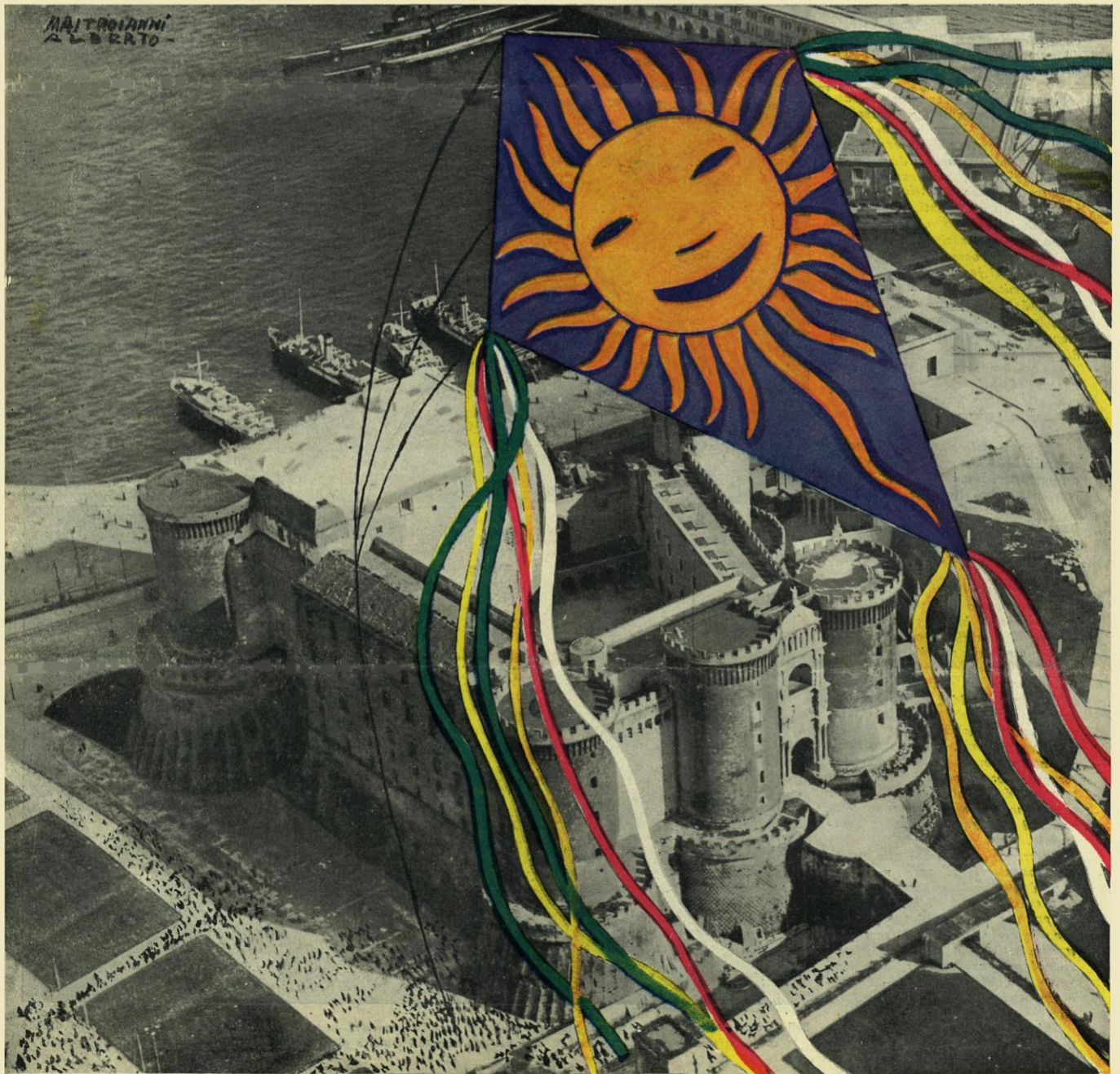


L'AQUILONE

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. 45-317
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



"L'Aquilone", nel cielo di Napoli

Gioventù felice nei cieli di trenta città

SCUOLE VOLANTI

Uno studioso abate del XVII° secolo, vedendo volare alcune mosche intorno a un mappamondo, fantasticava pensando a una macchina sollevata nell'aria che, girando intorno alla terra, permettesse agli uomini di stabilire gli esatti limiti dei continenti e dei mari, e a tale scopo si prospettava la possibilità di istituire delle cattedre aeree ambulanti.

Mi vien fatto di ricordare oggi questo sogno ambizioso nel seguire i voli che i nostri studenti compiono in questi giorni in molte città d'Italia.

Gli aeroplani destinati ai raduni aerei della gioventù studiosa son divenuti vere e proprie aule volanti che si innalzano nell'aria con a bordo numerosi studenti. L'abate seicentesco esulterebbe nell'apprendere tale notizia.

Si può asserire, senza tema di sbagliare, che queste manifestazioni aeree ideate da L'aquilone e realizzate dal Ministero dell'Aeronautica d'accordo con quello dell'Educazione Nazionale, rappresentano un eccellente mezzo didattico. E sono certo che gli insegnanti, i quali hanno accompagnato in volo gli studenti, non si sono lasciati sfuggire una così preziosa occasione per impartire singolari lezioni di astronomia, di meccanica, di aerodinamica, di topografia, di geografia ai loro allievi stupiti di contemplare l'immensa pianta topografica naturale distesa sotto i loro occhi.

E così, come utilissima è l'odierna manifestazione di didattica aerea, altrettanto utile sarebbe per i giovani la lettura di buoni libri aviatori.

All'epoca delle grandi scoperte scientifiche e dei grandi viaggi di esplorazione, i giovani accoglievano con entusiasmo racconti avventurosi, come assai prima, quando incombeva un sistema educativo che propendeva alla irrealtà, avevano accolto racconti ermetici ed immaginari.

Oggi, invece, quasi tutti i libri di avventure, siano essi per adulti che per giovinetti, hanno per tema obbligato il dirigibile o l'aeroplano, vale a dire due realtà che abbisognano di uno sforzo minimo per venir trasportate nel piano di una sbrigliata fantasia. Ed è giusto per due motivi: mentre da una parte i giovani, entusiasmandosi alle grandi imprese aviatorie, sognano brillanti avventure aeree e accolgono con piacere questa nuova forma di letteratura, dall'altra gli stessi racconti servono a formare quella coscienza che è necessaria alle nuove generazioni.

Descrivere e adattare alla mente dei giovani viaggi aerei, macchine che salgono nell'elemento inesplorato a cui da secoli gli uomini hanno sempre guardato con sgomento e con desiderio; parlare di macchine transvolatrici di mari, vincitrici delle lontananze, che si slanciano verso le stelle soggiogando i venti e giocando con gli spazi, non è facile.

Chi conduce la fantasia dei giovani verso le strade del cielo deve es-

sere un meccanico e un poeta, perché ogni vicenda compiuta nello spazio, sia pure dalla immaginazio-

ne, è come un poema vissuto dal quale scaturisce una misteriosa e naturale poesia. G. d. N.

VOLI A TALIEDO

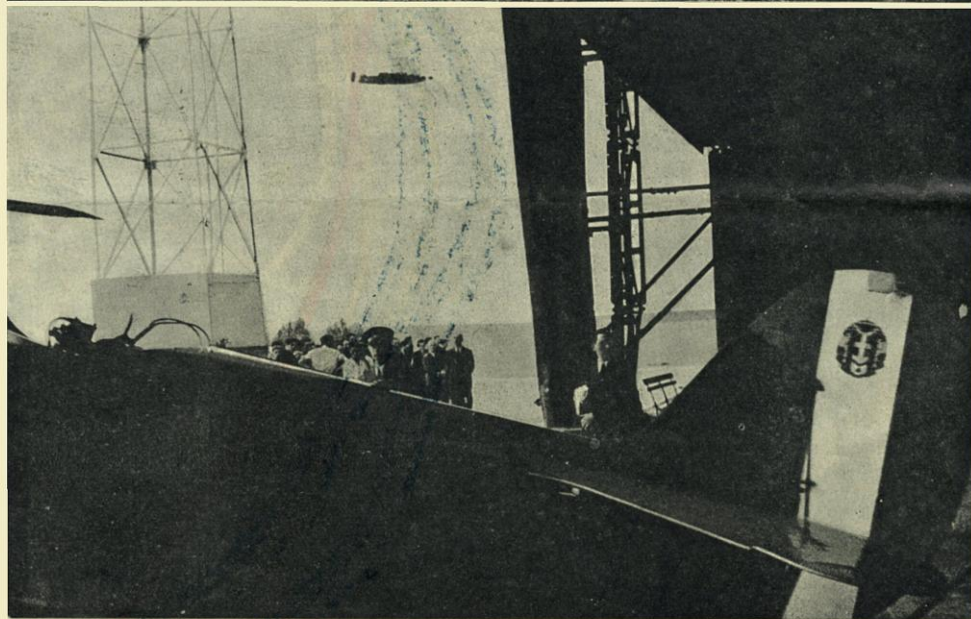
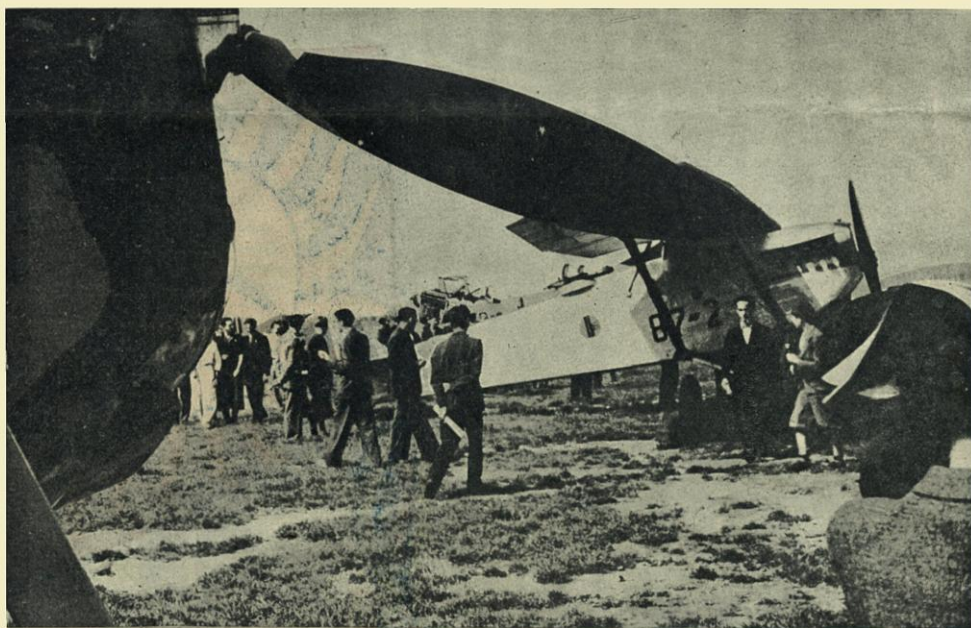
Oggi il cronista lascia la parola a coloro «che c'erano» e che hanno volato. Il lettore di Vercelli troverà che si parla troppo, ad esempio, dei voli sul cielo di Milano, di Torino o di Treviso. Ci sembra che la cosa non abbia importanza. Pubblichiamo delle impressioni di giovani e di professori che hanno volato, non importi dove. Ci interessano le impressioni. I cieli sono

tutti uguali, qui in Italia. Leggiamo, dunque, lo scanzonato Lenocita e il brillante Cangioli che scrivono i loro articoli da Milano il primo, e da Torino il secondo. E leggiamo anche le impressioni dei giovani, di Fagnani e di Bastogi.

Uno sguardo al cielo, tra uno sbadiglio e l'altro, mi fa balzare il cuore in gola. Mi sono alzato convin-

to di trovare una giornata piovosa ed invece ho la sorpresa gradita, aprendo indolentemente la finestra, di avere il volto inondato da un fiotto di luce viva che mi preannunzia una bella giornata. Tutta l'indolenza di colpo scompare ed in un attimo sono nel bagno: una fresca spruzzata di acqua mi sveglia del tutto e mi sorprende a borbottare: — Oggi si vola, oggi si vola...

Veramente la giornata piovosa di ieri non mi faceva presagire tale gioia, anzi un prostramento era sopravvenuto ieri sera quando ho potuto definitivamente constatare, stando a letto, che le mie preci per far cessare la pioggia erano inutili.



Belle inquadrature durante i voli di propaganda. Nella seconda fotografia, presa dall'interno di un capannone, è ben visibile contro il cielo bianco la sagoma di uno dei due trimotori messi a disposizione dei nostri abbonati. (Foto Mariotti).

E mi ero addormentato in tale convinzione. Ma è proprio vero che la speranza è l'ultima Dea, come dicevano quei pratici dei latini, che in fatto di esperienza non si facevano battere da nessuno.

— C'è il sole, si vola!

In un batter d'occhio sono pronto. Ho quasi un senso di disgusto per la piccola macchina utilitaria e sarei tentato di farne a meno, ma poi penso che anch'ella mi sarà utile se vorrò fare presto. Assorto ingrano la marcia dopo aver messo in azione il motore. Son sicuro che i passanti non guardano la mia macchina per la sua rumorosa avvenenza, o me, fortunato mortale, che vado a volare; no, mi convinco che guardano il numero della targa, temo, con l'intenzione di segnalare ai vigili che c'è un pazzo che gira per le vie in auto e che, forse, è scappato dal manicomio. Non mi curo nè degli accidenti nè dei moccoli accesi in mio onore. Sento di disprezzare tutti coloro che incontro, ma essi non si accorgono di questa mia orgogliosa superiorità: vado a volare!

Ecco porta Vittoria! Il monumento in ricordo delle Cinque Giornate sta lì fermo e non si muove ed io, distratto, gli chiedo la via con somma indignazione di un vigile che mi fa gli occhiacci ed è quasi sul punto di elevarmi una contravvenzione come disturbatore del traffico. Giro prudentemente al largo. Premo l'acceleratore e quasi sorrido nel sentire il motore che aumenta i giri: — Poverino, fa di tutto per accontentarmi, ma è buffo il suo sforzo! Vorrebbe imitare il cento dei motori di aviazione. Quelli sì, che fan fremere!

Ecco Taliedo. Bisogna fare un giro lungo per arrivare al cancello delle linee civili, mentre al di là del muro di cinta si vedono i capannoni che ospitano gli apparecchi. Eccoci, finalmente. Lascio il tabaccolo ancora fremere per la corsa, torno indietro per spegnere il motore e chiudere la portiera e poi mi avvio verso un gruppo di borghesi. Qualcuno mi chiama e mi avverte (delicatezza degli amici!) che ho perduto il turno e che dovrò tornare al pomeriggio.

— Ma neanche per idea! — E di un balzo sono davanti al tavolo di prenotazione ove un signore, molto gentilmente, mi conferma quanto il cortese amico mi ha detto. Gocce di sudore imperlano la mia fronte. La preghiera di ritornare al pomeriggio non trova riscontro nel mio animo: — Macchè, devo volare adesso. — Insisto, scongiuro, forse anche prego fino a che la valigia dei miracoli, che era già stata chiusa, si apre e vien fuori un blocchetto sul quale quel signore, quanto buono!, scrive il mio nome e mi assegna il quinto turno assieme al mio amico. Esultante faccio sventolare il biglietto al disopra del capo e, vedendo che per adesso non c'è nulla da fare, mi metto calmo in attesa del mio turno. Dio! calmo forse non sarebbe il termine più adatto, ma, in proporzione alla primitiva ansia, può avere un certo valore questo aggettivo. Mi metto ad osservare le facce di coloro che scendono dagli apparecchi dopo il proprio turno; non so spiegarmi come possano essere tanto calmi, non so come si faccia ad essere così, direi quasi, indifferenti dopo aver volato. Ma no, pensandoci bene capisco, non è indifferenza la loro, è la superiorità di chi ha volato verso chi non ha ancora volato.

Son tanto assorto che non mi accorgo come l'apparecchio che dovrà portarmi in volo sia già atterrato.

Una manata sulla spalla del solito caro amico, mi riporta alla realtà. Lo vedo correre davanti a me: d'un balzo lo raggiungo, lo sorpasso, ne sorpasso altri e mi avvento verso la scaletta già pronta. Mi sono già issato su quando il motore, che cantava senza perdere un colpo, d'un tratto ammutolisce. Qualcuno mi grida di scendere chè il motore si è fermato. Penso al paracadute, constato di non averlo, faccio per slanciarci, quando mi accorgo che per il momento è preferibile scendere per la scaletta. Tutti musci lunghi.

— Cosa è successo?

— Non si vola più..

Ho sempre sentito dire la frase "Mi cascarono le braccia" ed ho sempre sorriso pensando che, aven-

dola adoperata in un tema nel ginnasio, il professore la trovò tanto spassosa, da far ridere tutta la scolaresca facendomi noto, grazia sua, che il buon Dio non attacca le braccia con "colla di pece od altro". Perciò adesso ogni qualvolta la sento mi vien da sorridere. Ma vorrei che il vecchio professore fosse adesso qua, invece di trovarsi ove si trova, al Cimitero (poverino), e mi sentirei di dimostrargli che le braccia nel momento in cui mi si annunzia che non si vola più, me le sento proprio ciondoloni ciondoloni. Guardo in volto i più vicini e, come il conte Ugolino vedo:

"per quattro visi lo mio aspetto

[stesso]

Siamo quasi sgomenti quando vediamo il colonnello pilota avanzarsi verso un altro apparecchio. Si volerà con quello. I sorrisi rinasco-

no. Si mettono in funzione le eliche. Tutto vibra ed i nostri cuori all'unisono. Guardiamo le eliche che sembra sminuzzino l'aria in tante bollicine iridescenti. Un cenno: balziamo come se si andasse all'assalto. La scaletta è poggiata e questa volta si volerà sul serio.

