

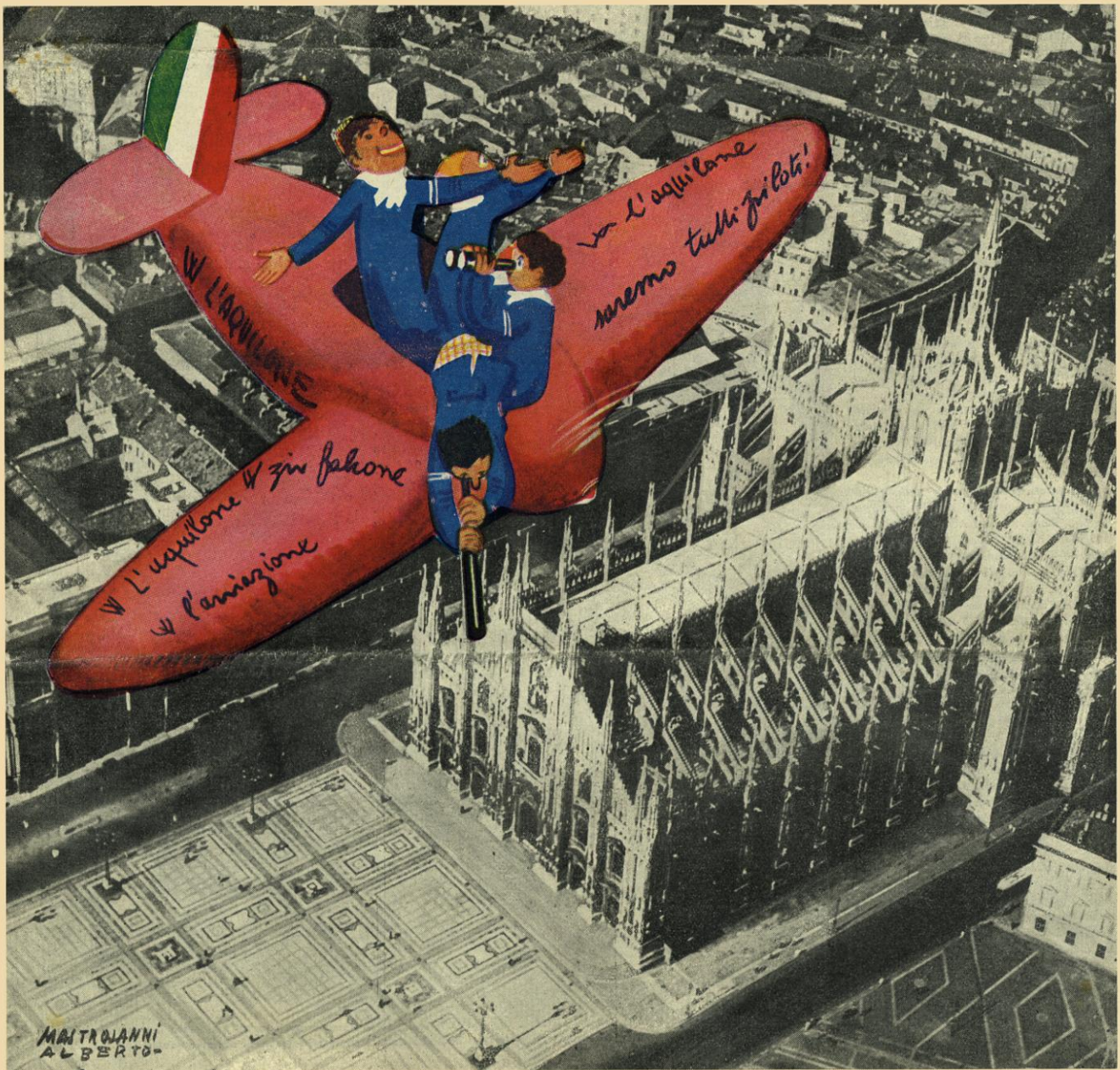
L'AQUILONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
I numeri arretrati costano il doppio

settimanale di aeronautica per i giovani

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma
viale dell'Università, 4 - Telef. 47-317
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



Si vola nel cielo di Milano

LA POTENZA BELLICA DELL'AERONAUTICA ITALIANA

esperimentata alla presenza del Ministro della Guerra del Reich

Il 3 giugno presso l'aeroporto di Furbara ha avuto luogo una esercitazione aerea offensiva con munizionamento di guerra, alla presenza di S. M. il Re Imperatore, di S. E. il Capo del Governo, di S. E. il Maresciallo von Blomberg, Ministro della Guerra e Comandante Superiore delle Forze Armate del Reich, nonché di S. A. R. il Duca d'Aosta e delle maggiori Autorità dello Stato.

Prima che si iniziasse la esercitazione, il Sovrano, il Duce e il Maresciallo del Reich, hanno assistito nell'apposito poligono ad alcuni tiri con moderne armi in dotazione alla Regia Aeronautica.

Presupposto dell'esercitazione era l'attacco di una importante base navale da parte di uno stormo d'assalto e di due stormi da bombardamento: uno pesante e l'altro veloce. Era supposta la presenza presso la base di forze navali, di truppe in attesa di imbarco e l'esistenza di importanti stabilimenti industriali.

Le operazioni, alle quali le Autorità hanno assistito da appositi osservatori, hanno avuto inizio alle ore 9 con l'attacco della base navale a bassa quota da parte di uno stormo d'assalto e da una squadriglia da bombardamento veloce con miragliamento e lancio di bombe ad effetto ritardato di 5-6 minuti.

Poco dopo una squadriglia di bimotori veloci da bombardamento ha attaccato le opere a terra e le truppe, mentre una squadriglia da difesa, portatasi sopra la formazione da bombardamento, effettuava contro di essa un lancio di bombe contraeree.

Nel frattempo avveniva lo scoppio delle bombe da 250 e da 100 Kg. lanciate sui bersagli navali e terrestri nell'attacco a volo rasente.

Quindi veniva effettuato un secondo bombardamento delle navi alla fonda con bombe da 100, 250 e 1000 Kg. lanciate da un gruppo di squadriglie da bombardamento.

Successivamente la zona industriale era anch'essa nuovamente sottoposta a bombardamento con lancio di bombe da 100 e 250 Kg., effettuato da una squadriglia da bombardamento veloce.

Le operazioni hanno avuto così termine. Ad esse hanno partecipato uno stormo d'assalto, uno stormo da bombardamento pesante e uno stormo da bombardamento veloce.

Particolare ammirazione ha suscitato nei presenti la estrema precisione del tiro in caduta. Tutte le bombe sono state perfettamente centrate nei bersagli sia marittimi che terrestri.

L'esercitazione è servita a dimostrare: — le possibilità offensive di stormi dell'Armata Aerea contro forze navali alla fonda, stabilimenti e bersagli animati esistenti in prossimità della base; — le modalità di attacco delle moderne unità di assalto e da bombardamento in relazione alle caratteristiche dell'obiettivo;

— i presumibili effetti dei moderni tipi di bombe in servizio.

Successivamente si è svolta una esibizione acrobatica di insieme effettuata da una squadriglia da caccia «Cr. 32».

Quindi S. M. il Re Imperatore ha lasciato l'aeroporto.

S. E. il Capo del Governo e S. E. von Blomberg, preso posto con i rispettivi seguiti su velivoli della Regia Aeronautica, si sono diretti a Guidonia ove hanno visitato minutamente gli impianti del Primo Centro Sperimentale e la città aeronautica. Il Duce, che pilotava personalmente il proprio trimotore, prima di raggiungere Montecelio, ha sorvolato l'Agro Pontino per fare osservare a von Blomberg Littoria e Sabaudia. Sull'aeroporto di Montecelio al Feldmaresciallo sono stati presentati in volo e a terra aeromobili prototipi e le unità dell'Armata Aerea ivi dislocate.

Il 28 maggio un idrovolante militare trimotore «Cant Z 506» pilotato da Mario Stoppani e da Carlo Tonini, avente a bordo il radiotelegrafista Amedeo Swirano ed il motorista Guglielmo Randioli, ha conquistato i seguenti primati:

5200 chilom. con una tonnellata di carico a 308 chilometri all'ora

Il 28 maggio un idrovolante militare trimotore «Cant Z 506» pilotato da Mario Stoppani e da Carlo Tonini, avente a bordo il radiotelegrafista Amedeo Swirano ed il motorista Guglielmo Randioli, ha conquistato i seguenti primati:

Primato di velocità per idrovolanti su 5000 Km. con 500 Kg. di carico utile - velocità media Km. ora 308,244.

Primato di velocità per idrovolanti su 5000 Km. con 500 Kg. di carico utile - velocità media Km. ora 308,244.

Primato di velocità per idrovolanti

su 5000 Km. senza carico - velocità media Km. ora 308,244.

Primato di distanza in circuito chiuso per idrovolanti - percorso compiuto Km. 5.200.

Il primato di velocità su 5000 Km. senza carico era detenuto dalla Francia con una media oraria di Km. 139.567, ed è stato quindi superato di ben 168.677 Km. Il primato di distanza era anche detenuto dalla Francia con Km. 5011.210 ed è stato superato di Km. 188.790.

I primati di velocità su 5000 Km. con 1000 Kg. e 500 Kg. di carico utile erano rimasti finora intentati.

La prova di velocità su 5000 Km. si è svolta sul percorso: Monfalcone-Rimini-Senigallia-Monfalcone. La prova di distanza si è svolta sul medesimo percorso per i primi 5000 Km. ed è proseguita per gli altri 200 Km. sul circuito: Monfalcone-Faro Punta Tagliamento-Faro Capo Salvore-Monfalcone.

L'apparecchio è entrato in pista alle ore 17,54^m2/5 del giorno 27 ed ha tagliato il traguardo per la prova di ve-



Il Duce riceve Von Blomberg al campo del Littorio. Dei tedeschi residenti a Roma si sono recati a ricevere il ministro del Reich anche numerose giovinette Hitleriane in divisa delle associazioni giovanili socialnazionali



Ressa davanti ad uno sportello dietro al quale i redattori de «L'Aquilone» addetti ai voli di propaganda ricevono le domande provvisorie per l'Accademia Aeronautica.

locità su 5000 Km. alle ore 9,19'3"3/5 del giorno 28. Ha proseguito quindi il volo sul secondo circuito per completare la prova di distanza ed ha tagliato il traguardo alle ore 9,54'22".

Nel medesimo volo sono stati anche migliorati i primati di velocità su 2000 Km. con 1000 e 500 Kg. di carico utile

e senza carico alla media oraria di Km. 319,778 ed i primati di velocità su 1000 Km. pure con 1000 e 500 Kg. di carico utile e senza carico, alla velocità oraria di Km. 322,043, già detenuti dall'Italia.

Il Duce si è compiaciuto esprimere il suo vivo elogio all'equipaggio.

PRIMO VOLO SUL DESERTO

Fra le visioni che più colpiscono l'occhio del volatore, credo che il deserto infinito, con quel suo colore rossastro, monotono, interminabile, sia una visione che, una volta impressa sulla retina dell'occhio, non si possa più dimenticare.

Partii dal campo ai limiti della immensa piana sabbiosa, mentre le ruote frantumavano le rade erbacce già stecchite dalla implacabilità del sole e della violenta arsura del ghibli. Appena in volo credei di respirare un po', di godere un po' di frescura, ma invano offrivò il viso alla brezza deviata dal taglia-vento, invano. Un calore insopportabile con una carezza crudele mi passava sopra la faccia ed allora, quasi arrabbiato ed un po' deluso, premei contemporaneamente sulla leva e sulla manetta del gas, chiedendo brutalmente al motore tutta la potenza che poteva darmi ed all'apparecchio tutta la sua velocità ascensionale. Ma inutilmente l'apparecchio salì verso il cielo dorato, invano il motore superava in un gioco di equilibrio la forza di gravità che tentava di attrarre la macchina verso il suolo; il caldo era insopportabile a qualsiasi altezza e mi rassegnai. Non feci caso alla elevata temperatura segnata sul termometro dell'acqua, perché tanto dovevo abituararmi al nuovo regime di volo e quasi rimpiansi il bel cielo della Patria lontana.

Sotto, la distesa infinita ed uniforme, era interrotta qua e là da qualche minuscolo laghetto che mi guardava meravigliato con il suo occhio cilestrino. Nel cielo galleggiava qualche nube bianchiccia, era ferma e sonnolenta: ebbi l'impressione che fosse lì dal giorno della creazione del mondo.

All'orizzonte si delineò un piccolo sollevamento del terreno che si prolungava all'infinito: era come un grumo di sostanza oscura di sostanza vulcanica che fosse stato appiccicato lì a bella posta da qualche mano capriciosa. Era il Gebel, o montagna nel gergo arabo.

Guardai quel misero sollevamento del suolo, quella silicica gibbosità estesa e poco elevata e credo che, se avessi avuta avanti a me uno specchio, avrei intravisto sul mio volto una smorfia di scherno: in quel momento mi passarono per la mente le sublimi visioni delle mie belle Alpi...

Cercavo, cercavo con lo sguardo qualcosa di vivace, qualcosa che mi allietasse un po',

simo; un fremito alle crociere laterali; un ansimare, un tossire del motore nella ripresa; una leggera sensazione dolorosa nell'interno dell'orecchio ed eccomi a pochi metri dal suolo in volo rasente.

Allora il panorama, visto alla velocità di trecento chilometri all'ora, era più divertente.

Sorvolai una vasta zona di rade piante che volevano essere verdi, vidi un vasto ammasso di cespugli di fichidindia; pensai con poco gradimento ad una fortunosa discesa con il paracadute sopra i soffici aculei di quelle piante...

Sputava fra un cespuglio e l'altro qualche povera capanna di pastori arabi. Essi uscivano dai miseri abituri e guardavano in alto, credo con la stessa espressione con cui guardano il mezzogiorno mentre al tramonto del sole predica ai fedeli che la vita passa, la vita passa... Una mamma sollevò una piccola creatura sulle braccia. Un branco di capre si scomparso ed ebbi l'impressione di una fuga di gazzelle. Passai bassissimo sopra un cammello: l'apatico animale non si mosse, gli girai attorno quasi indispettito: sollevò lentamente la testa e son certo che accompagnò con gli sguardi il mio apparecchio finché scomparve. Se avessero la ragione questi animali, che collegarono per tanti anni i popoli, e furono l'unico mezzo di comunicazione sulla terra africana, cosa penserebbero di questa macchina indemoniata che li ha soppiantati, che li ha superati così da lontano? Certamente penserebbero con nostalgia ai bei tempi lontani, ai tempi di Cheope, di Sesostri, di Tolomeo, di Berenice...

Ormai era tempo di fare ritorno, e con una impennata ripresi quota e mi diressi verso il campo. Costeggiavo la spiaggia e da una parte e dall'altra avevo due infiniti ugualmente impressionanti, ugualmente pieni di misteriosa attrazione: il mare e il deserto. Da una parte il vento increspava l'immensità cupo-azzurra con giochi di strature bianche; dall'altra sollevava piccoli vortici di sabbia rossastra che svaniva all'orizzonte.

Ero stanco, era stanco l'apparecchio e riposai le ruote sul campo: il primo volo sul deserto era compiuto, potevo annoverare fra i piaceri e le sensazioni di volo già goduti, anche l'impressione veramente strana del primo volo sul deserto.

Libero Biasin

CRONACA BREVE

LA MASCHERA ANTIGAS è oggetto di studi e di ricerche affannose ovunque. In Germania più che altrove. Il generale Goering, ha tenuto alla radio un notevole discorso sulla difesa antiaerea. Goering ha annunciato, tra l'altro, che si è riusciti a costruire una maschera che offre la sicurezza assoluta contro qualsiasi gas asfissiante. Ne sono state già costruite milioni di esemplari che saranno prossimamente distribuiti.

LA BIZZARRA FUGA di un aeroplano viene comunicata da Londra. La notizia dice: «Gli abitanti del villaggio di Hawkinge videro un aeroplano precipitare in un prato; accorsi sul posto, per quanto cercassero fra i rottami dell'apparecchio e nelle vicinanze, non riuscirono a trovare traccia del pilota.

Si è appreso poi che un meccanico, incaricato di verificare il funzionamento del velivolo, aveva messo in movimento l'elica senza prendere la precauzione di porre delle zeppe sotto le ruote. L'apparecchio si mise in movimento e, decollato da solo, si elevò fino a 300 metri, sorvolando Hythe, Lyme e Folkestone. Dopo 35 minuti di volo regolarmente, il velivolo senza pilota cominciò a abbassarsi fino a che precipitò a terra».

