

L'AVVOLONE

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



INTERPRETAZIONI STORICHE: LA MACCHINA VOLANTE DI BESNIER (1678)

PRIMI VOLI

Esaurito il programma d'insegnamento, ero lì coi miei giovani del quarto corso "Geometri" ad ascoltare come un fratello maggiore le loro ansie più pungenti nei prossimi esami di licenza ed a dare i miei ultimi chiarimenti sulla materia, quando sentimmo bussare alla porta.

"Avanti!".

Il bidello recava una circolare del Preside da comunicare agli alunni.

Lessi ad alta voce. Voli di propaganda. Tre buoni da distribuirsi agli alunni ed uno, uno solo, per professori.

Ebbi una stretta al cuore: ultimo arrivato tra gli insegnanti dell'Istituto e, per giunta, semplice supplente, come potevo illudermi di essere preferito proprio io nell'assegnazione di quell'unico "buono"?

Ma non volli darmi per vinto. Detto, fatto, stesi la mia domanda e, terminata la lezione, corsi a portarla personalmente al Preside.

"Da buon avvocato (insegno Diritto) non mi mancò modo di "fare la mia causa". E, con disinvoltura che potrebbe meglio chiamarsi sfrontatezza, credetti farmi forte della mia priorità sugli altri nel presentare la domanda e...: "Prego, Signor Preside... prior in tempore, potior in jure!".

La mia fortuna fu che non ebbi concorrenti.

Il volo era fissato per il 23 giugno e, con ansia più giovanile dei miei anni, ricordo di essermi quasi impazientito quando il segretario mi annunciò, qualche giorno prima, che la data era spostata al 26.

Intanto avevo saputo i nomi dei fortunati giovani che avrebbero volato con me: Maggi, del quarto corso "Ragioneria", e Bovenzi, del quarto "Geometri", che difendeva anche lui, a modo suo, la sua "conquista".

Il caro ragazzo si consumava di desiderio per l'aviazione; aveva

fatto persino domanda di arruolamento; ma, forte e sano com'era, non lo avevano "preso" solo per colpa di quei benedetti denti, un po' cariatelli! Se ne rattristava il povero Bovenzi e, sospirando, confessava, o meglio proclamava, che egli aveva pure la divisa da aviatore e... non gli mancava neanche il casco! Conservava tutto con un senso di religione!

Come si poteva, ora che si presentava l'occasione propizia, negargli la gioia di volare? Sarebbe stata una vera crudeltà. E fu accettato.

Il terzo alunno prescelto, uno del corso inferiore, mi rimase ignoto.

Giunse la grande vigilia. Febbrili preparativi per far mettere a punto la divisa fascista dai miei familiari, senza far nulla sapere alla mia cara e vecchia mamma, per evitarle emozioni inutili e dannose per il suo carattere troppo impressionabile.

E giunse il mattino del sospirato giorno.

Dormivo ancora, quando il campanello del telefono mi tiro giù dal letto.

"Chi parla?".

"Siamo noi, professore: Maggi e Bovenzi".

"Oh, bravi, grazie! Ma è presto ancora, Santo Dio!".

"No, professore, sono le sei e mezza. Siamo giunti ora da Caserta. Partiti alle cinque e mezza. Siamo in piedi dalle quattro e mezza. Faccia presto; l'attendiamo tra un'ora alla stazione dei tram per Capodichino". Fui puntualissimo. E lì trovai che mi attendevano come il Messia. Poco mancò che non ci abbracciassimo, tanto eravamo felici.

Sul campo giungemmo in anticipo; ma già moltissimi ci avevano preceduti. Alunni giovanissimi, adolescenti addirittura, professori non più giovani, professoresse ed

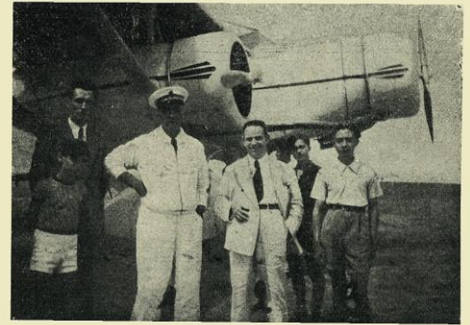
austeri presidi, eravamo tutti un cuor solo, una sola fede, un sol desiderio. I nostri occhi ed i nostri animi erano tesi alla stessa meta: i multiformi apparecchi che avevamo di fronte, scintillanti sotto i raggi del sole dardeggiante, ma che noi non sentivamo; una fiamma più forte ardeva nei nostri cuori e ci sentivamo tutti giovani e ci guardavamo tutti con simpatia.

Quando giunse il momento di fissare i turni di volo, la nostra ansia era incontenibile e tutti reclamavamo la gioia della precedenza. Ma fu una gara sempre gentile e fraterna e presto ognuno ebbe il suo biglietto di volo. Nove per ogni turno. I miei due fedelissimi me li tenevo sempre, gelosamente vicini. Oramai, li avevo in consegna e li consideravo come due fratelli minori.

Quinto turno di volo. Dio mio! Bisogna attendere!

"Attenzione! Attenzione!" ammoniva un altoparlante, dando chiare e precise le disposizioni per l'ordine dei voli e per il loro imminente inizio. Noi, però, eravamo impazienti; non potevamo star fermi e, per impiegar bene il tempo, volevamo almeno farci qualche istantanea-ricordo, vicino a quei colossi che ci attendevano per portarci su.

Non ero rimasto sordo alle preghiere di Bovenzi ed avevo con me la mia "sei-nove". Ma vi era divieto di far fotografie e la "Bemerita" vigilava. Vigilava sì, ma, all'irrequieto Bovenzi, che andava per conto suo studiando tutto un



Sul campo di Foggia durante i voli di propaganda. 1: il ten. col. Rampelli; 2: il corrispondente de "L'Aquilone"; 3: il giovine Irace, figlio del nostro corrispondente

piano di attacco, non sfuggì il momento propizio in cui i mutti erano intenti altrove e, tirandomi dietro insieme a Maggi, si issa senz'altro sopra un vicino piccolo "caccia", scongiurandomi di fotografarlo seduto al posto del pilota. Dovetti accontentarlo. Poi fu la volta di Maggi ed, in fine, cedendo alle loro pressioni, io ne seguì l'esempio. Le ho qui, sul tavolo, queste tre istantanee, che domani offrirò al mio Preside. Sono un trucco ingenuo e scherzoso, ma dicono, però, senza finzione, tutta la nostra passione per l'Arma del cielo; passione che vorremmo veder condivisa da tutti i giovani d'Italia, specie dai giovani professori, perchè siano maestri anche di sani ardentimenti.

Cominciano i voli.

Avanti il primo ed il secondo turno! Ecco: partono i due trimotori e noi li seguiamo col cuore e con gli occhi, cronometrando, per sapere quanti minuti durerà la nostra gioia. Un ampio giro sulla città, fino a scomparire dal nostro orizzonte... Ma... come... già di ritorno? "Arizzano... arizzano!" protesta qualcuno scherzando, ma quasi piagnucolando.

Bovenzi già dichiara che prenderà posto accanto al pilota per costringerlo "manu militari" a fare per noi un volo più lungo; ed io ridendo gli ricordo il mio ruolo di superiore, per indurlo a cedermi il posto ed il compito.

Intanto, i primi lasciano già l'apparecchio. Sono addirittura raggianti. Corriamo loro incontro per sapere quali sono i posti che offrono migliore visibilità.

"Tutti ottimi! Una delizia! Gli ultimi son forse i migliori per tirar fotografie; hanno il finestrino apribile".

"Bene! Benissimo...".

Ecco: partono il terzo ed il quarto turno.

I due trimotori corrono frementi, velocissimi, sul campo; decollano; salgono; virano; scompaiono.

E noi abbiamo la febbre dell'attesa.

Volare, volare! Ecco: il nostro sogno sta per essere realtà.

Ritornano!

"A noi! A noi!".

Ci lanciamo festosamente. Appena il tempo di fare smontare i nove aquilotti che ci hanno preceduti e, salendo agilmente la breve scaletta appoggiata allo sportello di ingresso, prendiamo d'assalto i nostri posti. D'assalto, ma in ordine e con disciplina: cinque a sedere in comode poltroncine fisse: tre a destra e due a sinistra per lasciar lo spazio all'ingresso; gli altri quattro aquilotti sono in piedi, tra le due file, come in un elegante "autopul-



Uno dei tanti che ha scoperto, per caso, «L'Aquilone». Naturalmente non se ne separerà più.

man". Io son dietro, a destra. Boventi e Maggi li ho davanti a portata di mano. Macchina fotografica pronta allo scatto. Apro bene i finestri per facilitare il mio imminente lavoro.

La gioia ha la sua esplosione e, segnandoci di croce solo per un senso di coerenza alla nostra fede che ci insegna ad iniziare in nome di Dio ogni impresa, anche se piccola o di diletto, si parte, festosamente, senz'altra preoccupazione che di godere appieno quei pochi momenti di vita aerea!

Già l'"I-Bado" (è il nome augurale del "nostro" trimotore, che evidentemente ricorda il Generalissimo del novello Impero) corre veloce; il motore fa sentire il suo palpito possente e ci solleva, con dolcezza, in alto, sempre più in alto! Napoli, in tutta la sua magica bellezza, si mostra, di sotto, ai nostri sguardi estasiati, adagiata sui suoi colli e sulla riva dell'incantevole golfo. Sembra, quasi, di assistere, dalla comoda poltrona di un cinema, alla proiezione di un film "Luce".

Ecco che il maestoso campo "Ascarelli" ci appare come un modellino in gesso, di quelli che si ammirano nelle sale di esposizione. Ecco la miniatura dell'imponente edificio borbonico: l'"Albergo dei poveri"; poi il Vomero, col suo castello ed il Museo: un piccolo presepe da bimbi. Ecco ancora la miniatura del "Maschio Angioino", della nuova stazione marittima e, via, via, di tutti gli altri edifici caratteristici e dei punti inconfondibili della città. Dobbiamo essere molto in alto, se mi par di dominare persino il Vesuvio.

Paura? Macché, neanche per sogno! Per amor di Dio! Siamo tutti pazzi di gioia.

E, intanto, è un continuo richiamarci la reciproca attenzione sugli spettacoli più belli. Un continuo scoppio di ammirazione, di entusiasmo crescente.

"Guardi! Guardi! Che meraviglia!" e si grida; si, bisogna gridar forte, perché i motori cantano più forte di noi la loro più bella canzone di amore che ha conquistato le nostre anime.

Ed io mi alzo e passo da un finestro a l'altro, espletando con feb-

brile zelo il mio compito di... fotografo della "spedizione". L'obiettivo scatta, fuori del finestrino, proteso verso terra, là dove ho l'impressione che più valga la pena di serbarne il ricordo e poi mi tocca far girare il rollino e devo quindi, purtroppo, distogliere, sia pur brevemente, gli occhi da quello spettacolo fascinatore.

Ma... che c'è di nuovo, ora? L'orizzonte si è staccato di essere orizzontale? E' l'apparecchio che vibra, sensibilmente inclinato di lato, per guadagnar quota. Niente paura. Niente emozioni! Lo spettacolo è indimenticabile e noi non ci stanchiamo di fissarlo in'ensamente, perchè nulla ci sfugga. Ma, già i minuti passano e... siamo sulla via del ritorno.