Il colonnello è al suo posto di pilotaggio. Mi son già sistemato in un confortevole sedile. Il motore canta e con esso il nostro cuore; è un canto di gioia irrefrenabile. Guardo l'amico che mi è vicino e gli sorrido: quante cose in quel sorriso. L'apparecchio rulla; aumentano i giri del motore ed il muso del trimotore con i suoi baffi giranti si volge in su. Ci innalziamo. E' una sensazione, non so neanche dire, gioiosa, di quelle gioie incontenibili che fan quasi mancare il respiro. Guardo giù. Siamo già in alto. Sot-



Due scene colte sul campo « Dal Molin » di Vicenza durante la giornata dei voli di propaganda.



Questi attenti lettori de «L'aquilone» sono stati fotografati sul campo del Littorio durante i due giorni di voli.

to di noi la campagna è divisa sapientemente in tanti quadratini verdi: dal più scuro al più chiaro. Un verde quasi giallo ci indica il frumento, mentre il granturco è scuro. Quel nastro grigio è una strada e su di essa qualcosa di piatto e scuro sembra che scivoli; è un'automobile. Un treno passa sulla strada ferrata sbuffando, innalzando volute di fumo che quasi sembra vogliono giungere fino a noi per salutare il fratello più veloce che non ha bisogno di binari

per correre, ma spazia da padrone nello infinito azzurro. Ecco le prime case di Milano. Le strade, come piccole! formicolano di gente e di automobili. Tutto sembra strano e piatto di lassù. Ma chi è quell'uomo con le braccia tese al cielo verso di noi? Non è un uomo: è il monumento a San Francesco. Ci tende le braccia l'umile fratricello e penso che se fosse vissuto ai nostri tempi, avrebbe chiamato "fratelli" anche gli apparecchi argentei ed aerei che lo avrebbero portato più vicino a Dio. Adesso ci tende le braccia. E' una prece o un richiamo? Povero San Francesco, sento quasi rimorso di lasciarlo lì implorante con le braccia tese. Il pensiero, però, che forse non sarà permesso di portare sugli apparecchi le statue, sia pure imploranti, mi consola e la pietà per il fratricello si perde in quella infinita ondata di sentimenti.

Già di ritorno. Ecco il campo: i capannoni ci corrono incontro qua-

si a darci il benvenuto. Si tocca il prato erboso: un piccolo balzo, si tocca ancora e ci si avvicina al posto di partenza. Il volo è terminato e scendo a malincuore.

Quanto è misera l'utilitaria! La metto in moto e mi avvio verso quel nastro di asfalto che poco fa, dall'alto, sembrava così piccolo. Guido automaticamente. Son così assorto che ogni tanto accelero con la speranza che anche l'automobile si impenni e mi porti su ancora. Pare, però, che sia inutile. In uno di questi tentativi vedo solo un vigile che mi fa cenno di fermare:

— Cosa c'è?

— Ha transitato mentre il semaforo segnava il rosso. Dieci e dieci...

— Già, era rosso — balbetto — bisogna pagare.

In fondo alla macchina il caro amico sghignazza. Ha capito tutto e se la ride. Ma di che cosa è fatta certa gente?

Rodolfo Lanocita

NEL CIELO DI TORINO

Lo dico a tutti, lo grido ai quattro venti; mi pare che tutti mi debbano guardare ora con un'aria di considerazione come si ammira un eroe.

"Gran che!" diranno gli aquilotti, le rondinelle. Le aquile poi... ci faranno un ghigno di sprezzo.

Hanno torto. Pensino che, quando io ero ragazzo, il volo umano non era concepibile se non attraverso i libri del Verne, le fantasie di Ovidio, di Dante e dell'Ariosto. Sappiano che allora un padre poteva impunemente apostrofare così un figlio troppo ingenuo: "Se ti dicessero che un asino è volato, tu saresti capacissimo di crederci". Ebbene, mi perdoni la buon'anima di mio padre; se oggi mi dicessero che un asino è volato, lo ammetterei a occhi chiusi, tant'è vero che è volato io, che...

Però anche ai miei tempi si fantasticava di volo: uno dei miei giocattoli preferiti era l'elicottero, consistente in una piccola elica di latta cui dava l'abbrivio del volo il passaggio forzato intorno a una lunga vite simile a un trapano da traforo. Volo di libellula che ci dava tanta beatitudine di sogno. Peccato che presto l'elicottero si smariva e fino a una prossima fiera non si ricominciava il giuoco.

Allora avevo anche sognato una macchina volante azionata da calamite: con questa sarei andato a trovare la nonna, nel suo paesino di montagna simile a quelli che ci sono nei presepi natalizi; avrei fermato la macchina davanti alla finestra della sua casina; mi sarei affacciato, l'avrei salutata: "Buon giorno, nonnina!"

Vi par poco? Le mie fantasticherie di allora, divenute realtà; io, essere antediluviano, nato nell'altro secolo (l'abborrito ottocento!) essermi innalzato da terra, in carne ed ossa...

Ma procediamo con ordine. Dunque ieri, sabato, dodici giugno dell'anno di grazia 1937, XV

dell'Era Fascista, II dell'Impero, io accompagnai centosettanta allievi della Scuola Elementare Vittorio Alfieri con rispettivi insegnanti al campo d'aviazione G. Piazza dove si teneva il raduno aviatorio, come sapete.

Nessuno avrebbe voluto; e pensavo che forse anch'io non avrei potuto volare. Da una parte ne ero quasi contento: mi procurava qualche inquietudine il ricordo vago di certo disturbo cardiaco avuto qualche anno fa...

Ma appena compresi che avrei potuto volare, ne fui felicissimo. Ebbi il mio buono: undicesimo turno. C'era da aspettare (chi sa quanto?). Un sole terribile gettava riflessi d'argento liquefatto sulle ali dei trimotori in partenza, cuoceva le zucche...

A proposito: dimenticavo i miei scolari, sorvegliati dagli altri insegnanti un po' mogi perchè non avrebbero volato malgrado i tentativi di scrocco.

— Mi dia il suo biglietto! — supplicava Carletto.

— Non possiamo volare noi? — chiedeva un altro.

— Quando sarai abbonato a *L'aquilone* — rispondeva.

Alla biglietteria un papà abbonato a *L'aquilone* insisteva per ottenere che volassero anche i suoi due bambini. Uno studentello protestava perchè nessuno gli badava; voleva il buono. Un signore lo redarguì:

— Chi è Lei per far tanto chiasso?

— Io? Un abbonato de *L'aquilone*. E Lei?

— Un preside.

I voli si succedevano rapidi. Venne presto il mio turno. Rividi con piacere l'erba ondeggiare al vento dell'elica, mi sentii nella scia di quel turbine che, in quell'afa, mi portò un vero refrigerio. Salii svelto la scaletta dai pioli lucenti; entrai nella cabina che mi fece l'effetto di uno scompartimento di treno di lusso.

Uno studente mi cede il suo posto a sedere sul morbido seggiolone accanto al finestrino. Appoggio la fotocamera: tenterò di prendere il paesaggio. Si corre sul prato, con negli orecchi il rombo dei motori, che ecco, cresce, rallenta... Si attende che atterri l'altro Caproni. Ah! ci siamo! Cominciano a passare di fianco a noi, un po' sotto, le casine, come sul treno in riva al lago d'Orta, piccine, ma non tanto, molto più grandi per esempio di come si vedono le capanne e le chiesuole di Campiglia Soana, Valprato, Pianello dalla Punta Belvedere. Oh! quello laggiù lo Stadio? Quella vasca? Mah! Ora case, strade, orti, sem-



Bolzano - La segreteria volante al lavoro

brano i giardini dei bimbi sulla sabbia. Il Po? Una striscia color terra.

Qualcuno mi batte su una spalla distraendomi dall'estasi in cui sono immerso: è l'ufficiale d'aviazione che ci ha introdotti nel campo. Ride:

— Le piace?

— Magnifico!

Torna accanto al pilota: mi guardano entrambi un lungo minuto dall'ovale della porticina, lui nella sua bianca divisa, il viso aperto a una risata gioiale; il pilota serio, nella tura di volo che gli incornicia il volto. Peccato che non mi possa fidare della piccola Kodak a cassetta!

A un tratto mi sento come staccato dal seggiolone, sospeso nel vuoto: un'impressione deliziosa; si sente, ora di volare. Uno studente in piedi accanto a me esclama:

— Ca l'è bel susci! (Com'è bello questo!).

Si scende. Peccato! Faccio domandare al tenente:

— Che quota abbiamo raggiunto?

— Cinquecento metri.

Non avrei creduto tanto. Un sobbalzo, due, tre, come in una specie d'altalena: l'aereo è toccato terra, è saltellato un poco, come un qualunque suo cugino, colombo o passero che sia; si ferma.

Ho parlato del mio volo a due signorine. Devo proprio essere affascinante, travolgente io quando parlo con le signorine! Perché subito una di queste s'incapostisce che vuol volare oggi stesso, domani al più tardi.

Va a trovare la cugina, complotano, telefonano al campo:

— Senta: vorremmo volare.

— Non c'è l'ufficiale addetto; non ne so niente. Ma attendano, attendano! (Di', Coso, va' a chiamare subito il signor capitano X).

— Pronto?

— Pronto: capitano Tale. Loro vogliono volare? Impossibile: i turni sono già completi: cinquantuno. Sono abbonate a *L'Aquilone*? Sono socie della R.U.N.A.? No? Provino a venire domani al campo; in un modo o nell'altro si vedrà...

E stamattina con due facce toste da non si dire, vanno al campo d'aviazione, parlano con un tenente, visitano i capannoni: trimotori da bombardamento, apparecchi per acrobazia listati di nero...

— Ma noi si vorrebbe volare!

— Affare serio! Sono arrivati ora altri cinquanta studenti dalle provincie; e i turni sono già al completo. A meno che il generale Y...

Presentazione al generale Y in borghese:

— Niente da fare. Non dipende da me. Questa è cosa organizzata dal Ministero dell'Educazione Nazionale...

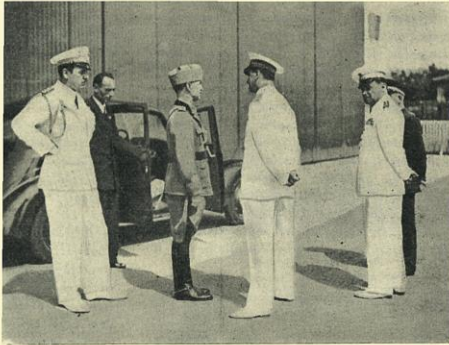
Non si danno per vinte. Ora attaccheranno la prima linea.

— Vengano con me!

— Biglietto?

— Ce l'ò io in tasca. Salgano! Salgano!

E volano, a scrocco, le birbone, beate del volo su Torino, degli improvvisi abbassamenti che fanno loro battere il cuore di un'emozione nuova deliziosa, deluse, anche loro, dalla brevità del volo.



Il provveditore agli studi di Milano sul campo di Taliedo a colloquio col gen. Porro comandante la Prima zona aerea

Però, mi raccomando, un altro anno, abbonatevi a *L'Aquilone*: godrete di tutta la felicità del volo, senza la tremarella di esser colti in flagrante delitto di... scrocco.

Cangioli

NEL CIELO DI GORIZIA

Da diversi giorni a Gorizia si parlava, specialmente nell'elemento studentesco, dei voli di propaganda che «*L'Aquilone*» organizzava in numerose città d'Italia; quando poi si seppe che anche gli studenti medii frequentanti l'ultimo anno avrebbero potuto andare a vedere il mondo dall'alto, il «*volo*» costituì l'argomento principale di gran parte dei nostri discorsi.

Non si parlava più di esami di maturità, ma si spingeva il nostro sguardo oltre; sulla nostra futura carriera. Tutti ammiravano l'arma aeronautica, gran parte ne era addirittura entusiasta e decisa a non lasciar nulla di intanto per poter entrare nelle file della R. Accademia Aeronautica, dove si tempra il fior fiore della gioventù italiana cresciuta sotto i simboli del Littorio, per farne degli ufficiali brillanti e dei piloti ardimentosi, pronti a tutto osare per la grandezza d'Italia e per l'onore della loro arma.

Questa «*gran parte*» non vedeva l'ora che giungesse il giorno dei voli, il quale sembrava ci prendesse gusto a rendere impazienti tanti cuori sibiondi di azzurro. Ma una volta o l'altra al 30 maggio si doveva arrivare; infatti ci si arrivò, e poco dopo si arrivò anche all'Aeroporto E. Greco; dico poco dopo perché fin dalle prime ore del mattino la gioventù goriziana si era data convegno in questo magnifico Aeropor. to cui fanno da anfitrionio luoghi sacri alla memoria della Patria perché conobbero l'eroismo più fulgido dei soldati italiani.

Al nostro arrivo vengono aperti gli enormi capannoni, si profilano allora le eleganti sagome dei velocissimi C. R. 32 da caccia, dei Ro. 37 per la ricognizione, dei potenti S. 81 da bombardamento.

Rapidamente si formarono diversi gruppi attorno agli ufficiali che, attentamente uditi, ci illustravano e ci spiegavano le parti essenziali dei motori e degli apparecchi. Ma ecco che il rombo di due eliche in moto richiama la nostra attenzione: si sta «*mettendo a punto*» il «*Ghibli*» l'apparecchio di S. A. R. il Duca d'Aosta che deve partire per Napoli; accorriamo attorno a quel bimotore snello ed argenteo, per salutare, con poderosi saluti alla voce, S. A. R. che, dopo averci cordialmente risposto, decolla veloce scomparendo rapidamente al nostro sguardo.

Intanto sono giunte le 9 1/2 e si diffonde un certo nervosismo perché gli apparecchi che devono portarci in volo cominciano a farsi desiderare.

Qualcuno arriva a dire: — Stai a vedere che oggi non si vola — ma poi si pente di

ciò che ha detto e deve allontanarsi con una certa rapidità perché la sua ipotesi è stata respinta in modo molto caloroso da coloro che l'hanno udita.

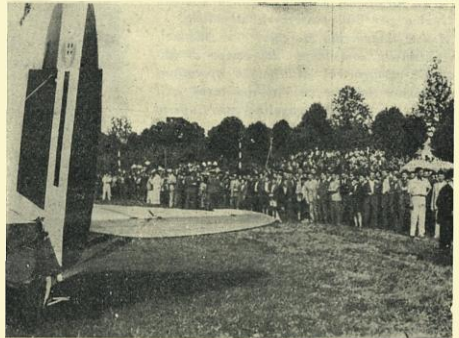
Ma ecco che, a sollavare gli spiriti si ode in lontananza il rombo di motori... E' lui! Il Ca 133. Eccolo che perde quota, riduce motore, atterra, e rullando si avvicina a noi; non è ancora fermo che lo abbiamo già completamente circondato: è necessario farci allontanare per dar posto ad una caterva di bagagli che vengono tolti dalla carlinga e depositi a terra.

Subito dopo l'ingegnere Sofistico si accinge alacrememente all'ardua impresa di stabilire i turni di volo: si andrà in gruppi di 10 per volta.

In ogni gruppo si discute calorosamente, si commenta, si fa sfoggio della propria cultura aeronautica e soprattutto si fanno progetti.

Il primo turno è per le autorità, lo si vede subito perché l'apparecchio fa un giro più lungo (qualcuno mormora), e ad ogni atterraggio si vanno ad ascoltare le impressioni di coloro che «*hanno già volato*». Le esclamazioni più comuni sono: «*Bello! Stupendo!*» oppure: «*Troppo corto!*».

Ma ecco che finalmente è la volta del decimo turno: il mio. Mi riuscirebbe difficile descrivere oggettivamente il mio volo; posso dire soltanto che oggi 30 maggio alle ore 12 ho volato per la prima volta, ho avuto il battesimo dell'aria. Prima del decollo ero «*io*» ma quando sono stato di nuovo in intimo e diretto contatto con questo nostro vecchio pianeta non mi sentivo più lo stesso; un po' del mio intimo essere era rimasto nell'azzurro del cielo. Ho tentato diverse volte di andare a riprendere quel certo non so che, rubatomi, fra una virata e l'altra, da un fascino magico, meraviglioso; il fascino del volo: ma purtroppo, sia perché l'ingegner Sofistico ha l'occhio vigile, sia perché la mia divisa grigio azzurra spiccava tra le altre, i miei frequenti tentativi di conquistarmi di nuovo, a volte con tattica aggrigente, a volte con



Alcune scene delle giornate di raduni aerei per la gioventù organizzati a Padova dal Ministero dell'Aeronautica per i nostri abbonati e per gli studenti delle scuole medie.

atacco frontale, un posticino sul Ca. 133 sono tutti falliti.

Non mi resta quindi che la speranza di volare nuovamente nel cielo di Capua come allievo della Accademia.

Vittorio Bastogi

Le impressioni di un giornalista

Pubblichiamo qualche brano di un articolo comparso nella «Gazzetta del Popolo» della sera in data 12 giugno.

Due Caproni 133, di quelli gloriosi dell'Africa Orientale, con la carlinga adattata a cabina per 8-10 passeggeri, attendono.