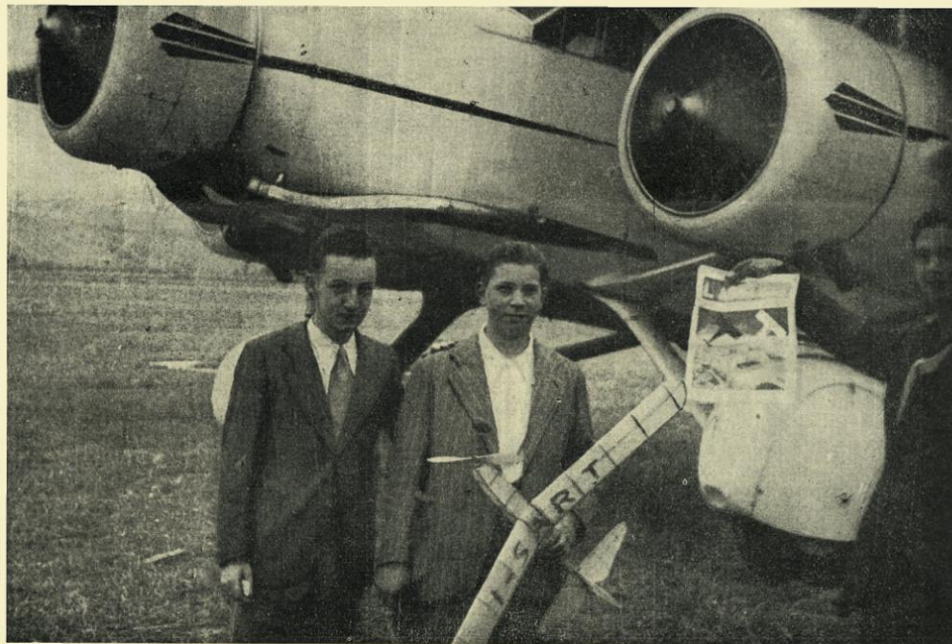
LE STAZIONI RADIOGONIOMETRICHE, di cui spesso abbiamo parlato su *L'Aquilone*, sono indispensabili per la navigazione africana. Ecco che ne scrive Mauro Janni su *La Stampa*:

«Il grande sviluppo dell'aviazione civile consente ora di creare delle importanti linee di comunicazione nel continente africano, linee che il deserto, le catene montuose, le immense foreste, le lunghe distanze e... l'indole non sempre socievole di alcune tribù indigene, hanno sempre ostacolato.

Per favorire questo sviluppo, è stata ora decisa l'installazione di ventisette nuove stazioni radiogoniometriche, destinate ad assicurare gli apparecchi civili che devono effettuare un regolare servizio di posta e passeggeri attraverso il continente, su rotte di parecchie migliaia di chilometri.

Non sono ancora state scelte le località nelle quali dovranno funzionare queste stazioni radiogoniometriche; per ora si sa soltanto che cinque di esse saranno installate in Egitto, e precisamente ad Alessandria, a Mersa, a Matrah, a Luxor ed a Suez, ed altre cinque verranno sistemate nei territori portoghesi dell'Africa dell'est.

I nuovi servizi aerei, che saranno inaugurati solo dopo l'avvenuta installazione delle nuove stazioni radiogoniometriche, provvederanno, fra l'altro, alla consegna della posta



Sui campi dove si svolgono i voli per i nostri abbonati non manca mai l'aeromodellista impenitente.

in Egitto, otto volte alla settimana e, nel sud Africa, cinque volte.

Come è noto, uno dei maggiori pericoli per gli aeroplani che attraversano il continente africano è costituito dai forti venti, che portano a quote altissime dense nuvole di sabbia, per cui i piloti devono spesso compiere dei lunghi percorsi alla cieca. D'onde la necessità di numerose stazioni radiogoniometriche che li guidino lungo le giuste rotte».

LA TERZA TRAVERSATA ATLANTICA DI UNA DONNA è quella compiuta dall'aviatrice americana Miss Amelia Earhardt, che ha atterrato a Saint Lous nel Senegal alle ore 20,35 italiane del 7 giugno.

DUE PERSONALITÀ cinesi, il dott. Kung, vice presidente del Consiglio dei Ministri della Repubblica cinese e l'Ammiraglio

Kem, ministro della Marina, si sono recate in volo da Roma a Torino per visitare gli stabilimenti dell'«Aeronautica d'Italia», ove hanno ammirato anche i grandi apparecchi atlantici che erano stati costruiti per il volo Nuova York-Parigi ormai definitivamente tramontato.

IL PILOTA francese Rossi sembra voglia compiere prossimamente un volo Marsiglia-Rio de Janeiro col trimotore «Amiot» che avrebbe pilotato nella corsa Nuova York-Parigi.

LA SOCIETÀ americana «Glen Martin Company» sta costruendo 40 aeroplani giganti che dovrebbero essere destinati alla progettata nuova linea Nuova York-Londra, che potranno compiere in 19 ore all'andata e 20 ore al ritorno, trasportando 40 passeggeri.

La giornata dell'accademista (descritta da un accademista)

Camerate, file di letti nella penombra, sonno sodo di ragazzi ventenni esuberanti di vita e di entusiasmo, grandi vetrate che inquadrano ampie porzioni di cielo ancor buio: c'è ancora qualche stella su in alto quando l'Accademia si desta.

Sono le cinque, anche meno d'estate, quando suona la sveglia. E non è ancor suonata l'ultima nota che l'allievo è già in piedi. Nessun rimpianto per il letto così ospitale pochi istanti prima: le piccole viltà della vita borghese sono ignote nella vita dell'Accademista.

Via di corsa, pei corridori, a torso nudo; sapone, asciugamano, spazzolino, pettine nella sinistra; un saluto colla destra all'ufficiale che è in piedi già da un pezzo e cammina su e giù davanti alle camerate.

Acqua, acqua a profusione, aria che circola dalle grandi finestre, file di toraci atletici e abbronzati; fra una insaponata e un colpo di spazzolino un lieto ritornello, la nota d'una canzone, un frizzo, una risata schietta... Comincia il nuovo giorno.

Si ritorna alle camerate... Bisogna aver vissuto la vita dell'accademista, conoscerla da vicino, per comprendere la velocità con cui questi sa vestirsi, disfare il letto, ripiegare e disporre con velo e sicura precisione lenzuola e coperte e dare l'ultimo tocco alla propria toeletta personale. In Accademia, «presto e bene» è una parola d'ordine e una normale realtà.

Son passati, sì e no, venti minuti dalla sveglia; scalpiccio di piedi nei corridoi, si vuotano le camerate, animazione nei corridoi... giù tutti di corsa, a precipizio per le scale, per far chi arriva primo all'adunata. Qualcuno traduce in un mugolo il rombo d'un immaginario motore, sognando le scale come un'ardita spirale nell'aria.

Gli allievi son tutti nella grande palestra: chi scruta il cielo, chi aspira l'ultima boccata di fumo. Squilla l'attenti dato dai capi classe, allievi anche loro, i primi di ciascun corso. E tutti, corso per corso, schierati in quadrato, si allineano, si irrigidiscono. Ognuno sembrerebbe una statua, se i suoi occhi non rivelassero una vitalità che la disciplina tempera giorno per giorno e dirige verso le mèta più su-

blimi. Per ogni corso c'è un ufficiale che scruta i suoi ragazzi; vive ogni giorno in mezzo a loro, li conosce uno per uno.



Sapete chi sono questi giovani in divisa? Sono allievi dell'Accademia di Caserta. E sapete perchè corrono? Perchè — dopo aver volato alcune ore sul campo scuola di Capua — hanno un appetito formidabile. Negli autobus c'è posto per tutti. Eppure, lo stomaco... Non li invidiate un po'?

Si va in campo sportivo; la ginnastica è un'ambita ricreazione per i giovani aquilotti. I loro muscoli e i loro garretti sono una evidente testimonianza di quanto sia praticata questa attività. E dopo la generosa fatica, è tutto un assalto coscienzioso ed impetuoso alla refezione mattutina.

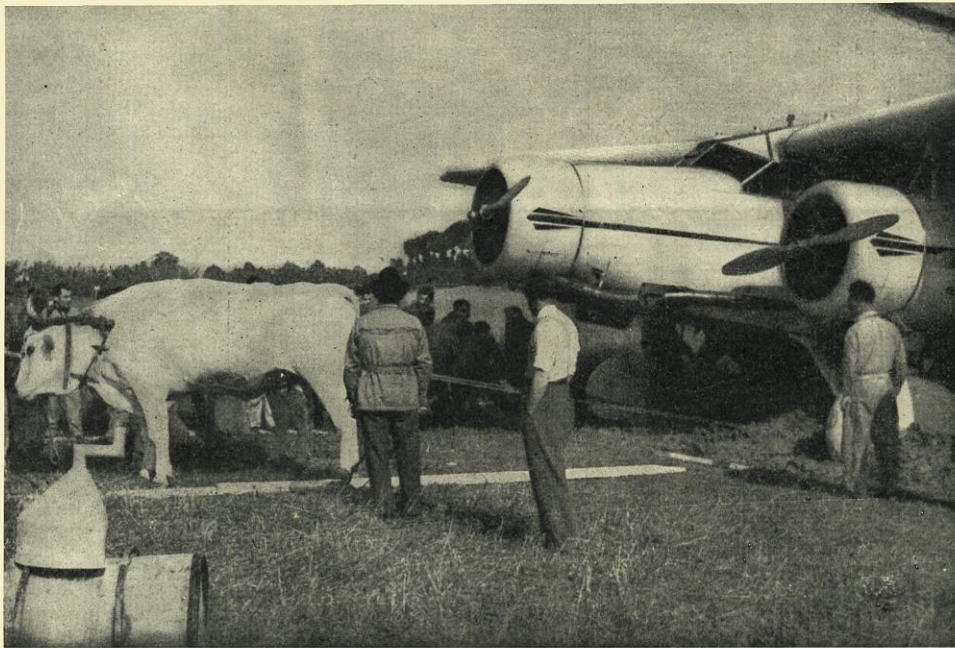
L'appetito dell'accademista è veramente invidiabile. «In corpore sano, mens sana». Un po' di ricreazione, una sigaretta, due chiacchiere (normalmente si parla di volo), libri sotto il braccio e si va a lezione. L'Accademia non è solo una scuola di volatori, ma è anche, e soprattutto, una scuola di ufficiali, una Università. Fisica, chimica, matematica, tutte le scienze che si studiano negli Atenei, sono anche qui

il pane quotidiano. In Accademia si impara non solo a domare, a portare nei cieli potenti macchine alate, ma anche a conoscerle organo per organo, a comprendere la loro anima meccanica; si imparano le leggi che le sostengono nell'aria e danno loro la vita. Le ore di scuola passano presto. Gli allievi pendono dalla bocca degli insegnanti. All'interesse per la scienza che essi insegnano, s'aggiunge il fascino che proviene loro dalla divisa che portano, dai nastri appuntati sul loro petto. Sono dei vecchi e valorosi volatori che infondono alle giovani aquile la loro esperienza e il loro entusiasmo. Quante volte la fine della lezione coglie sul viso degli allievi un'ombra di rammarico, perchè è tanto bello sentir parlare di ali e di volo!

Finita la scuola, prima di andarsene a tavola, gli accademisti si radunano nella grande palestra di nuovo inquadri, per un rito quotidiano austero e militare. «Saluto al Re!» grida un capitano. «Saluto al Duce!»... E dai petti di cinquecento giovani gagliardi, erompe all'unisono un solo grido: «Viva il Re! A noi!».

Si va a tavola; e dopo il pranzo le capaci sale di ricreazione accolgono gli allievi. C'è la nota gentile nella severa e attiva vita dell'Accademia; la musica; sia che provenga dalle agili dita di qualche musicista, sia che erompa dalla radio, in note allegre che fanno formicolare i piedi. C'è la posta anche, che fa apparire per un po', che fa pensare agli affetti lontani...

Si ritorna a scuola, oppure a studio. Il più delle volte inebrianti galoppate su cavalli pieni di fuoco, incontri di scherma, soliloqui di fronte a motori smontati, ad attrezzi d'officina, all'insistente e un po' petteggolo tasto d'un telegrafo, a strumenti di fisica e di chimica, prendono il posto dei libri. Oppure, ed è la cosa più desiderata e più bella, c'è il volo. Allora l'accademista è sfavillante di gioia. Ha l'anima piena di canti, quando un grande auto lo porta assieme ai suoi compagni verso il campo, quando la generosa macchina alata lo porta nei cieli sempre più in alto, sempre più verso il sole, quando se ne ritorna al tramonto, coll'anima piena di azzurro, fra canti di giovinezza e d'amore, fra grida gioiose, ed un ritornello si spande nell'aria.



Se avete letto gli ultimi numeri de «L'Aquilone», saprete certamente che il «brontosauo in ghetta gialle» s'è impannatato sul campo di Lugo e che per trarlo dai... pasticci ci son volute due coppie di buoi. Cose (divertenti) che capitano.

"E gira gira l'elica, romba il motor"

E col calar della sera, colle membra un po' stanche, col cuore pieno di sana letizia, felice del dovere compiuto, l'accademista pensa già al giorno che verrà, alle nuove fatiche e alle nuove vittorie.

Vita severa, vita d'entusiasmo; sana fatica del corpo e della mente; vita di giovani esuberanti e di soldati disciplinati, perfetta armonia

dei muscoli e dello spirito: è la vita degli aquilotti di Caserta, soldati del Re, aviatori d'Italia; intenti ogni giorno a superare se stessi, per superare domani serenamente gli elementi, per vincere i nemici della Patria. Di qui hanno spiccato il volo i trasvolatori dell'Atlantico e i soldati che hanno conquistato all'Italia un Impero.

Dario Zadra

I primi aeroplani in guerra

Tutti sanno che nella spedizione di Tripolitania e Cirenaica furono impiegati, per la prima volta come strumenti bellici, i dirigibili e gli aeroplani, che si dimostrarono molto efficaci sia per quanto riguarda la ricognizione, come per quanto e relativo all'offesa dall'alto mediante il bombardamento. A ricordare adesso le gesta di quegli aviatori che, primi nel mondo, percorsero il cielo tra il sibilo dei proiettili nemici, si ha quasi l'impressione di fare un po' d'archeologia.

Dichiarata la guerra alla Turchia, il giorno 12 ottobre 1911 prese imbarco a Napoli il reparto aviatori composto di 9 ufficiali raccolti presso i campi d'aviazione di Aviano e Malpensa, 29 uomini di truppa, 2 apparecchi "Farman", 3 "Nieuport", 2 "Blériot" e infine 2 apparecchi "Etrich". Il comandante del Reparto, capitano Piazza, appena sceso a terra, sistemò il campo ad ovest-sud-ovest di Tripoli, nei dintorni del Cimitero Ebraico. Il Parco Aerostatico fu impiantato soltanto il 5 novembre e il cantiere dirigibili il 3 dicembre 1911. Del personale di quest'ultimo faceva parte l'allora tenente del genio Giuseppe Valle, che poi, in seguito, divenne pilota di dirigibili ed eseguì sul nemico parecchi audaci voli.

Le prime imprese di guerra ebbero inizio la mattina del 23 ottobre, quando il capitano Piazza si levò in volo di esplorazione e notò a 10 chilometri da Tripoli degli accampamenti nemici composti di 150 uomini ciascuno. In seguito, nonostante che parecchi aviatori si ammalarono, i voli continuarono e furono coronati dall'azione combinata fra le navi e gli aeroplani sferrata contro l'oasi di Zanzur, che si riteneva covo di spie e di nemici.

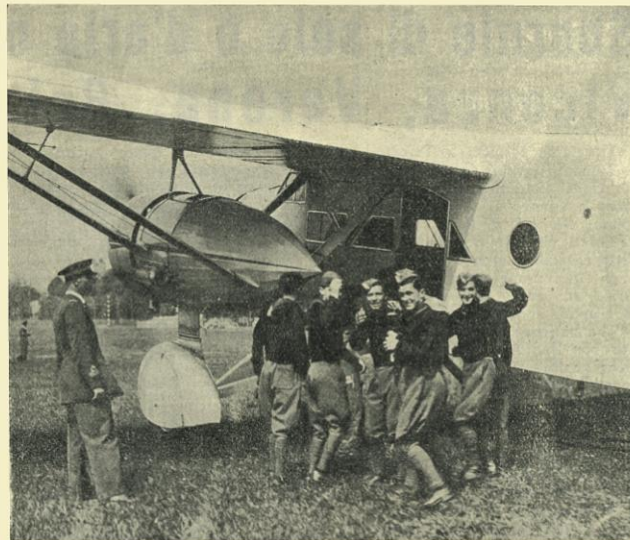
I primi del mese di novembre fu operato dal s. tenente Gavotti il primo lancio di bombe in guerra, su Ain Zara e sull'oasi di Tagiura. Successivamente l'aviazione cooperò, esplorando il terreno, alla conquista di Anmeda e di rienni, eseguendo anche con il cattivo tempo un numero infinito di ricognizioni e svolgendo in questo modo un lavoro attivo e proficuo.

Ai bombardamenti di Tagiura, dell'oasi di Zanzur e le prime ricognizioni su Homs, avvenute quest'ultimo il 12 febbraio 1912, furono delle audaci imprese, da cui trae luminoso titolo di gloria l'Aeronautica Italiana.

L'aviazione fu, inoltre, utilizzata allo scopo di smentire, per mezzo di proclami stampati in arabo, le solite calunnie diffuse sul nostro conto dalle compiacenti agenzie straniere.

In tale periodo, mentre i draken eseguivano numerose ascensioni, il capitano Piazza volò sulle trincee di Zanzur e fotografò dall'aeroplano alcune fortificazioni invisibili al tiro della nostra artiglieria.

Nel mese di marzo incominciarono i primi voli notturni e le prime ricognizioni per mezzo dei due dirigibili P. 2 e P. 3, che eseguirono durante tutta la campagna, rispettivamente 77 e 56 ascensioni. Nel mese successivo, malgrado che un improvviso ciclone avesse distrutto il campo di aviazione di Tripoli e danneggiati parecchi "hangars", le due succennate aeronavi svolsero un'eccezionale attività eseguendo numerosi viaggi esplorativi su campi avversari, effettuando bombardamenti ed eseguendo preziosissimi rilievi che vennero poi comunicati al Comando. Durante queste azioni, i dirigibili furono fatti segno a numerosi tiri di artiglieria



I giovani fascisti preaeronautici di Padova si apprestano a volare sul trimotore de "L'aquilone", in attesa di volare con apparecchi che essi stessi sperano saper presto pilotare.

da campagna e da montagna. Tuttavia i piloti Valle, Ponzio e Scelzetto sempre prova di ardimento e di disprezzo verso ogni pericolo.

