcene a piedi?

Non disse nulla; discese e sedette tutto solo all'ombra di un cespuglio vicino al mare. Non si lamentava, ma io avrei preferito vederlo piangere. Mi stesi accanto a lui e gli passai un braccio intorno al collo.

— Vuoi che proviamo noi a fabbricare una barca per andarcene?

— No, no! — fece precipitosamente; e sentii che tremava. Tacemmo.

Sulla spiaggia, di fronte a noi, a pochi passi, c'erano parecchi gabbiani che rissavano, volavano via, tornavano e si posavano, senza mostrar timore della nostra presenza.

Dopo un pezzo, sentii Bibi sospirar forte e mormorare:

— Quelli sì che possono andarsene quando vogliono e senza paura dei pescicani!

— È vero; ma quelli hanno le ali.

— E perchè non ce le facciamo anche noi le ali, se non le abbiamo?

Sorrisi e non risposi.

— No, no! — insistè Bibi, tutto accalorato — Non ridere; io dico davvero!

— Ma vedi, Bibi, gli uomini hanno soltanto le mani e i piedi e questi non bastano per volare. Dobbiamo accontentarci di stare a terra.

— Ma no che non è vero! — gridò — E allora com'è che nuotiamo? Eppure non siamo fatti come i pesci!

— Vedi, Bibi, la cosa è diversa. Le mani, in un certo modo, possono servire come le pinne dei pesci, ma non come le ali. Per di più, l'acqua sostiene, ma l'aria no.

— E come fa allora quel gabbiano laggiù a stare tanto tempo per aria e, guarda, non muove neppure le ali...

Non trovai subito la risposta, mi limitai a ripetere che non avevamo ali.

— E poi, — continuai — uno, nuotando, si stanca dopo pochi minuti, mentre a camminare regge per giornate intere...

Bibi non sembrò persuaso, tacque qualche minuto, poi esclamò, tutto eccitato:

— Ma le persone, se non possono nuotare come i pesci, hanno fatto le navi che vanno più forte e più lontano dei pesci... Perchè non facciamo noi una cosa che ci porti per aria?

Risi forse all'ingenuità del mio fratellino.

Il nostromo

(Continua)