Assiste il generale Marchesi e il colonnello Cassinelli, comandante del campo di Mirafiori; mentre chi disbriga le operazioni preliminari nell'assegnazione dei turni è il tenente colonnello Rampelli, capo ufficio Stampa del Ministero dell'Aeronautica, che piloterà in seguito uno dei grandi apparecchi del battesimo.

Dinanzi ai capannoni nugoli di Piccola italiana e di Balilla salutano i compagni adolescenti: ma dal cuore delle generazioni nuove dev'essere cancellata la parola emozione; anche la più giustificata.

L'urlo dei Ca. 133 alle 8,40 annuncia l'inizio dei voli: li inaugura il Provveditore agli Studi per la provincia di Torino, dott. Remondino, accompagnato dal Fiduciario della Scuola media prof. Cappellini, e da un rappresentante del Prefetto, il dottor Albertengo.

Eppoi, la prima infornata di studenti, la maggior parte in divisa di Avanguardisti, gente solida e allegra, che vuole noi con loro, vuole il giornalista per confessare le prime impressioni del volo.

Ci guida il tenente colonnello Rampelli: un ragazzo vorrebbe cantare, ma il rombo di tre motori l'ammonisce: e il Ca. 133 ci porta trionfante nei gorgi del cielo, su Torino mattinata, sul Po che perde ogni solennità ma acquista in idillica gentilezza; e la collina del chierese, fino a Superga, assume colori e aspetti nuovi: c'è foschia a strati azzurrini: i campi, i gruppi di case ci appaiono senza rilievo come in una mappa degli agrimensori: lampeggiano nell'aria colori vivi e inediti: e nei cuori dei volatori si schiude la gioia di altezze e lontananze, e una forte ebbrezza. Ma i volti dei giovanissimi compagni non rivelano nemmeno stupore per gli incantati paesaggi dell'Alpi e dei colli dell'astigiano. Questa adolescenza fascista, anche nei momenti religiosi delle prime grandi esperienze, ha un'espressione di volti, e una piega alle labbra come di sprezzo del pericolo: e l'occhio cerca l'avventuroso; e nasce così l'amore al rischio che, rivolto a degni ideali, avrà per risultato l'eroismo.

Ci si alza a mille metri, in breve. Ci accompagna un Preside di Liceo, il prof. Bersano, che scopre nelle terre sottostanti la stessa bellezza dei suoi poemi e dei libri che ama. Alla partenza era felice, ora, nell'acme del suo primo volo, si commuoveva; ed i suoi allievi lo circondavano, in una fiera e domestica che solo quell'altitudine poteva consentire: scomparivano le gerarchie: e la scena mattinata attorno, con terre ed acque tremolanti, al fondo, e le corone di luce all'apparecchio, e i gesti sovrumani dei piloti, e l'umidità della città ora sorvolata, creava una gioia senza eguali, con un canto da ritmare sull'urlo dei motori, in una moderna melopea. Si scopriva Torino, con la melanconia dei suoi tetti rossicci, gli asfatti lucidi delle piazze, l'umilissima folla formicolante, e il disteso verde dei suoi viali, dei giardini: e si rivelava tutta la poesia del suburbio: la felice architettura dello Stadio Mussolini, e le scettanti splendide linee ferroviarie. Il Ca. 133 scagliato contro l'azzurrità fascinosa, con il carico dei giovanissimi e di un saggio anziano che torna a una ebrivole adolescenza nuova, vola ancora, segno augurale del tempo moderno, sui campi antichi, sulla gente solita.

C'è un ragazzo, accanto a me, vestito da

marinaretto: alto, volto glabro volitivo, e una olimpica sicurezza. Ad un punto scrive sul nostro taccuino: «Troppo comodo». Aveva sognato, la scorsa notte, gli agili caccia, ove il corpo si abbandona al volo con sfrenata libertà, e il vento l'investe, e l'altrezza chiama con il canto dei motori e dei serafini, che solo i piloti sanno avvertire. «Troppo comodo, in questa cabina: porca miseria». Gli chiedemmo il nome: Gaetano Fiora, del liceo Alfieri. Alla fine si chetò: ammirava il gorgo dei campi e delle cose sottostanti, e poi fissava l'orizzonte con aria serena.

Appena sceso comunicava al Provveditore agli Studi di voler vergare, proprio sul campo di Mirafiori, la domanda d'iscrizione all'Accademia di Caserta. In seguito molti camerati lo imitarono: la propaganda dei voli, iniziata dal Ministero dell'Aeronautica di concerto con quello dell'Educazione Nazionale, non può non essere fruttuosa.

E noi, quando si lascia l'apparecchio, si sente che quell'aria terragna pesa, lento è il corpo, mentre lassù ogni nervo era vento. E il Preside anziano, nella corona dei suoi studenti, va ai capannoni, e racconta la bella avventura: in quella comunione di do-

centi e discepoli, in una prova di coraggio e in un volo di sogno, è il simbolo della scuola fascista, che oggi respira la sua vita anche negli aerodromi e nell'infinito dei cieli.

Si parla con i redattori de L'Aquilone e de Le vie dell'aria, giornali che svolgono un'attiva propaganda per le leve del volo. Nell'anno XV han ricevuto il battesimo dell'aria 5000 studenti medi. Per ottobre si conteranno a 10 mila.

A Forlì su 70 studenti «battezzati» 52 inoltrarono domanda all'Accademia Aeronautica: successo clamoroso, senza dubbio. Ovunque, entusiasmo da parte dei professori, che in massa compiono il volo, accanto ai discepoli, instaurando usanze che vent'anni addietro potevano sembrare balzane e peggio.

Gli studenti assalgono il colonnello Cassinelli, e vogliono i racconti dei voli scettanti che fruttano i primati all'ala italiana. Il colonnello è paterno, e non parla di sé, ma promette avventure magnifiche a quelli che sceglieranno la missione dell'aviatore. Ha voce calda, il gesto affrettato per quel suo grande desiderio di velocità.

Accanto al Provveditore, ai Presidi, ai Professori, egli e il generale Marchesi, e il tenente colonnello Bori, e il capitano Molinari comandante la squadra di acrobazia, appaiono Maestri di una scuola nuovissima, sull'erba dell'aerodromo, tra i velivoli sflogoranti. Dicono l'elogio del pericolo e della vittoria accesa, con le parole semplici. Poi, ecco il balzo in carlinga: il saluto largo a chi rimane, e la conquista delle altitudini, la nuova scuola Peripatetica agli avanguardisti, per le vie del cielo. E questo odierno battesimo dell'aria per gli studenti torinesi assume valore religioso, quando si parla degli Eroi dell'Arma Azzurra, e dell'eredità che i giovanissimi debbono raccogliere.

Ernesto Caballo

Il primo volo di un giovane

— Avanti ragazzi, diciannovesimo turno! — grida l'aviere di controllo, mentre a pochi passi il Brontosuro in ghetta gialla si riposa aleni istanti con i motori al minimo di giri.

Siamo al tramonto e si svolgono gli ultimi turni di volo.

Nove giovani scattano veloci, corrono all'apparecchio e i posti migliori vanno a ruba.

Ecco, il fragore dei motori aumenta improvvisamente e l'apparecchio si muove: dapprima un breve rullio, poi una corsa vertiginosa sul campo poi più nulla: mi volgo per gridare all'orecchio ad un compagno che abbiamo decollato e la terra è già lontana e fugge sotto di noi. Meraviglia del volo! Ci inalziamo verso l'azzurro del cielo! Davanti a me, l'amico Mauri scruta il panorama per trovare la sua casa, e Catania con la testa nella cabina di comando osserva le manovre dei piloti che, impassibili sembrano non partecipare al nostro entusiasmo.

Volano gli istanti sul cronometro, e sotto di noi passa lentamente la città: come in un sogno scorrono sotto di noi l'idroscalo, la città degli studi, la stazione centrale, l'oasi verde del parco, e infine il Duomo.

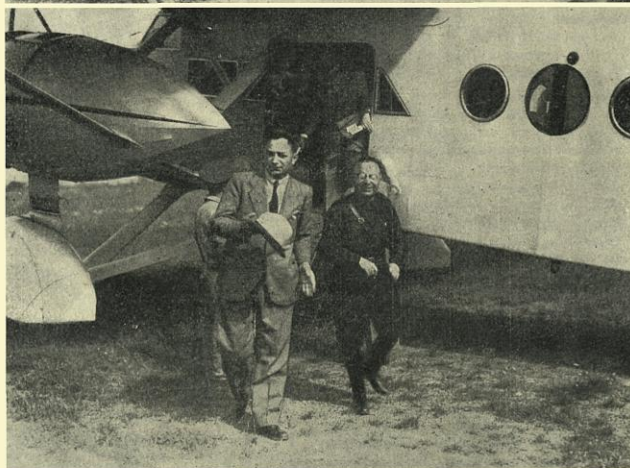
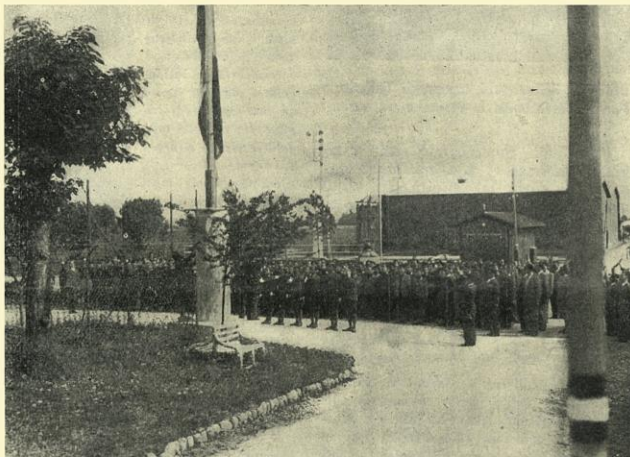
La nostra attenzione è al massimo, tutti i nasi sono incollati ai finestrini.

Ecco, ora le case si fanno più rare e riappaiono i campi già biondi di messi. Siamo sulla via del ritorno: il grande apparecchio comincia a scendere lentamente col suo carico di gioia e di entusiasmo: Rasentiamo gli hangars e siamo sul campo: è un attimo, un lieve urto ci avverte che abbiamo preso contatto col suolo.

E' la fine del volo: senza nemmeno attendere la scaletta per scendere, balziamo sul campo, mentre un'altra schiera di giovani si avvanza di corsa per salire sul generoso Brontosuro.

A noi non resta che una speranza nel cuore... e il nostro pensiero corre già ai futuri raduni de L'Aquilone.

Gustavo Fagnani



Verona — Sopra: l'alzabandiera sul campo alla presenza dei giovani che dovranno prendere parte ai voli. Nel mezzo: il Provveditore agli studi della provincia (in divisa fascista) discende dal «Ca 133» dopo un volo assieme a professori e studenti. Sotto: un'infornata di insegnanti e di allievi.

Brani di lettere

Questo non è un articolo, né un resoconto di cronaca. Qui riproduciamo alcuni brani di lettere scritte da studenti e non studenti che hanno volato durante i raduni di istruzione organizzati da L'Aquilone. Ecco cosa scrive Bruno Castrucci dal collegio «Alla Querce» di Firenze:

Carissimo zio Falcone,

Ho volato! Inutile il ringraziamento a te e a tutti coloro che hanno organizzato questi raduni aerei in cui tanti giovani, come me, hanno avuto il battesimo dell'aria. Ho provato una nuova soddisfazione che prima non potevo nemmeno pensare. La sicurezza con cui si può dominare dall'alto è qualche cosa di sorprendente, di affascinante che non so proprio ridere. Una cosa sola mi dispiace: dover fare ancora il 3° liceo per poter infine dedicarmi completamente all'Arma Azzurra...

Ed ora leggiamo le entusiastiche espressioni del simpatico Leo Bignami di Treviso:

Caro zio Falcone,

Or sono tre ore circa ho abbandonato per la prima volta la terra. Sento il bisogno di esprimere a te e all'Aquilone la gratitudine di tutti gli studenti di Treviso e mia, per il magnifico regalo. Centocinquanta ragazzi circa hanno volato. Ecco in breve come è proceduta la mia grande giornata aviatoria. Io dovevo volare col 7° turno, tutto composto di abbonati all'Aquilone. Siamo appena saliti sull'apparecchio, tutti allegrissimi e sorridenti, credimi, è la verità, e già si parte. Una breve rullata ed eccoci in aria. Avendo udito da molti che non ci si accorge nemmeno del distacco dalla terra, sono stato attentissimo, ma è fatalità: non me ne sono accorto. Durante il volo il motorista procede alla breve cerimonia del battesimo: egli ci battezzava in nome del volo, dell'Aeronautica fascista e dell'Aquilone, nostro padrino. In volo le impressioni sono semplicemente deliziose, nelle virate succede un fenomeno curioso: sembra che la terra scivoli lungo una china. Nell'interno del brontolano ci battiamo colpi prodigiosi sulle spalle. Ammiriamo il panorama della città ed ognuno cerca la sua casa. Sorvoliamo anche il Camposanto, sento aleggiare intorno a me lo spirito di mia Madre che ivi riposa, le rivolgo un commosso pensiero. Ecco! Si scende, si tocca la Terra. Una lunga rullata. Siamo arrivati, siamo battezzati! Quando scendo dal velivolo, non tocco quasi la scaletta e salto a terra; ah! Avevo dimenticato di essere sprovvisto di ali. Viva l'Aeronautica e viva l'Aquilone nostro padrino, Tuo aff.mo aereo l'Aquilone nostro padrino.

Eraldo Tieghi di Milano scrive sinteticamente:

Caro zio
sei un dio.

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.

È 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 piego resistente alla direzione de L'Aquilone, viale dell'Università 4, Roma.

IL PROGRAMMA DEI RADUNI

Le date fissate nel numero scorso per i raduni non hanno, per fortuna, subito nessun altro mutamento. Il programma rimane dunque fissato come segue:

Pescara - Aeroporto «G. Vassara» - 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 di Milo - Giovedì 24 giugno.

Napoli - Aeroporto «U. Ninna» (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, a 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.

A Lugo i voli di propaganda sono stati definitivamente sospesi per via delle condizioni del campo, mentre a Palermo avranno luogo sul campo di Milo, che dista dal capoluogo circa trenta chilometri.

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 e, se possibile, di assistere ai raduni accompagnandovi il maggior numero possibile di allievi.



Scene sull'aeroporto di Vicenza. (Fotografie dell'Ingegnere Sofistico).

Il fuoco di Sant'Elmo nemico degli aerostati?

A due settimane di distanza, il dirigibile tedesco "Hindenburg" — il più grande del mondo —, e il vecchio glorioso pallone di Piccard, sono andati distrutti da un incendio improvviso e misterioso. Decisamente, corrono brutti tempi per i più leggeri dell'aria!

Ciò che impressiona in queste due sciagure — tale si può chiamare anche la seconda, giacché, se non ha fatto vittime, ha distrutto i preziosi apparecchi del professore belga —, ciò che impressiona dunque, è la rapidità con cui le due disgrazie sono avvenute, e ancor più il mistero da cui sono scaturite. Pare che per quanto riguarda l'aerostato di Piccard, il vento abbia fatto oscillare bruscamente lo sferico portando il tessuto a contatto con la fiamma della lampada che con il suo calore doveva mantenere l'aria dell'interno alla temperatura dovuta per evitare l'afflosciamento dell'involucro. Chi ha fatto questo racconto è quel tale Cosyns, di cui ricorderete forse il nome e la qualifica di "aiutante" nel grande viaggio stratosferico che egli ebbe la ventura di compiere assieme con il suo maestro nel cielo d'Italia. Sfogliate la raccolta de L'aquilone, e troverete la narrazione di questa memorabile impresa che permise, fra il resto, ai solitari navigatori aerei di scorgere le stelle del firmamento in pieno mezzogiorno... Vedete? Il solo ricordo di quella storia meravigliosa ci fa divagare. Eravamo rimasti ai due incendi che hanno distrutto l'"Hindenburg" e lo sferico di Piccard.

Gli esperti chiamati a giudicare sulla causa di tali incendi sono rimasti di stucco. Dopo la più severa indagine, si è appurato che le fiamme non erano scaturite per inter-

vento umano, ma che si erano prodotte da sé. Immaginate — essi hanno detto — una casa che a un tratto, senza che nessuno si sia mosso, prende fuoco da se stessa... Ciò è spaventevole, e sarebbe anche fantastico se purtroppo non fosse scientificamente provato.

Il prof. Wieckman del politecnico di Monaco e il dott. Studbe di Washington, due valorosi studiosi dei fenomeni atmosferici, hanno stabilito come inofesi non sicura, che la catastrofe dell'"Hindenburg" è stata causata dalla elettricità statica. Che cos'è questa nuova specie di sciocciataura fisica? Se interrogate lo zio Falcone, egli vi dirà che questo fenomeno, chiamato anche "fuoco di Sant'Elmo", si produce in seguito a speciali perturbazioni dell'aria e consiste... Ah, questo credo che non ve lo possa dire nemmeno zio Falcone! Sappiate comunque che detto fenomeno, benché non produca scintille, può provocare tuttavia un calore sufficiente per incendiare una miscela d'aria e di idrogeno, qual'è quella contenuta appunto negli sferici. Questo pericolo non era ignoto ai primi costruttori di aerostati, i quali, anzi, ebbero per esso preoccupazioni esagerate: la esperienza di tanti anni dimostra che se il fuoco di Sant'Elmo sussiste e costituisce come tale un continuo pericolo, in pratica esso provoca incidenti non numerosi. Quando avviene, non scherza tuttavia!