In questo mese, e precisamente il giorno 13, l'aviazione ebbe il suo primo ferito nella persona del s. tenente Cannoniere, che venne colpito alla gamba destra da una pallottola mentre bombardava un campo turco. Nel mese di aprile il s. tenente Roberti volò ripetutamente sulle posizioni nemiche e in quello successivo, nonostante il vivo fuoco di fucileria che si faceva sempre più preciso, il capitano Marengo, giunto allora dall'Italia, compì ardite esplorazioni sulle linee avversarie lasciandovi cadere delle bombe. Nei mesi di luglio e agosto l'aviazione intensificò la sua attività e poté disporre oltre che di hangars ben riparati, di tutto il necessario per eseguire lo smontaggio e il montaggio degli apparecchi. In queste condizioni, ebbe la possibilità di effettuare dei lunghi voli, di moltiplicare i bombardamenti e di operare un'attiva vigilanza sui centri occupati dagli Italiani, che venivano in questo modo garantiti da qual-

siasi sorpresa da parte del nemico. Infine l'aviazione fu impiegata, oltre che per i rilievi fotografici e per i vari servizi meteorologici (utili all'aeronautica ma anche allo studio della regione), per porre un freno al contrabbando di guerra che si effettuava al confine tunisino.

Dal 1° settembre vennero sospese le azioni tattiche e l'ultimo volo fu compiuto il 14 ottobre, dal s. tenente De Muru. Il giorno 18, dopo 712 voli di guerra, per ordine del Comando del Presidio, cessarono le ostilità e gli aviatori, in seguito alla firma dei preliminari di pace, fecero ritorno in Italia.

L'azione dell'Aeronautica fu, come avete visto, veramente preziosa nell'opera di conquista della Tripolitania, che oltre ad offrire un singolare esempio dei grandi ricorsi degli stessi fatti che la storia prepara misteriosamente nel pigro flusso dei secoli, ha dimostrato che gli Italiani possono essere gli educatori sapienti e i perfetti colonizzatori, come furono nel passato i conquistatori potenti e temuti.

Antonio Brunori



Gioventù patavina davanti all'obbiettivo dell'ingegner Soffistico il giorno del «battesimo dell'aria».

Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni

di guerra aerea in A.O.

Volume di circa 300 pagine
illustrato da un gran numero di
fotografie del massimo interesse

L. 12

PRENOTATEVI

Inviando vaglia all'Amministrazione
delle pubblicazioni aeronautiche
viale dell'Università, 4 - Roma

Agli abbonati alle pubblicazioni aeronautiche
(Rivista aeronautica - Le vie dell'aria - L'ala
d'Italia - L'aquilone - Aerotecnica) sconto
del 10 per cento sul prezzo di copertina.

Sbornie di sole e d'aria nei cieli di Gorizia, Treviso, Vicenza, Verona, Bolzano, Brescia e Milano

Ci siamo lasciati a Trieste, anzi a Ronchi, dove il nostro amico Guido Oscar Radimiri ha avuto la fortuna e l'onore di volare con "il biplano *Ghibli*" di S. A. R. il Duca d'Aosta, pilotato nientemeno che da Sua Altezza stessa". (Parole e musica del fortunato sbafatore, queste; e se voi avete letto *L'aquilone* del 6 giugno, è certo che le conoscete. "Che bellezza, che bellezza! — volare con Sua Altezza!". Carino, no? Non sembra anche a voi di vedere il nostro Guido seduto accanto a S. A. R. la duchessina Margherita mentre ragiona fra sé e sé: "La duchessina mi guarda come se fossi una bestia rara e pensa certamente: che cosa fa questo bambino che non ho mai visto?").

A Gorizia si sono ripetute le scene di entusiasmo di Trieste e di Bergamo. Un giovinetto biondo, dopo il volo, s'è messo a piangere perchè non aveva l'età per entrare all'Accademia Aeronautica. Eva Odorico, una aeromodellista fedele lettrice e propagandista attivissima del nostro giornale, si è convinta che i trimotori *Caproni 133* hanno più stabilità dei modelli volanti che costruisce lei.

Nel pomeriggio del trenta uno dei brontosauri in ghettoni gialli si è precipitato a Treviso, dove era atteso da un grande numero di ragazzi impazienti e dalla premurosa cortesia del comm. Appiani presidente della R.U.N.A. Molti fatti importanti, ameni e singolari, sono accaduti sul campo "Giannino Ancillotto" di questa bella città veneta. Il primo fatto straordinario è questo: che a Treviso hanno volato per caso, in seguito al pressante e autorevole interessamento del comm. Appiani. Treviso non era compresa nell'elenco delle città fortunate. Si è fatto all'ultimo momento un sacrificio e l'equipaggio di un *Ca 133* è partito trafelato e grondante di sudore da Gorizia nell'ora più cocente della giornata.

Un altro notevole avvenimento è il seguente: gli aeromodellisti trevisani hanno voluto esibirsi con bellissimi lanci dalla torre della manica a vento. Capointesta: Avioemeo. Le macchine da presa hanno immortalato le belle scene.

E adesso sentite un po' cosa è capitato a Pirano Pizzirani di Motta di Livenza. Ecco che cosa scrive:

Caro zio Falcone,

Come t'immaginerai, vivissimo, in un Balilla, è il desiderio di avere il privilegio di potere fare un lungo volo in aeroplano. E così pur io da molto tempo sognavo di provare questa emozione e di gustare questo piacere. Finalmente la sorte mi ha favorito!

Come tu sai, il Ministero dell'Aeronautica ha disposto dei voli gratuiti ai migliori delle classi inferiori. Essendo io stato fra questi, domenica 30 maggio u. s. io e gli altri fummo portati all'aeroporto di questa città. Qui faceva servizio un trimotore a 10 posti; ma quale fu la mia amara delusione non so certamente spiegarla, quando ci dissero che avrebbero fatto volare soltanto i nostri insegnanti e gli alunni delle superiori.

Quale effetto facesse su di me una certa inaspettata e ormai incredibile notizia, se me deve essere accorto certamente un buon ufficiale che era

li presente, il quale accorgendosi certamente del broncio che feci, mi si avvicinò e mi disse: — Beh, se hai proprio voglia di volare, vieni con me.

Seppi che questi era il comm. Appiani, presidente della R.U.N.A. di Treviso; e mi parve d'incominciare un felice sogno quando fui fatto salire sulla carlinga di un apparecchio civile a due posti di proprietà del signore predetto, che ormai, io consideravo, tu capisci benissimo, il mio più grande benefattore. Appena le-

gato per la vita da una cinghia di cuoio, vidi veramente che si metteva in moto l'apparecchio e vidi proprio che il pilota aveva preso posto dietro di me. Ormai non c'era alcun dubbio e non era questo un cattivo scherzo: stavo veramente per volare. Che gioia! Che ebbrezza s'impossessò di me!

Immaginati che mi accorsi di aver lasciato la terra soltanto quando, voltato un po' l'occhio, vidi, con una meraviglia indescrivibile, che mi trovavo sui tetti dell'hangar!

Senza esagerare mi domandavo se questo era un sogno o se era tutto vero quello che vedevo. Mi convinsi, così, che veramente ero in volo su di un aeroplano!

Ed allora non staccai un momento l'occhio da quell'immenso panorama che trovavo assai interessante. Vedevo un brulichio di case, di campanili, che mi parevano piccoli giocattoli, i tram mi sembravano tante scatoline e le persone tante puntini neri, i campi piccole aiuole. Che spettacolo piacente ed interessante era per me tutto questo! Il pensiero mi corse più volte all'Accademia di Caserta, ove centinaia di baldi giovani si addestrano a questi voli e ne escono col brevetto di pilota. Come li invidio...! Ad un certo momento il comm. Appiani mi disse per mezzo del portavoce: — Hai paura?

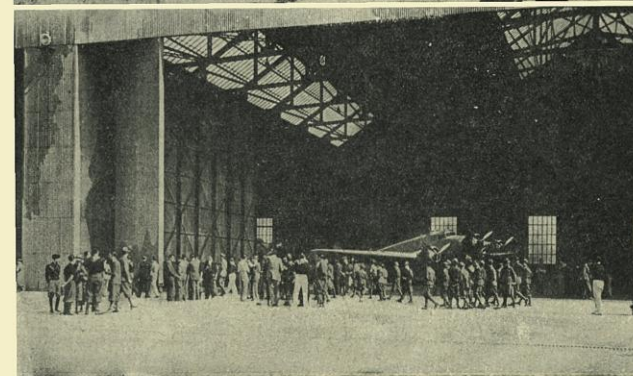
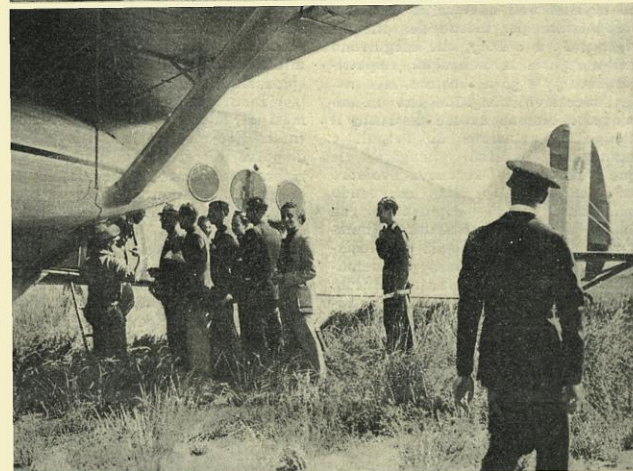
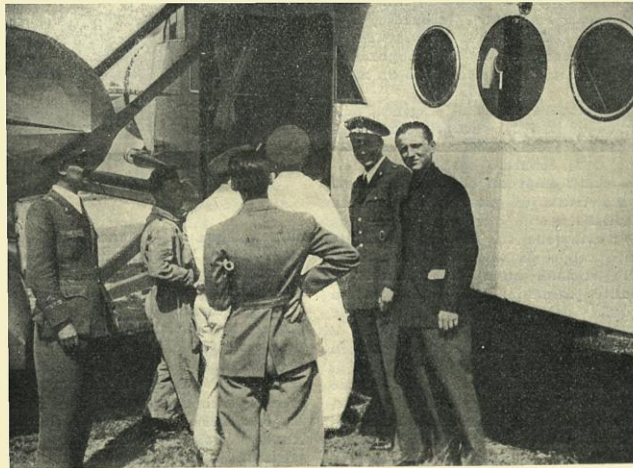
Alla mia pronta e ferma risposta negativa egli allora si sbizzarì in esercizi acrobatici che — per essere sincero — mi fecero emettere grandi... sospiri. Non nascondo, poi, che l'atterraggio fu per me impressionante, il mio pilota aveva come gettato a picco l'apparecchio ed a me sembrava di perdere il sedile e di rimanere sospeso nell'aria.

Quando scendemmo il comm. Appiani mi guardò in faccia e quale fu la mia soddisfazione quando vedendomi così tranquillo e normale mi disse: — Bravo mio Balilla! Tu ormai con questo battesimo puoi andare senz'altro tranquillamente a Caserta!

Mi disse inoltre di scrivere a te le mie impressioni di volo, ciò che io ho fatto subito ben volentieri".

Anche Padre Zoldan, corrispondente propagandista de "L'aquilone" ha scritto una pittoresca lettera. Sentite come dice il nostro amico:

"Siamo di ritorno dal Campo di Treviso. Dei nostri 250 alunni ben 16 poterono effettuare il volo. Devo ringraziare codesta Direzione e la R.U.N.A. provinciale dove tutti, come al solito, si dimostrarono molto gentili con i giovani. Il volo è stato ottimo, con leggero ballo, ma a quell'ora (15,30) era da prevedere. I. struttivo anche quello. Ebbi da fare abbastanza per organizzare questa "spedizione". Mettere d'accordo orari interni, giovani, genitori, mezzi di trasporto, ma tutto riuscì in ordine, e puntuale fu il nostro arrivo al Campo. I giovani furono entusiasti, ne parlarono chissà fino a quando. Incaricai due di fare un compito sull'argomento. Mi dissero che "non hanno parole per descriverlo". Pare che nessuno abbia avuto un po' di timore. Certo, che in volo pareva fossero già pratici; molto irrequieti e tanto curiosi. Trovai tra i nostri tanti giovani qualcuno che non volle prendervi parte per paura. Ma i genitori! Mamme e anche qualche papà (vergogna per il sesso forte) ostacolarono ed anche negarono il consenso al proprio figlio. Segui copioso spargimento di lacrime. Ne consolai alcuni promettendo qualche cosa di simile per il prossimo anno. I giovani desiderano che tali voli si effettuino con maggior frequenza e che abbiano maggior durata. Questo volo nella nostra cittadina e dintorni ha fatto buona propaganda, ed anche i timorosi dicono: "Se avessi saputo che è così"! Le mamme: "Non ti sei fatto niente? Hai avuto paura? ecc.". Si capisce che io



Tre scene del nostro raduno aviatorio a Ferrara,

sono azzardato troppo e temerario... Prima di partire una mamma: "Ti bacio per l'ultima volta, non sei più per me". A stento trattene le lacrime. Cosa pensasse il figlio non lo so. La gran parte dei genitori furono contenti ed ebbero parole di ringraziamento. Le future speranze della R. A. si divertirono molto e ringraziano".

Dalla città del Palladio chi scrive — e non c'era — riceve il seguente telegramma: "Tutto bene a Vicenza punto Molto entusiasmo punto Oltre duecento battesimi dell'aria et numerose domande per Accademia". Una lettera espresso della segreteria volante specifica più tardi che i ragazzi sono stati presi da una specie di esaltazione collettiva e pretendevano di volare continuamente, come se si fosse trattato di fare dei giri in giostra a cavallo dei cavallini di legno.

Dello stesso tono è la lettera spedita da Verona. Un ragazzo di questa città ci ha telegrafato per farci sapere che noi siamo "dei maghi benefattori dell'umanità giovinetta...". Una rondine scrive che pagherebbe metà della sua vita per essere un uomo, "perchè gli uomini hanno la possibilità di entrare all'Accademia Aeronautica e diventare eroi invincibili dell'aria, come Baracca e i diavoli che sbalordiscono la Spagna e i nemici del Fascismo, o condottieri magnifici, come il Duce e il maresciallo Balbo".

Da Verona l'ingegnere Sofistico scrive la seguente frettolosa lettera:

"Stamane a Verona grande entusiasmo, forse più degli altri posti. Ieri a Bolzano abbiamo trovato l'organizzazione dell'aeroporto veramente ottima. Tutti i giovani sono stati inquadrati: dopo una breve conferenza divulgativa da parte di un capitano pilota che descriveva apparecchi, impiego dell'Arma, ecc. gli allievi ci venivano condotti al recinto nove per nove, per benino, tutti indrappellati. Organizzazione perfetta, insomma.

"A Verona, invece, c'è stato un po' meno di ordine. I ragazzi hanno perfino scardinato il recinto che ci divideva dal pubblico... C'erano un migliaio di studenti, tutti muniti della sacrosanta autorizzazione dei genitori e tutti volevano volare. Tutti volevano fare la domanda per l'ammissione all'Accademia. Naturalmente tra questi c'erano anche quelli con gli occhiali, i quali non possono, per via del difetto alla vista, entrare all'Accademia Aeronautica. Quando costoro hanno appreso la terribile notizia sono rimasti mortificati. Però si sono messi subito a strepitare e a dire che se non potranno volare in seguito, li si facesse volare almeno ora... Una gran fatica, insomma, a rispondere e accontentare (nel limite del possibile) tutti. E poi bisogna badare ai trucchi: schede alterate, pezzi di carta che ti mostrano simili ai buoni di volo. Molti riescono, nella rissa, a sfuggire al controllo ed entrare nella cabina del brontosauo. Che succede, allora? Che invece di nove persone, si trovano sull'apparecchio dieci e perfino dodici fra ragazzi e giovanotti...".

Sul Campo di Ghedi i giovanotti bresciani hanno volato il cinque giugno. Ci sono giunte lettere piene di calorosi ringraziamenti.

Un amico ha scritto che entrerà all'Accademia Aeronautica lui con suo fratello e i figli che avrà... un giorno. In quanto al padre farà presto il corso di pilotaggio turistico...

Intanto, mentre il nostro giornale va in macchina, leggiamo sul *Popo-*

lo d'Italia dell'8 giugno la seguente nota di cronaca:

"L'iniziativa presa del settimanale d'aviazione *L'aquilone* e patrocinata dal Ministero dell'Aeronautica d'accordo con quello dell'Educazio-

ne Nazionale, ha avuto anche nella nostra città il più completo, entusiastico successo. Come era prevedibile, le richieste di giovani delle scuole medie e quelle dei giovani delle elementari sono state di molto su-

periori ai contingenti fissati. E poiché la manifestazione aveva carattere di propaganda, ma voleva essere anche un premio, il Provveditore agli studi aveva prescelto 250 studenti delle ultime classi superiori delle scuole medie di Milano, Legnano e Lodi, a cui si sono uniti abbonati de *L'aquilone*, forniti di speciale buono.

Il primo scaglione di questi privilegiati — com'erano considerati giustamente dai colleghi — si è recato sul campo "Pensuti" a Taliedo ieri mattina. Ma il tempo piovoso ha consigliato di ritardare l'inizio dei voli, cosicchè la manifestazione ha assunto la sua fisionomia caratteristica soltanto nel pomeriggio.

I giovani sono stati accompagnati dagli insegnanti e scortati da larghe rappresentanze di scolaresche. Dietro la cancellata che limita il campo, questa folla animata e vivace si è fermata ammirando i possenti apparecchi che riposavano sull'erba. Alcuni — i prescelti — guardavano impazienti di varcare il recinto, gli altri guardavano con desiderio insoddisfatto, e paghi, però, della certezza che sarebbe un giorno venuto il loro turno.