"Tradimento! Tradimento!" si grida scherzando, mentre il pilota punta deciso verso il campo, con insuperabile maestria che sa renderci del tutto impercettibile ogni cambiamento di quota.

Siamo a pochi metri dal suolo; pare che il trimotore stia quasi per urtare contro le chiome degli alberi che sorvoliamo. Poi, subito, il campo.

Si scende, si scende ancora, quasi insensibilmente; ecco: tocchiamo terra. Una corsa velocissima. Un arresto dolcissimo.

Dall'esterno ci riaprono la porticina.

Un salto, e siamo tra le braccia



Ressa attorno ad uno dei due «Ca 133» dei voli di propaganda

festanti dei nuovi aquilotti impazienti di spiccare anch'essi il volo.

Il nostro battesimo dell'aria è compiuto. L'entusiasmo è raddoppiato! La felicità è incontestabile!

Vorremmo volare, volare ancora! I progetti più radiosi fioriscono nel cuore e sulle labbra di tutti i giovani ed ognuno di essi sogna già di arruolarsi nell'Arma Azzurra, l'Arma dei più nobili ardimenti, l'Arma delle più fulgide vittorie e delle più grandi conquiste di oggi e di domani.

Ed io penso con rammarico ai miei non più giovanissimi anni, che, purtroppo, non mi consentono queste aspirazioni. Ma sono ugualmente felice di aver spiccato anche io il mio piccolo volo e di sentirmi an-

sioso di farne molti altri ancora, se o potrò.

E penso: "Come sarebbe utile e bello che tutti, tutti sentissero prepotente lo stesso desiderio e che, magari, il Ministero, venendo incontro ad un voto inesperto, ma ardente della gioventù italiana, disponesse addirittura l'obbligatorietà di voli periodici per tutti gli insegnanti, perchè essi traggano da queste piccole prove nuovo entusiasmo e nuovo ardore nel confermarsi, come già sono maestri ed ispiratori dei giovani loro affidati, non solo di dottrina, ma anche di nobili idealità e di generosi ardimenti, per le più grandi fortune di Roma imperiale.

Pietro Cianci Venturi

NEL CIELO DI NOVI

Piazza De Ferrari dormiva placida ancora, appena disturbata dal passaggio di qualche automobile, che si ingegnava a correre in punta di piedi per non destarla, quando accadde qualche cosa che le turbò profondamente il piuttosto suscettibile umore.

Un frastuono, insolito per l'ora mattutina, aveva incominciato a scuoterle il sonno, e in quel frastuono che continuava a crescere, pareva alla piazza di distinguere il suono di parecchie voci, che s'accalzavano in discorsi un po' strani, mai uditi. Che cos'era mai l'autonomia a pieno carico del "brontosaurus in

ghette gialle?". E che cosa voleva dire cabrare dando tutto gas ai motori? E toglier la manetta o, peggio ancora: mettersela in tasca? Queste ed altre frasi del genere stavano allontanando a poco a poco il sonno alla piazza, quando, a destarla interamente, avvenne un fatto decisamente insospettato.

Due superbi torpedoni avanzarono caracollanti e sbuffanti, e guardandosi intorno con discreta superbia, andarono a fermarsi poco lontano dal monumento a Garibaldi.

— Le solite porcherie — gorgogliò la monumentale conca di rame, costituente l'elemento essenziale di

una pretesa fontana, adornante la maggior piazza genovese — stavo sognando che mi riempivano di soldi, e sul più bello quei due tangheri mi svegliano.

— Luigi, prima di brontolare — rimbeccò il monumento a Garibaldi — leggi lì, — e indicò i torpedoni.

La fontana si stropicciò gli occhi, li fissò dove il monumento le indicava, li strabuzzò meravigliata, e infine, compiaciuta, sorrise. Su di un mastodontico manifesto, adornante il lucido fianco azzurro di uno dei due scozzatori, appariva a lettere di scatola la scritta: "R.U.N.A. Luigi Olivari - Genova - Voli di propaganda".

Tutta la piazza si calmò a tal vista, sorrise e neppure osò più brontolare, finchè i torpedoni, carichi di gioventù esultante non ripartirono per scomparire in breve.

Inutile dirlo, fra tal gioventù modestamente figurava pure il sottoscritto, aquilotto discretamente vecchio ed enusiasta, partecipante anche al primo raduno genovese.

Una fuga veloce di pittoresco paesaggio di Liguria ci accompagnò lungo la superba camionale snodantesi agile sui fianchi dell'Appennino variamente ricoperti di verde.

Qua e là, a tratti, fasci bianchi di luce scendevano insinuandosi, tra le gole strette e improvvise, a render bianco di sole il percorso. Poche nubi, pochi cirri fulgidi e chiari si indugiavano in alto, fra un azzurro carico, luminoso, profondo, nota caratteristica e bella del cielo di Liguria.

All'aeroporto di Novi Ligure, luogo di convegno per gli aquilotti di ben tre città, giungemmo primi.

Sul campo, in linea di volo, spiccavano snelle le sagome eleganti di due "RO 37 bis", i cui motori brontolavano appena a regime ridotto, impazienti di pulsare freneticamente veloci, con tutta la forza dei loro cinquecento cavalli.

I "brontosauri in ghette gialle" si fecero alquanto aspettare, e l'attesa



In curiosa e impaziente attesa attorno al «brontosaurus in ghette gialle».

acui in noi l'impazienza. Unsero, rinaumene, accompagnati dai rombo di sei motori, e le loro forme possenti e dure spiccarono nitide e basse sull'azzurro dell'orizzonte.

A noi abbonati, propagandisti entusiasti, fu riservato l'onore di cominciare i voli a diciassettesimo turno, dopo, cioè, di aver visto partire prima di noi ben centoventotto persone. Ma lasciamo da parte ogni recriminazione, e passiamo all'essenziale, cioè al volo, le cui impressioni narro così come le ho provate, il più sinceramente possibile.

Preferii non sedermi in una delle comode poltrone e rimasi in piedi per poter percorrere in lungo e in largo l'apparecchio, con ogni libertà.

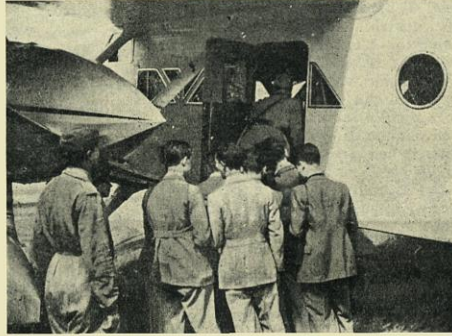
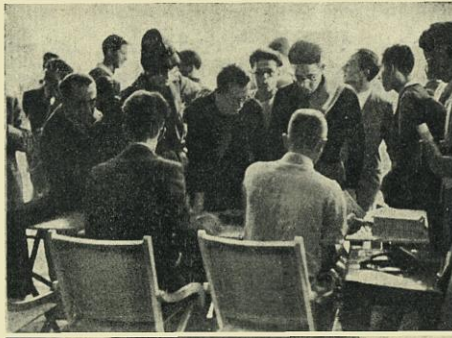
Pochi scrolloni in partenza, un correre veloce di erba sotto le carenature rimbombanti, e poi la terra si abbassò obliquando sotto ai miei occhi, mentre ogni cosa diveniva più minuta, confondendosi con la natura circostante che andava acquistando la forma di una scacchiera irregolare e strana, variamente colorata in tinte forti e precise.

L'apparecchio piegò in virata, e l'ala si chinò quasi ad indicare la terra, ricoprendo una parte del paesaggio ai miei occhi.

Dal basso i campi parvero lievemente salire verso di noi, poi ancora scesero, si allontanarono impicciolendo, allorché l'apparecchio, raddrizzatosi, riprese a salire.

Giungeva profondo, uguale, ritmo il rombo dei motori, mentre attraverso il piccolo rettangolo di un finestrino, il disco di un'elica mi appariva vivido, in sprazzi repentini di luce.

Provai a stendere fuori una mano, ma una forza insospettata me la spinse indietro; mi resi conto così della velocità a cui correvo che non mi appariva



Scene dei voli di propaganda a Milano e a Vercelli, colti dalla macchina fotografica dell'ingegner Sofistico

grande, se osservavo il lento fluire del sottostante paesaggio. Quasi impercettibili erano le persone, visibili forse più per l'ombra che gettavano sul terreno; e minuscole pure apparivano le automobili, che sembravano ridicolmente lente, nel procedere sul nastro bianco, cinereo quasi, della strada.

In una nuova virata mi parve che un'ala si protendesse dritta al cielo mentre tutto intorno l'orizzonte scendeva, e l'azzurro dominava nitido nel finestrino, limitato appena in basso dalla forma ondulata dei monti dell'Appennino.

Nell'improvvisa picchiata che seguì, provai quasi l'impressione del vuoto, cui tenne dietro un senso di intima soddisfazione, quando l'apparecchio tornò a cabrare.

Osservai l'atterraggio dal finestrino sottostante al posto del pilota. La natura pareva balzarmi decisamente contro ingrandendo veloce. In una piccola casa rossa, che sorvolammo

bassissimi, scorsi distintamente poche oche fuggire spaventate; poi l'erba del campo corse salendo verso di noi, sino e che le ruote non le urtarono contro, per poi continuare a correre con una veocità insospettata nell'alto, fino a fermarsi all'altro limite del campo.

Un solo appunto: il volo non faceva certo di durata eccessiva. Mi capitò, infatti, prima di partire verso l'alto, di dire ad un fortunato che mi aveva preceduto: — Beato te che hai già volato!

— Io? Ma quando?

— Si concentrò per ricordarsi.

— Ah, sì, ora ricordo! — esclamò compiaciuto. — Bello, — concludse, — bellissimo!

Questo appunto è però solo una piccola incrinatura, una pecca che tutti avremmo con ardore desiderato non ci fosse, ma che non contaminò minimamente tutta l'immensa suggestiva, profonda bellezza di quel volo, che fu per molti il primo.

Carlo Greppi

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

Partroppo, oltre alle otto vittime del naufragio (gl'italiani dott. Lago, prof. Pontremoli, Arduino, Carattini, Alessandrini e Ciocca, scomparsi con l'aeroneve, Pomello, perito nella caduta sui ghiacci, ed il norvegese Malmgren, deceduto per gli stenti durante la marcia alla costa effettuata con gli ufficiali Mariano e Zappi), il luttuoso dramma polare ne causò altre nove: i francesi com. Guilhaud e De Couville (piloti), Valette e Brazy (motoristi), il celebre esploratore norvegese Roald Amundsen (già compagno del gen. Nobile nel viaggio transpolare del «Norge») ed il suo connazionale Dietrichson, scomparsi il 18 giugno nel Mar di Barentz, mentre tentavano di raggiungere le Svalbard a bordo dell'idrovolante francese «Latham-47»; e gl'italiani magg. Penzo, ten. Crosio (già compagno della med. d'oro Locatelli nel volo Italia-Groenlandia dell'agosto 1924) e maresc. Dellagata, precipitati nel Rodano il 29 settembre, mentre rientravano in Italia a bordo del «Marina II». In conseguenza di tal luttuoso epilogo, il Governo Fascista fu indotto a sopprimere dai quadri della R. Aeronautica i pochi dirigibili ancora in servizio e ad affidare la difesa aerea della Patria unicamente all'Aviazione.