Avrete visto in questi giorni, al cinematografo, come è andata con l'"Hindenburg": una vera tragedia fulminea e spaventosa. L'aeronave giungeva maestosa sul campo di Lakehurst: una folla d'inservienti si precipitava fuori dall'hangar per aiutare la manovra dell'ormeggio al

pilone. Lassù, l'equipaggio, che aveva compiuto una traversata magnifica si apprestava a porre piede in terra; qualcuno verificava le valigie, altri assisteva, dalla torretta vitrea, alla manovra; altri ancora dava un ultimo sguardo alle sale e ai salotti di bordo dove una vita brillante e gaia si era svolta durante il viaggio: "Hindenburg!", aeronave della felicità...

Arrestiamoci a questo punto e figuriamoci di conoscere, come Dei, il destino riservato a quel misero equipaggio... Eccolo felice per quella particolare letizia che prende tutti al giungere in porto dopo un viaggio calmo, ma non scevro di pericoli; eccolo pronto a sbarcare: l'aeronave compie in corsa i suoi ultimi cento metri, filando inconscia verso lo scoppio catastrofico. Ai finestrini di bordo i viaggiatori si presentano tutti con un sorriso sulle labbra: sono felici. Ad essi non rimarrà ancora che un minuto o due di vita!

Questa terribile sensazione colpisce lo spettatore che assiste al cinema "LUCE" documentatore della sciagura. L'uomo sfiora ogni giorno, si può dire, un pericolo di morte, e pertanto egli vive come se fosse davvero immortale! La dimostrazione di questo assioma si ha sempre quando si osservano le espressioni degli inconsci morituri poco prima della tragedia. Avrete sentito ancora parlare del "Titanic", il primo grande transatlantico la cui scom-



Gli aquilotti di Vercelli guardano incantati il frullar delle eliche.

parsa negli abissi dell'Atlantico commosse, avanti la grande guerra, il mondo intero. Un minuto ancora prima dell'affondamento, l'orchestrina di bordo guidava con ritmi di gioia il ballo delle coppie nel grande salone: ovunque sorrisi, letizia spensierata, felicità. La festa è al colmo, quando uno sbandamento pauroso manda le coppie a ruzzolare su un fianco della sala. Pochi minuti dopo, il "Titanic" scompariva in un gorgo immane, finché un largo, leggero cerchio d'acqua suggellava con indifferenza mostruosa una delle più impressionanti catastrofi dell'età moderna. Così centinaia di vite umane sono andate a riposo sul fondo dei mari e degli oceani.

E l'episodio del terremoto di San Francisco lo ricordate nel film famoso? Anche lì, la festa è al colmo: grida, canti, danze; quand'ècco: il lampadario del salone si mette a ballare per proprio conto. E' un attimo: la città crolla. Quattro minuti dopo, essa è già rasa al suolo!

Questi episodi drammatici vengono in mente appunto ogni volta che il terribile caso di una tragedia improvvisa si verifica. Ora è stata la volta dell'"Hindenburg".

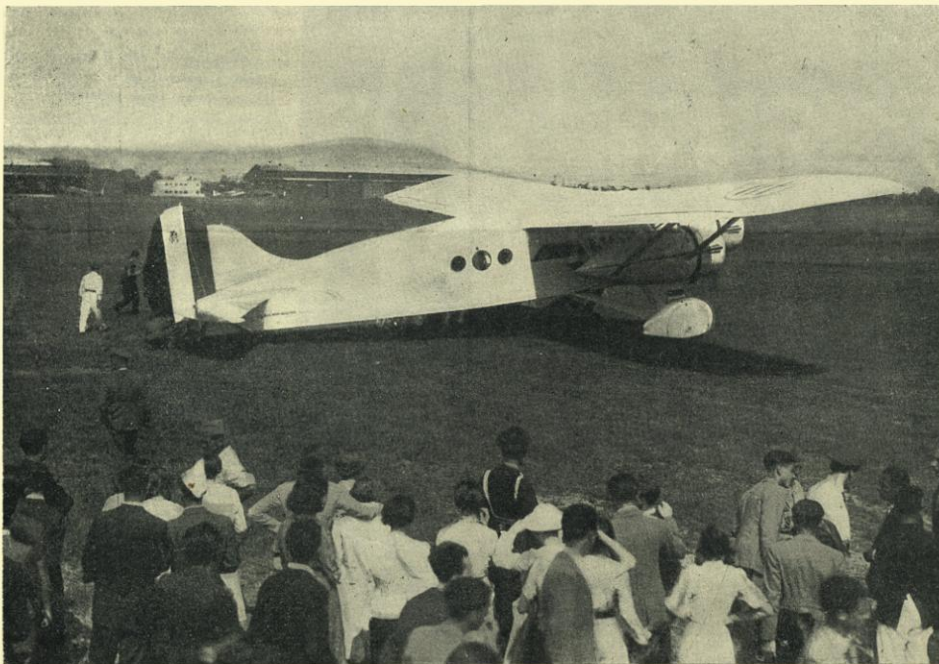
Enppure, non grande ancora della ferocia degli elementi, più potente dello spirito distruttivo che è nella natura, più accanito della prepotenza con cui insorge a volte il creato, è sempre lo slancio sublime dell'uomo, il quale, gettato a terra da una forza più grande di lui, non si accascia, non si arrende, ma balza in piedi e ricomincia da capo la sua opera eternamente costruttrice. All'indomani della sciagura, il popolo germanico rovesciava in una sottoscrizione gigantesca tutti i suoi risparmi per ricostruire immediatamente un nuovo dirigibile, più grande, più bello, più potente di quello perduto.

E il fuoco di Sant'Elmo?
Storie!

Barbadoro

RIVISTA AERONAUTICA

E' uscito il numero di giugno della "Rivista Aeronautica", di cui ecco il sommario: L'Ordine militare di Savoia alla R. Aeronautica — Le clausole militari ed aeree nel Trattato Anglo-Egiziano (Ten. Col. A. A. pilota Vincenzo Lioy) — Quattro grandi potenze aeree: Francia, Russia, Germania, Inghilterra (Afr) — Ancora sulle strutture di protezione nei ricoveri antiseroi (Cap. G. A. R. I. Domenico Arturo Priolo) — I temporali sulle Alpi (Maurizio Garbell). Seguono le rubriche: Aeronautica militare, Aerotecnica, Aeronautica Civile, Rivista di Riviste, Varie, Bibliografia.



Aquilotti e rondini sul campo «Dal Molin» di Vicenza in fremente attesa.

I PRIMATI DELLA NATURA L'INSETTO AERONAUTA

La capricciosa natura riserba sempre delle strane sorprese a coloro che sanno indagare i suoi segreti, studiare i suoi fenomeni scoprire le sue leggi.

Vi sono a questo mondo migliaia di insetti curiosi per il loro aspetto o per le singolarità che ne regolano l'esistenza e lo sviluppo. Ma nessuno di questi può certamente paragonarsi con l'"emplis popliteo", un insetto di color verdastro, che ha un debole spiccato per l'aviazione.

Lo studio del suo meraviglioso meccanismo di volo, eseguito dai due eminenti naturalisti americani Aldrich e Turley, che si recarono nel bacino delle Amazzoni allo scopo di raccogliere mammiferi, uccelli e rettili, sembra abbia dato delle interessanti conclusioni sulle abitudini di questo insetto che vive di preferenza a coppie sulla sponda dei torrenti e dei laghi. Accampatisi sulle rive del Rio Negro, i membri della spedizione incominciarono subito le loro ricerche e catturarono parecchi di questi insetti che però non osarono trasportare negli Stati Uniti, temendo che altre condizioni climatiche potessero riuscir loro fatali. Si accontentarono, quindi, di riferire curiosi particolari sulla vita dell'"emplis popliteo" e sulle sue qualità aeronautiche che possono considerarsi veramente straordinarie.

Il mezzo che questo insetto usa per sollevarsi da terra e raggiungere il fiore da lui preferito, non è certamente comune alle altre specie di animaletti striscianti e rampicanti che infestano le foreste del Sud America. Questo insetto, quando è a stomaco vuoto e viene attirato dal colore, oppure dall'odore di un'orchidea, emette una secrezione viscosa composta di bollicine l'una aderente all'altra in uno strato unico che al contatto dell'aria formano dei cerchi di sette milli-

metri di diametro, cioè il doppio della grandezza dell'"emplis popliteo".

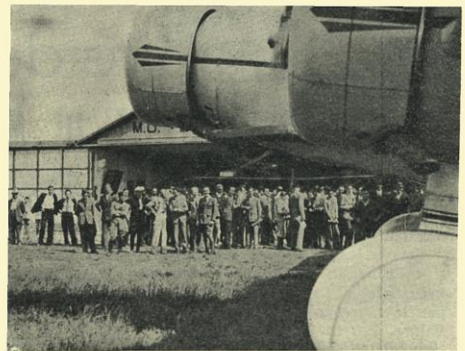
Questi leggeri palloncini permettono dunque all'insetto di sollevarsi in aria e raggiungere la pianta per nutrirsi del nettare e del succo del fiore. Ma per penetrare nella sua corolla, esso deve alzare una specie di saracinesca vegetale, anzi forzarla addirittura come in una violazione di domicilio. Durante questa operazione, il "popliteo" si agita e si rigira in modo che il polline di cui sono carichi i fiori vada a finire dall'apparato maschile a quello femminile della pianta. E' questa una delle tante curiose forme di fecondazione dei fiori che avvengono per mezzo degli insetti. Tale caratteristico fenomeno d'associazione fra animali e vegetali si chiama "sibiosi" e ogni specie di orchidee ha il suo insetto pronubo preferito.

Terminato il pasto, l'"emplis popliteo" si libera delle bollicine che sormontano l'estremità del suo cor-

po e ritorna a terra dove va in cerca della sua compagna che, pochi centimetri più in là del fiore, ha compiuto la medesima operazione sopra un'altra orchidea.

Lo spettacolo che offre il "pavimento" di una foresta tropicale è dei più strani. Al suo contatto l'uomo perde ogni fierezza riguardo alle invenzioni che è riuscito a raggiungere in virtù dei suoi muscoli e della sua scienza e il pensiero si aggira sopra una legge suprema e inconfutabile, la quale afferma che tutto quello che fino ad oggi ha attuato l'uomo è già stato da millenni ideato dalla natura.

Antonio Brunori



Vercelli — In attesa dell'inizio dei voli.

CRONACA BREVE

IL GEN. VALLE, sottosegretario all'Aeronautica, ha consegnato il 4 corrente l'aquila d'oro e la scialoba regolamentare a dieci giovani peruviani che hanno frequentato i corsi presso la R. Accademia Aeronautica, superando brillantemente sia le prove pratiche di volo che quelle teoriche dell'ultimo anno dell'Accademia stessa.

LA MISSIONE aeronautica militare cilena, con a capo il gen. don Diego Arceena, comandante dell'aviazione militare del Cile, ha visitato il 12 corrente le officine aeronautiche dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico e l'aeroporto di Ronchi dei Legionari. Il gen. Arceena ha effettuato un volo di prova col « Cant Z. 206 », pilotato dal capitano Stoppani.

IL MINISTRO francese dell'Aria ha approvato ufficialmente la corsa aerea Istres-Damasco-Parigi come « prova di compensazione » per gli equipaggi che si erano

iscritti alla competizione Nuova York-Parigi, che è stata annullata.

La partenza della corsa aerea Istres-Damasco-Parigi sarà data il 20 agosto. Se i commissari sportivi riterranno che quel giorno le condizioni atmosferiche siano sfavorevoli, la partenza potrà essere rinviata ad altro giorno, ma non al di là del 31 agosto.

I concorrenti saranno obbligati a coprire senza scalo il percorso Istres-Damasco e avranno facoltà di compiere senza arresto tutto il percorso, che è di una lunghezza pressappoco uguale alla distanza Nuova York-Parigi, cioè 5800 chilometri.

I premi sono quelli che erano stati accordati dal Ministro dell'Aria per il volo Nuova York-Parigi: 1.500.000 franchi al primo; un milione al secondo; 500.000 franchi al terzo.

Ventidue apparecchi potranno prendere la partenza: i 9 apparecchi italiani, tra cui il *Marchetti* di Bruno Mussolini; i tre ame-

ricani Merril, Mattern e Thorne, l'inglese Amy Johnson, gli inglesi Clouston e Morton, i romeni Cantacuzeno e Papana, lo svedese Lindner, l'apparecchio *Cousinet* 10 ed i tre apparecchi impegnati dal Ministro dell'Aria francese: il *Farman* 2300, il *Marcel Bloch* 160 e l'*Amiot* 370.

DA FONTE TEDESCA si ha notizia di un nuovo autogiro inglese munito di due motori da 85 cavalli, il quale raggiungerebbe la velocità orizzontale di 200 chilometri all'ora e avrebbe la velocità minima di 20 km-ora; la velocità ascensionale sarebbe di 7 metri al secondo. L'uomo ha sempre tentato di risolvere il problema del volo verticale; anzi i primi studi si orientarono proprio verso questa soluzione che però, per i mezzi tecnici finora disponibili, non fu possibile attuare. Solo assai più tardi, ai nostri giorni, cioè, è stato possibile ottenere qualche risultato positivo con gli elicotteri, di vario genere, tra cui quello italiano dell'ing. d'Ascanio e quello francese di Bréguet; gli autogiri, tra i quali il più celebre per aver ottenuto i migliori risultati, è quello dell'ingegnere La Cierva recentemente decaduto, sono una soluzione, diremo così, ibrida del problema del volo verticale; tuttavia molti costruttori hanno orientato i loro studi in questa direzione. Se la macchina inglese di cui abbiamo detto darà i risultati che si dicono, costituirà certamente una bella affermazione.

E' STATA GIA' DATA la notizia che sei vellegiatori, partiti da Salisburgo, hanno atterrato in varie località del Veneto, effettuando così la traversata delle Alpi con apparecchi senza motore e sfruttando solamente le correnti ascendenti incontrate lungo la rotta. La notizia merita un particolare rilievo, poiché si tratta veramente di una prova di eccezione. Il chilometraggio massimo effettuato è stato di circa 200 km. e sarebbero non molti se, come abbiamo detto, non ci fosse stata di mezzo la traversata della catena alpina. I giornali proprio in questi giorni hanno dato notizia di numerosi primati di distanza e durata di volo a vela, ma essi non costituiscono una nuova esperienza in quanto si tratta solo di migliore sfruttamento di cognizioni già note e anche di migliori fortune e di più costanza, mentre questa traversata delle Alpi rappresenta in tale campo qualche cosa di effettivamente nuovo.

IL DIRIGIBILE « Hindenburg », distrutto da un incendio al suo atterraggio a Nuova York, nei suoi 36 viaggi aveva compiuto 336.000 chilometri con 3060 ore di volo.

SUBLIME INVIDIA

L'aquila invidio, regina maestosa del cielo azzurro, che con possenti

[ale ogni ostacolo doma, e vittoriosa nel cielo sale.

Nè violenza di turbini, di venti e di tempeste, se nel ciel s'avventa, in sé fidando e nell'ali sue audenti ella paventa.

Quando l'ala più audace l'uragano stronca dell'uomo, contro il suo ar-

[dimento e il solenne possente volo, vano

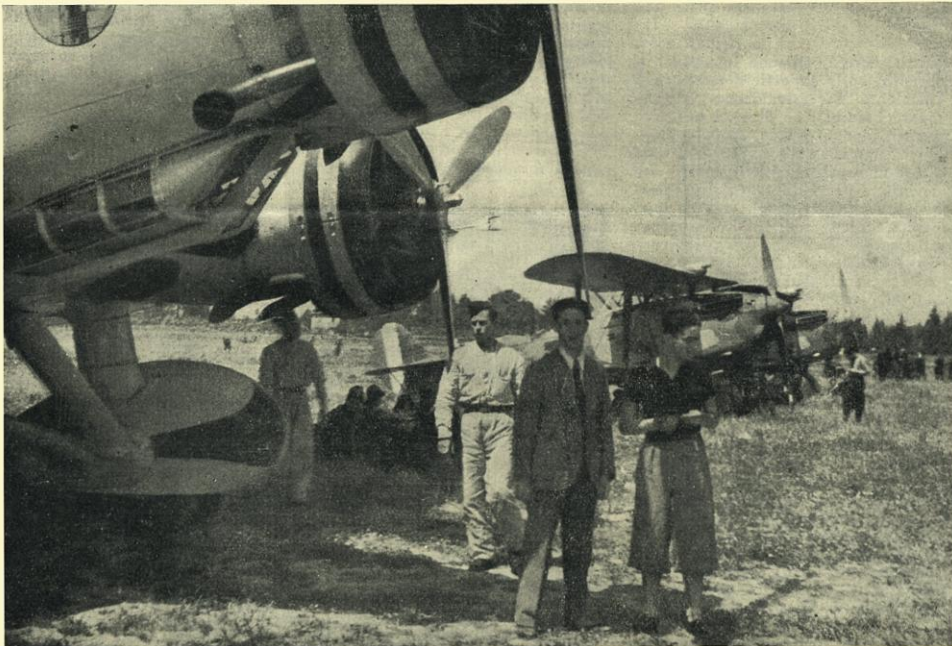
infiuria il vento.

Ma la farfalla trepida, d'invidia è degna pur; se pure un'ora sola

vive, e del vento è esposta a ogni

[perfidia anch'ella vola.