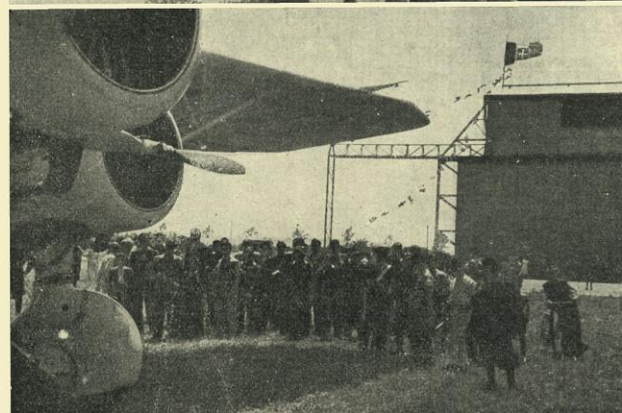
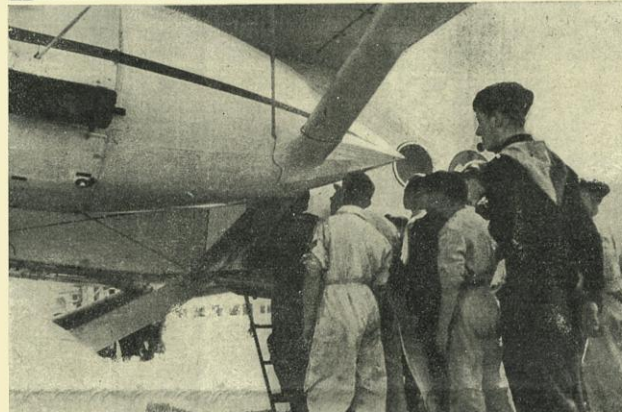
Sul campo erano presenti anche S. E. il gen. Porro, Comandante la Zona aerea, il gen. Toccolini, capo di Stato Maggiore, il Provveditore agli studi prof. Balestri.

E i voli hanno avuto inizio e si sono svolti con perfetta regolarità. I potenti trimotori *Caproni* hanno ricondotto a terra ogni volta una schiera di giovani entusiasti già dominati dalla passione inestinguibile del volo, desiderosi di rinnovare la prova.

Questa mattina i voli saranno ripresi da altre schiere di studenti di Milano, Legnano e Lodi, inviati tutti, naturalmente, con il consenso delle famiglie.

Nel prossimo numero pubblicheremo un brillante articolo del nostro corrispondente Rodolfo Lanocita che descrive le sue impressioni nel cielo di Taliedo.

g. m.



Scene colte dagli obbiettivi fotografici della segreteria volante sul campo di San Nicolò di Lido

UN ORIGINALE CONCORSO

In seguito alle insistenze di molti lettori, acconsentiamo a rimandare la data della chiusura del concorso bandito fra i lettori di qualsiasi età per un racconto di soggetto aeronautico illustrato da fotografie inedite.

Si tratta di scrivere un racconto d'ambiente aviatorio e di illustrarlo con fotografie eseguite appositamente, servendosi di attori che si prestino gentilmente alla finzione e con trucchi artistici e fotografici originali.

Il racconto non dovrà superare le quattro cartelle scritte a macchina con due spazi; non dovrà trattare argomenti tragici; dovrà essere illustrato da un minimo di tre e da un massimo di nove fotografie originali.

Racconto e fotografie potranno essere fatti in collaborazione: potranno, cioè, essere il primo scritto da uno e le seconde eseguite da un altro, o da altri.

Proroghiamo dunque la scadenza del concorso al 15 luglio prossimo venturo.

Indirizzare gli elaborati alla direzione de *L'aquilone*, viale dell'Università, 4, Roma.

GIURIA

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rampelli, dal magg. G. della Noce, dai pittori Alberto Mastroianni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federico Valli, Gastone Martini, Vittorio Nugoli e Roberto Conigliani, terrà conto dall'età dei concorrenti e dei

loro studi. E' fatto obbligo, quindi, di unire agli elaborati una dichiarazione di un insegnante o di un genitore, che testimoni sull'età e sulla classe che il concorrente frequenta, o che ha frequentata per ultima (titolo di studio).

PREMI

Primo premio: lire 250 e ad ognuno degli eventuali collaboratori l'abbonamento gratuito per un anno alla rivista *L'ala d'Italia*.

Secondo premio: lire 150 e ad ognuno degli eventuali collaboratori l'abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.

Terzo premio: lire 100 e per ognuno degli eventuali collaboratori l'associazione gratuita alla R.U.N.A.

Quarto premio: due copie rilegate in tela de « Il costruttore di aeromodelli » di Martini e Nobili e un abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.

Quinto premio: una copia de « Il costruttore di aeromodelli » di Martini e Nobili, una copia de « L'arcipelago delle stelle » di Enzo Jemma e un abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.

PRIMI VOLI

Eccovi, sottoforma di scena radiotelefonovisiva, le impressioni del primo volo dell'aeroplano romano Renato Obino coadiuvato, per la parte fotografica, dal padre Attilio (detto Padre Obino).

Roma - Aeroporto del Littorio
16 Maggio 1937-XV

Attenzione... Attenzioone... Trasmette la stazione radio I-OBRE ad onde corte con impianto di televisione. Siamo nell'Aeroporto del Littorio, dove gli studenti avranno il battesimo dell'aria e dove voleranno oggi gli aeromodellisti romani e gli abbonati a *L'aquilone*.

Vedrete passare sullo schermo del vostro apparecchio televisivo ricevente ben nove quadri di questa bella manifestazione, che procurerà ai fortunati intervenuti sensazioni nuovissime e indimenticabili.

Dal microfono vi parla un giovane vostro amico, che farà di tutto per contentarvi, sperando che l'aiuto paterno dell'addetto alla televisione possa fargli guadagnare il vostro plauso e... il premio atteso. Ehi, amico, cosa fai?... Il rumore che gli ascoltatori hanno udito è stato causato dall'immane Torsioni che ha schiantato un ramo d'albero.

Attenzione! Attenzione! Sono le ore nove. Gli autobus riversano a ondate centinaia di persone, tra cui alcuni amici aeromodellisti che portano lunghi pacchi, e tutta la folla gremisce il vasto piazzale in attesa dei direttori dei turni di volo. Lì attende, anche, il col. Rampelli, che intanto è presente ovunque per dare ordini, spiegazioni e calmare gli impazienti.

Sono le nove e mezza. Vedo spalancare tutti e due i battenti del cancello in fondo al viale. Ecco che s'avanza calmo e solenne il pittore Alberto Mastroianni, che nasconde dietro la sua mole, affiancati per quattro, i signori Martini, Mariotti, Luccardi e un aviare loro segretario. La folla impaziente li circonda, li spinge sotto al tabellone e li assedia davanti e di dietro, come vedete nei quadri primo e secondo della televisione.

Spero darvi la cronaca dei voli giovanili. Dico "spero", perché mi sembra di vedere un assalto alle cartoline di prenotazione, da parte di professori, di professoressa, di

giornalisti. E tutti vantano conoscenze e protezioni. Ma no, ecco il col. Rampelli, che s'avanza, si fa largo, rompe la calca, e "Prima i ragazzi!..." ordina con voce tonante, come in alto mare... E noi ragazzi possiamo così ottenere il nostro buono di volo, mentre i "portoghesi" sono volti in fuga.

Trasporto ora l'impianto radio su

di un possente aeroplano che rombando attende sul prato e che vi presento nel quadro terzo. Speriamo che in volo funzioni anche la televisione, se no addio premio...

Attenziooooooneeee!... Siamo ora nella cabina, che pare un vero salottino e mi sprofondo in una comoda poltrona, imitato dai miei giovani compagni di viaggio.

Ecco che i motori rombano ancor di più, vedo come muoversi la gente che affolla il recinto, tutti ci fissano invidiandoci, l'aereo rulla sul prato, si passa davanti ai capannoni, il pilota dà tutto gas, la pista sopraelevata ci viene incontro, eccola più vicina, pare che stiamo per urtarla, ma tutto ad un tratto la vedo dolcemente abbassarsi sotto di me. Siamo in aria, sollevati da terra senza accorgercene, senza neanche una piccola emozioncina da potervi raccontare...

Le mie impressioni? Mi pare quasi un sogno, calmo e tranquillo, pieno di sicurezza.

Ecco in lontananza un nastro di argento: il Tevere; il monolito biancheggia sullo stadio della Farnesina. Ammiratelo nel quadro quarto.

Mi viene quasi incontro la cupola di San Pietro. Ecco sotto i bei giardini vaticani, passiamo sulla zona delle fornaci, spiccano i camini e... Cercate voi di indovinare nel quadro quinto la scuola di aeromodelli della R.U.N.A. E case e comignoli, e di nuovo il Tevere con la Basilica di San Paolo e l'autostrada di Ostia che vedete nel sesto quadro. Ecco la Garbatella con le sue casette che sembrano quelle di un presepio.

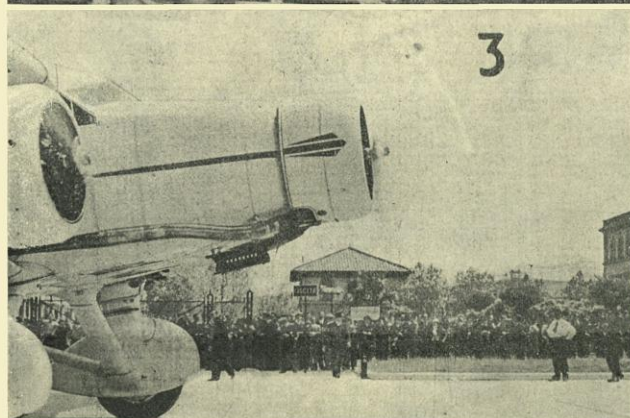
Come è buffo quell'autobus che striscia lento lento... Ripenso ai pigia-pigia dell'*M. B.*, alle raccomandazioni che i miei mi fanno quando esco solo da casa: "Bada agli incroci, sta' attento alle biciclette, cammina sul marciapiede...". Invidiate invece noi che voliamo placidi e comodi a seicento metri dal suolo, che filiamo a trecento chilometri l'ora e che, sorridenti e beati, ci potrete ammirare nel settimo quadro della cronaca televisiva.

Ecco San Lorenzo. La stazione ferroviaria compone, con i suoi binari, un pezzo di carta di musica, in cui i vagoni e le locomotive fanno da note. Ecco tante altre case, la Città giardino con l'Aniene che pare un ruscelletto, e poi prati con le casette sparse che sembrano le pecore al pascolo del Manzoni.

Ma vedo a sinistra una fila dei capannoni, alcuni aeroplani sul prato, una torretta con la manica a vento... Dio mio, siamo già di nuovo sul Littorio, e anche voi potete vederlo nell'ottavo quadro...

Cosa si potrebbe fare per non far scendere questo quadrimotore? Cerco un qualche segnale di allarme come sui treni, un qualche cosa da poter spingere o tirare, ma vedo invece l'erba sempre più vicina. Eccola sotto. Sento come se il mio compagno mi avesse leggermente urtato, sentite anche voi che il canto del motore cambia tono... Siamo a terra e odio ancor di più tram e automobili, biciclette e autobus...

Mi preparo a scendere, ma... attenzione, attenzione... vedo nello sfondo della fusoliera una porticina, tiro una maniglia, s'apre uno spiraglio, c'è un grazioso cantuccio chiamato numero cento... Un'idea diabolica, ve lo confesso... Apro ancora, ecco che riesco ad entrare di fianco. Il microfono mi impiccchia... Sto per richiudere, ma mi sento afferrare per un braccio... Accidenti, non mi è riuscito di poter fare il



passaggero clandestino per i voli successivi...

Scendo per forza a terra: ecco la folla impaziente di ragazzi che corrono verso il quadrimotore... Mentre in fondo al prato gli aeromodellisti, di cui vi ho parlato prima, hanno montato un bel veleggiatore (di ben quattro metri di apertura alare) che vi faccio vedere nel nono ed ultimo quadro...

Lascio il microfono e vado con i miei compagni a scambiare con loro le impressioni di questo nostro magnifico primo volo.

Renato Obino

UN NUOVO SPOSTAMENTO NEL PROGRAMMA DEI RADUNI

Come abbiamo pubblicato nel numero precedente, le date già fissate per i raduni sono state — per cause indipendenti dalla nostra volontà — mutate. In otto giorni, intanto, sono intervenute altre lievi modificazioni relative alle seguenti città: Pisa, Siena e Lugo. A Pisa si volerà mercoledì 16 giugno mattina e a Siena nel pomeriggio dello stesso giorno. Per Lugo non è stato possibile fissare nulla per via dell'impraticabilità del campo. Se sarà possibile volare, comunicheremo direttamente agli interessati la data del raduno.

Eccovi intanto il programma aggiornato.

Vercelli - Venerdì 11 giugno.
Torino - Aeroporto « G. Piazza » (Mira fiori) - Sabato 12 e domenica 13 giugno.
Novi Ligure - Aeroporto « E. Mossi » - Lunedì 14 giugno.
Pisa - Aeroporto « A. Dell'Oro » (San Giusto) - Mercoledì mattina 16 giugno.
Siena - Mercoledì pomeriggio 16 giugno.
Pescara - Aeroporto « G. Vassera » - Sabato 19 giugno.
Foggia - Aeroporto « G. Lissa » - Domenica 20 giugno.
Bari - Aeroporto « U. di Savoia » - Lunedì 21 giugno.
Catania - Aeroporto « Lanza di Trabia » - Mercoledì 23 giugno.
Palermo - Aeroporto « G. F. Notarbartolo » (Bocadifalco) - Giovedì 24 giugno.
Napoli - Aeroporto « U. Niutta » (Capodichino) - Sabato 26 e domenica 27 giugno.
Cagliari - Aeroporto « M. Mameli » (Elmas) - Lunedì 28 giugno.

Oltre a questa comunicazione, gli abbonati un'altra ne riceveranno personalmente al loro domicilio. Lo spostamento verrà pubblicato anche dai giornali locali e diffuso a mezzo del giornale radio. I presidi informeranno del mutamento gli studenti e i professori.

Coloro che avessero rinunciato al volo, perchè allora non erano in grado di recarsi nel giorno fissato su un determinato campo ed ora, con lo spostamento della data, avessero la possibilità di partecipare al raduno, possono mandarci la scheda regolarmente compilata, o (se sprovvisti della scheda) scriverci tempestivamente sottoponendoci il caso.

I raduni di quest'anno assumeranno nei vari campi carattere di vera e propria manifestazione aeronautica. Come è avvenuto a Roma, a Forlì, a Foligno, a Firenze, a Bologna, a Ferrara, a Venezia, a Trieste, Treviso, a Gorizia, a Bergamo e a Vicenza, negli aeroporti si raduneranno, oltre ai giovani invitati a volare, anche le scolaresche locali e le rappresentanze delle Organizzazioni giovanili del Regime.

Poichè sono già aperte le iscrizioni al 1° anno della R. Accademia Aeronautica, tutti i giovani che si recheranno a volare e che, possedendo i titoli e i requisiti richiesti per l'ammissione, desiderino concorrere, potranno

ricevere sui campi tutte le indicazioni relative ed anche presentare sul posto la domanda di ammissione, con riserva di produrre a suo tempo i titoli a corredo.

Coloro che non abbiano raggiunto il ventunesimo anno di età, per volare debbono presentare il consenso paterno, o materno, o di un tutore.

Nei campi sui quali si svolgeranno i raduni i giovani troveranno un ufficiale pilota

e alcuni redattori de *L'aquilone* che potranno rispondere ad ogni domanda di informazioni sull'aviazione e sulla carriera aeronautica, con particolare riferimento al concorso per 300 posti di allievi dell'Accademia.

Avvertiamo che, dato il grande numero di raduni organizzati in sì breve tempo, non avranno luogo ranci collettivi.

Per gli abbonati di Genova città e dintorni che devono recarsi a Novi, la R.U.N.A. « Luigi Olivari » ha predisposto un servizio di trasporto con torpedoni. Il luogo di convegno per i nostri abbonati e per i cinquanta studenti designati dal Ministero dell'Educazione Nazionale è in piazza De Ferrari, davanti al Teatro Carlo Felice, alle ore 6 del mattino di lunedì 14 giugno.

Seguitano a pervenirci lettere di amici che ci chiedono se « per volare è necessario pagare ». Ripetiamo che i voli sono gratuiti per tutti i nostri abbonati, i quali dovranno versare, come nei raduni precedenti, soltanto una lira di iscrizione. Naturalmente, la stessa somma dovranno versare anche tutti i partecipanti invitati dal Ministero dell'Educazione Nazionale.

Resta inteso che tutti coloro i quali hanno spedito la scheda di prenotazione regolarmente compilata, possono senz'altro presentarsi sul campo nel giorno e nel luogo stabiliti.

Gli iscritti alle Organizzazioni giovanili faranno bene a presentarsi sul campo in divisa.

Preghiamo i nostri corrispondenti delle scuole medie ed elementari di diffondere la notizia di questa nostra iniziativa, se possibile, di assistere ai raduni accompagnandovi il maggior numero possibile di allievi.

UN CONCORSO FOTOGRAFICO per i partecipanti ai raduni aviatorii

La direzione bandisce un concorso per la miglior serie di fotografie fatte dai partecipanti ai raduni aviatorii organizzati da « L'aquilone » nelle seguenti città: Roma, Foligno, Pescara, Ancona (campo di Falconara), Firenze, Forlì, Lugo, Ferrara, Bologna, Padova, Venezia, Gorizia, Treviso, Trieste, Bolzano, Verona, Vicenza, Brescia, Bergamo, Milano, Vercelli, Torino, Novi Ligure, Pisa, Siena, Foggia, Napoli, Bari, Catania, Palermo, Cagliari.