Svolgimento regolare e felice epilogo ebbero invece le crociere dei rigidi «Los Angeles» e «Graf Zeppelin». Il primo (ex Zepppelin «L. Z. 126»), al comando del commodoro Rosendhal della Marina degli Stati Uniti, effettuato dal 26 febbraio al 2 marzo un viaggio aereo sull'America Centrale (in tre tappe): Lakehurst (New Jersey) - Panama - Guanayaya bay (Cuba) - Lakehurst, per un totale di km. 7500 coperti in circa 80 ore di volo. Il secondo (Zeppelin «L. Z. 127», cubante mc. 105.000, lungo m. 236,60, alto m. 33,70 ed azionato da 5 motori Maybach sviluppati 2650 cavalli di forza complessiva), al comando del Dr. Eckener e avendo a bordo 37 uomini d'equipaggio e 18 passeggeri, compì dall'ottobre al 1° novembre la doppia traversata del Nord-Atlantico, primo degli innumerevoli e fortunati suoi viaggi transoceanici e transcontinentali. Dall'11 al 15 ottobre collegò Friedrichshafen (Lago di Costanza) a Lakehurst (Stati Uniti) seguendo la rotta Francia - Spagna - Madera - Azzorre - Bermuda (km. 8300 in ore 111.43'); il viaggio di ritorno, effettuato dal 29 ottobre al 1° novembre, si svolse lungo la rotta Terranova - Irlanda (km. 6385 in ore 71.7). Il successo di questi due primi viaggi transoceanici del «Graf Zeppelin», tanto più brillante in quanto conseguito in avverse condizioni atmosferiche, comprovò l'elevatissima perfezione raggiunta dalla tecnica dirigibilistica tedesca.

XXIV.

I successi aviatori del 1928

Le imprese dirigibilistiche precedentemente rievocate, pur costituendo nel complesso dell'attività aeronautica un insieme di avvenimenti eccezionali, quasi scompaiono di fronte al numero imponentissimo delle imprese aviatorie loro contemporanee. Il tracciato delle linee rosse relative a quest'ultime (sistema di cui già scrissi) forma sul planisfero da me composto per il 1928 una rete assai fitta, che si chiama su tutti i continenti, tre dei quali (Europa-Americhe ed Australia) allacciati tra loro da alcune linee valicanti gli oceani (due: l'Europa al Nord-America, una: l'Europa al Brasile, e un'altra: il Nord-America all'Australia).

L'attività aviatoria del 1928 risultò, infatti, assai considerevole, tranne nella specialità delle trasvolate oceaniche, limitatesi, come già scritto sopra, appena a quattro successi, contro sette tentativi falliti, di cui due conclusosi luttuosamente con la scomparsa degli equipaggi (inglesi cap. Hinchliffe e Miss Mackay, tentanti il 13 marzo, su Stinson «Endeavour»; il volo Inghilterra-Canada e cap. Macdonald, partito il 17 ottobre da Terranova, a bordo di un De Havilland da turismo, alla volta dell'Irlanda).

I successi transoceanici furono ottenuti rispettivamente, sul Nord-Atlantico: dai tedeschi cap. Koehl e Von Huenefeld e dal cap. irlandese Fitzmaurice, col volo Dublin (Irlanda) - isola Greenly (Labrador), a bordo del monomotore terrestre Junkers «Bremen» (12-13 aprile: Km. 3500 in 36 ore; prima trasvolata senza scalo dall'Europa al Nord-America) e dagli americani Stultz, Gordon e Miss Earhart, col volo Trepassey (Terranova) - Llanely (Cornovaglia), a bordo dell'idrotrimotore Fokker «Friendship» (17-18 giugno: Km. 3380 in ore 20.49'; sul Sud-Atlantico: dagli italiani Ferrarin e Del Prete, col volo primato Italia-Brasile già esposto in dettaglio sulla precedente puntata (3-5 luglio: Km. 7188 in ore 49.15'); sul Pacifico: dagli australiani Kingsford Smith, Ulm, Lyon e Warner, col volo a tappe Oakland (California) - Honolulu (isole Hawaii) - Suva (isole Figi) - Brisbane (Australia), a bordo del trimotore terrestre Fokker «Southern Cross» (31 maggio-9 giugno: Km. 11.973 in circa 90 ore di volo effettivo; prima trasvolata dalle Americhe all'Australia. Il medesimo apparecchio, battezzato col nome della più celebre costellazione australe (Croce del Sud), portatosi poi a Sidney (10 giugno), effettuava nell'estate un volo transaustraliano con tappe a Melbourne-Perth-Adelaide-Sidney (11-

28 agosto: Km. 6520) e la doppia transvolata del Mar di Casmania (10-11 settembre: Sidney-Nuova Zelanda; (13-14 ottobre): percorso inverso), totalizzando dall'inizio del viaggio aereo Km. 24.723. Impresa questa senza precedenti e d'eccezionale valore, che meritò allo Smith una fama pari a quella del celebre Lindbergh.

(Continua).

Piero Botto

CRONACA BREVE

IL GEN. VALLE, Sottosegretario di Stato all'Aeronautica, accompagnato dal Capo dell'Aviazione civile e da alti ufficiali dell'Arma Aeronautica, ha preso parte al volo inaugurale del servizio aereo Roma-Sassari-Cagliari gestito dall'Ala Littoria che ha avuto inizio il 1° luglio.

NEL MESE DI SETTEMBRE, commemorandosi al Perù il pioniere di aviazione Geo Chavez, primo trasvolatore delle Alpi caduto a Domodossola il 23 settembre 1910, con l'inaugurazione di un monumento, l'Aeronautica italiana renderà omaggio all'eroe peruviano inviando a Lima in tale occasione una squadriglia di apparecchi da caccia.

DAL 21 AL 26 GIUGNO, presso le Scuole di pilotaggio della R.U.N.A., sedici allievi hanno conseguito il brevetto di pilota civile di 1° grado e sono stati rilasciati undici brevetti di 2° grado ed un brevetto di 3° grado.

LA STUDENTESSA del quinto anno di ginnasio Laura Gaia, di anni 17, ha conseguito alla Scuola di pilotaggio di Ferrara il brevetto di pilota civile di primo grado.

UN INTERESSANTE esperimento di un nuovo modello di paracadute è stato con successo effettuato all'Esposizione dell'Aviazione cecoslovacca.

Si tratta di un paracadute a motore con il quale non solo si diminuisce la velocità della caduta, ma si può comandare la direzione ed eventualmente scegliere il posto per l'atterraggio.

L'esperimento è stato fatto dall'altezza di 35 metri. L'apparecchio ha un motore di una forza di 30 c. v. ed un'elica a 6 branche di una larghezza di sei metri.

UN ECCEZIONALE volo transcontinentale — primo del genere negli Stati Uniti — è stato compiuto da un idrovolante americano da San Diego di California all'idroporto di North Beach, presso Nuova York, percorrendo circa 5400 chilometri in 17 ore.

ALL'AEROPORTO di Brema il pilota tedesco Rohls ha compiuto in questi giorni una serie di prove con un nuovissimo apparecchio tipo autogiro, che prende quota e torna a terra in senso verticale e può anche rimanere immobile nello spazio.

Il Rohls ha battuto tutti i primati internazionali stabiliti finora per detta categoria, realizzando i seguenti nuovi primati: Altezza 2500 metri. Durata ore 1.20. Velocità media oraria sul percorso di 20 Km. 123 orari. Distanza in linea retta 16 Km. Distanza con ritorno al punto di partenza 80 chilometri.

I giornali osservano che il nuovo autogiro, costruito dall'ing. Focke e col quale il pilota ha compiuto anche ripetuti atterraggi da metri 2300 di altezza a motore spento, ha brillantemente risolto uno dei più importanti problemi della tecnica aeronautica ed apre all'aviazione nuovi sviluppi.

NELLA PRIMA quindicina di giugno in Inghilterra sono state formate cinque nuove squadriglie da bombardamento contrassegnate con i numeri 77, 82, 88, 48 e 211. La prima di esse è costituita da bombardatori pesanti, le altre da bombardatori di media potenza.

SI ANNUNZIA l'istituzione di un servizio aereo regolare tra Mosca e Stoccolma, esercito in collaborazione dalla Società svedese «A. B.» e dalla «Aeroflot» russa; il collegamento aereo sarà effettuato in sette ore ed all'arrivo a Stoccolma gli apparecchi avranno la coincidenza col servizio aereo per Londra e Parigi.

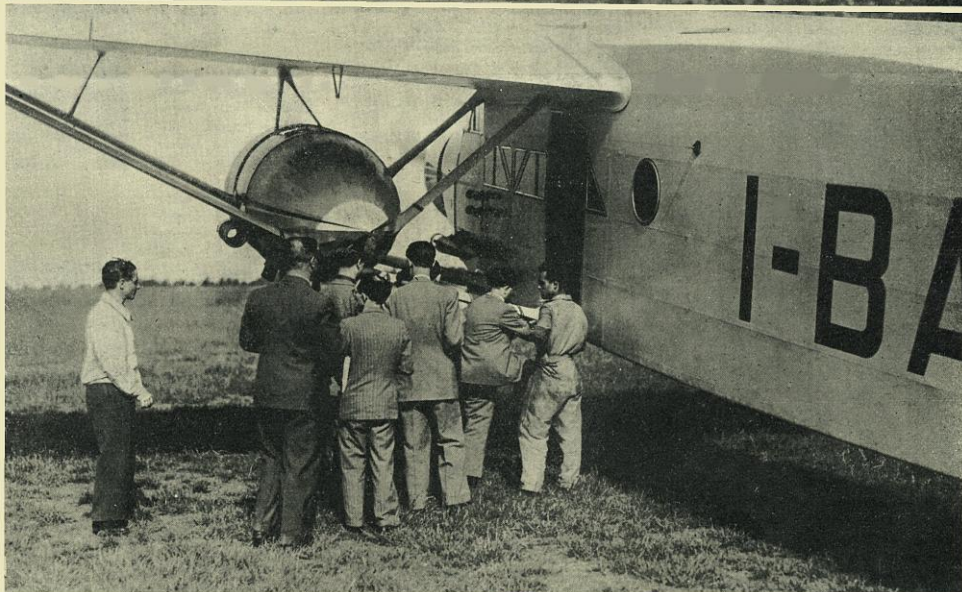
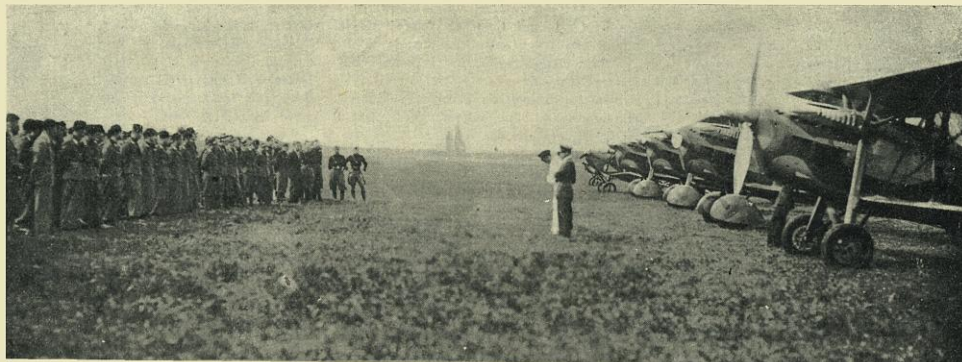
SI SONO COMPIUTI i primi voli di un nuovo apparecchio giapponese che avrebbe un raggio d'azione di 5000 Km. con una velocità massima di 280 Km. all'ora ed una

di crociera di 200; l'apparecchio effettuerrebbe il decollo in 250 metri e salirebbe a 1000 metri di quota in 5 minuti primi.