Allegro Aviatore



Sul campo di Borgo Panigale gli aquilotti bolognesi scorazzano da padroni. (Fotografia di Aldo Mariotti).

La Palestra dell'aeromodellista

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

L'esperienza quotidiana insegna pure che la temperatura varia continuamente.

Con le frasi *fa caldo* o *fa freddo*, si esprime un'impressione del tutto personale e perciò soggettiva, che per la meteorologia non ha nessun valore. Per es. l'impressione soggettiva fa una differenza fra la temperatura al sole e all'ombra. Per noi invece l'espressione "temperatura al sole" non ha nessunissimo significato. Infatti essa dipende piuttosto dalle caratteristiche del corpo riscaldato che non dall'intensità dell'irradiazione solare. Un corpo nero per es., si riscalda molto di più di uno bianco o speculare. Quello che noi possiamo misurare in modo univoco, è la temperatura dell'aria riscaldata dall'irradiazione solare e dalla superficie terrestre, anch'essa a sua volta riscaldata dal sole. Perciò si è convenuti di misurare la temperatura ad un'altezza di almeno 2 m. dalla terra, ventilando e pro-

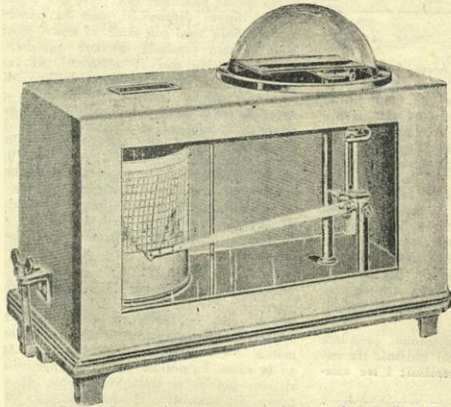


Fig. 70 — Attinometro a lamina bimetallica

teggendo bene il termometro per evitare gli effetti di riscaldamento dovuti all'irradiazione solare.

Nelle primissime lezioni abbiamo parlato dei metodi di misurazione della temperatura.

Accanto a queste misurazioni interessa però conoscere anche l'intensità dell'irradiazione solare stessa. All'uopo ci si serve degli *attinometri*, di cui la fig. 70 mostra un esempio a lamina bimetallica. La parte sensibile dell'apparecchio è costituita da due bimetalli bianchi tra i quali è situato uno nero; la differenza di deformazione viene registrata come misura della somma dei raggi visibili e del cielo sulla superficie orizzontale. L'apparecchio è perfettamente compensato contro influenze di temperature.

Uno strumento più semplice che registra soltanto la durata della permanenza sull'orizzonte del sole completamente scoperto da nubi, ossia la durata effettiva dell'insolazione, è l'*eliofanografo* di Campbell-Stokes (fig. 71). Esso consta essenzialmente di una lente sotto forma di sfera massiccia di vetro, la quale concentra i raggi solari su una striscia di cartoncino. Questa è disposta normalmente al meridiano del luogo di osservazione, in una montatura concentrica alla lente sferica, in modo che il fuoco della lente cade sem-

pre sul cartoncino durante il moto apparente diurno del sole. La durata effettiva dell'insolazione risulta registrata mediante una linea nera derivante dalla bruciatura prodotta dal sole, e che rimane interrotta quando il sole è coperto da nubi. Lo strumento è regolabile per latitudini comprese tra 40° e 65°.

L'intensità dell'irradiazione solare dipende molto dalla trasparenza dell'atmosfera terrestre, e da misurazioni fatte si vede che gran parte dei raggi solari va per noi perduta, specialmente se ci troviamo a piccola altezza. Infatti a quote elevate si è constatato che l'energia irradiata è assai superiore a quella che arriva fino al livello del mare. Inoltre l'intensità di irradiazione dipende secondo alcuni da processi svolgentisi sulla superficie solare, come per es. l'attività maggiore o minore delle macchie solari, eruzioni vulcaniche ecc.

Benché l'aria stessa assorba una certa quantità di energia irradiata, il riscaldamento diretto dell'aria per opera dei raggi solari è trascurabile. In linea di massima è la superficie terrestre che si riscalda per effetto dell'irradiazione solare e che comunica questo calore all'aria sovrastante. Le correnti verticali poi pensano a portare il calore assorbito fino alla tropopausa (vedi n. 3 "Stratificazione dell'atmosfera").

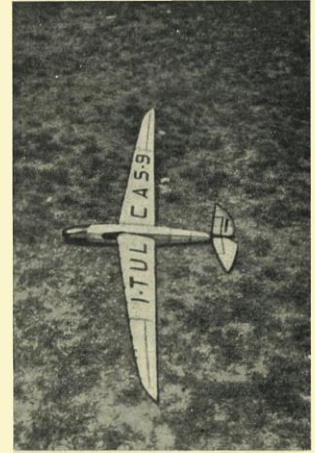
A questo proposito sia detta una parola sulla "fata morgana" e fenomeni simili. Quando lo strato in contatto colla superficie terrestre è riscaldato eccessivamente, il gradiente barometrico diventa negativo per un piccolo tratto, cioè la pressione aumenta colla quota. Si forma allora uno strato di sbarramento che devia i raggi luminosi. Se il fenomeno non è molto marcato si ha quel caratteristico tremolio delle mattinate estive. Nei casi estremi invece si osserva la cosiddetta "fata morgana" ovvero la formazione di immagini capovolte degli oggetti. Nella fig. 72 rappresentiamo una vista schematica del fenomeno. Vediamo in A un albero, in O l'osservatore; inoltre abbiamo tracciato schematicamente lo strato di sbarramento. Il terreno non sia del tutto pianeggiante e una collinetta a dolci pendici impedisca all'osservatore di vedere direttamente l'albero. Ora seguiamo l'andamento dei raggi luminosi che vanno dall'albero all'osservatore; essi vanno in su fino a riflettersi contro lo strato di sbarramento e poi ritornano verso il basso colpendo la retina dell'occhio dell'osservatore. L'istinto visivo dell'osservatore non ammette però tale piegamento dei raggi luminosi e prolunga i raggi rettilineamente fino a ricostruire un'immagine irreali dell'oggetto (vedi i raggi tratteggiati). Quest'immagine risulta capovolta e

sospesa per aria, come si vede in figura.

Pensando al gradiente termico che si ha nelle circostanze descritte, abbiamo ammesso che in pochi centimetri, o tutt'al più, metri, si ha una forte diminuzione di temperatura man mano che ci alziamo. Ricordiamo di aver detto, a proposito del gradiente termico e dell'espansione adiabatica dell'aria, che una tale situazione è assai instabile e dà luogo facilmente a correnti verticali.

Da quello che abbiamo esposto poco fa la temperatura e l'intensità dell'irradiazione sono grandezze affini, ma non coincidenti. La temperatura è lo stato termico dell'aria, mentre l'intensità dell'irradiazione solare rappresenta l'energia solare che arriva alla terra attraversando l'atmosfera, cosicché noi possiamo conoscere la quantità di irradiazione solare giunta al suolo, ma non quella rimasta nell'aria stessa.

La temperatura di una località varia dunque con continuità. Ovviamente si ha una *variazione diurna ed una annua*. Tutto ciò noi conosciamo attraverso alla nostra esperienza personale. Abbiamo un massimo poco dopo mezzogiorno ed un minimo dopo mezzanotte. Il valore della variazione di temperatura nonchè l'ora del massimo dipendono da vari fattori. Anzitutto la posizione della località ha un'importanza fondamentale. Abbiamo già detto e non ci stancheremo di ripetere la differenza tra il clima continentale-



Un veleggiatore di Tullio Casini, di m. 1,65 di apertura

le e quello marittimo. Il clima continentale presenta dei valori estremi molto più distanti fra loro di quelli del clima marittimo. L'ora dei massimi a sua volta si avvicina più a mezzogiorno e a mezzanotte nel caso del clima continentale che non in quello del clima marittimo. La ragione di tutto ciò sta, come abbiamo accennato, nella maggiore capacità termica dell'acqua rispetto alla terra, poichè la terra si riscalda e si raffredda molto più rapidamente dell'acqua.

(Continua.)

M. Garbell

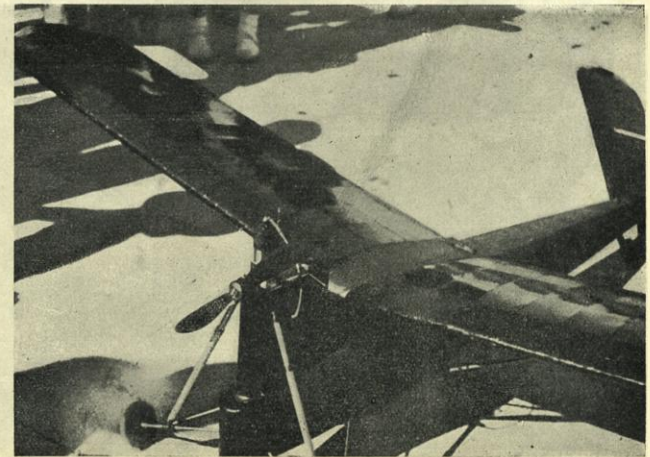
COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Sul concorso internazionale austriaco per modelli volanti è da considerare che i migliori risultati sono stati ottenuti dai modelli che avevano la più grande stabilità di rotta; e con stabilità di rotta intendo dire la proprietà di orientarsi sempre contro vento. I modelli guidati automaticamente andavano soggetti a diversi inconvenienti. Sappiamo un modello regolato, con il proprio dispositivo, per una rotta, per esempio, Nord-Sud, essendo il vento diretto da Sud a Nord, nel momento e nel luogo di lancio. Durante il volo, il vento può cambiare di direzione, poichè non è mai costante, e più ancora per le condizioni del terreno sorvolato. Evidentemente il modello tende, per le proprie

qualità di direzione a disporsi contro vento, cioè a virare, mentre il congegno di direzione manovra in senso contrario. Ne esce un volo a zig-zag di scarso rendimento.

Può avvenire, ancora, che per un colpo di vento il modello si inclini su un lato: il movimento che può rimettere in equilibrio l'apparecchio è una virata, ma il congegno di direzione manovra ancora in senso opposto, appena il modello accenna a virare. Ecco di nuovo due forze, la tendenza a virare ed il comando di direzione, contrarie fra loro. In conclusione anche questo è un motivo di volo irregolare, e quindi di perdita di velocità e di quota.

Si può dunque dire (e non è opinio-



Sistemazione del motore a scoppio su un aeromodello di Ciampolini

ne soltanto mia) che gli apparecchi di guida sono interessanti come soluzione meccanica, ma di scarsa utilità, o addirittura dannosi.

Infatti, mentre per la classe dei modelli normali i tempi di volo sono i seguenti, in ordine di classifica: 14'53"; 5'52"; 5'26"; 5'24"; 4'19"; il tempo migliore per la classe dei modelli con guida automatica è stato soltanto di 4'14". Anche le distanze, di m. 1942 e di m. 1560 per il primo ed il secondo della classe modelli normali, sono state di m. 1800 e m. 1416 per il primo ed il secondo della classe modelli con apparecchi di guida.

Sia, dunque, per la durata che per la distanza i modelli normali si sono dimostrati superiori.

Riassumendo le considerazioni sul concorso austriaco si può dunque dire che i modelli veleggiatori devono avere un forte carico alare, specialmente quando si voglia fare del volo di pendio. Questa condizione non vuol dire che il modello non voli in corrente termica: tutti i modelli del concorso dopo poche centinaia di metri uscivano dalla corrente di pendio e veleggiavano sulle correnti termiche della pianura.

In secondo luogo bisogna, anche in Italia, imparare ad allenarsi ai lanci di pendio. Non è difficile trovare anche da noi un pendio di 50 o 60 m. d'altezza, abbastanza esteso e rivolto contro il vento. Occorre allora mettersi almeno 3 o 4 metri sotto alla sommità, sul versante rivolto contro il vento, e lanciare il modello come nelle prove di centramento,

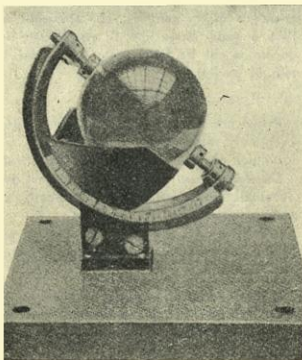


Fig. 71 — Elioanografo Cambell-Stokes
(Vedi «Nozioni elementari di meteorologia»)

in assetto picchiato: il modello acquisterà subito una forte velocità, tanto più se è pesante, e dopo pochi metri riguadagnerà la quota perduta e si sollevierà al disopra del punto di lancio. Soprattutto, ripeto, fare attenzione a non eseguire il lancio dalla sommità, o troppo vicino ad essa: in questo punto, o per meglio dire in questa zona che può arrivare anche a diversi metri al di sotto della cima, si ha il distacco del vento dalla superficie, cioè l'inizio della zona vorticea, ed il lancio non avrebbe alcun risultato.

Crede d'aver detto quanto è necessario, sul Concorso Internazionale austriaco, per dar modo agli aeromodellisti italiani di riflettere e sperimentare, tutte le volte che ne abbiano la possibilità, questo genere di volo, indubbiamente molto interessante per i risultati che può dare, tanto più che, un giorno o l'altro, anche gli aeromodellisti italiani saranno chiamati a concorrere in gare internazionali. E bisognerà che si facciano onore.

Ho accennato nel numero scorso alle invenzioni del triestino Giusto Fonda Bonardi. Si tratta di un attacco d'ala e di un'elica a passo variabile in volo.

L'attacco d'ala unisce le caratteristiche dell'attacco di Simoncini con quelle del

comune attacco con elastici. L'ala è unita con due elastici, passanti sul dorso, alle asticciolate del supporto mobile e fissato alla fusoliera con i bulloncini. L'inventore propone anche di coprire tutta la parte sporgente dalla fusoliera con una capottatura di filo d'acciaio e carta.

L'invenzione dell'elica a passo variabile ha per titolo: idea senza speranza di accoglienza. Si tratta di fare un'elica che abbia un determinato passo durante lo svolgimento della matassa, e che si disponga con le pale nella direzione del vento, cioè con passo infinito, quando la carica è terminata. Per ottenere questo le pale devono poter ruotare nel mozzo, in modo da variare il passo: questo è ben difficile da ottenere a meno di non essere abilissimi operai. O le pale possono cambiare di passo, e molto probabilmente si distaccherebbero dal mozzo durante la marcia: oppure rimangono attaccate al mozzo, e non cambiano di passo.

E' inutile dunque parlarne ancora, tanto più che la faccenda è complicata da leve e arresti. Molto più semplice è uno scatto libero, che lasci girare l'elica in folle quando la matassa è scarica: il risultato, praticamente, è lo stesso.

Simoncini, infine, ha mandato i disegni di un carrello elastico. Le gambe del carrello sono, all'estremità inferiore, dirette orizzontalmente in avanti, per essere poi ripiegate all'indietro con una curva semicircolare di raggio sufficiente. Le ruote vengono imperniate all'estremità del filo d'acciaio. Non credo che la complicazione (di ben poco conto, veramente) valga la pena del maggior lavoro (e soprattutto della maggiore quantità di filo d'acciaio, che costa): l'elasticità dei carrelli dei modelli volanti è una questione che rientra nell'estetica, come si vuol dire di tutto ciò che rappresenta una cosa molto spesso inutile. Durante il decollo non c'è bisogno di elasticità, perché se il terreno non è liscio il modello non arriva ad alzarsi: durante l'atterraggio, con l'erba o gli alberi o le case o i pali, contro i quali soprattutto i modelli amano incocciare e finire il volo, l'elasticità è ugualmente spreca.

Bacc.

RISULTATI DELLA GARA DI MODELLI VOLANTI DI PARMA

Il giorno 25 maggio si è svolta, al R. Aeroporto «N. Palli» la preannunciata gara provinciale di modelli volanti indetta dalla R.U.N.A. «C. Bolla» di Parma, cui ha preso parte un buon numero di concorrenti con oltre 35 modelli.

La gara, nonostante le condizioni atmosferiche, che ne hanno aversato fin da principio il normale svolgimento, ha mostrato il progresso che l'aeromodellismo ha subito in questa città negli ultimi tempi, sia nella finitura di costruzione che nelle qualità di volo dei modelli.

Le prove hanno avuto inizio con le partenze della categoria B, dove sono stati ottenuti dei buoni tempi, tempi che con condizioni atmosferiche favorevoli potranno essere molto migliorati. Anche la prova per la gara d'altezza ha dato soddisfacenti risultati.

Particolarmente aversata dal maltempo è stata la gara dei veleggiatori; eppure buoni voli hanno potuto fare i modelli di Morandi e di Sirocchi. Altri modelli, come quelli di Scipioni, Ferrarini e Vitto, che pure nei lanci di prova avevano dimostrato di avere buone doti di volo, han dovuto interrompere la gara per la pioggia sopravvenuta.

Infine la gara della cat. A per lo stesso motivo è stata rimandata e si svolgerà fra breve tempo.

CLASSIFICHE.

Cat. B (modelli a motore elastico):

1° Scipioni Bruno 1'30" di volo effettivo.

2° Scipioni Attila 1'24" (idem).

3° Scipioni Renato 60" (idem).

4° Ferrarini; 5° Passalacqua; 6° Sacani.

Cat. C (modelli veleggiatori):

1° Morandi Emano 1'16".