Verranno assegnati i seguenti premi:
 250 lire alla migliore serie di almeno sei fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18x24;

150 lire alla migliore serie di almeno tre fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18x24;

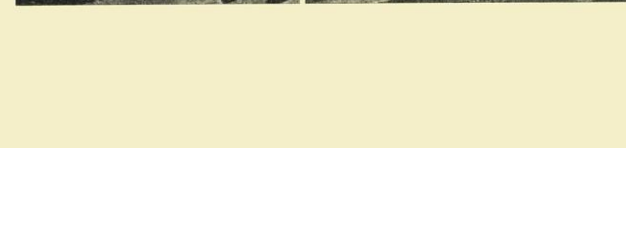
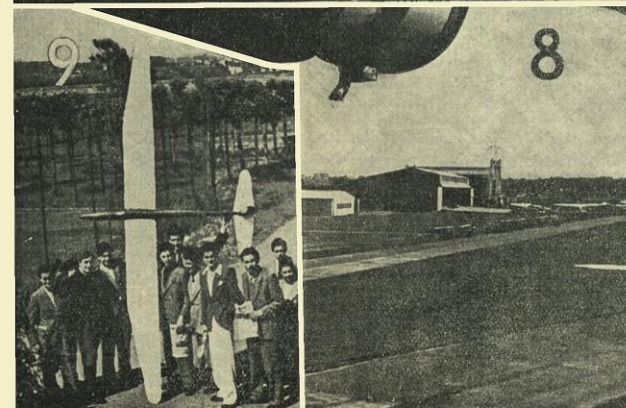
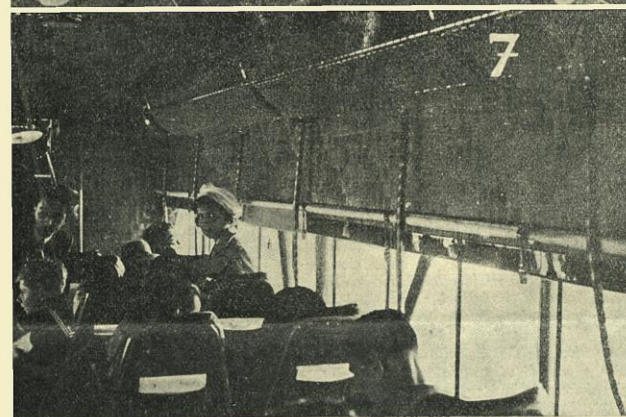
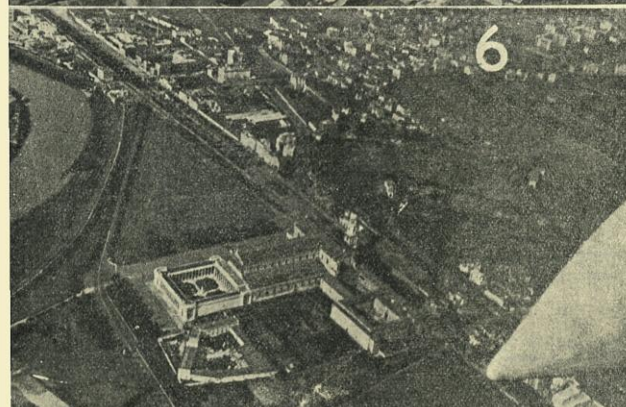
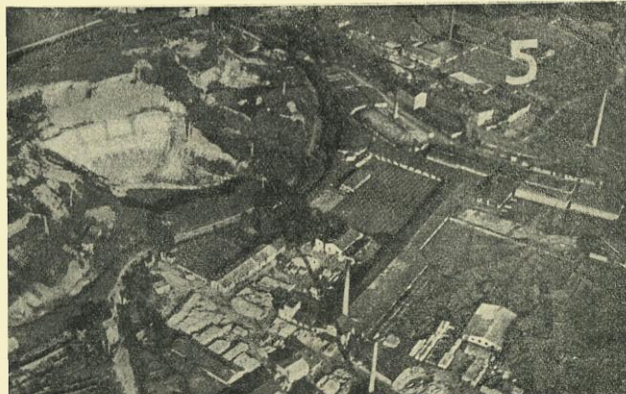
100 lire alla miglior fotografia artistica isolata di formato non inferiore ai cm. 9x16 e non superiore ai cm. 18x24.

E' bene che i concorrenti sappiano che i giudici daranno la preferenza ai formati medi e grandi. Non vi è chi non sappia che le riproduzioni zincografiche si traggono a preferenza dalle fotografie grandi, nelle quali i particolari sono più evidenti.

Ancora un avvertimento utile ai concorrenti: un altro titolo di preferenza sarà dato alle fotografie che presentino grandi contrasti di bianco e nero. Le fotografie troppo chiare, o grigie, o troppo scure non si possono riprodurre con buoni risultati.

Al lavoro, dunque, piccoli e grandi artisti dell'obbiettivo. Il concorso si chiude otto giorni dopo l'ultimo raduno aviatorio.

Indirizzare le fotografie in plico resistente alla direzione de *L'aquilone*, viale dell'Università 4, Roma.



La Palestra dell'aeromodellista

COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Prima di informare i lettori di un'ennesima invenzione di Simoncini (quante volte ricorre questo nome) di un ennesimo attacco d'ala e di un'elica a passo variabile in volo, invenzioni dovute a Giusto Fonda Bonardi di Trieste, voglio prendere la parola io a proposito del Concorso Internazionale di modelli volanti veleggiatori svoltosi in Austria alla fine del mese scorso.

Poiché, purtroppo, qui in Italia nessuno ha potuto ancora cercare un

pensato minimamente che il tempo fosse proibitivo.

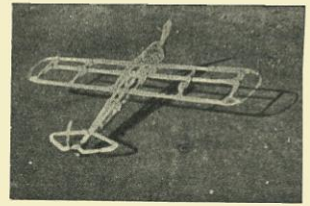
Gli apparecchi dei 63 concorrenti erano quasi tutti del tipo normale, salvo pochi, quattro o cinque, senza coda o canards, che formavano una categoria a parte insieme con gli apparecchi muniti di strumenti di guida. Le nazioni rappresentate erano l'Austria, la Germania, la Svizzera, la Cecoslovacchia e la Jugoslavia. Le linee dei modelli non presentavano alcun carattere particolare

pochissimi di dimensioni maggiori, 3 metri, e pochi di dimensioni minori.

Particolare degno di nota è che quasi tutti i modelli avevano l'ala in un solo pezzo. Una volta applicata alla fusoliera, infatti, si è molto più sicuri che non ci siano differenze fra le due semi-ali, tra un montaggio e l'altro, cosa sempre possibile quando l'ala è in più parti. Senza contare la maggiore robustezza e semplicità. L'attacco dell'ala alla fusoliera era fatto normalmente con elastici: sistemi con viti, tiranti, tenditori, uno o due solamente, che ogni tanto lasciavano scappare le semi-ali.

Una grandissima cura, invece, era stata messa nelle qualità di direzione dei modelli. Quattro modelli avevano un dispositivo per la guida automatica, consistente in una bussola od un giroscopio che attraverso contatti elettrici ed elettrocalamite comandano il timone di direzione.

I risultati non sono stati spettacolosi



Lo scheletro di un piccolo modello di Massimo Vaglio di Napoli

come credeva: all'infuori di un volo di 14 minuti e 52", gli altri non hanno raggiunto più di 5 minuti e 52". Dato che il volo di grande durata è stato unico, la media dei voli è dunque molto inferiore, intorno ai 4 o 5 minuti. Penso dunque che anche i nostri aeromodellisti possono essere soddisfatti dei risultati che hanno conseguito finora, e che certamente miglioreranno in futuro.

Tanto più i nostri risultati sono da considerare ottimi se si pensa che ottenuti sempre in pianura.

Bacc.

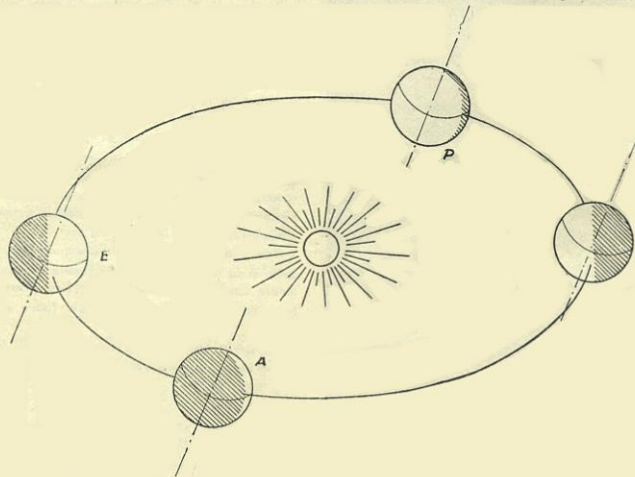


Fig. 69 - Le quattro posizioni della terra sull'eclittica, in estate E, autunno A, inverno I, primavera P (Vedi «Nozioni elementari di meteorologia»)

luogo che si presti ai lanci di pendio, poiché finora non abbiamo ancora nessuna esperienza di questo volo, poiché le cose sono ancora organizzate in modo da eseguire sempre i lanci con il filo tirato a mano. L'osservazione dei voli su pendio aveva carattere di particolare interesse. Purtroppo, per molte ragioni, ho dovuto andare solo senza nessun concorrente: spero che quanto sto per dire riuscirà utile a molti, specialmente a quelli che possono trovare un pendio adatto e di facile accesso.

Vediamo innanzi tutto le caratteristiche del terreno.

Il concorso si è svolto presso una delle scuole di volo a vela dell'Aero Club d'Austria, che è situata in prossimità della catena di colline dell'Hundsheimerkogel, la cui altezza varia dai 50 ai 150 metri sulla pianura. E' indiscutibile che la località si presta molto poiché permette il lancio da diverse posizioni secondo la direzione del vento. Durante le prove, che sono durate un'intera giornata, la posizione è stata cambiata, da una collina più alta, adatta per il vento che la mattina spirava da oriente, ad un'altra più bassa, ma con la pianura aperta davanti, a causa del cambiamento del vento, nel pomeriggio, con direzione di mezzogiorno-occidente.

Caratteristiche particolari del terreno nessuna: pendio uguale a quello delle nostre zone collinose, boschi su alcuni versanti, qualche tratto ripido e scosceso. Naturalmente le sommità sono nude, cosa comune anche in Italia.

In quanto al vento, dirò che per quasi tutta la giornata, specialmente il mattino, è stato molto forte: non forte secondo la valutazione degli aeromodellisti italiani, ma forte veramente, come quando la manica a vento è orizzontale. Erano condizioni normali, e nessuno ha

o diverso da quello dei nostri: fusoliera esagonale, ovale, alte davanti e sottili all'indietro, altre normali del tipo comune; insomma come se ne vedono tante in Italia. Ali diritte, a V, ad M, a freccia. Insomma, su per giù i modelli che possiamo vedere anche qui.

La differenza sostanziale è nella costruzione: molto compensato, molta impellicciatura, per rivestimenti di tutti i bordi d'attacco e addirittura di moltissime fusoliere complete. Il carico alare era, al minimo, di 20 grammi per decimetro quadrato. Ecco la spiegazione della possibilità di fare lanci anche con vento forte. Il modello è veloce, quindi si mantiene bene anche con il vento; anzi le variazioni di velocità di questo sono sfruttate dal modello pesante e veloce, e quindi di grande inerzia, meglio che dal modello leggero. Di questo, del resto, è già stato parlato ampiamente nella costruzione di un modello veleggiatore.

Un altro vantaggio, veramente non indifferente, di questo genere di costruzione è l'eliminazione quasi totale delle rotture. I sessanta apparecchi hanno compiuto tre lanci ognuno: contando alcuni lanci di prova alcuni ripetuti ed alcuni ritirati, si può considerare che siano stati effettuati, nella giornata, circa 200 lanci. Le rotture saranno state, al massimo, 10. Una percentuale del 5 per cento dunque. Non siamo molto lontani, qui da noi, dalle giornate dei fuochi serali che completavano la distruzione dei modelli: oggi molti riportano a casa il modello con l'ossatura intatta, ma ancora troppi devono lavorare una settimana per rimettere in ordine il modello ogni 4 o 5 lanci.

Le dimensioni dei modelli erano in media da 2 metri a 2 metri e mezzo:

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

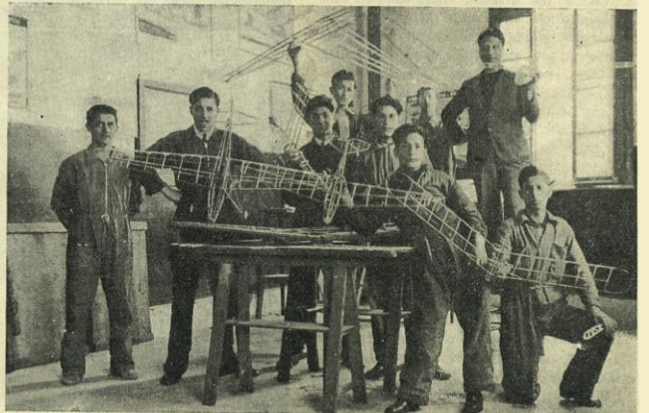
15. - Alcune nozioni di climatologia

Finora abbiamo parlato prevalentemente dei fenomeni meteorologici in sé stessi. Ora, prima di andare avanti, è conveniente considerare alcuni elementi climatologici della meteorologia. Come abbiamo detto fino dalla prefazione, il nostro corso non si propone uno studio profondo in materia; ma una conoscenza, sia pur limitata, di climatologia è assolutamente indispensabile. Ogni fenomeno meteorologico non è altro che una sovrapposizione di un fenomeno dinamico su uno statico. Per fare un confronto, serviamoci di un esempio meccanico: una molla a balestra di un veicolo è sollecitata maggiormente dalle irregolarità della strada. Sappiamo che tale sollecitazione è dinamica. Non è però permesso all'ingegnere di non tener conto del peso del veicolo stesso (effetto statico). Lo stesso dicasi per il nostro caso. La climatologia ci dà le basi di quello che succede continuamente in un dato luogo; i fenomeni meteorologici sono poi da considerarsi quasi come una specie di disturbo, di deviazione dal regolare andamento del clima locale.

Intanto, cos'è il clima? E' il complesso dei valori medi ed estremi della pressione, dell'umidità, della

temperatura, dell'irradiazione solare, della quantità di pulviscolo dell'aria ecc. che è assai difficile definire in modo esatto. Cercheremo però di stabilire quanti più possiamo elementi precisi per farci un'idea di questo fenomeno, "clima", che tutti sanno apprezzare istintivamente, dicendo, per es., che il clima di Milano è peggiore di quello di Genova, ecc.

Cominciando dalla distribuzione dei climi sulla superficie terrestre, notiamo anzitutto una variazione graduale dall'equatore ai poli, nel senso di un graduale abbassamento della temperatura e di un sempre maggiore contrasto tra le varie stagioni. La causa di questa circostanza è la causa delle stagioni stesse: l'inclinazione del piano equatoriale della terra rispetto al piano dell'eclittica. Mi spiego: sappiamo che la terra ruota attorno al sole secondo una certa orbita ellittica piana, cioè il moto intorno al sole si svolge in un piano, chiamato appunto piano dell'eclittica. Ora se il nostro equatore fosse coincidente con questo piano dell'eclittica, cioè se l'asse di rivoluzione della terra fosse perpendicolare al piano dell'eclittica, avremmo un clima ben diverso sul nostro pianeta. In tutte le località i giorni durerebbero esattamente 12 ore, e le notti altrettanto. Non vi



Ecco gli alunni della sezione aeromodellisti della Scuola «Michele Bianchi» di Roma

sarebbero più stagioni, poichè in ogni punto terrestre l'angolo di incidenza dei raggi solari sarebbe sempre uguale. Ogni località della superficie terrestre avrebbe cioè il suo clima fisso. All'equatore, dove il sole passerebbe, a mezzogiorno, sempre allo zenit, vi sarebbe eterna estate, alle nostre latitudini eterna primavera, mentre la calotta polare sarebbe sommersa in eterna letargia invernale. Qualche deviazione da questa distribuzione dei climi sarebbe data solo dalle correnti marine.

Tutto ciò non è. L'asse di rivoluzione della terra non è perpendicolare al piano dell'eclittica, ma forma con la perpendicolare a questa un angolo di ben $23^{\circ}30'$, e lo stesso

ma immaginiamo un velivolo che ci porti dalla terra al sole con una velocità media di 1000 km. all'ora. Esso impiegherebbe ben 17 anni e tre mesi per arrivare alla metà. Una distanza abbastanza rispettabile, non è vero?

Dunque, abbiamo detto che la distanza tra la terra e il sole varia passando per un minimo ed un massimo. Il minimo si chiama perielio, il massimo afelio. Ora abbiamo il perielio precisamente durante l'inverno dell'emisfero boreale, cioè durante l'estate dell'emisfero australe. Di conseguenza l'inverno nostro è mitigato dalla vicinanza del sole, mentre sull'emisfero australe l'estate è maggiormente calda per la stessa ragione. Analogamente la nostra e-

giore, che si estendono in Europa, normalmente tra 720 e 780 mm. di pressione (al livello del mare).