UN GRUPPO di piloti americani, tra cui

il maggiore Merrill K. Riddik, inizierà nel mese di luglio un giro aereo del mondo con partenza da Hornell presso Nuova York. L'itinerario passerà per la California, la

costa del Pacifico, lo stretto di Bering, la costa asiatica fino alla Cina, la Cina stessa e l'India fino a Bombay. I piloti si serviranno di aeroplani leggeri «Taylor Cub».



Scene dei voli di istruzione a Bolzano, Verona e Padova (Foto Mariotti)

COME UNA RONDINE

R A C C O N T O

Sulla veranda c'è tanto sole, un sole prepotente quasi, che fruga in ogni angolo, penetra per ogni fessura. Non è caldo, ma tanto luminoso: è tutto l'aprile che si rivela in quei raggi e sembra voglia trasfondere in essi il profumo dei suoi fiori, i vividi colori delle sue farfalle che ricominciano a volteggiare silenziosamente poggiandosi sui petali sbocciati. Dal giardino sottostante un chiochicchio di fontana giunge fin su: ogni cosa sembra rinascere, tutto sembra vita, allegria, serenità.

La porta della veranda si apre ed una vicina infantile emette un «oh!» prolungato che sa di gioia e di meraviglia. Tutto quel sole, tutta quella natura ridestata da un lungo torpore deve infondere nel bimbo tanta gioia serena. Anch'egli, come le farfalle, si tufferà nel sole, in quel sole tiepido che l'avvolgerà come in un bagno salutare.

Un cigolìo indica che il piccolo sta trasportando sulla veranda i suoi giocattoli: sarà un'automobilina, oppure un triciclo?

Né l'una né l'altro. Sulla veranda appare una di quelle carrozzine che intristiscono il cuore solo a vederle: una carrozzina da ammaloato. Ecco chi ha emesso quel grido di gioia serena: un bimbo pallido, macilento, sul cui viso solo gli occhi portano un riflesso di vita. Le gote smunte, le labbra appena appena tinte di un rosa pallido ed il collo tanto sottile da sembrare quasi impossibile che possa sostenere il peso del capo. Il resto del corpo non si vede, è avvolto in una scialle a scacchi, come se anche il tiepido sole di aprile potesse offendere quel corpiccino si esile, si piccolo.

Una donna, ancora giovane, spinge la carrozzina e gira lo sguardo intorno come per trovare un angolo ove il sole non colpisca direttamente.

Ma ci può essere un angolo della veranda che rinunci oggi al sole che torna a baciarla dopo tanto tempo? Un attimo di esitazione, uno sguardo al piccolo e poi la donna si avvicina ad una tenda; l'abbassa ed il sole di aprile ha finito per quel giorno di rallegrare un angolo della veranda, che si sotsumerà volentieri al sacrificio per amore di un bambino ammaloato. La carrozzina è spinta nell'ombra. Lo scialle viene più accuratamente steso sul corpiccino, mentre una cameriera porta vicino un tavolo pieno di libri e di giocattoli. Una sedia è avvicinata e la donna si siede:

— Vedi, piccolo, quanto sole?

— Sì, ma queste son le prime; quando per afferrare con uno sguardo anelante di vita tutta quella natura che rifiorisce. Un sorriso luminoso gli schiude le labbra e la manina diafana, cui le vene azzurrognole fan tanto risalto, indica una rondine che sfreccia trillando nel limpido cielo.

— Una rondine! Come va veloce! Ma il dottore non aveva detto che quando sarebbero tornate le rondini, avrei potuto camminare da solo?

Un'ombra di mestizia avvolge lo sguardo della donna ed una risposta lenta, quasi indecisa, affiora alle sue labbra:

— Sì, ma queste son le prime; quando verranno tutte le altre, così, assieme, ti faranno festa. Vedrai: anche la mamma quel giorno correrà con te...

E tronca lì la frase quasi non voglia dire altro, quasi fosse un singhiozzo di gioia che le chiude la frase in gola, non di profondo dolore.

— Ecco una farfalla! — ripiglia il piccolo battendo le esili manine — Vedi come vola! Ha le aliucce bianche bianche... Come è bella! Dimmi, mamma, volano come il papà?

— Sì, come il papà...

— Anch'io vorrò volare, andare in alto in alto come le rondini, come papà, vedrai... forse più in alto di papà...

— Vuoi che la mamma ti continui la fiaba?...

Pare quasi che la donna voglia troncare il discorso del malato.

— Sì, racconta, ma non quella della Fata d'oro, raccontami quella vera, quella dell'Uomo forte che volle volare in alto in alto, perchè io farò l'aviatore e dovrò pur saperle queste cose, vero?

— Sì, tesoro, la mamma ti racconterà la fiaba vera, quella dell'Uomo forte che volle volare in alto in alto.

Il visino emaciato assume una posa seria di piccolo uomo, i suoi occhioni neri fissano intensamente la mamma, dalla cui voce pacata e dolce apprenderà la storia vera che pare una fiaba.

— C'era una volta un Uomo forte, potente, ma era pur un piccolo Uomo di fronte alla natura immensa, di fronte all'immane forza degli elementi. Aveva una fede, quest'Uomo, una fede grande, infinita in una macchina creata da lui. E volle sfidare nientedimeno che la potente Regina Aria. Entrò nel regno di essa con l'intenzione di farla da padrone come le aquile, come i falchi, come le rondini che son tutti figli di quella Regina. Rideva, l'Aria, rideva dei vani tentativi di quell'Uomo, di quell'essere che lei avrebbe potuto annientare con un solo colpo di vento, rideva e guardava l'ascanimento con cui egli le dava gli assalti.

Piccoli salti in alto, sembrava che facesse, come per divertire la Regina che osservava lo spettacolo.

A poco a poco i salti divennero brevi voli, i brevi voli si prolungarono.

E quanto sangue versava quell'Uomo di

fronte alla Regina dell'Aria! Ma questo sangue, invece di abatterlo, sembrava gli desse più forza, maggiore audacia.

I voli lunghi non si contavano più ormai, ma l'Aria ne rideva: bastava un po' di pioggia, un po' di vento perchè l'Audace fosse abbattuto nel suo volo temerario!

Ma volle volare ancora, tentare, osare, volle arrivare all'irraggiungibile, entrare nel sogno per farne una realtà. Le tempeste non gli facevano più paura, sapeva sfidarle: ormai la sua macchina alata volava, dava l'ebbrezza della velocità, il senso del dominio, un senso arcano che solo l'Uomo che volava provava con gli uccelli librai nello spazio. E quanto sangue ancora, quanto dolore! Le ali della carlinga erano arrossate, ma il cuore dell'uomo voleva andare avanti!

L'Aria dominata si accorse troppo tardi di non avere a che fare con un piccolo, timido Essere, ma con un Essere cui un cuore giganteggiava in petto ed una fede nerolabile alimentava le speranze. Si pentì di averne riso in un primo momento e fu vinta e soggiocata.

— E' bella, mamma, tanto bella... vorrò volare anch'io; quando mi muoverò, vedrai che volò! Perchè io voglio muovermi, correre, volare...

— Sì, caro, non ti agitare, vedrai che volerai, sì, volerai e la tua mamma ne sarà tanto contenta...

— Pensa, mamma: quando sentirai il rombo di un aeroplano basso basso, che volerà rasentando quasi la cima degli alberi, tu ti affacerai qui dalla veranda e vedrai me passare a bordo di un bel trimotore. Mi saluterai, vero? Ed io volerò ancora tanto tanto... Ma perchè piangi, non sei contenta? Hai detto sempre che farò l'aviatore, non lo dicevi tu?

— No, caro, vedi? La mamma... si... piange di gioia al pensare il suo piccolo Bruno, il forte Bruno a bordo di un aeroplano...

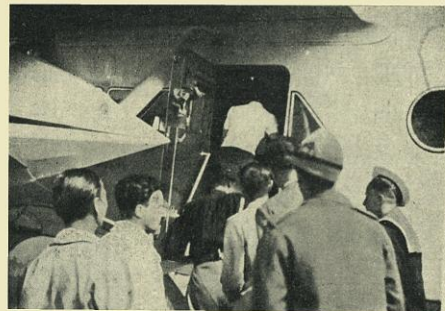
— Sì, sono forte. Vuoi vedere? Se voglio posso anche camminare, posso correre come gli altri...

Nel così dire il piccolo si agita, tenta di alzarsi, ma, spossato, ricade sui cuscini mentre una lacrima rende lucidi quegli occhioni.

— Vedi? Non ti agitare, non ti muovere, sì, volerai, correrai con la tua mamma lì nel giardino.

Il piccolo non risponde più, è assorto, quasi lo sforzo compiuto gli abbia fatto intendere che è ancora debole, che le gambine non possono ancora muoversi. La mamma lo guarda mesta ed alza gli occhi al cielo in una muta preghiera.

Un rumore di porte sbattute violentemente, qualche sedia smossa e subito la



Scene dei raduni aviatori de «L'aquilone». Dall'alto in basso: a Bolzano, a Milano, a Vercelli

porta della veranda si spalanca ed un ufficiale di aviazione si avvanza. Tiene le mani dietro la schiena ed il suo viso rosso, quasi congestionato, esprime una gioia mal contenuta, una di quelle gioie che volentieri si manifesterebbero gridando, agitandosi, muovendosi.

— Papà! — ed al piccolo ritorna il sorriso sulle labbra ed ancora gli occhioni neri brillano di quella gioia che poco fa si era spenta nello sforzo inutile.

La donna si alza lentamente e guarda il marito quasi sgomenta, sembra che attenda da lui una risposta e teme, nel contempo, di averla.

— Ebbene? Hai veduto il dottore?

— Sì, mi ha telefonato, telefonato, capisci, dallo stesso Istituto di Chimica Batteriologica... Tutto bene, tutto bene!

— L'analisi?

— Negativa, negativa! Il nostro piccolo camminerà, correrà, volerà... Non è quanto si temeva.

Un singhiozzo, non più di dolore ma di gioia, di immensa gioia, non può essere represso dalla mamma, mentre copre di baci il suo piccolo e bagna il volto pallidino di calde lacrime.