2° Sirocchi Dino 58".

Gli altri concorrenti di questa categoria non hanno potuto effettuare lanci di gara per il sopravvenuto maltempo.

Gara d'altezza:

1° Scipioni Bruno 1'30" quota di m. 40 circa.

L A P O S T A dell'AEROMODELLISTA

ASSALE INDIPENDENTE - Genova. — Credo che l'unico sistema di ottenere una grande durata sia di costruire un modello con doti da veleggiatore, lasciando all'elica la sola funzione di portarlo in quota, magari in tempo molto breve, affinché possa eseguire il volo veleggiato. Lo spazio è troppo ristretto, nella Posta dell'aeromodellista, per fare tutte le considerazioni che conducono a questa conclusione. So che al Centro Sperimentale di aeromodellismo di Roma si vuol fare questa esperienza. Non credo che tu abbia il tempo, ormai, di fare esperimenti: tenti dunque al vecchio sistema. Adotta un profilo semi-speso, concavo-convesso, ma non eccessivamente curvo. Credo che possa servire il «946 Eiffel 385» la cui tabella è pubblicata ne «Il costruttore di aeromodelli». Poiché il carico alare è abbastanza elevato, sarà bene che tu adotti un passo non troppo forte: anche il diametro non dovrà essere molto grande, affinché l'elica possa raggiungere il numero di giri necessario.

Dai grafici soliti potrai ottenere un punto di partenza, per il diametro ed il passo, salvo a perfezionare i dati con l'esperienza. Mettendo quattro matasse otterrai una durata maggiore, ma ad ognuna dovrai aggiungere qualche filo per compensare gli attriti degli ingranaggi. In quanto alla forma della fusoliera, falla più semplice possibile, pentagonale od esagonale: risulterà più perfetta, e quindi di miglior rendimento.

FRECCIA D'ARGENTO - Milano. — Dalla tua lettera non ho potuto trarre che una conclusione: il modello «A. P. 1» è troppo difficile per te. L'Aquilone ha pubblicato, dal N. 1 dell'anno corrente in poi, la descrizione particolareggiata di un modello studiato apposta per i principianti: il modello «Roma». Ti consiglio quindi di cominciare con questo: imparerai per prima cosa a costruire, e poi a centrare ed a lanciare il



«I-ALBA» veleggiatore di Massimo Vaglio di Napoli

modello. È un modello che non soltanto è facile da costruire, ma che dà anche ottimi risultati, purché costruito accuratamente.

ENZO D'ORAZIO - Cesena. — La lunghezza della matassa influisce sulla durata della scarica, poiché quanto più la matassa è lunga tanto più si può avvolgere su sé stessa: poiché l'elica gira con una certa velocità massima, la durata della rotazione sarà proporzionale al numero di giri con i quali è stata caricata la matassa. Avviene però che allungando la matassa la velocità di rotazione dell'elica sarà inferiore a quella massima, od a quella sufficiente per il sostentamento: bisogna compensare questa perdita di potenza, dovuta all'allungamento, con l'aggiunta di fili, cioè con l'aumento della sezione della matassa. Si ricade in una diminuzione del numero di giri di carica. Se noi potessimo fare un grafico del numero di giri di carica che si possono dare a matasse di diversa lunghezza, ed ognuna

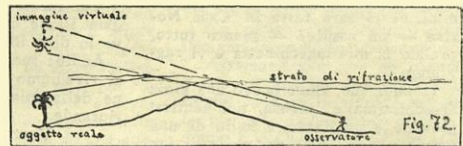
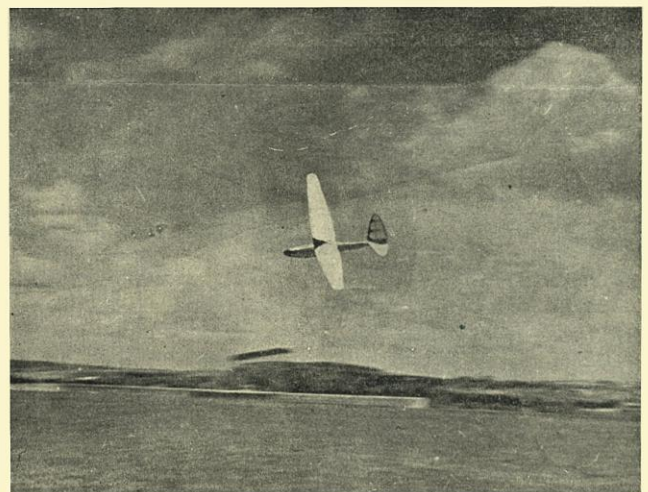


Fig. 72 — Il fenomeno della Fata Morgana
(Vedi «Nozioni elementari di meteorologia»)

di sezione tale da dare la medesima potenza, vedremmo che si giunge ad un massimo, dopo il quale si ha una diminuzione, e quindi un tempo minore di scarica. Non è facile valutare a priori le condizioni migliori, cioè la lunghezza e la sezione più convenienti, poiché la sezione dipende dal carico alare e dal diametro e passo adottati per l'elica. Ad ogni carico alare corrisponde un massimo di durata ottenibile: credo che, ormai, con i carichi alari normali, oltre 10 gr. fino a 15 gr. per dmq., si sia raggiunto un valore molto prossimo al massimo. Questo non vuol dire che sia inutile continuare a costruire modelli con motore ad elastico: ci sono tanti miglioramenti, ancora, da fare.

giar.



Un veleggiatore di Mario Rodorigo di Roma in volo al Littorio, durante il Concorso Nazionale dell'anno 1936

O col vento O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

Bibi rimase pensieroso. Nel suo cervellino di ragazzo sensibile, l'idea di Patria assume un aspetto meraviglioso e strano.

Gli sembra qualcosa come il polo magnetico che gli hanno spiegato a scuola, il quale, a distanza di migliaia di chilometri, fa vibrare e chiama a sé gli aghi di tutte le bussole.

Arsenghi, antico sovversivo e fuoruscito tenace, al primo accenno di possibile minaccia per la sua Patria, annuncia la sua volontà di lasciare il tranquillo rifugio e reclama il diritto di andare a morire per lei.

Lo stesso Jim, di nome ormai americano, come pure di educazione e di gusti; con un lucroso impiego, una bella sposina e un'avvenire smagliante, la sera prima, alla lettura fattagli della lettera di Bidussi, aveva con semplicità dichiarato: "Amici, se ci sarà festa in Casa Nostra — mi capite? — pianto tutto, prendo la mia macchinetta e vi ragiungo".

In cuor suo, Enzo provò una gioia freschissima e intensa, nel sentirsi giovane e gagliardo e figlio di una Patria per la quale smaniava di far qualcosa.

.....
All'aeroporto di Auckland, i due giovani non trovarono il trimotore di Bernabé.

Un impiegato li informò che egli era arrivato quasi mezz'ora prima, aveva sbarcato una signora che li aspettava al caffè, ed era ripartito verso il sud dopo un rapido rifornimento.

Trovarono Natalina assai turbata. — Che è successo? Dov'è Bernabé? — chiese Marino.

— E' partito subito, signorino, non mi ha voluto dire per dove. Ha lasciato questa lettera per voi... Che gente curiosa c'è da queste parti! Io vado più in là. La lettera è particolare e segreta per loro...

"Amici carissimi, — diceva — prima di tutto, anche senza cofano e senza croce di smeraldi, voi siete abbastanza ricchi. Quel furfante di Sywell aveva indosso, nei calzoni, una vera fortuna quando morì. Trovate il modo di frugarlo a vostra insaputa e, tutto quello che ho recuperato di gioielli rubativi ho consegnato a Natalina per voi. A lei ho detto d'averli trovati in terra, se no non li avrebbe presi.

Per conto mio, non avrei voluto "svegliarmi" così, ma era necessario. Non potevo nascondervi più la verità, e cioè che don Bernabé di Tarancón non esiste: c'è solo Sal Manassar, ladrone internazionale che, appena l'anno scorso, rubò una nave e una valigia di perle. Domandatene a Jim; ne sa qualcosa, lui. Però — questo sì mi va accreditato — ho rubato sempre a ladroni più disonesti di me; monopolisti, grossi banchieri, incettatori e compagnia brutta... Una quantità di gente che sfruttava i disgraziati d'ogni colore fino all'ultima stilla di sudore o di sangue. Ho anche reso molta gente abbastanza felice coi miei disonesti soldi. Non voglio però mascherarmi da filantropo. Rubavo per amor

dell'arte e mi piacevano le cose belle e rare. Quel vostro tesoro, ormai ben al sicuro, mi ha fatto quasi impazzire. Desideravo furiosamente che fosse di qualche riccone e ben guardato da casseforti e sbirri. Allora, sì che l'avrei intascato... E invece era di due bravi e fiduciosi ragazzi che me ne offrivano quanto ne volevo... Quella sera che mi regalaste la croce d'oro, io avevo approntato tutto per scappare col baule, ma poi passaste vicino allo scoglio che mi nascondeva parlando in modo tale che i guarii della mia febbre di briccone.

E questo è tutto. Troverete Natalina un po' sconvolta per una certa proposta che le avevo fatta e che ha rifiutato... Forse ha avuto ragione.

Io torno a girare il mondo, sicurissimo di rimpiangere per sempre una compagnia come la vostra.

Voi farete molta strada, e siete d'un Paese che ne farà moltissima, ve lo dico io!

Addio: ma può essere anche che ci rivediamo un giorno, se il demone della mia ignobile arte non mi riprende.

Vostro SAL MANASSAR".

Marino e Bibi si guardarono sordidando.

— Che diavolo c'importa di quello che era o non era? Per noi è stato bravo e simpatico. Voglio rivederlo!

— Anch'io! — confermò brevemente Marino.

Chiamò l'impiegato.

— Sapete se tornerà quel signore?

— Sicuro che tornerà; deve restituire il trimotore, ma non so quando.

Il giovane prese un foglietto e scrisse: "Non tante storie! Voi siete il nostro caro amico Bernabé e vi aspettiamo a San Paterniano!" firmò e fece firmare al fratello e a Natalina.

— Per quando tornerà! — disse all'impiegato consegnandoglielo.

Natalina attirò i due in un angolo, slegò un grosso fazzoletto annodato che stringeva sotto lo scialle e mostrò loro un mucchio di cose scintillanti.

— Che brava persona! — mormorò. — Aveva pensato a tutto! Se sapeste... — aggiunse arrossendo. — Era un po' matto e mi aveva chiesto di sposarlo... Pensate mo' che roba! Una contadina come me... E poi non voglio far torti a nessuno. — Nemmeno ai brigadieri, scusa, volevo dire ai marescialli di carabinieri...

— Non prenda tanto in giro, signorino, e facciamo colazione piuttosto. Mi par mill'anni di tornare ai miei fornelli!...

.....

E il "Nuova Roma" ripartì. E per giorni e giorni sorvolò territori immensi e fertillissimi ma incolti e quasi deserti e i due giovani pensavano alla loro cara, ma piccola terra dove milioni e milioni di persone laboriose si pigiavano nell'ansia di cavare da un terreno povero e già stanco, un pane insufficiente...

— Quanta grazia di Dio sprecata! — aveva esclamato una volta Natalina, rassegnata.

E Marino pensava che altre Nazioni, aiutate dal vento della fortuna, avevano messo il piede dovunque e non permettevano che altri cercassero di fare un po' di posto pei loro figli. Ed era ingiusto!

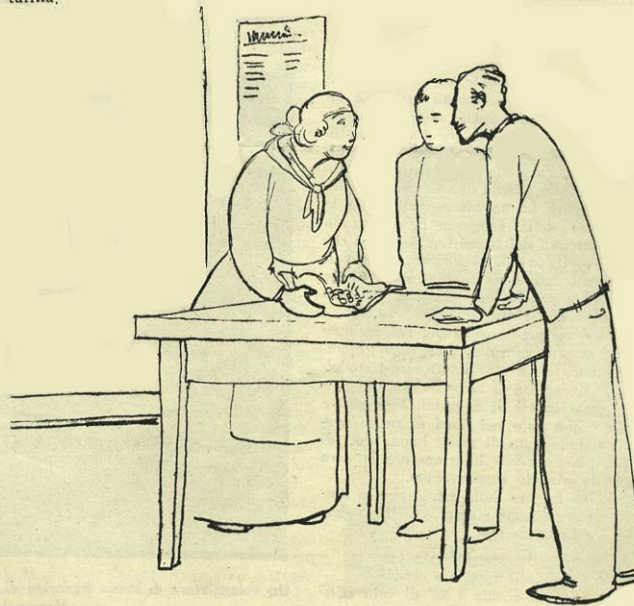
Con l'ondata di sdegno che gli sorgeva in cuore sentiva aumentare le sue forze, perchè l'ingiustizia patita è una suscitatrice inesauribile d'energie.

E da quel momento fu certo che quel che l'Italia non aveva ottenuto col prospero vento della buona fortuna, l'avrebbe ottenuto anche contro vento.

E pensò che lui e il fratello avrebbero visto e fatto molte cose.

FINE

Enzo Jemma



...e mostrò loro un mucchio di cose scintillanti...

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 Mastrojanni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federigo Valli, Gastone Martini, Vittorio Nugoli e Roberto Conigliani, terrà conto dell'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*.

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.

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

— Certamente! Il dieci maggio segnò un'altra vittoria, contro due velocissimi caccia. Il tredici maggio, un'altra vittoria. Sentite il franco orgoglio, la maschia baldanza del suo stile, quando egli scrive ai suoi di quei combattimenti. Par di vederlo, a testa alta, nella piena coscienza del suo destino eroico: "Non vi telegrafai le mie vittorie perchè sapevo che le avreste lette ni comunicati Stefani. Da quando l'offensiva è cominciata si vola moltissimo; in media cinque, sei ore di crociera al giorno, con qualunque tempo. Non scrivo e non m'occupo di nessun'altra cosa che non sia il volo...". Con efficace brevità descrive le fasi più emozionanti del combattimento: "Il pilota avversario dev'esser stato colpito a morte, perchè l'Albatros s'impennò, si rovesciò, e venne giù a picco". La dodicesima vittoria è conquistata il 20 maggio, mentre le truppe si battono sul Monte Santo. L'eroe scrive: "La montagna era coperta di granate e di srappell, pareva un vulcano. Io sono arrivato quando due dei nostri mettevano in fuga tre austriaci, e il nostro maggiore Piccio, comandante il gruppo, ne abbatté uno al di là di monte Cucco. Un quarto d'ora dopo assalivo da solo un Albatros su Plava. Si è ben difeso, ma dopo una cinquantina di colpi con palle incendiarie a 2.000 metri, poichè vi erano le nubi, a 30 metri di distanza dal nemico, ho visto, spettacolo impressionante! le fiamme a bordo. L'osservatore non faceva più fuoco, e l'apparecchio in pochi secondi è precipitato, ardendo come una torcia". La fine del mese di maggio segnò molti voli di crociera. A questo punta Giorgio, stupito da tanta incredibile attività, interrompe la madre per chiedere: — Mamma, ma non era mai stanco?

— La sua naturale robustezza fisica era moltiplicata dalla forza di volontà. Rarissimamente accenna alla stanchezza, alla enorme fatica di quei voli, e quando vi accenna non è mai per lagnarsene, ma soltanto per scusarsi coi suoi cari di non poter scrivere loro più spesso. L'Eroe ama la sua attività, la cerca, la crea, la considera indispensabile come un elemento di vita, ne gode come d'una gioia. Anche quando potrà lasciarla per prendersi il meritissimo riposo al quale ha diritto, non la lascerà. Eh, mio caro, il primo elemento di successo è l'amore alla propria opera, la passione di renderla sempre più perfetta. Questo amore fa dimenticare ogni fatica, non conosce né soste né riposi, moltiplica le energie, dà insospettabili forze di resistenza.

"Seggendo in piuma
In fama non si vien, nè sotto coltre"
dice Dante! Senti, che cosa scrive Baracca quando gli propongono un periodo di riposo. Parole che sono di sprone a tutti i pigri, a tutti i passivi, a tutti coloro che conside-

rano il compimento del dovere soltanto come un peso: ("23 luglio 1917) — Fra pochi giorni compiranno i miei due anni di guerra, ed ormai potrei ritirarmi. Ma, per quanto il lavoro sia gravoso e mi affatichi molto, non lo lascerò. Ho, adesso, una bellissima Squadriglia, la più brillante che sia alla fronte, e chiamata da tutti la "Squadriglia degli Assi", che non mi sento il coraggio di lasciare. Avrai letto le ultime vittorie di Piccio e di Ruffo, vittorie delle quali godo come se fossero mie".

— Era lui il comandante di quella Squadriglia?

— Sì. Baracca era stato promosso capitano per merito di guerra, ed aveva avuto il comando della Squadriglia, la famosa Squadriglia "novantunesima" passata alla storia dell'aviazione col nome di "Squadriglia Baracca".

Capitolo Dodicesimo.