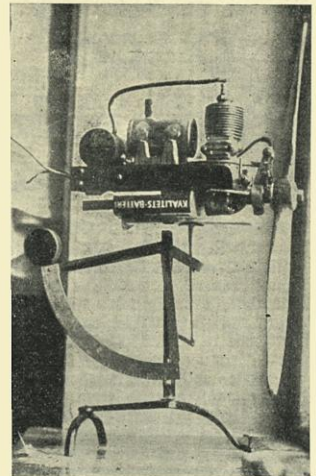
Finalmente si osservano delle variazioni annuali dovute naturalmente all'andamento termico delle stagioni. Così, per es., si può dire all'ingrosso che sul Mediterraneo si ha un massimo di pressione d'estate, mentre i continenti hanno un minimo nella stesso periodo, e l'opposto accade d'inverno. La ragione sta nel fatto che d'estate il Mediterraneo è meno caldo dei continenti vicini. Si forma allora sul mare un'area anticiclonica con alta pressione al suolo. D'inverno invece il mare è meno freddo della terraferma, e così su di esso si forma un'area ciclonica con bassa pressione al suolo. In quota invece l'andamento della pressione è ben diverso, e ne comprendiamo facilmente la ragione, pensando che le variazioni di pressione generano degli spostamenti d'aria che dovranno naturalmente essere compensati in qualche modo. Parlando delle aree cicloniche ed anticicloniche abbiamo visto, per es., che vicino al suolo l'aria affluisce verso un ciclone, e che in quota se ne allontana. Ciò significa che qualche forza ve la costringe e questa forza non può essere altro che una differenza di pressione. Si capisce perciò che mentre vicino al suolo nel ciclone la pressione è più bassa di quella dei dintorni, in quota invece è più elevata. Abbiamo già svolto in precedenza simili concetti. Perciò si intende che ai massimi e minimi di pressione al suolo corrispondono condizioni ben diverse e quasi opposte a grande altezza.

(Continua).

M. Garbell

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

BRUNO ARROBIO - Torino. — Sono lieto di contare anche te nella famiglia degli aeromodellisti, poichè penso che tu abbia molta buona volontà. Non temere che il modello «Roma» diventi troppo pesante: costruisci come è stato descritto su *L'aquilone*: quando sarai un competente in materia, ti accorgerai che per cento ragioni è opportuno, nei veleggiatori, costruire pesante. Non vedo le difficoltà nell'attacco delle semi-ali: a Torino vi sono le scuole di aeromodelli-



Ecco un'altra fotografia del motore svedese che pesa 450 grammi.

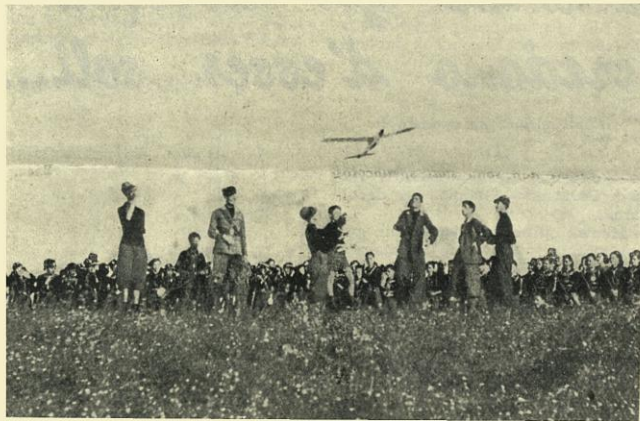
sno della R.U.N.A. alle quali puoi rivolgerti, nonchè un bel gruppo di bravissimi costruttori, fra i quali il tuo amico che ti ha indotto ad associarti alla R.U.N.A.

BOLIDE SCARLATTO - Rovigo. — Mi sono molto divertito a sentire che ti sei invogliato a leggere *L'aquilone* avendone trovato un pezzo per terra: ai tempi miei mi insegnavano che non sta bene svocattare i pezzi di carta. Evidentemente è il contrario. Non aver paura che il veleggiatore sia troppo pesante: a costruzione ultimata può pesare anche 15 o 20 grammi per dmq. di superficie alare.

FALCHETTO AZZURRO - Volterra. — Perché non costruisci, invece di un modello ad elastico, un veleggiatore, come ad esempio il «Roma»? Sarebbe molto più utile ed istruttivo, ed eviteresti grosse difficoltà, principalmente l'elica. Tu puoi, nei dintorni di Volterra, trovare ottime colline delle quali eseguire i lanci. Sai che con un veleggiatore si ottengono, sempre, dei voli di maggior durata e distanza che con un modello a motore?

UGO ASCOLI - Roma. — Un dmq. di alluminio di 1 mm. di spessore pesa circa 27 gr. Come posso dirti il peso per dmq. di un'ala d'alluminio? Anche facendo i calcoli più rigorosi, in base alla conoscenza esatta di tutti gli elementi che la compongono, non si potrebbe mai raggiungere l'esattezza. Per fare un carrello a pantalone adopera un qualunque profilo biconvesso simmetrico. Il tuo attacco d'ala va bene, però quello con i soliti elastici è più semplice ed altrettanto sicuro.

Giar.



Il gruppo aeromodellisti della 781^a Legione Balilla Moschettieri di Roma prova gli apparecchi

angolo naturalmente è formato dal piano equatoriale della terra e dal piano dell'eclittica stessa.

Consideriamo gli effetti di tale inclinazione. Sulla fig. 69 abbiamo segnato le quattro posizioni della terra rispetto al sole nelle quattro stagioni (dell'emisfero boreale). E estate, A autunno, I inverno e P primavera. Sempre osservando l'emisfera boreale, vediamo che durante l'estate siamo dalla parte rivolta al sole. I giorni sono più lunghi e perciò la irradiazione solare dura più a lungo. D'inverno invece capita il contrario. Le giornate sono brevi, poichè siamo dalla parte opposta al sole. Questi fenomeni sono poco sensibili all'equatore, il quale cambia di poco la sua posizione rispetto al sole. Man mano che andiamo verso i poli la differenza di durata tra giornate estive ed invernali si accentua. Sappiamo che ai poli il giorno dura sei mesi e la notte altrettanto. Cosa è il circolo polare? E' il luogo dei punti in cui il sole non tramonta nel giorno più lungo dell'anno e in cui il sole non si alza sull'orizzonte nel giorno più breve.

Un'altra considerazione ci dà ragione del clima più ricco di contrasti dell'emisfero australe in confronto a quello dell'emisfero boreale. Abbiamo detto che l'orbita descritta dalla terra nella sua peregrinazione attorno al sole è un'ellisse. Ora la prima legge del grande astronomo Kepler ci dice che il sole ne occupa uno dei fuochi. La distanza della terra dal sole non è perciò costante, ma varia passando una volta all'anno per un minimo ed una volta per un massimo. Tanto per farci un'idea, diciamo che la distanza media della terra dal sole è di circa 150.000.000 di km. Questa cifra da sola dice forse un po' poco;

state è meno calda a causa della maggiore distanza dal sole, mentre ciò rende ancora più duro l'inverno dell'emisfero australe.

Riassumendo: a parità di latitudine e di altre condizioni climatologiche, sull'emisfero australe incontriamo un clima a stagioni più pronunciate che sull'emisfero boreale.

Abbiamo considerato finora i tre elementi principali che determinano lo stato dell'aria, e cioè la pressione, la temperatura e l'umidità, solo come variabili con lo spazio. Nelle prime lezioni abbiamo parlato della diminuzione della pressione con la quota ed abbiamo appreso il concetto di gradiente barometrico. Abbiamo parlato della variazione della temperatura con la quota ed in corrispondenza siamo entrati nel concetto del gradiente termico. Finalmente abbiamo fatto conoscenza dell'importanza del fattore umidità per i fenomeni dinamici dell'aria.

Ora vale la pena vedere come variano tutti questi valori col tempo, in uno stesso punto della superficie terrestre. Lo studio delle unità in questione da questo punto di vista è appunto la *climatologia*.

Il valore della pressione dell'aria che compete ad una località data la sua quota sul livello del mare, è chiamato *pressione media*. L'esperienza quotidiana insegna che tale valore non è costante, ma varia continuamente. In primo luogo si ha una *variazione diurna*, che comprendiamo facilmente essere dovuta a fenomeni termici dovuti al riscaldamento del sole, diverso di ora in ora. Inoltre il *passaggio dei cicloni ed anticicloni* sovrappone, a queste variazioni diurne, altre variazioni assai più importanti e di durata mag-



Tre concorrenti alla gara internazionale inglese per la «Coppa Wakefield»

O col vento o contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

— No, non è buffo, figliuolo mio, — disse il vecchio lentamente. — E' appunto questa aspirazione a liberarci dalle tirannie dello spazio, del tempo e della materia, che ci conferma che la nostra anima è immortale...

— Fate della filosofia, signori? — domandò l'allegria voce di Bernabé, il quale li aveva raggiunti e aveva udite le ultime parole. — Domani partenza generale. L'amico Jim fila con la sposa per San Francisco, io e voi per Auckland... Natalina viene a bordo con me. Vi aspetto "in città", amici. Stasera grande cena d'addio, con brindisi e discorsi... Arrivederci.

— E voi? — chiese Enzo a don Joaquim — Rimarrete qui tutta la vita?

— Che potremmo chiedere di meglio? Abbiamo indipendenza, aria, sole e quanto basta per sostentarci...

— Nessun mezzo però, tranne l'Archeopterix, per collegarvi col mondo... — osservò Marino.

— Nessuno di noi perde molto a non vedere più il mondo... E poi — ma voi siete ancora troppo giovani per provare questo — man mano che i rumori mondani s'attutiscono, un'altra musica sorge dal silenzio del cielo, della natura e dell'animo;... si capisce, per chi sappia e voglia ascoltarla. E' qui, se non sbaglio, dietro quello scoglio che avete piantata la croce in memoria dei vostri genitori.

Enzo corse a raccogliere alcuni fiori rossi seminascosti in un cespuglio e raggiunse gli altri che, girato lo scoglio, s'erano trovati di fronte a Natalina la quale, inginocchiata, pregava.

I tre s'unirono nella preghiera alla buona donna, poi deposti i fiori, s'avviarono tutti all'accampamento, un po' turbati.

— Miei cari amici, — disse don Joaquim, — vi dò la mia parola di galantuomo che fino a quando vi sarà uno di noi su quest'isola, quella fiammella arderà.

Già di fra le palme s'intravedevano le lunghe tavole improvvisate con pezzi del ponte del *Orgullo*, quando Bernabé venne correndo incontro al gruppo, sventolando una carta.

— Non mi bastonate, Marino. So-

no un infame smemorato! Da non so quanti giorni avevo in tasca questa lettera per voi! Da quel mattino che bombardavate i pescicani e che m'avete fatto tuffare per far più presto a sbarcare... Era rimasta nella giacca bagnata. Me l'hanno consegnata ad Auckland. Andiamo, don Joaquim. Natalina! Sono uomini d'affari questi signori che ricevono corrispondenza perfino qui. Siamo discreti!

La lettera era del podestà di San Paterniano e diceva:

"Caro Marino e caro Bibi (signor Enzo, volevo dire).

Come va che non sappiamo più niente di voi? Vi ha rapito qualche bella forestiera o, se avete trovato quel famoso tesoro, disprezzate noi poveretti?

Sono certo che, con soldi o senza, vi sarete conservati quei simpatici e bravi ragazzi che conosco.

Il nostro Enzo ha dato più schiaffi agli imbecilli insolenti? Sodo, perbacco!

Sentite, amici: o io mi sbaglio di molto o prima che passi un anno ci sarà da menar botte per conto della nostra Italia! Io ho già dato ad affilare il mio vecchio pugnale e mi son provata la giubba militare, che, allargandola un po', la va sempre bene.

E voi che farete? Il nostro Paese avrà bisogno di aviatori come del pane.

Sbrigatevi a tornare. Il farmacista vuol costituire un comitato per offrirvi un gran pranzo al vostro ritorno. Sta distillando, per l'occasione, un certo suo misterioso liquore che, dice lui, fa risuscitare i morti, ma, aggiungo io, speriamo che non faccia morire i vivi.

Ohè, ragazzi, parliamoci chiaro: avete bisogno di quattrini? Non possediamo tesori di corsari, noi; ma qualche bigliettino si può sempre mettere insieme per gli amici.

Aspetto con ansia il momento di riabbracciarvi.

Vostro: Massimo Bidussi".
P.S. Tanti saluti a Natalina. Ditele che il brigadiere le fa tanti auguri; è stato promosso maresciallo, ma resta sempre di quella idea... (Quale sia poi questa idea la sapremo a suo tempo io e il curato).

2° P.S. Vi saluta tutto il paese.

N.B. Il farmacista vuole franco-bolli... La volete capire o no?"

Capitolo XL

O col vento o contro vento

Sono le otto del mattino e l'isola sprofonda rapidamente a poppa del "Nuova Roma".

A prua, molto lontano, s'intravede il trimotore di Bernabé, che è stato il primo a decollare.

Un puntino lucente, nelle profondità del cielo settentrionale denuncia la presenza del Passaguai, diretto alla lontanissima California.

L'isola non si vede più ormai e i

due fratelli sono un po' tristi, anzi, molto.

Bibi, che cercava in tasca il fazzoletto, trova un foglio, lo spiega, legge e lo passa al fratello.

"Cari amici, — dice lo scritto — per orgoglio, forse eccessivo, avevo giurato di non più rimetter piede in Italia; ma se un giorno voi credeste che quanto m'è rimasto del mio vecchio sangue possa servire a qualcosa pel mio Paese, fatemelo sapere. Basterà che mandate un rigo al Consolato italiano di Auckland. Ritirerò ogni tre mesi. Buona fortuna. Arsenghi".

(Continua).

Enzo Jemma

Quando gli aeroplani credono d'esser soli...

(Continuazione dal numero 16)

II.

— Atteno ora! — disse il vecchio Farman — Stanno per decollare.

Mentre gli altri apparecchi, pur col motore avviato, se ne stavano schierati e fermi al margine del campo, uno snello biplano azzurro s'avanzò lentamente verso il centro, fece un giro intorno a sè stesso.



quasi a salutare i compagni, e s'avventò a tutto motore per decollare. Ma dopo non più di dieci metri di rollata, s'impennò bruscamente col muso in alto e ricadde immediatamente sulla coda con un penoso scricchiolio. Zoppicando e trascinandosi, l'imprudente ritornò nelle file.

— Ma, è pazzo? — esclamai. — Come può pretendere di decollare quasi senza rincorsa?

— Eh, poveretti! — sospirò il vecchio Farman — Lo fanno per non morire.

Mi volsi per farmi spiegare quelle parole discretamente misteriose, ma un nuovo spettacolo attrasse tutta la mia attenzione. Un robusto bimotore monoplano, dopo il solito cortese saluto ai compagni, decollò regolarmente e prese quota seguendo una spirale sempre più stretta.

Quando fu a picco sul centro del campo, rallentò fin quasi ad arrestarsi.

— Ecco che prova a scendere verticalmente! — mormorò il Farman.

Accadde invece il prevedibile. Il monoplano entrò in vite e prese a girare sempre più velocemente fino a un centinaio di metri dal suolo. Allora picchiò bruscamente a pieno motore, si raddrizzò a pochi palmi da terra, compì un giro sul campo, atterrò e con aria umiliata andò a confondersi con gli spettatori.

— Insomma, vorrei capirci qualcosa! — esclamai impaziente — Vuole spiegarmi lei di che si tratta e perchè quegli apparecchi s'arrischiano a manovre per cui non sono adatti? Come può un aeroplano decollare senza rollata o atterrare senza planare in aria e correr poi sul campo? Se c'è uno al mondo che



...Natalina, inginocchiata, pregava...

deba saper queste cose è l'aeroplano stesso.

— Caro amico, — soggiunse il venerando Farman, mentre sul campo altri apparecchi tentavano d'eseguire le manovre che erano fallite ai primi due — ho detto poc'anzi che s'arrischiano a queste temerarie sciocchezze per non morire, ed è vero. Di chi la colpa? Di tutti e di nessuno. E' la gran legge universale: adattarsi, rinnovarsi o morire. L'aeroplano, così com'è, sia monoplano che biplano, con carrello o con galleggianti o con pattini, ha dato e continua a dare tutto quello che può. Gli avete chiesto sicurezza, autonomia, velocità di carico, regolarità con ogni condizione di tempo, e lui ve le ha date. S'è lasciato semplificare, scarnire, mutilare, quasi, e non ha fiutato, perchè era e voleva rimanere il re dell'aria. Ma l'uomo è

za cambiarla per altri veicoli, si va sulle Alpi o al mare e si fa ritorno.

— Comprendo, — feci — ma come pensate di rimediare?

— Vede, amico: l'uomo studia sulle sue carte in cerca d'una soluzione, e per lui è indifferente che questa gli venga da un monoplano, da un autogiro o da un ornitottero, purchè non debba rinunciare alle conquiste già fatte di velocità, sicurezza, eccetera... Ma per noi è differente. Noi siamo dei fondatori di dinastie. La storia dell'aviazione è la storia del monoplano e del biplano, in fondo. Molto in ritardo s'è inserito l'autogiro che, del resto, per parecchio tempo non ha potuto nemmeno lui fare a meno delle ali.

Ogni tanto saltan fuori degli arroganti mostriciattoli, tipo girelicoplanittero o pterodattilo, che pretendono di far credere al mondo che

la strada seguita dalla stirpe degli ala-fissa era errata... E' una corsa accanita, una lotta al coltello.

Il giorno che questi orrori dal nome spinoso acquistino la nostra velocità, durata e così via, dopo aver risolto il problema del volo verticale, noi siamo perduti... Ma se saremo noi, invece, ad aggiungere alle nostre qualità quella di salire e scendere senza le odiose corse a terra e le lunghe planate d'approccio, di quei grotteschi aggeggi non resterà più nemmeno il ricordo. Ecco perchè, quando restiamo soli, cerchiamo di trovar una soluzione a furia di prove e riprove. Dopo tutto, le macchie hanno risorse misteriose che perfino i loro costruttori ignorano...