— Adesso, Bruno — ripiglia l'ufficiale — indovina cosa ti ha portato papà.

— Che cosa? Fammì vedere.

E tende le scarne manine. Non sa più contenersi il papà e fa vedere un bel modellino d'aeroplano.

— Oh, che gioia! Come son contento; mamma, mamma, vedi? E' l'aeroplano — e sembra che le gote ripiglino colore alla



Un professore scende tutto soddisfatto dall'apparecchio che l'ha portato in volo per la prima volta assieme ai suoi allievi

vista del modello desiderato. — Questo è ancora piccolo, poi ne avrò uno grande, tutto per me, come papà, vero? E volerò — ed indica con il ditino una rondine che

con un trillo di gioia solca l'azzurro — come una rondine!
— Come una rondine, piccolo.

Rodolfo Lanocita

IL PILOTA CHE FACEVA RIDERE L'AEROPORTO

— Fate attenzione, ragazzi. Date piede sulle virate... Non dovete virare soltanto di clòche, altrimenti venite giù. Ehi, tu, Baldi, dove vai?

— Signor tenente... all'ufficio postale.

L'allievo pilota sventolò timidamente un vaglia.

— Viene qui, *piccione*. Andrai dopo. Ne avrai del tempo per spenderli.

L'ufficiale istruttore era irritato. Gli allievi stavano zitti, qualcuno si mordeva le labbra perché Baldi cercava di svignarsela con il vaglia. Quel giorno non riusciva bene nessuna prova di volo, un atterraggio peggiore dell'altro: bum... bum...
— Dovete andare in bicicletta, non in aeroplano... Guarda quello là: è una virata quella? Quell'imbecille vuole ammazzarsi... Oh, meno male... Vi credete tutti delle aquile... non avete che pretese... siete dei *piccioni*. Venite qui, voi due: Freschini e Pavia. Avanti, sotto, tocca a voi.

Le prove di volo si susseguivano monotone. L'ufficiale si sgolava per far capire agli allievi che in aria non vi sono né semafori di segnalazione né strade.

— Baldi, tocca a te. Dov'è andato? Baldi, Baldi!

Silenzio. Nessuno risponde. Il tenente scrolla la testa, stringe i pugni e chiama un aviere.

— Va' a chiamare Baldi subito... Dev'essere all'ufficio postale.

Freschini ha atterrato senza scosse, dolcemente, senza fare "bum... bum...". Gli allievi commentano. L'istruttore va incontro all'allievo, mentre il ragazzo salta dalla carlinga.

— Così va bene. Ma non partire più con la solita tirata.

Baldi è spuntato dietro a un capannone e sta arrivando di corsa.

— Dove sei stato? E' mezz'ora che ti cerco. Avanti, avanti... tocca a te... Dove vuoi trovare il brevetto di pilota? Alla sagra, sulle giostre?

Baldi ansa per la corsa, ma si irrigidisce sull'attenti e rimane imbambolato ascoltando la sfuriata del superiore. I camerati lo guardano e scoppiano in una rumorosa risata. L'ufficiale si volge di scatto.

— State un po' zitti, voi laggiù. Che cos'hai, Baldi? Cosa ti occorre, adesso?

— Nulla, signor tenente. Sono loro che ridono.

L'ufficiale accende una sigaretta e volge la testa dall'altra parte per non farsi vedere ridere. Baldi è fatto così: quando diventa serio, fa ridere tutti. Nemmeno il colonnello è riuscito a rimanere serio quando lo vide la prima volta: gli disse soltanto che doveva farsi scritturare in qualche compagnia di operette o al cinematografo. E Baldi rispose: "Signorsì".

Magro, agilissimo, con una maschera di viso mobilissimo, gli occhi piccini e il mento lungo, il naso all'insù e la bocca da salvadanaio, cammina dinoccolato e dà l'impressione che se cade debba andare in frantumi come un giocattolo. I compagni lo chiamano *Stanlio*, la cavalletta. Ma nell'aeroporto non c'è un ragazzo più di Baldi svelto, audace, intelligente e appassionato al volo.

— Sei pronto, Baldi? Tocca a te, presto... Farai dieci minuti di volo sopra al campo... con virate di 45°... Attenzione al decollo... Non farmi la solita tirata di bravura, perché quando scendi vai di corsa in prigione. Capito?

— Signorsì.

Baldi si assesta il paracadute sulle spalle, l'apparecchio romba sonoramente, trattenuto dai tacchi di legno. Ancora una prova del motore a terra e via. L'apparecchio rulla veloce, alza la coda, un piccolo balzo senza una scossa, quasi fuggendo tra un solco d'aria e un raggio di sole. Bellissimo.

Il "picciolo" vola come un'aquila. I camerati allungano il collo ed

anche ammirandolo non possono fare a meno di ridere, perché dinanzi ai loro occhi riappare la faccia buffa di Baldi, che ora è lassù e vola come un piccolo dio dalle ali di acciaio.

— Vedete, ragazzi, come vola Baldi. Tu sta' attento. "piccione" da campanile! Guardate, imparate da lui...

L'istruttore è soddisfatto dell'allievo che fa ridere tutto l'aeroporto e gira su sé stesso per seguire le evoluzioni di Baldi.

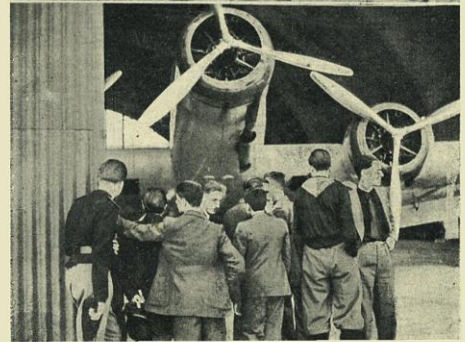
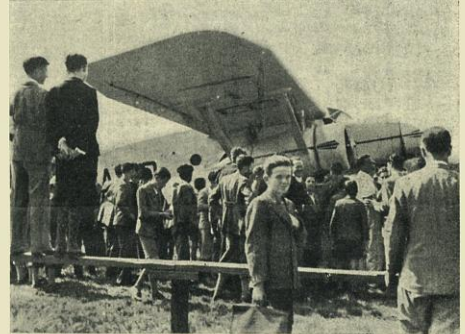
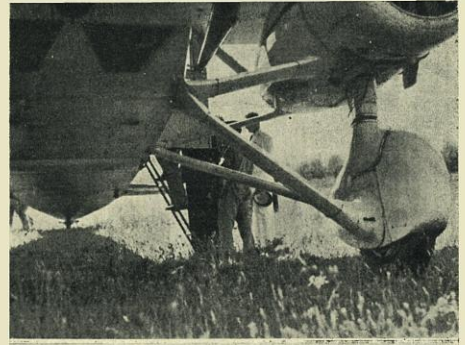
— Osservate l'atterraggio... bene così... Un po' più di pedale a destra... Ecco, perfetto! Avete visto come vola *Stanlio*?

L'ufficiale è andato incontro a stringere la mano al nuovo pilota che ora attende la nomina e stasera branderà assieme ai camerati facendogli la festa a quel povero vaglia che ha incassato poco fa.

Baldi è partito con uno sturmo per l'A. O. ed ora si trova in un campo di aviazione in Somalia. E' felice: sergente pilota in A. O. I. Vorrebbe che tutti partecipassero alla sua gioia e lo comunica perfino agli amici e parenti lontani, che durante i giorni di Natale hanno visto il suo posto vuoto intorno alla tavola. Ma Baldi è contento di essere lontano, in A. O. di vedere intorno tanta luce mentre sotto di sé, quando vola, la terra giallo-rossastra si stende a perdita di vista, maculata da ciuffi di erba ed arbusti, cespugli spinosi e linee di corsi d'acqua. Gli sembra che la terra sia una grande pezza di stoffa stesa ad asciugare ed egli si diverte a corrervi sopra come fanno i ragazzi.

Partenze improvvise, rapide, mattutine. Estenuanti voli di ricognizione, il cuore e l'orecchio teso per ascoltare il rombo del motore come quello di un corpo umano, l'occhio sui quadranti di segnalazione, per una lancetta che non si sposta, sempre nella febbrile attesa e timore che un colpo sparato da sotto, da qualche ridiata di abissini, venga a colpirlo a tradimento nelle parti vitali. E' la danza di tutti i giorni: un ordine del comando, gli apparecchi vengono preparati, qualcuno è già pronto, avieri che corrono, occhi che seguono la manica a vento.

Partono: ricognizione o bombardamento. La missione è sempre la medesima, l'incarico è sempre delicato, l'impresa non è sempre facile. Già, sotto c'è la guerra! Non sembra nemmeno che vi sia la guerra, a ve-



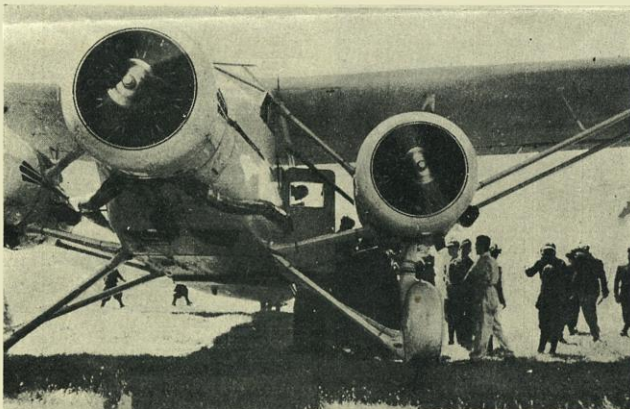
Episodi sul campo di Vercelli (le prime due fotografie) e sul campo di Taliedo

derla così dall'alto, a rilevare soltanto obiettivi importanti che gli trasmettono con la radio; che se osservatori segnano e fotografano e segnalano continuamente, instancabilmente. Qualche volta Baldi pensa che sarebbe stato preferibile fare il motorista o l'osservatore; almeno quelli vedevano qualcosa, sentivano un po' più che un rombo continuo del motore, di una clòche, di due pedali e di una manetta.

Passeggiate nel cielo somalo mentre la boscaglia crepita sotto al sole.

All'aeroporto la vita non ha un attimo di sosta: sono in pochi, ne occorrerebbero di più, il personale e gli apparecchi non sono sufficienti. Le ore di volo aumentano fantasticamente sul libretto di volo. Non hanno riposato nemmeno a Natale, si vola anche l'ultimo giorno dell'anno, anche il primo dell'anno nuovo, sempre. Baldi ride e quando scende dall'apparecchio e si libera del casco e degli occhiali, del paracadute e del ostium, spalanca la bocca e stira la pelle del viso. Per *rimettersi*, dice lui. Sente e vede che gli amici ridono, ch lo ircondano e lo aiutano. Baldi ride insieme a loro e lancia un frizzo. Stasera almeno riposerà, berrà una bottiglia con gli amici e scriverà una lettera alla fidanzata.

— Che, lo sai che Baldi ha la fidanzata?



La vedete la testa di un aquilone inquadrata nel cristallo della porticina del bronzo-oro? Per eseguire questa fotografia l'ing. Sofistico si era sdraiato per terra. Ad un certo punto l'apparecchio si mise a rullare. Si udì un grido e... non accadde proprio nulla!