Altre vittorie

All'inizio del terzo anno di guerra cominciò la nostra nuova offensiva (12 maggio-8 giugno 1917) che segnò la decima battaglia del-

Isonzo. Le nostre fanterie irrompevano contro Monte Cucco e le alture ad oriente di Gorizia. L'attività aerea era diventata intensissima; le ore di volo non si contavano più. In quella settimana di accanita lotta Baracca volava di continuo in crociera e il suo apparecchio era raggiunto continuamente da altissime colonne di fumo, fino a duemila metri; era sfiorato continuamente dagli scoppi delle granate quando scendeva basso, a scaricare la mitragliatrice sulle trincee nemiche. Ogni giorno avvenivano decine di scontri aerei e abbattimenti di velivoli. Nella sola giornata del 10 maggio si erano enumerati 30 scontri e molti apparecchi gloriosamente forati dalle palle austriache. Il tre giugno Baracca abbatté e faceva precipitare in fiamme il tredicesimo apparecchio. Il sette luglio il quattordicesimo. Il trentun luglio il quindicesimo. Le descrizioni di quei combattimenti sono impressionanti:

"Il pilota nemico dovette rimanere colpito mortalmente perchè l'apparecchio picchiò bruscamente, si rovesciò, fece un giro in vite e quindi le ali si staccarono frantumandosi, e la fusoliera precipitò a picco nei pressi di Castagnevizza (...). Erano due Albatros velocissimi. A 3500 metri ho impegnato combattimento con uno di essi sul Fauti, e dopo un vivo fuoco di mitragliatrice, sparai un 130 colpi a meno di cento metri di distanza, il pilota nemico dev'essere stato colpito mortalmente perchè ho visto l'Albatros mettere la coda in alto, poi rovesciarsi con tutto motore e scendere in vite; e tale dev'essere stato lo sforzo sostenuto dalle ali che queste si sono spezzate entrambe contemporaneamente andando in cento pezzi, e la fusoliera è precipitata

a picco sui reticolati delle prime linee di Castagnevizza. Sono sceso a 300 metri sulle trincee e per l'aria, mentre scendevo, vi erano ancora pezzi di tela, di cèntine, montanti delle ali che cadevano" (...). "cosicchè mi trovai a circa 30 metri di distanza dietro la coda dell'Albatros leggermente inclinato in discesa e quasi bersaglio fisso; puntai istantaneamente ed esattamente, e dopo 6 colpi circa, che vidi entrare con la scia luminosa entro la fusoliera, vidi uscire fumo e fiamme e interruppi subito il fuoco, mentre l'apparecchio incominciava una discesa precipitosa che si mutò in caduta, mentre le fiamme lo avvolgevano interamente facendolo precipitare...". — 31 luglio: "... e dopo pochi colpi vidi le fiamme svilupparsi a bordo del nemico che incominciò a scendere ardendo; sui tremila metri l'ufficiale osservatore si gettò nel vuoto, poi le fiamme avvolsero la fusoliera e le ali, e l'Albatros precipitò a picco sulla collina di Perrina...".

Anche l'eroe abbrividisce a certi spettacoli raccapriccianti. Scrive: "Le pallottole con la scia luminosa che adoperiamo non dovrebbero comunicare il fuoco alla benzina, viceversa questo succede spesso ed è un fatto molto impressionante veder bruciare un aeroplano a tremila metri e gli aviatori che si gettano nel vuoto, come sempre accade...".

Tre agosto, sedicesima vittoria. Diciannove agosto, diciassettesima. "... Stamane alle 7,20 ho abbattuto il mio 17° apparecchio, tra l'infuriare dei cannoni in terra e nel cielo. Lo spettacolo che da ieri all'alba vediamo è dei più terribili che si possano immaginare...".

— Le nostre ali vittoriose ormai signoreggiavano il cielo. Le imprese di Baracca di Ruffo, di Baracchini, di Piccio, di Olivari, di Ranza, di Ancillotto, di Zappelloni e di altri tanti, avevano affermato la superiorità italiana. E' con orgoglio che Baracca scriveva: "...L'aviazione austriaca è quasi assente della lotta: se qualche apparecchio loro si mostra sulle linee, quasi sempre è abbattuto o inseguito".

— Lo scopo di difesa era raggiunto; e giustamente Gabriele d'Annunzio chiamò gli aviatori italiani:

"Le guardie alate del nostro cielo".

Intanto, il 24 agosto veniva espugnato Monte Santo; e il 26 agosto avvenivano lo sfondamento della Bainsizza e la pressione sul Carso. Il 28 e il 29 agosto 250 velivoli prevedevano parte alla battaglia e rovesciavano sulle batterie nemiche sette tonnellate di alto esplosivo. Il primo settembre Baracca abbatté il diciottesimo apparecchio. Egli scrive: "... Ieri sera alle 7,45 mentre infuriava la battaglia sul San Gabriele, che pareva un vulcano di fumo, ho abbattuto il mio diciottesimo...". E quindi: "Sto pensando di venire un paio di giorni a Lugo, ma prima mi occorre il ventesimo apparecchio, senza del quale non mi muoverò di qua...".

Il sei settembre, diciannovesima vittoria, e la promozione a maggiore per merito di guerra. Tutta la Nazione seguiva con ansiosa ammirazione l'opera di Baracca, ma i luoghi si ne erano specialmente fieri e vollero dimostrarlo con un gentile omaggio. Le donne di Lugo inviarono al Cavaliere Azzurro una magnifica pergamena, opera di Guido Marusig, artista triestino.

(Continua)



Erano i giorni dell'avanzata.



NOTIZIE STUPEFACENTI

Ci sono dei ragazzi che scrivono o fanno delle amenità e concludono col chiedere d'essere messi nelle notizie stupefacenti. Quei ragazzi non finiranno nelle notizie stupefacenti, perchè questa non è la bottega delle varietà. Mi spiego. Se un mio aeropilota mi scrive un pensiero divertente, o mi racconta una storia singolare, io ho piacere di farlo sapere agli altri aeropiloti; ma se colui mi chiede d'essere messo sul giornale, allora io penso che i giovani dovrebbero vergognarsi di darsi delle arie, d'essere superbi, di essere vanitosi. I giovani devono essere spontanei, sinceri e non vestirsi delle penne del pavone, il quale, oltre ad essere una bestia, è un uccello imbecille che non è buono neanche da mangiare.

CHI HA SCRITTO a Ross H. Pohlson a Los Angeles, California? L'ottimo giovine americano ha risposto alla lettera dell'infuocato abbonato a L'Aquilone, ma ha, all'ultimo momento, smarrito l'indirizzo del suo corrispondente. La risposta è a disposizione dell'interessato nei nostri uffici.

ARRIGO PIERALLINI di Genova mi ha mandato un disegno che raffigura un ragazzo che i voli, quest'anno, è costretto a vederli col binocolo. L'idea è carina, ma il disegno è brutto.

ARRIGO PIERALLINI suddetto. Non è colpa mia, caro ragazzo, se è avvenuto uno spostamento nel programma dei voli. Speriamo nell'avvenire...

VINCENZO BETTELLI - Roma. — Desidero sapere se insieme alle fotografie hai mandato una lettera e se le fotografie sono per il concorso.

FRANCO MUSCARIELLO - Torino. — Via, non ti inquietare, tutto si accomoda, al mondo. E poi bisogna avere anche qualche buona dose di pazienza. Nel prossimo numero riprodurremo il resoconto.

LUIGI MELC - Iesi. — Il giornale dovrebbe arrivare in buone condizioni: è evidente che qualcuno lo legge prima di te, ed il rimedio non puoi trovarlo che tu stesso. Fai bene a cominciare con il «Roma»: quando avrai imparato bene a fare veleggiatori, a centrarli ed a farli volare, allora soltanto potrai cominciare a costruire modelli a motore. E vedrai quante difficoltà. Ad Ancona non c'è la scuola di modellanti: c'è un gruppo di aeromodellisti, ma la Sede della R.U.N.A. non ha potuto ancora istituire la scuola. Sarà fatta anche ad Ancona, un giorno o l'altro.

BOLIDE - Napoli. — A meno di un imprevedibile ciclone (cosa rara nelle nostre latitudini) il raduno di Napoli non subirà altri spostamenti. Come faccio a farli: l'elenco delle parole tedesche corrispondenti alle parole italiane di aeronautica? Si tratta di un vocabolario tecnico, in poche parole. I voli sono per gli abbonati e per gli studenti designati dal Ministero dell'Educazione Nazionale. Sono stato molto tristizzato dalla notizia che mi hai dato: sono sicuro che la R.U.N.A. darà l'attestato alla sua memoria. Se ne occuperà il Delegato Centrale all'aeromodellismo.

PILOTA IGNOTO di Sesto Calende. — Può attendere un bel pezzo i numeri del giornale che gli mancano. Quando si degerà di firmare le lettere, noi lo accontenteremo con la massima sollecitudine. (E' evidente che il nostro prossimo non si preoccupa della fatica degli altri. Ma noi siamo stufi. I nostri lettori si sono ricordati di mettere nome cognome e indirizzo, e tutti ciò hanno scritto ben chiaro e ripetutamente, soltanto quando hanno dovuto chiedere dei grossi piaceri a proposito dei voli di propaganda. Ecco come son fatti i ragazzi, e gli uomini. Naturalmente, questo «cicchet-

to» che abbiamo scritto fra parentesi non è rivolto deliberatamente al Pilota Ignoto).

RAFFAELLO DEL ROSSO - Empoli. — Pubblicherò le due fotografie dell'Eolo modificato. Grazie per la redditizia propaganda. Ti mando la veduta fotografica di Genova, com'è tuo desiderio.

ERMES GRON - Aiello Friuli. — La scheda ti è stata regolarmente spedita. Finita nel fuoco? Misteri. Io non discuto. In quanto alle indicazioni che dovrebbe darti Ciarella io penso che tu dovresti scrivere a lui direttamente. Tu sai che sono tanto occupato.

ARRIGO BACCHETTI - Milano. — Ti ringrazio degli auguri. E' un uomo e si chiama Massimo.

AI SIMPATICI E SIMPATICHE Valentino Giopero, Marcello Josine, Massimo Vaglio, Anna Pirelli, Michele Finelli, Maria d'Alterio e Lidia D'Alterio tanti ringraziamenti e cordiali saluti. (Vi confesso in un orecchio che io, poverino, Capri non l'ho veduta mai).

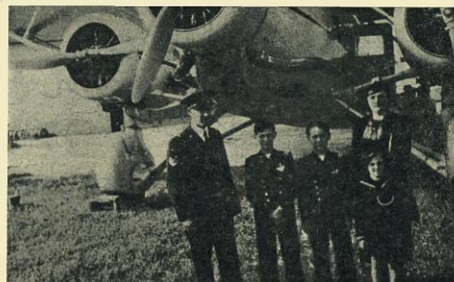
GIABATTA VOLANTE. — Hai volato? Vuoi sempre L'Aquilone in luogo delle Vie del Faria? Scrivi.

ASSO DEL DOMANI. — Sì, Mosca è un uomo di molto ingegno che ha anche la fortuna, tra l'altro, di non darsi delle arie. Anche Marotta, che firma Il supervisore in Cinema Illustrazione è un uomo di molto ingegno. Ma li è scappato (e non so se si dia delle arie). In quanto agli altri giornali umoristici che hai enumerati, io penso che tu abbia perfettamente ragione. Soltanto che io non farei un solo fascio di serve e soldati.

ALUNNI DELLA SCUOLA CANTU' - Como. — Vi ringrazio del simpatico ricordo che mi avete mandato dopo aver visitato l'aeroporto della vostra città.

QUALBERTO FABBRINI - Napoli. — Non scherziamo. Io ho risposto due volte. Non c'è nessuna ragione perchè tu non abbia ricevuto la scheda come tutti gli altri.

AQUILOTO SENZA NOME. — Ti prego leggere attentamente queste massime che io ho scritte due anni orsono e che sono stam-



La famiglia volante del pilota Toccaceli.

pate nell'interno della tessera che spediamo a tutti i nostri abbonati.

— Onorate la patria e la famiglia.

— Si onora la patria servendola con lealtà e coraggio.

— La famiglia si onora operando onestamente e saggiamente.

— Siate giusti e sereni quando dovete giudicare gli altri e severi quando dovete giudicare voi stessi.

— Siate modesti e semplici. La vanagloria e la superbia sono la maschera dei mediocri e dei poveri di spirito.

— Dignità e fierezza siano i segni di distinzione del ragazzo, dell'uomo e del soldato italiani.

— La collera è una malattia grave che si deve combattere con ogni mezzo.

— Siate sempre gai, studiate e lavorate lietamente: diverrete sempre più buoni.

— Guardatevi dalla pigrizia.

— Non siate petulantii.

ALESSANDRO POSNIAK - Milano. — Quando che ti deciderai a scrivere il tuo nome e cognome con le iniziali maiuscole? In attesa della laboriosa decisione, ti mando ringraziamenti per i tuoi auguri, che sono giunti al momento buono.

TESSERA DELLA R.U.N.A. 4606. — Spero che oramai avrai volato in barba alla tessera. La quale ti sarà spedita non appena ci libereremo del lavoro enorme che ci opprime.

GIOVANNI PALMERIO - Frascati. — Rivolgi ad una delle ditte che fanno la pubblicità sul nostro giornale.

ENZO MORANDINI CHIARIONI - Corizia. — Pubblico due delle tre fotografie che gentilmente mi hai spedite. Se desideri delle fotografie di Merna, scrivi fra un mesetto all'Ing. Sofistico. Egli penserà ad accontentarti.

Zio Falcone CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgerti all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma

AEROMODELLISTI TORINESI. — Materiali istruzioni da Bussolito, via Nizza 121 bis. Sconto agli scolari.

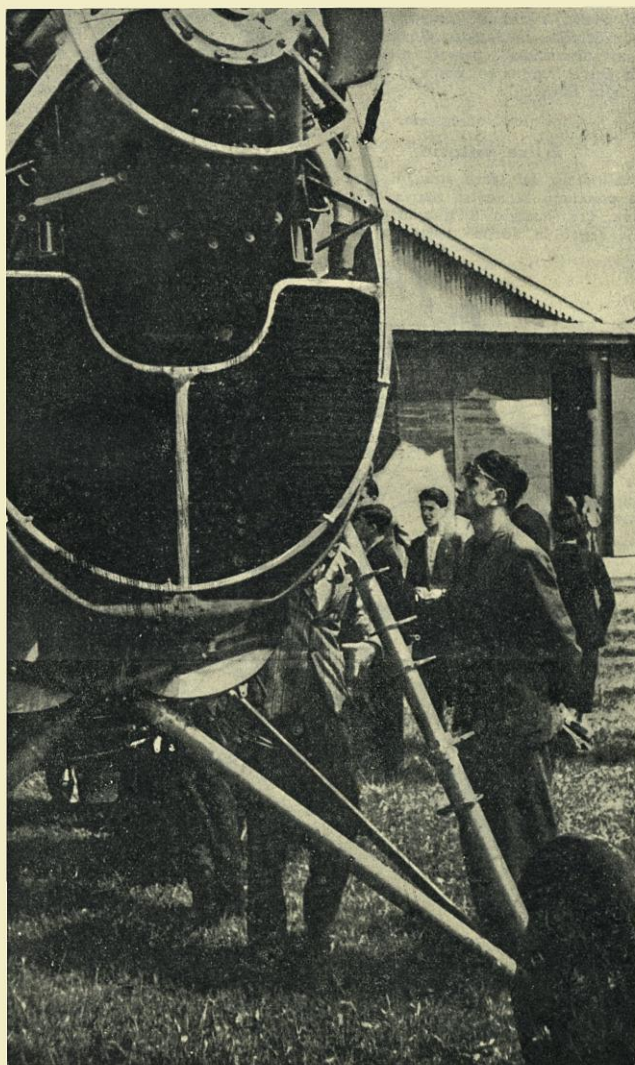
ATTENZIONE, ATTENZIONE — Inviando a Gaetano Briganti, via Negri 4, Ravenna, 50-100 francobolli colonie e commemorativi italiani riceverete 60-120 differenti buoni esteri.

DA UMBERTO DARBESIO — Via Artisti 29, Torino, troverete tutto quanto occorre per costruire aeromodelli (materiali e insegnamenti).

ERCOLE MIAGLIA, Sassoferato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi Italia.

CAMBIO SCHELETRO alla modello «Bellanca» contro francobolli — Bruno Decerco — Catanzaro Sala.

MODELLO a tubo elegantissimo vendo. Rifinitura perfetta alla nitro, elica noce. Volare perfettamente. Lire 120. Angiolini, via Rovereto, 9, Milano.



Curiosità davanti ad un apparecchio da ricognizione in un giorno di voli di propaganda a Padova.

AEROMODELLISTI

è uscito

il **SUPPLEMENTO al N. 52**
che contiene fotografie e disegni in
iscala del

BREDA 15

AEROPLANO E IDROVOLANTE

Una lira franco di porto

il **SUPPLEMENTO al N. 21**

contiene disegni e fotografie del

FIAT G. 5

• dell'AEROMODELLO « F. C. 1 »

Una lira franco di porto

il **SUPPLEMENTO al N. 15**

contiene:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUT-
TIVI DI MODELLI VOLANTI RUSSI;
GLI SCHEMI DI UN IDROMODELLO
FRANCESE

GLI SCHEMI DI UN AEROMODELLO
ITALIANO

Costa 50 centesimi

Inviare l'importo in francobolli all'am-
ministrazione de

L'AQUILONE**“ALA”**

macchina da scrivere “900”

Novità assoluta. Ultrutilitaria

comodissima ovunque, leggera (pesa chilo-
grammi 2,950), completa, perfetta, robusta,
elegantissima

Tastiera universale, battuta dolcissima, allie-
neamento perfetto.

Spedizione ovunque. Regaliamo porto e im-
ballo anticipando importo.

Premio 10% ai clienti collaboratori propagandisti.