— Ehi, *sor cosa!* — apostrofò insolentemente un ornitottero, avanzando minaccioso e toccando il Farman con la punta d'una delle sue ali articolate — *Sor cosa!* Se non mi sbaglio vi ho udito pronunciare delle impertinenze all'indirizzo mio e di quei signori... — e con l'altra ala accennò il gruppo degli elegantoni dai nomi difficili, che sogghignavano in disparte. — Ritirate quello che avete detto?

— Neanche per sogno! — esclamò risoluto il Farman.

— Peggio per voi! — replicò l'ornitottero, agitando le alacce demoniache in modo sinistro.

Saprete presto quello che seguì.

Il mercante di nuvole

VISITE AGLI AEROPORTI

Perecchie centinaia di insegnanti di Bologna e provincia, guidati dal fiduciario provinciale dell'A.F.S. cav. Morselli, hanno visitato l'aeroporto di Borgo Panigale. Sono stati accolti con cortesissima affabilità dagli ufficiali della R. Aeronautica, che hanno voluto essere di loro guida preziosa nella visita a tutti i tipi di apparecchi che si trovavano sul campo.

Il presidente della R.U.N.A. di Bologna ha fatto provare a numerosi insegnanti l'ebbrezza del volo accompagnandoli in aria col proprio apparecchio.

Guidati dal proprio direttore e da alcuni professori, gli allievi della R. Scuola tecnica industriale e dell'annessa Scuola di avviamento di Foligno hanno compiuto una visita a quel campo di aviazione.

Alcuni ufficiali della R. Aeronautica li hanno accompagnati nell'esame di diversi aeroplani, dando loro utili notizie sulle caratteristiche e sulla potenza degli apparecchi.

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Dioxama

(Continuazione dai numeri precedenti).

Lo scontro avvenne nel cielo di Udine; e fu un vero duello aereo, un epico duello, degno d'essere immortalato dai versi di un grande poeta.

Sentite come egli lo descrive alla madre:

“Ho avuto ieri il più difficile e impressionante combattimento fra tutti gli altri; sono ancora un po' stanco e non ho voglia di scrivere.

Avevo terminato la colazione, dopo che al mattino avevo già volato più di due ore sulla fronte, senza poter attaccare apparecchi nemici che rimanevano sulle linee e si allontanavano all'avvicinarsi dell'aeroplano da caccia.

Il nemico incrociava fra il nostro campo e la stazione di Udine in ricognizione verso i 4000 m. velocissimo. Dopo circa 12 minuti lo raggiungevo: il nemico con gran coraggio accettava combattimento, forse sicuro di respingerci tutti.

Un “Nieuport” lo attaccò primo; ma lo vidi precipitare in vite e sparire nel vuoto, tanto che lo credei colpito. Lo assalii secondo e mi accorsi subito che avevo a che fare con uno dei migliori piloti austriaci, ma ero ben certo che non sarebbe tornato a casa.

“Incominciò una lotta a brevissima distanza, con virages stretti, rovesciamenti d'ala, tanto che non potevo fargli che scariche di pochi colpi, ma egli pure doveva puntare assai male, perchè non mi ha colpito. Dopo alcuni minuti giungevano due altri Nieuport; essi pure non potevano fare che scariche brevissime per la grande velocità e agilità dell'aeroplano nemico. Il pericolo maggiore, oltre i proiettili, era quello d'incontrarsi fra noi, perchè io, fisso l'occhio sul nemico, non vidi

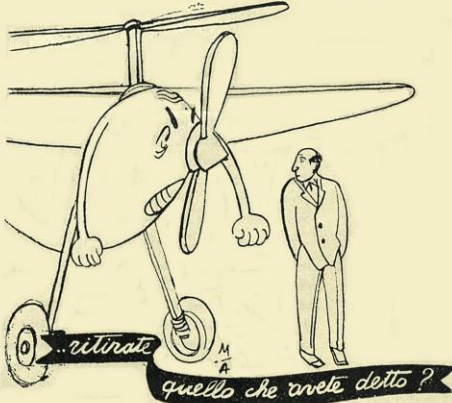
durante lo scontro nessuno altro Nieuport. Passavo varie volte a 20 o 30 metri dall'austriaco senza che lui o io potessimo far fuoco. Rinunciai allora ad assalirlo in coda, e puntai diritto sul fianco, mentre egli era inclinatissimo, e riuscendo infine a sparare una trentina di colpi, andandogli quasi addosso a meno di 20 metri e passandogli sopra con un forte colpo di timone. Anche gli altri facevano fuoco. Il nemico colpito incominciò la discesa precipitosa ed atterrò verso Remanzacco, urtando un albero e rovinando le ali. Immagina quale spettacolo hanno veduto da terra tutta Udine e decine di migliaia di persone: Quattro o cinque apparecchi a 150 e a 170 chilometri all'ora, a poche decine di metri gli uni dagli altri, tra il fumo delle mitragliatrici!... Siamo andati poi sul luogo della caduta: gli aviatori nemici feriti erano già stati portati via; l'osservatore è un tenente di cavalleria, polacco, di nobile famiglia. L'apparecchio era tutto chiazato di sangue. Tutta Udine corse a vedere, essendo domenica; vi erano generali, ufficiali esteri. Tutti avevano veduto e vennero a rallegrarsi con noi. Avevo sparato in tutto 70 colpi... Questo combattimento ha fatto grande chiasso ad Udine e dintorni e in ogni luogo se ne parla. Ci verrà presto data una medaglia”.

— Attento ora, Giorgio. Attento quali occhi avevano seguito le fasi di quel duello!

“Sua Maestà il Re ha assistito al combattimento, e ieri mattina venne al Campo a congratularsi con noi e a vedere i nostri apparecchi. Gli raccontai tutte le mie caccie e vittorie”.

— Oh mamma! Al Re!

— Al Re. Al Re che aveva assi-



esigente, non s'accontenta più di considerare l'aeroplano come un treno da prendere e lasciare in una stazione fuori mano, che sarebbe l'aeroporto, ma pretende d'aver il suo proprio apparecchio in giardino, in terrazza, e di là direttamente partire e lì tornare in volo. Così, come si sale in auto alla porta di casa e, sen-

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

E' l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo.

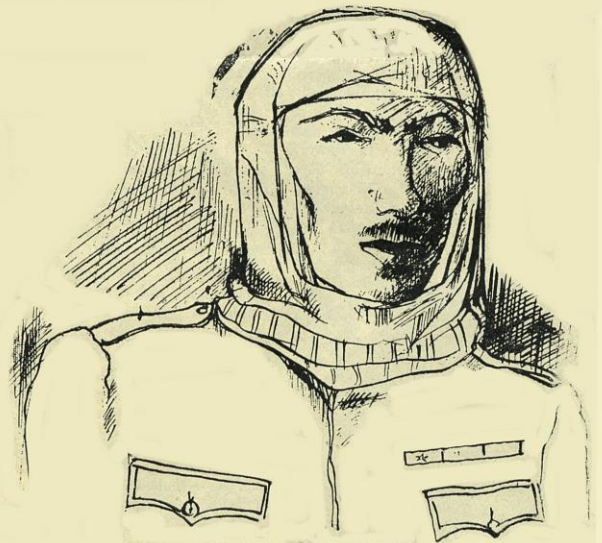
E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

EDIZIONI DE "L'AQUILONE", Viale dell'Università N. 4 - ROMA

SECONDA EDIZIONE di pagine 320 in carta extralusso robustissima LIRE 25 franco di porto

Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO legata in tutta tela L. 30



Baracca si guadagnò tre nastri.

stato a tutta l'azione ed era andato a visitare 'il nido dei falchi'. Immagini, Giorgio, che luce dovevano avere, durante quel colloquio, gli occhi di Baracca? Immagini di quale altissimo orgoglio doveva essere il suo animo? Certamente in quegli attimi si doveva sentire compensato e premiato di tutta l'audacia, di tutti i pericoli corsi. Vi sono parole che si incidono nel cuore per sempre; vi sono ore che valgono una vita intera!

— Mamma, e il Re lo premiò?
 — Dopo quelle tre prove il petto dell'Eroe si ornò di tre nuovi nastri azzurri, uno per la medaglia di bronzo e due per le medaglie d'argento al valore militare. Inoltre acquistò il diritto di essere proclamato "Asso".

— Anche il babbo è un Asso!
 — Sì, anche il babbo; e lungo è l'elenco degli Assi italiani. Fu Baracca ad iniziare, Baracca che doveva diventare "l'Asso degli Assi". La squadriglia di Baracca aveva poi un'altra caratteristica, oltre quella di esser formata di più audaci piloti; la caratteristica dei "doppietti".

— Che cosa sono?
 — Sono fatti straordinari, che hanno dell'inverosimile. Accadde spesso che uno stesso aviatore abbatté più d'un apparecchio nemico nella stessa giornata. Qualche volta vennero abbattuti parecchi nemici durante la stessa operazione, e non fu raro il caso di nostri aviatori che fecero cadere due apparecchi nemici durante uno stesso volo!

— Una cosa magica! — fece Giorgio, con la sua consueta espressione della più alta meraviglia; espressione che faceva sempre sorridere la mamma; la quale, ora, si affrettò a rettificare:

— Tutt'altro! Tutt'altro che magica! Qui la magia non c'entrava proprio per niente! C'entravano, in grandissima misura, l'eroismo e l'abilità. E naturalmente, l'aiuto di Dio e della fortuna!

— La primavera del 1917 segnò un periodo fortunato per la nostra aviazione. Il numero dei piloti era aumentato, e gli apparecchi andavano perfezionandosi così che le belle imprese si moltiplicarono. Nel marzo, Baracca conseguiva l'ottava vittoria, che gli procurò la Croce al merito militare di Savoia. E nell'aprile altra vittoria. L'azione era stata preceduta, il giorno prima, da una ricognizione strategica, un vero raid di guerra della lunghezza di oltre quattrocento chilometri, di cui più della metà su territorio nemico. L'enorme pericolo di simile volo, l'esser preso continuamente di mira dalle mitragliatrici austriache, non gli impedivano di godere la visione bellissima, che descrive così: "Era una magnifica giornata, e lo spettacolo dei monti coperti di neve, delle vallate, fiumi, ferrovie, città austriache era meraviglioso".

— Mamma, Baracca, dunque, sul campo nemico, era tranquillo, come durante un volo turistico?

— Non credo! Egli si rendeva perfettamente conto del pericolo grave e della importanza del suo volo. Tuttavia quel pericolo lo sfidava apertamente e sapeva conservare, anche allora, la sua altissima serenità di spirito, e non poteva chiudere l'animo alle bellezze che gli colpivano gli occhi.

— E' che aveva un coraggio da leone!

(Continua)



NOTIZIE STUPEFACENTI

Un lettore di Taranto ci manda un ritaglio di stampa in cui si apprendono fatti che riguardano il nostro simpatico e vecchio (non di anni) amico Pasquale Giuliano. Leggete.

suppongo di quella istituzione di pubblica utilità.

L'onestà di un Balilla

Nel negozio di cartoleria di Via Principe Amedeo 250, di proprietà di Pasquale Giuliano, si è recato per acquisti, Francesco Fasano negoziante in marmi, con laboratorio in Via Mazzini. Comperato ciò che gli bisognava, il Fasano usciva dalla cartoleria dimenticando sul banco il portafogli, nel quale vi erano semilira lire in biglietti da mille e settecento lire in biglietti da cento, da cinquanta e da dieci. Poco dopo il giovanotto Pasquale Giuliano, nipote del proprietario, un bravo e diligente Balilla, si accorgeva del portafogli ivi dimenticato.

Nell'aprilo, per visitarne il contenuto e vedere così se vi fosse possibilità di identificare colui che lo aveva smarrito, il piccolo Giuliano rilevava che il portafogli apparteneva al Fasano. Senza altro il ottimo ragazzo si recava in casa di costui per restituirglielo. Parole di vivissimo elogio ha avuto per lui il Fasano, il quale lo pregava quindi di accettare un compenso per l'atto di onestà spontaneamente compiuto. Ma il Balilla rifiutava decisamente dicendo, che per lui il miglior compenso era costituito dalla coscienza di aver adempiuto a un dovere.

Il bell'atto di onestà è stato segnalato al Comitato Provinciale dell'Opera Balilla.

Il Tarantino

Però un bravo, a questo caro Pasquale, glielo dobbiamo proprio scrivere.

Ed eccovi una lettera interessante. Pubblico la fotografia dell'autografo.

Genzica 4-6-31 XV

Carissimo Zio Falcone

Gli aeromodellisti di Genzica, abbonati al tuo tanto ammirato giornale, soddisfatti per aver ricevuto il tanto agognato battesimo dell'aria, ringraziano le promozioni di questo raduno assieme a tutti coloro che si sono prodigati per la buona riuscita e ti salutano promettendo un'eterna riconoscenza.

Michele Umberto (di Piedicorte)
 Zofca Antonio Miele Renato
 Mulley Angelo Paselli Luigi
 Lino Leon Mrazzotti Giuliano

ROBERTO MARTELLI. — Abbi pazienza. I cumuli di lettere oscurano l'orizzonte. Verà il tuo turno; presto.

PIETRO FRILLICI. — La tua « Tempesta sul mare » non va. Mi dispiace.

MARIO BRIOLE. — Un po' puerile, quel « Sacrificio di un eroe ». Non va. Non pubblico giochi, per ora.

FRANCO MANOTTI. — La Spezia. — Lo so anch'io che a Sarzana c'è un aeroporto. Ma questa città non è compresa — per ragioni molteplici e tutte indipendenti dalla mia volontà — nel programma. Non ti rimane, dunque, che recarti a Pisa, e ciò ti sarà possibile. Ricordami ch'io faccia « il po' di baccano » in favore dell'aeromodellismo spezzino. Ma quando sarà finita questa baracanda dei voli e se ne sarà andato un po' di questo caldo infernale. (Good by, my dear Franco).

NUOVO ARRIVATO. — Tu hai volato in qualità di abbonato a L'aquilone, sabato 15 maggio al campo del Littorio. Dunque le tue lettere sono decadute. Ciao.

TULLIO CASINI. — Se stimo con i regolamenti, tu non hai diritto alle concessioni speciali di cui godono gli altri.

PIETRO CELONIA. — Torino. — Abbiamo ricevuto la tua invenzione. L'ingegner Sofficio fa parte attualmente della segreteria volante di Zio Falcone; dunque prenderà conoscenza della tua lettera alla fine di giugno, e forse dopo. Abbi quindi un po' di pazienza.

EUGENIO LIBERTINI. — Salerno. — Non posso mandarti quanto desideri, poiché le centine ed i diaframmi del modello sono riprodotto in scala naturale sulla tavola, senza alcuna misura, dovendo essere riscaldate direttamente sul legno. Mi dispiace molto non poterti accontentare, e non posso fare altro che suggerirti di trovar alcuni compagni con i quali metterti in società, sia per i capitali che per la costruzione.

VITTORIO NENZIONI. — Bologna. — Non posso assicurarti la data nella quale L'aquilone pubblicherà i disegni di un motore a scoppio. Si tratterà, in ogni modo, di una descrizione molto sommaria, unicamente a scopo informativo, poiché la costruzione è possibile soltanto ad officine attrezzate per questo genere di lavoro e con le maestranze adatte.

BRUNO ARROBBIO. — Torino. — Troverai la risposta alle domande tecniche, che hai rivolto a me, nella Posta dell'Aeromodellista. Per i corsi di aeromodellismo rivolgitli alla R.U.N.A. di Torino, via S. Francesco d'Assisi, 14. Ti mando un'altra cartolina.

MASSIMO VAGLIO. — Napoli. — Quando le proposte per i vostri attestati di aeromodellista arriveranno alla R.U.N.A., il Delegato Centrale all'aeromodellismo si ricorderà di voi, non dubitate. I moduli per i disegni dei modelli del Concorso Nazionale sono in preparazione; a suo tempo chiedeteli alla Sede di Napoli. Il filo può essere di qualunque lunghezza, perchè tanto al disopra di un centinaio di metri non si

riesce a far salire un modello per il suo peso eccessivo. Credo che pure Napoli farà eseguire l'eliminazione, anche se non ha ancora istituita la scuola. In quanto ai partecipanti al concorso, caro mio, il regolamento è quello che è, e tutte le Sedi dovranno uniformarsi a quanto è prescritto in merito alle eliminazioni ed alle classifiche delle Sedi.

AQUILOTTO PATAVINO. — Padova. — Le tue fotografie sono state messe nella cartella del concorso: non c'è male, e ti auguro che qualche giudice voglia prenderle in considerazione. Non è possibile inviarti Le vie dell'aria in luogo di una delle due copie de L'aquilone: ti avverto anzi che d'ora in avanti riceverai una sola copia del giornale. La domanda tecnica troverà risposta nei Colloqui con gli aeromodellisti.