— Io non ho mai visto al cinema la fidanzata di Stanlio!

Il comandante aveva una giornata più nera di un giorno di ciclone sull'Oceano Indiano — così l'aveva definito un aviere del comando — ed è bastato un sorriso di Baldi per far sparire il ciclone.

Qualcuno brontolava: "Sempre sotto, mai un giorno di riposo. Ma cosa credono al comando, che noi siamo di ferro? Guarda, un altro ordine! Non è vero che è un altro ordine di partenza per la villeggiatura?"

Un aviere arriva di corsa e consegna un foglio all'ufficiale.

— E' arrivato con la radio in questo momento.

— Volevi che arrivasse col treno?

— Su, ragazzi, domattina si parte alle quattro: Ganale Doria, Malca Coto, Areri.

— Domattina è il giorno della Befana.

E' stato Baldi a ricordare che quella sera era la vigilia dell'Epifania.

— Sì, vedrai che cosa mi porterà stanotte la Befana: un altro ordine di volo!

Notte somala dell'Epifania. Nel cielo vi sono tante stelle che brillano ma nessuna è luminosa come quella che condusse i Re Magi alla Capanna. Ed uno dei Re Magi era moro, "un abissino" — aveva detto Baldi — che ora cercava di dormire nel suo lettino da campo, avvolto in tre coperte con disteso sopra il costume di volo, pronto a inflarlo alla prima chiamata.

Baldi non ride più, non fa ridere più nessuno perchè dorme e sogna quand'era ragazzo. Si rivede mentre appende una calza sotto al camino, in cucina, su al terzo piano di quella grande casa di città, al tempo in cui pensava che la vecchia povera Befana giungesse dal cielo, da quel cielo che ora egli solca come un piccolo dio dalle ali di acciaio. Per tre volte il suo nome è stato già segnalato al Comando Superiore per un meritato riconoscimento, ma in quella notte somala il piccolo Baldi sognava soltanto la Befana e vede apparirgli sua madre dai capelli bianchi che lo chiama come quando era bambino.

Ci sono tante stelle nel cielo, ma nessuna brilla come quella dei Re Magi, e tra i Re Magi uno era moro...

Baldi dorme e non si muove più...

La squadriglia, è partita all'alba, è scomparsa nel cielo, quasi assorbita dai primi raggi del sole rossoastro e dal colore pesante che si è levato sulla piana infinita, grigiastra, pigramente addormentata. I motori rombano con una sonorità aumentata dalla limpidezza dell'aria mattutina. La grande stoffa della terra fugge velocissima, ondoleggiando, allontanandosi sempre più, sempre più lontano, fino a quando sparisce come se gli apparecchi si fossero innalzati, si fossero allontanati nel senso della distanza. Poi un grande cumulo di nubi sono apparse e si sono alzate rapidissime anch'esse per correre incontro agli aerei che brillano. Una sventagliata di nubi agitate da mani ignote, un cumulo che si gonfia e si dilata sconvolgendosi. Fumate bianchissime sul cielo azzurro, quasi argenteo. L'ombra degli apparecchi si proietta sopra la marea di nubi come su uno schermo del cinema e li segue senza stancarsi mai, come l'anima dei motori, come i muscoli d'acciaio ed i cuori tesi nell'impresa quotidiana. Soltanto nell'immensità, mentre dietro a loro i fili invisibili li seguono

li guidano, li rincorrono. Dietro a quei cuori ed a quei fili, milioni di altri cuori e di altre anime li seguono trepidando per la loro sorte. Lontano ci sono famiglie, mogli, fidanzate, sorelle, padri che stamano mostreranno ai più piccini i regali che durante la notte ha portato la Befana.

Giù! L'osservatore fa un segno: Ganale Doria. Vegetazione, rive scoscese o piane, filo d'acqua che non luccica, uno straccio di nubi, un batuffolo di ovatta sperduto nell'azzurro. Ecco, ancora il libero cielo... Una colonna di armati fugge sparpagliandosi come le gazzelle... in tutte le direzioni... Sono nemici... Giù... giù ancora... ecco là... Bisogna virare dolcemente. Gli apparecchi si sono divisi il compito, alcuni sono volati verso altri punti preventivamente stabiliti... il collegamento continua... E' come una voce ignota che parli dentro all'anima... Una carovana di armati... un'altra colonna... bisogna piegare, virare... Attenzione: c'è un appostamento di mitragliatrici.

Il rombo del motore non può udire gli scoppi che squassano la terra, che sventrano e gettano all'aria cespugli, animali, alberi e uomini. E nemmeno si può udire il ta-ta-ta delle mitragliatrici e dei cannoncini antiaerei. Si vedono soltanto delle mufate come quando si lancia insieme una coppia di petardi fumogeni per le segnalazioni della direzione del vento.

Gli obiettivi sono raggiunti, colpiti in pieno, la colonna nemica è distrutta, dispersa. Baldi stringe la clòche dolcemente, vira ancora per l'ultima distribuzione di rancio, come dice lui, e guarda giù, di traverso: fumate... fumate... la terra gialla e verde, macchie... ombre di una grande stoffa stesa ad asciugare al sole.

L'apparecchio improvvisamente si inclina, scivola d'ala... "Ehi, Baldi, cosa fai?..." Baldi si piega su un fianco e con la mano accarezza la clòche come fosse la mano della sua fidanzata. Un ufficiale lo aiuta a sorreggersi e Baldi riapre gli occhi e ride. Ride male, un filo di sangue gli esce dall'angolo della bocca e cola lentamente. Lento come la neve del suo paese nella notte della Befana. L'ufficiale ha lanciato uno sguardo alla parete della carlinga, a fianco del pilota: uno... due... tre buchi... Pallottole di mitragliatrice...

— Sei colpito, Baldi?... Cedimi il posto... Su, tirati più in là... Tiratelo indietro piano... così...

Baldi fa cenno di no e si comprime il fianco: con la mano indica dove l'hanno colpito. Forse non sarà nulla e sorride... Poi appoggia la testa sul petto dell'ufficiale che cerca di sorreggerlo...

Il rombo potete del motore non ha accennato mai a diminuire; canta sonoramente, quasi accelerando sempre più forte... sempre più in fretta... sulla strada del ritorno. Baldi ha aperto gli occhi ed i camerati



L'aquilotto Giancarlo Morandini (anni sei) dopo il suo primo volo nel cielo di Gorizia

cercano di aprire la chiusura automatica del costume di volo. Baldi fa cenno di no... infila una mano sotto alla giubba e la ritrae lentamente sentendo qualcosa di appiccaticcio. Sorride debolmente, lentamente e con l'altra mano accarezza la clòche fino a quando la mano ricade inerte ed egli appoggia la testa sul petto del suo comandante.

Pier M. Bianchin

I piloti francesi invitati a battere i primati aerei italiani

Il Ministro dell'Aria francese ha disposto la somma di franchi 1.650.000 da conferire a quei piloti che riusciranno a battere questi primati mondiali conquistati dall'Italia:

Velocità assoluta per tutte le categorie: tenente Agello, 709 Km. all'ora; franchi: un milione.

Altezza: tenente colonnello Pezzi, metri 15.665; franchi 100.000.

Velocità su 2000 Km. con 1000 chilogrammi di carico: tenente col. Biseo, 380 chilometri all'ora; franchi 150.000.

Velocità su 2000 chilometri con 2000 chilogrammi di carico: tenente col. Biseo, 380 chilometri all'ora; franchi 200.000.

Tutti e tre con apparecchi terrestri. Velocità per idrovolanti su 2000 chilometri con 2000 chilogrammi: cap. Stoppani, 307 chilometri all'ora; franchi 200.000.

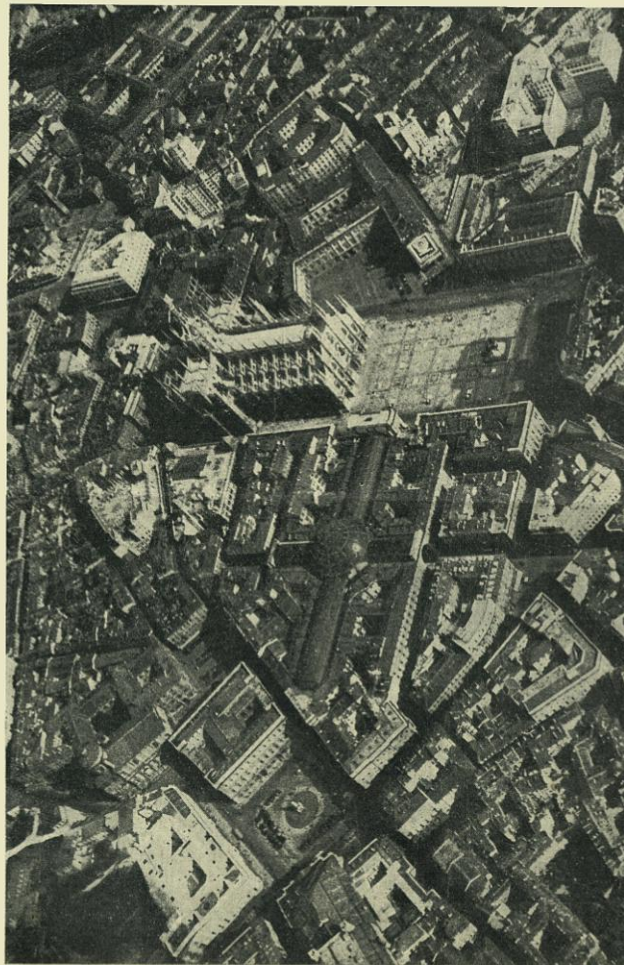
Questi vistosi premi dimostrano l'importanza dei primati conquistati dall'Italia e l'alto interesse che vi pone la Francia per batterli. Ma batterli è un grosso e complesso problema di mezzi, di tecnica, di uomini. A buon conto i piloti militari italiani non hanno bisogno di premi in denaro per essere stimolati a fare tutto il loro dovere.

Se il governo francese spera di battere i primati aerei italiani a suon di quattrini, può sperare a lungo... Non sono i quattrini che creano e fanno volare le macchine, ma la fede, la volontà, la tenacia. Il governo francese del Fronte Popolare può offrire quanto danaro vuole. I piloti del Fronte Popolare non si scomparranno tanto per guadagnarlo. E poi, a che pro' battere un primato, se subito l'Italia lo ribatte?...

Un insetto che saprebbe fare il giro del mondo in un giorno

Si apprende che alcuni progettisti aeronautici americani sono stati invitati a studiare un insetto che, se potesse seguire senza soste una rotta rettilinea, compirebbe in poco più di un giorno il giro aereo del mondo.

Si tratta di un velocissimo insetto che il *Bollettino di Scienze naturali* dell'Università di Rochester designa col nome di *cephonemyia*. E' lungo poco più di un centimetro, assomiglia a una snella mosca e può volare con la velocità di circa 1500 chilometri all'ora, secondo gli esperimenti compiuti dagli entomologi dell'Università.



Una delle tante fotografie schizzate dall'irrequieto Ingegnere Sofistico.