Prezzo eccezionalmente 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

AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

È uscita:

LA TAVOLA N. 1

DEL

CONSTRUTTORE DI AEROMODELLI

contenente i disegni in grandezza naturale

DEL

CIRILLO

AEROMODELLO A TUBO

Costa Lire **3,50** franco di porto

Inviare commissioni a

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Imminente:

LIBELLULA - Aeromodello a tubo**Fratelli SALA**

di Sala Paolo e Figlio

**ELICHE PER
AVIAZIONE****MILANO**

VIA MAC MAHON 34

**IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**

di G. MARTINI e P. NOBILI

È l'unico manuale completo che in-
segna 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
tempo.

È 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'aero-
dinamica (svolti in forma piana), alla
costruzione e al lancio degli aeromo-
delli di tutti i tipi (con motore ad
elastico, con motore ad aria compressa,
veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre,
202 riproduzioni fotografiche che dan-
no vita alle descrizioni scientifiche e
a una interessante cronistoria dell'ae-
romodellismo.

EDIZIONI DE "L'AQUILONE"

Viale dell'Università N. 4 - ROMA

SECONDA EDIZIONE di pagine 320

in carta extralusso robustissima

LIRE 25 franco di portoAgli abbonati de "L'Aquilone", che lo chie-
deranno direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO

legata in tutta tela L. 30

Ediz. A. VALLARDI - Milano, Via Stelvio, 22

I LIBRI **YAMBO**
d'Avventure di
sono i preferiti dai ragazzi
CHIEDERE ELENCO

**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

DAL PAESE
DEI BALOCCHI
AL MONDO DEI
GRATTAGIELI



Viaggiate con Pinocchio

Il concorso figurine

Pinocchio è un premio che

vi condurrà dal mondo dei

più cari balocchi al mondo

reale dei vostri sogni. In

centotrenta giorni vedrete

tutte le bellezze della terra

Avrete le figurine Pinoc-
chio consumando i seguen-
ti prodotti di prima scelta:

Biscotti e Waffer S. A. I.

W. A.

Cioccolato Nestlé e Cailler

Profumerie Lanza

Formaggi « Fior d'alpe » e

« Fior di sole »

Aperitivo e Mistura Donini

Vermut mandarinetto suc-
cuva - Isolabella

Confetture conserve Elvea

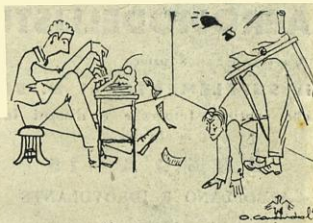
Super-Lemonsoda — Su-
per-OransodaPasta all'uovo « La Fa-
raona »Polveri Belloni per acque
minerali

Industria dolciaria Seveso

Pastiglie Leone dissetanti

Collaborazione dei giovani

L'eroismo del soldato italiano nella guerra mondiale



Come collaborano a L'Aquilone Vultur e Falchetti, aquilotti milanesi.

In una casetta solitaria, vive un vecchio mutilato di guerra, assistito dalle cure premurose dei figli. La sera, abitualmente si siede su di una poltrona vicina al fuoco ed il più delle volte si addormenta dinanzi alle braci ardenti. Quella sera, addormentatosi, abbandonata la testa sulla spalliera della poltrona, sognò. Sognò la sua guerra, la terra arida, irregolare, dove lasciò il proprio sangue, sognò la trincea ove attese l'assalto, sognò, insomma, le vicende sue. La sua visione riassunse tutta l'eroica vita del fante, dell'aviatore, del marinaio, fra ogni tormento, ogni privazione.

Che cos'era prima il soldato? Era un giovane contadino, era uno studente, un maestro, un padre di famiglia. Era vecchio, era giovane, ma il suo animo sempre baldo e fiero. La diena di guerra squallida. Il contadino lasciò la vanga, diede l'ultimo sguardo alle sue terre, ed abbracciò il fucile; il professore diede l'ultimo addio ai banchi della scuola, ed indossò il grigioverde; il padre guardò con gli occhi umidi il desco dove la sera, sotto la luce scialba di una velata lampada, egli, stanco della giornata, si sedeva attorniato dalla famiglia. Furono addii di madri, di fratelli, di figli, furono, alla stazione, sventolii di fazzoletti e finalmente si partì: la baionetta al fianco, il fucile ed il tascapane in spalla, le giberne alla cintura ed al petto la mantellina arrotolata. Partì il fante, l'aviere, il marinaio, ed occupò la nave, la carlinga, la trincea. I primi caddero con l'angoscia ed il dolore di non aver potuto vedere la vittoria, ma felici di aver data per primi la vita. Gli attacchi si scatenarono e l'imberbe giovine divenne leone quando, colla baionetta inastata, col fucile orizzontale, con l'ansia nell'animo, scavalcò la trincea, i reticolati e si gettò con slancio contro la linea nemica. Per il fante l'attacco fu quasi sempre un sollievo, dopo la pesante vita della trincea, inerme sotto ogni intemperie, dove talvolta un ufficiale, passando di corsa per il camminamento, vedeva un soldato appoggiato con la schiena al muro, come se dormisse, e lo scrollava e si vedeva cadere ai piedi un corpo esanime.

I minuti che precedevano l'assalto erano interminabili... i fanti si assicuravano della scorrevolezza dell'otturatore, si portarono in tenace prontezza, gli ufficiali azzardavano uno sguardo fuori del muricciolo, mentre una ondata di terrore invadeva la trincea, per lo scoppio vicino di una granata. Oh!, si era un sollievo l'attacco, nel quale il compagno vendicava il compagno, il fratello il fratello. E questo pugno di fanti si gettava allo sbaraglio, superava i primi ostacoli, cadeva, si rialzava, sollevava l'arma per colpire e ricadeva per sempre. Non più calcolo, ma forza, coraggio, audacia.

Il fante allora era la materia scatenata ed irrefrenabile, ma egli sapeva ritornare anima quando, finalmente, si ritrovava con pochi compagni ed un ufficiale ferito, sul ciglio della trincea conquistata, ed allora piangeva, lui, il fante, come un fanciullo, vedendo tanti nomi, coi quali aveva lottato insieme, giacere immobili per sempre. Allora dal suo animo sgorgavano col pianto quelle melanconiche note che non la mente, ma il cuore sapeva dare.

Calmi dinanzi alla morte come dinanzi al lavoro, tutti i soldati furono eroi, perché è eroe colui che si sacrifica pel compagno, colui che compie sino all'ultimo il suo dovere, che ubbidisce anche se votato alla morte, che tiene alto sino all'estremo l'onore della Patria.

Non fu infatti il soldato italiano a passare di notte la trincea, a tagliare i reticolati, a strisciare nell'oscurità, a rannicchiarsi contro la roccia al passaggio del raggio della riflettore, per trascinare verso la propria linea il compagno ferito, ed abbattersi improvvisamente, colpito dal proiettile nemico? Non fu forse il soldato italiano a rimanere presso la sua mitragliatrice nella piazzola aperta al fuoco, bruciando gli ultimi colpi per attendere sempre più l'avanzarsi del nemico, e, finiti i colpi della mitragliatrice, sparare le ultime cartucce del suo moschetto e cader fulminato? Non fu forse il marinaio italiano e l'aviatore a conservare il proprio sangue freddo ed a tenere il posto assegnato, quando la nave affondava e l'aereo precipitava? Non fu l'ardito italiano ad andare all'assalto anche sicuro di morire, a seguire

impassibile il comando superiore trasmesso per radio, ad armarsi calmo, ad assicurarsi del moschetto, ad affilare il pugnale, a tener pronte le bombe per cacciare il nemico dai dintorni di un piccolo posto?

Eroe oscuro, che, dopo la medaglia al valore, ritornò alla semplice vita del cittadino, ignoto a tutti.

C'era un fante ancora, caduto eroicamente, ma che non s'era potuto identificare. Chi era? Donde veniva? Quale città gli aveva dato i natali? Mistero. Ma c'è un epigrafe a Rodipuglia che dice: «Che l'imperta il mio nome? Grida al vento: Fante d'Italia, e dormirò contento».

Bastava dunque che fosse un caduto italiano, un continuatore dell'opera iniziata nel '48. Fu allora che sorse la tomba del «milite ignoto».

Fini le guerre ed i fanti cominciarono a tornare, ma lasciavano un brandello del cuore sul Carso, al quale si erano affezionati,

perché l'amore per la terra nasce appunto quando su questa terra si sia sofferto. Tornò il marinaio lasciando il suo compagno nell'abisso, eterna e fedele guardia della nave che ora riposa fra le alghe e gli scogli in fondo al mare. Tornò l'aviere lasciando incendiato l'apparecchio suo. Però, quale freddezza accoglienza!

Furono derisi, insultati, ma questo stato di cose cessò, e per finire volle anche le sue vittime che la guerra aveva risparmiato...

1935! Come si era cambiata l'Italia, pronta per una nuova guerra nella quale si rinnovarono eroismi e battaglie cruente, nella quale ai 600.000 morti si aggiunse una legione di caduti. Bei nomi che si ricongiunsero a quelli di Baracca, Arbasi, Sauro, Battisti, Filzi, Lavezzari, nomi che risuonano oggi sulle labbra di tutti: Olivetti, Giuliani, Cesari, Ciprari, Galli, De Luca...

Il reduce si scosse: attraverso le imposte socchiuse filtrava la luce del sole. Le fine-

stre furono aperte ed allora, la stanza, prima oscura, si illuminò di una luce viva, la luce che aveva rischiarato le aride zolle del Carso quando, in un attacco, il reduce aveva perduto il braccio.

Felice Viglione

RICORDI (ad Edoardo Strames)

Il 4 novembre ogni vecchio soldato ricorda la guerra. Ognuno rivive la vita d'allora. Dura eppur bella. Ognuno, come in una cinematografia immensa, rivede le cose che allora gli furono familiari.

Ride le canzoni: canzoni che allora si soffiavano, in sordina, quando l'immobilità delle aeree cime era squarciata dall'ululo feroce della lotta. Serenate d'amore, povere di parole, raccezzate nel tumulto della primavera che allora inforava i monti e l'anima. Inni di guerra gravemente scanditi dal vertiginoso turbinare dell'elica. Ritratti dal pulsare dei motori nel cuore delle macchine. Rivede le gaie ragazze trentine tutte vestite di porpora e d'azzurro, con su il capo un fazzoletto rosso, rosso, come le loro labbra tumide che sorridevano sempre. Rivede il Re. Il Re costruttore e guerriero. Soldato fra i suoi soldati.

Questi alcuni dei tanti ricordi di un soldato che fu fante ed aviatore. Di uno che conobbe i disagi della trincea e la gioia dell'azzurro.

Egli più di ogni altra cosa ebbe la gioia e la fortuna di conoscere l'Asso degli Asii. Di Lui una sera così raccontava:

«Nel cielo due puntini neri venivano man mano avvicinandosi alla terra. Sull'ali portavano la croce nera. Nemici!»

Dalla terra fulmineo partiva un nostro caccia. Chi era il pilota? Lui! Baracca. Il combattimento si ingaggiava impari e tremendo. Le mitragliatrici vomitavano fuoco e piombo. Il nostro caccia cabrava, virava, s'impennava come un capriolo. Ad un tratto uno dei due apparecchi nemici, visto vano ogni tentativo, fuggiva. L'altro resistette ancora un poco, poi fuggì anch'esso. Ma forse era colpito, il suo volo non era affatto regolare.

Quando Baracca scese, tutti gli corsero incontro. Anch'io. Egli calmo e sorridente. A noi che ci serravamo curiosi intorno a Lui. Egli disse: «Uno è fuggito; l'altro l'ho colpito, ne sono sicuro; ma forse non mortalmente». Invece era caduto; appena al di là del Piave. Tutti andammo a vedere. Ognuno voleva asportarne un ricordo. Io raccoltai da quel mucchio di macerie una carta bruciata. Era la carta delle nostre linee. Piccoli segni a matita indicavano la via da seguire. Quella carta la conservai. Ricordo del vinto e del vincitore. Quando la guardo, rivedo quella sera. Il cielo da violetto si faceva più innanzi azzurro per diventare più in là rosso. Rosso come il sangue degli Eroi che lassù nella luce del sole, nel cielo d'Italia azzurro come una laguna, donarono alla Patria l'ultimo sorriso della loro esuberante giovinezza».

Ora l'aviere tace. Tace e guarda la gioventù alata d'Italia che sfilava. Passa con le sue fiamme ed i suoi labari. Ha il capo eretto e lo sguardo fiero.

Più in là una fanfara intona un inno di guerra. E' un inno che si cantava allora. E' un inno che il soldato di ieri ricantava oggi, al vento, falciando con gesto lento e largo l'erba profumata dei suoi lucenti prati.

E' una canzone melanconica che si scandiva là, fra il filo spinoso ed ispido, fra il crepitare delle granate ed il tonar del cannone.

Canzoni che si mormoravano con le lacrime agli occhi, come una preghiera, guardando coloro che cadevano per non rialzarsi più.

A. F. Sampietro

N. 25 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata

ALBO D'ORO DELLA R. AERONAUTICA — E' una pubblicazione ufficiale del Ministero dell'Aeronautica (Ufficio Storico) che contiene la motivazione

*Lapine si spera.
Vive mihi communiti nella terra prima
finitivamente lo spago conquistato dagli Anziani
e sopra del volo della Patria
Il mio nome è il nome di un eroe,
ogni milite è un cente di soldato
di altri s'ho visto e sentito
Di guerrieri del cielo peria
Mimmi, si pare, si aglio per
Combattenti di oggi e per quelli
si dimmi.*

Roma 3 febbraio 1935 - Anno VI

delle ricompense al valore concesse alle Bandiere, ai Reparti e alle persone per fatti d'armi d'aeronautica o per imprese aeronautiche. Le ricompense concesse dal 1911 alla fondazione della R. Aeronautica (28 marzo 1923) sono le seguenti: 54 decorati dell'Ordine Militare di Savoia, N. 4 medaglie d'oro al v. m., N. 1683 medaglie d'argento al v. m., N. 1249 medaglie di bronzo al v. m.; quelle concesse dal 28 marzo 1923 al 28 marzo 1937 sono le seguenti: 7 decorati dell'Ordine Militare di Savoia, N. 25 medaglie d'oro al v. m., N. 336 medaglie d'argento al v. m., N. 322 medaglie di bronzo al v. m., N. 57 medaglie d'oro al valore aeronautico.

La bandiera della R. Aeronautica è decorata di medaglia d'oro al valor militare. I decorati di medaglia d'oro dell'Aeronautica fino al 28 marzo 1937 sono i seguenti: Agostini Alberto, Allegri Girolamo, Ancillotto Giovanni, Bafile Andrea, Baracca Francesco, Baracchini Flavio, Beati Giuseppe, Birago Dal-

mazio, Bombonati Giorgio, Buttini Casimiro, Cabrana Ernesto, Casagrande Eugenio, Calderini Mario, Castruccio Giuseppe, Cesari Fortunato, Ciprari Renato, D'Annunzio Gabriele, D'Altri William, De Carlo Giacomo, Dell'Or Arturo, De Luca Alfredo, Devitofrancesco Gaetano, Drammis Antonio, Ercole Ercole, Gabana Enrico, Gabelli Luigi, Galli Mario, Garassini Garbarino Giuseppe, Huber Ottone, Lisa Gino, Locatelli Antonio, Magliocco Vincenzo, Malenza Giulio, Minniti Tito, Niutta Ugo, Olivetti Ugo, Palli Natale, Piccio Pier Ruggero, Pisoni Gastone, Prasso Adolfo, Randaccio Giovanni, Romagnoli Giovanni, Ruffo di Calabria, Salomone Oreste, Scaroni Silvio, Zannoni Livio, Zappelloni Federico.

Le medaglie d'oro al valore aeronautico sono: Guidoni Alessandro, Del Prete Carlo, Boer Luigi, Berbi Cinti Danilo, Fois Luigi, Imbastari Ercole, Nensi Felice, Squaglia Enrico, Quintavalle Ugo, Balbo Italo, Valle Giuseppe, Ferrarin Arturo, Maddalena Umberto, Longo Ulisse, Bonini Guido, Biseo Attilio, Miglia Alessandro, Braghelli Emilio, Ratti Pietro, Calò Carducci Jacopo, Cannistracci Letterio, Moretti Ireneo, Venturini Gastone, Da Monte Giuseppe, Cappanini Gino, Pellegrini Aldo, Cagna Stefano, Accardo Fernando, Aramu Mario, Borghetti Remo, Rovis Umberto, Cupini Samuele, Abbrata Renato, Lippi Antonio, Gallo Luigi, Ceccotti Giuseppe, Rossi Giorgio, De Vittembeschi Ugo, Fiori Umberto, Clingheri Luigi, Cadrigheri Remo, Marini Luigi, Trimboli Remo, Fraili Ottavio, Fabretti Marcello, Nicoletti Ademaro, Sarò Francesco, Savi Ercole, Caleresi Edoardo, Beltramo Ernesto Corsini Mario, Chiodi Antonio, Pezzani Carlo, De Pinedo Francesco, Cassinelli Guglielmo, Scapinelli Pietro, Agello Francesco.

(V. voci relative).

ALBO DELLA GENTE DELL'ARIA. — Registri pubblici ove sono iscritte le persone che appartengono alla «gente dell'aria», ossia che svolgono una attività professionale relativa alla navigazione aerea e all'industria aeronautica.

ALCALINITA'. — Una delle qualità degli oli di lubrificazione ossia la mancanza assoluta di sostanza a reazione acida.