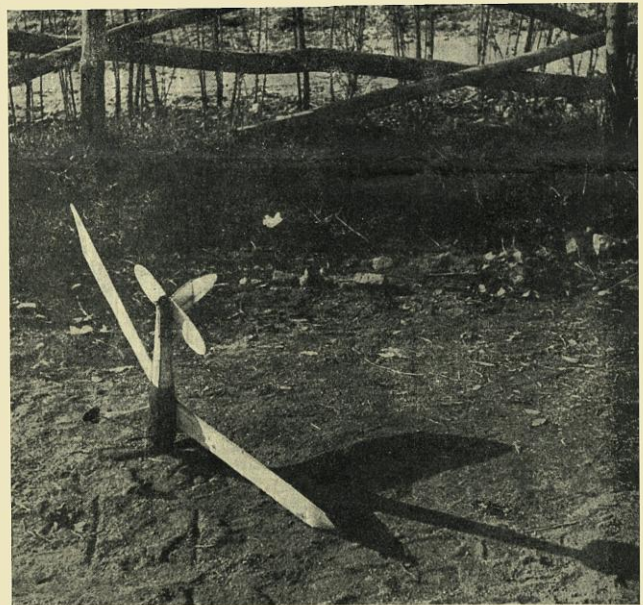
ENRICO ANDREZZI BALDINI. — Roma. — I piloti dell'Ala Littoria, come quelli militari, devono avere la vista perfetta, cioè 10/10. Anche l'altro difetto da te accennato è causa di non ammissione ai corsi di pilotaggio, a meno che non sia molto lieve.

METEORA CELESTE. — Bologna. — Hai indovinato giusto; non so quali altre pubblicazioni consigliarti. L'associazione alla R.U.N.A. non è molto gravosa, ma è condizione necessaria per poter frequentare la scuola di aeromodellismo. Per associarti rivolgitli alla Sede Provinciale di Bologna, via Rizzoli 7.

GIANNI MARTINENGI. — Crema. — Per entrare alla scuola di volo veleggiato di Asiago devi aver conseguito l'attestato B. Per le modalità rivolgitli, a tempo debito, alla Sede della R.U.N.A., dove potrai avere tutti i ragguagli in proposito. In quanto ad entrare in Aeronautica, occorre in ogni caso uniformarsi ai bandi di concorso indetti dal Ministero dell'Aeronautica.

GUIDO SANI. — Bologna. — Un giorno o l'altro L'aquilone pubblicherà i disegni di un motore a scoppio per modelli volanti, ma unicamente a scopo informativo, poiché non è intenzione del giornale incoraggiare ad intraprendere imprese che non possono essere portate a termine. In passato sono stati costruiti modelli bimotori, con due tubi e con due eliche. Ne troverai alcune fotografie nel volume « Il costruttore di aeromodelli » di Martini e Nobili.

Zio Falcone



Per fortuna che si tratta di un aeromodello! (Foto Martini).

Leggendo

« L'AQUILONE »

Imparerete a costruire aeromodelli, vale a dire piccoli modelli volanti di aeroplani.

OFFICINE MONCENISIO

già An. Bauchiero
Soc. Anonima Capitale versato L. 10.000.000

Sede in **TORINO**
Stabilimenti in Condove

Trasformazione e riparazione di aeromobili - Costruzione di parti di ricambio per detti - Materiale bellico per aviazione

AEROMODELLISMO ANNO XV°

modelli volanti in ordine di volo — disegni e tavole costruttive — materiali e parti staccate per ogni costruzione — scatole di montaggio — utensili.

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

SCUOLA AVIAZIONE

CAPRONI

VIZZOLA TICINO

COSTRUZIONI AERONAUTICHE

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA



“ ALA ”

macchina da scrivere “900,”

Novità assoluta. Ultrautilitaria
comodissima ovunque, leggera (pesa chilogrammi 2,950), completa, perfetta, robusta, elegantissima.

Tastiera universale, battuta dolcissima, allineamento perfetto.

Spedizione ovunque. Regaliamo porto e imballo anticipando importo.

Premio 10% ai clienti collaboratori propagandisti.
Prezzo eccezionalissimo L. 625

Per altri modelli e marche (da ufficio o portatili) chiedere catalogo ed offerta confidenziale.

Convenientissimo! Catalogo gratis.

“ITALDATTILOGRAFICA,,
De Filippo (Aquila) - Marina Leuca, Lecce

MACCHINE DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

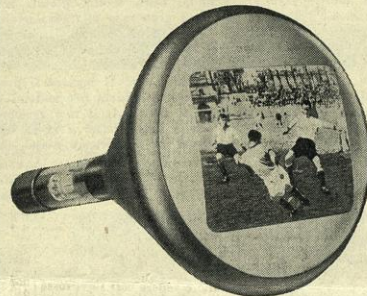
ROMA
VIA FLAVIA 4

SAIMAN

SOCIETÀ ANONIMA INDUSTRIE MECCANICHE AERONAUTICHE NAVALI
ROMA

Officine e Cantiere: Lido di Roma

COSTRUZIONI-RIPARAZIONI AERONAUTICHE E NAVALI



MOD. VS 4/35 - PER TELEVISIONE
Dimensioni immagine 180x200 m.m.

Tubi a raggi catodici SAFAR

originale ed unica
produzione completa
italiana

Oscillografia

Televisione

Un
primato
della

SAFAR

SOC. AN. FABBRICAZIONE
APPARECCHI
RADIOFONICI
MILANO - VIA E. BASSINI N. 15

Isotta Fraschini



MILANO

ISOTTA FRASCHINI

FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO
VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.

MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI
ARMI AUTOMATICHE
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE

**INTERNAZIONALE
AERONAUTICA**

MILANO - PALAZZO DELLO SPORT

2-17 OTTOBRE 1937 · XV ·

Collaborazione dei giovani

LA CONVERSIONE DI FRANCO

Entrando in casa di Franco, lo trovai che si spazzolava il risvolto dei calzoni, mentre con l'altro piede accompagnava, battendolo in terra, il sincopato ritmo di un ballabile che usciva dall'altoparlante di una ignobile radio, la quale alternava tre o quattro gracchi ad ogni battuta di musica.

Rispose con un cenno del capo al mio saluto e subito mi domandò aggressivamente se andavo a ballare con lui. Questa domanda era di prammatica come il mio solito rifiuto. E allora cominciò a farmi gli elogi della sala da ballo, dell'orchestra, del fiore dell'aristocrazia che, secondo lui, interveniva quella sera al « Torre Danze ».

Io, duro, sempre di no. Finalmente giocò l'ultima carta mentre emulsionava, sulle palme, la brillantina per i capelli: « Se vieni, pago io ». Lo credereste? Dissi di no. E no, no, no, dopo mezz'ora ero al ballo anch'io. E questa era la mia quotidiana disperazione.

Franco, buon ragazzo, modernissimo a modo suo, era la più buona pasta di ragazzo che esistesse a questo mondo, ma era fanatico per il ballo.

Il fatto avrebbe potuto anche andare, ma il guaio era che egli non aveva nessuna simpatia per l'aviazione mentre io... Basta. Tifoso, supertifoso, ultratifoso per l'arma del cielo.

Mentre io la sera avrei voluto andare al solito caffèucio che gestiva un mio conoscente, pilota di guerra, per parlare di cabrate, di acrobazie, di viti e di mill'altre diavolerie aeronautiche, esaltandomi e ripromettendomi sempre che avrei scelto la carriera aeronautica, lui invece preferiva andare al caffè concerto, sempre, s'intende, quando al « Torre Danze » non si ballava. Ed io, per amor della pace, lo seguivo sempre. Non era valso nemmeno l'ultimo mio tentativo, cioè di regalargli l'abbonamento a « L'aquilone ». Niente. Guardava le illustrazioni a colori di Mastrojanni, ridacchiava un po' distraitamente e poi regalava il fascicolo al suo nipotino che ne faceva subito scempio, seminando per le stanzette brandelli di carta con gran gridio della donna di servizio che a spazzare le venivano i dolori reumatici. Mi trovavo in questa invidiabile condizione che mi addolorava sinceramente, facendomi lambicare il cervello per cercare una via d'uscita, una scusa per fargli entrare in simpatia l'arma azzurra. Un bel giorno, pensa e ripensa, escogitai un mezzo, se non magnifico, davvero originale. Egli era matto per il ballo? Ebbene il ballo sarebbe stato l'arma della mia vittoria. Quel di salta la lezione a scuola (non imitatori, ve!) e mi recai dall'amico Guido, un altro tifoso d'aeronautica. Costui, studente in legge, aveva una sorella diciottenne, la quale, appassionata anche lei al ballo, frequentava il suddetto « Torre Danze ». Dora, così si chiamava, era davvero carina e, questo è l'importante, ballava magnificamente.

Franco era felice quando poteva fare un « tango » con lei, poiché, formando una coppia perfetta, erano molto ammirati. Per questo io avevo scelto proprio Dora per il mio piano.

Dora, chiamata dal fratello, accorse, un passo e un salto, canterellando una canzone esotica in voga. Approvò ridendo alle mie proposte, per cui io, salutati i due fratelli, me ne venni via.

La sera stessa usciva dalla mia casa un ragazzo e, con fare circospetto, prendeva la via di casa Danzi per portare a Dora l'ordigno infernale dei miei diabolici disegni. Quest'ultimo era un innocuo aeromodello, al quale un mantello nero cercava inutilmente di nascondere le forme. Serviva per istruzioni a Dora.

La domenica successiva, la sera, a casa di Franco, dopo la solita schermaglia preventiva, sostenuta pro-forma da parte mia, ci avviammo alla sala da ballo, con grande soddisfazione di Franco che non vedeva l'ora di arrivarci.

Nella folla di signorine non tardai ad intravedere Dora la quale, sulla camicetta, portava una minuscola aquileta dorata. Le cose andavano a gonfie vele. Franco ai primi balli scelse subito Dora e questa, tra un giro e l'altro, gli raccontò il perché portava

l'aquileta, che cos'era la R.U.N.A., che cos'era l'aeromodellismo e finì per dirgli che lei era una appassionata aeromodellista.

Queste apparenti sciocchezze di piccola società finirono coll'interessare Franco, il quale, per non essere inferiore a lei, si palesò un « appassionato aeromodellista ». Aspettavo l'uscita. Dora subito, istruita per bene da me, fece gran caso alla rivelazione di Franco e senza tanti preamboli, si invitò « per vedere », diceva dei, gli apparecchi che costruiva Franco.

Non l'avesse mai detto! Il ragazzo si precipitò da me come una furia preandandomi e scongiurandomi di prestargli il mio aeromodello. Io, deciso a fargli pagar cara la sua « bomba », risposi di sì. Franco tornò da Dora e le fissò un appuntamento in casa sua per « mostrarle » — diceva lui — il suo ultimo apparecchio. Dora accettò e l'indomani

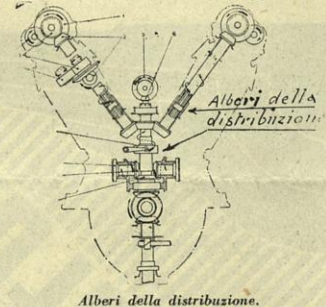
il solito ragazzo circospetto portò il modello da casa Danzi a quella di Franco che l'aspettava ansioso. Dora, istruita da me, al giorno fissato fu da Franco, mentre io, casualmente, fingevo di arrivare allora. Povero Franco! Sulle prime tutto andò bene, poiché il modello non era orribile, e lei finse di congratularsi con lui per la buona riuscita dei suoi lavori. E qui cominciò il bello. La ragazza prese a domandare al nostro eroe quale legname adoperasse per i longeroni, come caricava il motore elastico, ed altre simili domande che misero subito in allarme il povero ragazzo.

Ma Dora ci aveva preso gusto e rinunciò a scrivere ciò che successe. So soltanto che lui tenne il muso a lei per oltre un mese, ma che da quel giorno non fece che parlarmi di modelli, di centine e d'incidenze, cose che apprendeva su « L'aquilone ».

N.° 24 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

Questi alberi corrono, in genere, lungo le testate dei cilindri e portano in corrispondenza delle valvole, dei risalti cilindrici a profilo speciale che prendono il nome di camme o eccentrici: durante la rotazione dell'albero questi eccentrici spingono direttamente o attraverso leve (bilancieri) le valvole ad aprirsi, lasciandole poi libere di richiudersi — richiamate da molle — quando l'eccentrico stesso presenta alla valvola la parte meno sporgente. L'albero degli eccentrici prende il moto, in genere, da altri alberi (es. alberi della distribuzione), questi, a loro volta, dall'albero motore. Nei motori a quattro tempi il numero di giri dell'albero delle camme deve essere metà di quello dell'albero motore.

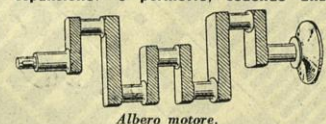
ALBERO DELLA DISTRIBUZIONE — Organo che, attraverso ingranaggi conici,



Alberi della distribuzione.

prende il moto dall'albero motore per trasmetterlo all'albero delle camme.

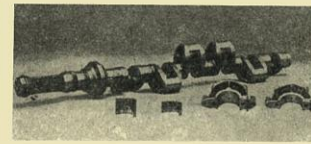
ALBERO MOTORE — L'albero motore è l'organo che raccoglie — attraverso il pistone e la biella — il lavoro eseguito dai gas durante le fasi utili (scoppio espansione) e permette, cedendo una



Albero motore.

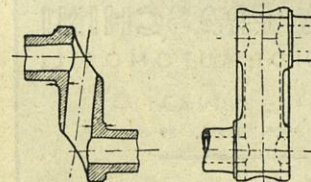
piccola parte di questo lavoro, il susseguirsi delle fasi passive (aspirazione, compressione, scarico). Viene detto an-

che « albero a gomiti » o « albero a manovelle » perché presenta tanti gomiti o manovelle quante sono le bielle o sistemi di bielle che si allacciano ad esso. Così per i motori a stella l'albero motore presenta una sola manovella (salvo i casi della doppia stella in cui si hanno due manovelle) in quanto tutte le ma-



Albero motore di un motore a 12 cilindri a « V ».

novelle sono riunite in un unico sistema di imbiellaggio. Nei motori a cilindri invece si hanno tante manovelle quanti sono i cilindri; infine per i motori a « V » o « W » l'albero motore presenta un numero di manovelle uguale al numero dei cilindri di una sola fila. Nell'albero motore si distinguono le seguenti parti: 1° « perni » che ruotano sui cuscinetti del carter; 2° « bracci di manovelle »; 3° bottone di manovella ove si articola la testa di biella. L'albero motore si costruisce in genere in acciaio al cromo o al nikel-cromo. Ri-



Bracci di manovella in un albero motore, forati per il passaggio del lubrificante.

sulta forato per il passaggio dell'olio di lubrificazione e ad esso viene fissata l'elica mediante il mozzo. Per mezzo di ingranaggi l'albero motore trasmette il movimento agli organi della distribuzione, del raffreddamento, della lubrificazione e della surcompressione. (V. voci relative).



L'aquila, guardando l'aeroplano con disprezzo: — Saranno dei concorrenti temibili, ma le uova non le faranno mai.

E finì col fare la pace anche con Dora, promettendole che sarebbe diventato un vero aeromodellista.

E mantenne la parola. Morale: egli balla molto meno, non straccia più « L'aquilone », ma ne fa una convinta propaganda, passa intere serate assieme a me a costruire modelli ed ha deciso senz'altro di spedire, appena possibile, i documenti per entrare nella bella, grande, gloriosa Arma del cielo.

Alessandro Turco Zenere

Il più grande eroismo

Il cielo era terso, senza una nube. Un aeroplano si levò in volo e puntò decisamente verso sud, stagiando la sua elegante sagoma. Era un biposto, ma a bordo non c'era che il pilota. Aspre montagne si ergono sotto la macchina alata: montagne tolte a palmo a palmo al nemico dai soldati d'Italia lanciati alla conquista del barbaro Impero.

L'aviatore avrebbe dovuto compiere alcune osservazioni, corredate di fotografie, ed indi tornare alla base. Se lo era guadagnato, quel volo; infatti eran tanti gli aviatori che chiedevano un compito, che per ogni incursione bisognava aspettare con pazienza il proprio turno.

L'apparecchio era nei pressi di Ras Dascian, quando improvvisamente il motore mancò. Il pilota cercò di dare tutto gas e di riprendere quota; inutile. Un atterraggio fra quelle impervie montagne si presentava difficilissimo e certamente sarebbe caduto fra le mani dei crudeli indigeni. Non gli rimase quindi che far descrivere all'aeroplano larghe volute, cercando nello stesso tempo uno spiazzo dove posarsi. Nulla!

Man mano che scendeva, i picchi, i burroni si profilavano sempre più orrendi e mentre la roccia si avvicinava a vista d'occhio, gli pareva che l'apparecchio sarebbe stato ingoiato da quella selvaggia terra.

Poi scopperse una piccola radura strapiombante su altre profonde valli. Un misero gruppetto di capanne sorgeva a una delle sue estremità e sembrava sospeso nel vuoto e nella solitudine di quei selvaggi recessi.

Un gruppo di indigeni urlanti protendeva le braccia all'aquila romana. Non lo accoglievano bene. Si preparò ad affrontare una morte gloriosa.

Intanto l'aeroplano scendeva. Rapidamente, sempre più rapidamente...

Una calma fredda; decisa si era impadronita dell'aviatore. Per un attimo ebbe la visione dei suoi cari, di coloro che lo aspettavano in Patria, ma neanche questo ebbe il potere di distoglierlo dalla sua eroica determinazione. Egli voleva incidere degnamente il suo nome accanto a quelli dei compagni già caduti in combattimento.

L'aeroplano toccò terra. Un balzo. Un altro. Una ruota si spezzò per il brusco atterraggio fermando la corsa disordinata.

La turba urlante dei negri l'aveva già circondato. In alto, il cielo sfolgorava di sole.

Un attimo. Bisognava agire presto e l'aquila romana sarebbe sfuggita all'onta della sconfitta. Febrilmente accese un cerino e lo immerse nel serbatoio.

Un rogo illuminò l'apoteosi dell'eroe, mentre gli indigeni volgevano in fuga.

Pierantonio Zverefemich