RADIO REQUETE - FRENTE DE MADRID TRANSMITE:

"LOS TRES GATOS NEGROS, BIEN!,"

Una notte alle ore tre Zio Falcone ha sentito ripetere più volte da una stazione radio dei nazionalisti spagnuoli la seguente frase: «Los tres gatos negros, bien». Zio Falcone, che è uomo di fantasia, s'è messo subito a fantasticare intorno alla misteriosa frase e l'indomani mattina, incontratosi con Enzo Jemma (altra sublime zucca che ama vivere fra le nuvole e nel bel mondo della fantasia), ha pregato l'amico di spiegare ai lettori il significato (a parer suo, naturalmente) delle sibilline e misteriose parole in castigliano. Enzo Jemma, che è (non si crederrebbe) anche uomo molto pratico, ha pensato di trar partito dalla faccenda ed ha scritto addirittura una specie di racconto. Egli è convinto che la frase: «Los tres gatos negros, bien!» abbia... Ma stelo a sentire, e poi, se volete, dite (cioè scrivete) pure la vostra...

La faccenda è veramente accaduta e me l'ha raccontata un legionario italiano che ha combattuto in Spagna. Sì, uno di quei cari, valorosissimi ragazzi che in certi paesi stranieri i giornali definiscono paurosi, per far coraggio ai soldati del luogo che non se la sentono d'affrontarli. Tiriamo avanti!

Dunque il nostro giovanotto si trovava a riposo in un paesucolo della Castiglia e, insieme con due compagni pure italiani, sedeva al tavolo d'un'osteria, centellinando un bicchiere del vigoroso vino di Spagna.

Funzionava la radio, una modesta radio di modello antiquato, la quale alternava a voce spiegata (una voce discretamente rauca) le canzonette andaluse alle notizie arabe ed ai notiziari di politica o di guerra. I tre amici, che chiamerò Pietro, Paolo e Giovanni, (perché sono stato pregato di non fare nomi, e la ragione la capirete da voi) s'annojavano discretamente, quando, al termine d'un ballabile, una voce insolita, voce esitante, che non era quella dell'annunciatore, si fece udire, scandendo queste precise parole: «Atención! Atención! Tres gatos negros, bien!». Poi, dopo alcuni secondi di silenzio, la radio attaccò una *seguidilla*, ballo popolare di quei posti.

Per quei due o tre lettori de *L'aquilone* che non conoscano a perfezione lo spagnolo, dirò che il significato letterale della sibillina frase è: Attenzione! Tre gatti neri, bene!

Ho detto *significato letterale* e non senza motivo, perché oltre a quello, la bizzarra frase doveva averne uno segreto e comprensibile solo a pochissimi o, magari, ad una unica persona.

Così pensarono Pietro, Paolo e Giovanni i quali, a gara, si dedicarono a decifrare il senso delle oscurissime parole.

Paolo, persona metodica e gran lettore di quei tali romanzi pieni di messaggi cifrati in virtù dei quali si smascherano assassini e si scoprono tesori, trasse di tasca una matita e, sul margine d'un giornale,

scrisse cominciando dall'ultima parola: *bien negros gatos tres*.

— Ben neri, gatti tre — sillabò pensoso — E' più chiaro, ma non dice molto. Qualcuno vuole avere o spedire tre gatti molto neri. E poi?

— Forse, — arrischiò Giovanni, il più giovane, — va letto: *tres negros bien gatos*.

— E che vorrebbe dire? — chiese con aria critica Pietro.

— Che occorrono tre negri i quali siano ben gatti; come dire, molto svelti, astuti... roba così, capisci?

S'accostò il garzone, un ragazzotto sui sedici anni.

— Lor signori, se ho sentito bene, vogliono conoscere il significato delle parole, *tres gatos negros*? Io...

— Oh, lasciaci in pace, Paquito!

— fece Paolo. — Cosa vuoi sapere, tu?

— Ma io... — protestò il ragazzo.

— Ohè, Paquito! — urlò un avventore dal fondo, facendo uno strepito del diavolo con la baionetta sul piatto di stagno.

— Eccoli, eccomi, signore! — gridò il garzone guizzando via.

— La tua spiegazione, — si degnò di dire Pietro a Giovanni — non è del tutto stupida, ma è troppo semplice; capisci? Chiunque sa che negro vuol dir negro, e non è un mistero per nessuno che il gatto è lesto e furbo. Io penso che invece ogni parola significhi una cosa completamente diversa dal senso apparente. Io ho fatto l'altra guerra, quella grande, — soggiunse gonfiando percettibilmente il petto — e mi ricordo un po' dei cifrari di allora. Per esempio, il battaglione lo chiamavano *zabaione*; l'artiglieria, *cupola*; il fuoco, *toro*; l'altro reggimento della brigata, *fratello*; e così via. Ne risultavano perciò telefonate di questo genere: «Il comandante dello zabaione prega quello di suo fratello di far aprire il toro della cupola contro... Non mi ricordo più che nome avesse il nemico...».

— Oh bella! — esclamò Paolo. — Mi piace il sistema.

— Credi che sia lo stesso per tre gatti neri? — chiese Giovanni.

— Credo? — ripeté Pietro fissando sdegnoso l'amico. — Ohè, bamboccio, per chi mi prendi? Io so già



Agatina e Maria, sorelle degli aeromodelлисти siciliani Giulio e Domenico Mangiane

quel che vuol dire il messaggio. Avvicinatevi e state bene a sentire. La frase è questa: tre gatti neri; bene! Attenzione: la prima parola è *tre*, ossia un numero. Rimane quello che è. Poi viene *gatti*. Che cosa fanno i gatti? La missione vera dei gatti? Dar la caccia ai topi, no? Dunque cacciatori, cioè *aeroplani da caccia*. Ci siete?

— Perbacco! Caspita! — esclamaron pieni d'ammirazione i due. — Dopo c'è *neri*, un colore. In politica, il nero, è il colore del Fascio. Camicie nere... Frece nere... Non vi pare? Ossia, contrapposto a rosso. Mi sembra che fili, no?

— E come! — gridò Giovanni, entusiasmato.

— Zitto! — lo ammonì Pietro, e continuò: — Per ultimo viene *bene*, che può restar così com'è. In conclusione, chi ha trasmesso il messaggio vuol rassicurare qualche comando che una certa pattuglia di tre aeroplani da caccia fascisti (ossia nazionali) di cui non si avevano notizie, è in salvo e senza avarie. E' chiaro? Che ne dite?

I due amici scoppiarono in una rumorosa ovazione che fece accorrere Paquito.

— Che comandano? — chiese. — Pagare! — esclamò Pietro, buttando sul tavolo una moneta.

— Grazie, caballero! Volevo dire, prima, che i tre gatti neri...

— Sappiamo, sappiamo tutto, amico! — fece allegramente Giovanni.

— Come, loro conoscono mio zio Juanito? — chiese il garzone, stupefatto.

— Che c'entra tuo zio?

— Ma sì; era lui che parlava alla radio, povero vecchio! Ho lasciato a casa, a Valladolid, una gatta che mi era tanto affezionata, signori; e anch'io le volevo molto bene, e mi son fatto promettere dallo zio che mi avrebbe dato sue notizie non appena la bestiola avesse avuto i gattini che aspettava...

Notizie a voce capite? L'annunciatore della radio di laggiù è nostro parente, e così... Eh? Signori! Perché mi guardano in quel modo? Li ho forse offesi? Come, già vanno via? Un momento, signori, il resto non lo prendono? Signori...

Il povero Paquito non seppe mai perché i tre legionari si squagliarono col muso lungo un metro e perché non tornarono più alla sua osteria.

E. J.



Dopo il battesimo dell'aria...

La Palestra dell'aeromodellista

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

A suo tempo abbiamo parlato della umidità e abbiamo stabilito le seguenti tre grandezze:

1) *Umidità assoluta*, espressa in grammi di vapor d'acqua per metro cubo d'aria;

2) *Umidità specifica*, espressa in grammi di vapor d'acqua per chilogrammo d'aria;

3) *Umidità relativa*, che si può considerare tanto come rapporto fra l'umidità assoluta esistente realmente e quella massima che può essere contenuta alla temperatura attuale, che come lo stesso rapporto riferito all'umidità specifica.

Mentre per le considerazioni dinamiche, che faremo in seguito e che riguarderanno la tendenza più o meno spiccata dell'aria a dar luogo alla for-

liera con un massimo verso le ore 13-14 e un minimo verso le ore 6 del mattino. In linea di massima l'andamento della temperatura è sempre lo stesso. Dobbiamo però osservare due cose: le piccole oscillazioni della temperatura durante la giornata (particolarmente notevoli durante la giornata di giovedì) e la variazione di ampiezza delle oscillazioni.

Le piccole oscillazioni sono dovute al passaggio di nubi sopra l'osservatorio. Da venerdì in poi il cielo comincia a coprirsi. Siccome le nubi costituiscono un ottimo isolante contro i raggi solari, le variazioni di temperatura si mantengono in limiti più ristretti.

Se confrontiamo l'andamento dell'umidità relativa (parte superiore della cartina) con quello della temperatura, vediamo subito una relazione intima tra

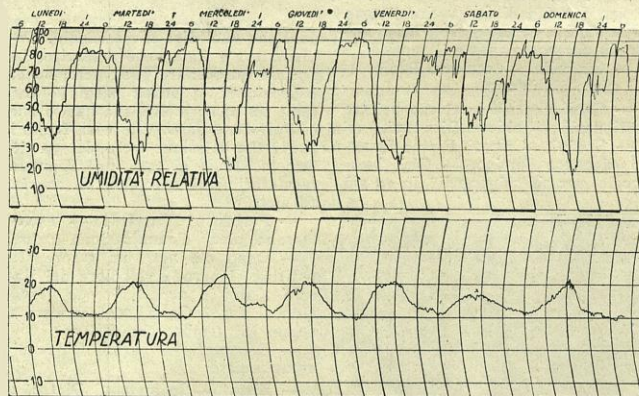


Fig. 73. — Diagramma dell'umidità relativa, in alto, e della temperatura, in basso, a Milano, durante una settimana. In alto sono segnati i giorni e le ore

mazione delle correnti ascendenti, ha importanza la sola umidità specifica, nei ragionamenti che stiamo svolgendo dobbiamo tenere conto anche dell'umidità relativa. Infatti è il valore dell'umidità relativa che ci indica se siamo vicini o meno al punto di condensazione, cioè alla formazione di nebbia, pioggia ecc. ed è proprio questo che ci interessa dal punto di vista climatologico.

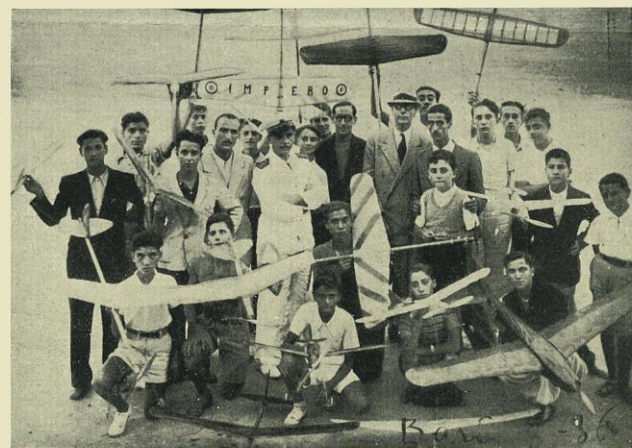
Dobbiamo dire senz'altro che l'umidità specifica di una data massa d'aria non varia, se non di pochissimo. Questo è uno dei capisaldi della moderna meteorologia. L'umidità relativa invece cambia continuamente in misura inversa della temperatura. La cosa diviene chiara, se diamo uno sguardo alla fig. 73 rappresentante una cartina termografica, fra le ore 8.15 del 5 aprile 1937 e le ore 8.30 del 12 aprile 1937, a Milano.

Ricordiamo anzitutto che cos'è il termografo. Ne abbiamo fatto la conoscenza al n. 8 e nella fig. 17. Esso registra contemporaneamente la temperatura e l'umidità dell'aria.

Mentre finora abbiamo visto molte figure schematiche, con la fig. 73 cominciamo ad entrare nel vivo del lavoro quotidiano fatto dalle stazioni meteorologiche. La cartina della fig. 73 è stata rilevata alla stazione di Taliedo nel tempo dal 5 al 12 aprile 1937-XV. Durante questa settimana il tempo si è mantenuto bello, salvo nelle giornate di sabato e domenica, nelle quali un annullamento di una certa entità impediva l'arrivo diretto dei raggi solari fino alla superficie terrestre.

Sulla parte termometrica (in basso) vediamo anzitutto l'oscillazione giornaliera

le due curve: ogni volta che la temperatura fa un'escursione, l'umidità relativa ne fa una, ma in senso contrario. Dalle considerazioni fatte al n. 8 comprendiamo facilmente che essendo costante l'umidità specifica un abbassamento della temperatura ci avvicina al punto di condensazione (o di rugiada), che cioè l'umidità relativa aumenta, mentre al salire della temperatura l'umidità relativa si abbassa. Vediamo dalla cartina termografica che tale correlazione è rigorosa.

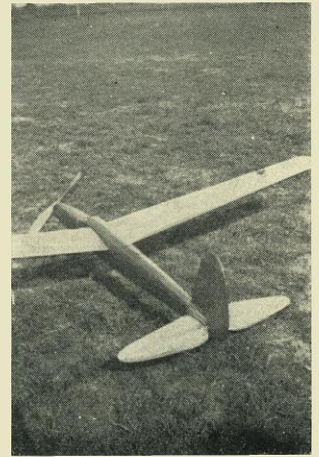


È stata pubblicata su «L'aquilone» la descrizione di un sistema costruttivo dell'elica: ecco l'autore dell'articolo fra i propri allievi della scuola di modelli volanti di Bari, con gli apparecchi muniti tutti di eliche costruite secondo la lezione pubblicata

È naturale che in riva al mare l'umidità mantiene sempre un certo valore, data la continua evaporazione dell'acqua. Si arriva pertanto fino a valori molto elevati dell'umidità relativa, cioè fino a condensazione completa. In certi paesi si hanno dei valori medi assai elevati. Così per es. in Inghilterra, Norvegia, insomma in tutti i paesi esposti all'influenza della Corrente del Golfo, l'umidità si mantiene, specie d'inverno, su valori superiori al 90%. Nebbie e piogge ne sono la conseguenza.

Per contro in certe plaghe desertiche si sono misurate delle umidità relative assolutamente irrisorie. Questo per l'uomo è molto importante, perché l'organismo umano non sopporta una forte umidità relativa a temperature alte avendo bisogno di ristabilire continuamente il bilancio termico interno mediante quel magnifico mezzo di termoregolazione che è la traspirazione. Abbiamo parlato infatti in occasione dello psicrometro di Assmann dell'attitudine dell'aria ad assorbire del vapor d'acqua, e abbiamo detto che tale evaporazione è ostacolata, se l'umidità già esistente nell'aria supera un certo limite. Così in un'atmosfera calda e umida l'uomo suda, ma il sudore non evapora, mentre questa evaporazione si effettua regolarmente, se l'aria è asciutta.

Ripetiamo: la bassa umidità relativa dei deserti rende possibile la vita nonostante le alte temperature incontratevi



Un bel modello a motore elastico presentato alla gara indetta dalla R.U.N.A. di Parma

(fino a 80°), perché essendo l'aria secca è possibile la traspirazione normale.

Con ciò abbiamo esaurito la trattazione dei fattori principali del clima e vedremo nella prossima lezione l'influenza dei sistemi orografici sul clima locale, nonché quella delle grandi correnti marine.

(Continua).

M. Garbell

COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Ho già parlato, un paio di settimane fa, di due idee del triestino Giusto Fonda Bonardi. A breve scadenza mi sono state affidate due lettere sue nelle quali si trovano alcune idee che meritano di essere esaminate.

Innanzitutto il nostro amico propone di adottare la trasmissione tipo Pinotti, descritta nel numero 21 de L'aquilone, per mettere in moto due eliche laterali. Con ciò si otterrebbe, come giustamente osserva il Fonda Bonardi, il vantaggio di eliminare la coppia giroscopica dell'elica: se poi l'albero centrale, della fusoliera, viene prolungato in avanti, si può mettere anche un'elica centrale.

Tre eliche però sono troppe: bisognerebbe fare delle matasse troppo grosse a tutto scapito della durata, e l'elica

centrale darebbe di nuovo la coppia giroscopica.

Senza dubbio, volendo costruire un modello bimotore, almeno nel senso di avere due eliche laterali se non in senso vero e proprio di due motori, l'idea di adottare il sistema Pinotti non è cattiva, poiché per la trasmissione del moto dalla matassa centrale agli alberi delle eliche bisognerebbe ricorrere ad un albero trasversale a ingranaggi conici, oppure a sistema di pulegge e cinghie: due sistemi di grande attrito e poco rendimento, data specialmente la piccolezza.

Osserva giudiziosamente il Bonardi che non sarebbe possibile caricare le matasse agendo sulle eliche, poiché le aste di trasmissione si piegherebbero invece di far ruotare l'albero centrale, data la loro lunghezza; e propone per questo di caricare le matasse dalla coda, tenendo fisso l'albero anteriore.

Lo stesso fenomeno della curvatura delle aste si avrebbe anche durante la scarica: dovrebbero quindi essere abbastanza grosse da risultare praticamente rigide. Bisognerebbe dunque conciliare la condizione di non avere le aste troppo lunghe, avvicinando le eliche che risulterebbero di diametro non molto grande, con la condizione di poter ottenere con eliche piccole, ma di grande velocità di rotazione, la necessaria velocità dell'apparecchio per la sostentazione. Ma grande velocità di rotazione significa anche breve durata.

Purtroppo il motore a elastico (che pure è il più pratico per i modelli volanti e quello che dà praticamente i migliori risultati) è soggetto a furiosi scherzi di questo genere. Non ne vuol sapere di subire perfezionamenti meccanici: forse appunto perché nella sua semplicità, restituzione cioè quasi integrale, dati i piccolissimi attriti, del lavoro immagazzinato durante la carica, è meccanicamente perfetto, con un rendimento certo molto prossimo al 100%.

Senza contare che un altro, come Giusto Fonda Bonardi leggerà, se ha la pa-

zienza di seguire queste mie note, è l'indirizzo da seguire nella costruzione dei modelli a elastico. Ma questo argomento sarà oggetto di una risposta a Emanuele di Sambuy di Torino.

Torniamo ora alle idee del nostro amico triestino. In una prima lettera aveva annunciato che avrebbe esposto una sua idea riguardante gli aeroplani «veri», ed ora, esponendola, ha chiesto se la sua idea è già realizzata. Si tratta dell'elica a passo variabile in volo. Fonda Bonardi avrebbe ideato un dispositivo così fatto: le pale sono impernate in due perni perpendicolari al mozzo ed in maniera tale da poter ruotare (cambiamento del passo) da senza, naturalmente, poter sfilarsi. Ogni pala porta, alla base, un ingranaggio conico, che ingrana con un altro infilato sull'albero dell'elica. Quest'ultimo, a sua volta, è munito di un manicotto provvisto di scanalature a elica nelle quali si alloggiavano dei perni fissi all'albero: il manicotto, poi, può scorrere avanti e indietro ed in tale movimento, a causa dei perni e delle scanalature elicoidali, subisce una rotazione intorno all'albero dell'elica, che viene trasmessa all'ingranaggio conico e quindi alle pale.

Effettivamente, sia pure in maniera un po' più complicata di quanto ha disegnato il nostro amico, ci sono dei tipi di eliche a passo variabile comandate in questo modo. Non sono però le più usate, a causa della complicazione costruttiva, mentre sono più in uso quelle a comando oleo-pneumatico o elettromeccanico oppure automatico per forza centrifuga.

Comunque Fonda Bonardi ha dimostrato ingegnosità nel risolvere, sia pure come ho detto in maniera un po' più semplice del necessario, il problema, che non è dei più facili fra gli infiniti della tecnica aeronautica.

Esaurito l'argomento Fonda Bonardi, vediamo cosa dice Emanuele di Sambuy torinese. Egli ha scritto a Zio Falcone (il quale passa senz'altro queste lettere a qualcun altro, sia Bacc., sia l'ingegner Scifistic, sia Giarella) facendogli menzione del modello francese «Vagabond», che ha la prerogativa invidiabile di avere al proprio attivo due prove notevoli: una volta è stato perduto di vista dopo 3'46" ed è stato

ritrovato alla distanza di 3 Km. e 200 metri; un'altra volta fu seguito per 11', dopo i quali scomparve in altezza. A queste prove deve il proprio nome di vagabondo, oltre alla sigla «J. D. 12», iniziali del costruttore J. Desnoës. La caratteristica principale di questo modello è la disposizione dell'asse dell'elica, fortemente inclinato verso il basso, anziché essere disposto parallelamente all'asse dell'apparecchio ed alla linea di volo.

Di Sambuy attribuisce a tale posizione l'effetto di una forte cabrata sotto l'azione dell'elica; mi dispiace, ma l'elica anteriore inclinata in basso produrrà una trazione anche verso il basso, cioè una picchiata. Ci ripensi, e se ne persuada immediatamente.

La ragione per la quale il costruttore ha scelto questa posizione dell'elica è un'altra: il modello deve essere centrato sia durante la trazione dell'elica, sia durante il volo a matassa scarica. Per ottenere questo scopo occorre che la trazione dell'elica non produca variazioni nel sistema delle forze che agiscono durante il volo librato: queste forze sono (vedi le Nozioni elementari di aerodinamica) le componenti del peso dell'apparecchio parallelamente e normalmente alla direzione del volo. Il peso è applicato nel baricentro, e quindi anche le due componenti sono applicate nel baricentro (in termini più semplici le forze agenti nel volo librato passano tutte per il baricentro).

Affinché, una volta centrato il modello per il volo librato, il centramento risulti inalterato anche sotto l'azione dell'elica occorre che l'asse dell'elica passi, con il proprio prolungamento, per il baricentro.

La miglior prova di questo è il modello a tubo, nel quale il baricentro si trova nell'asse del tubo, o spostato di ben poco dall'asse, dato il peso enorme della matassa in proporzione al peso totale delle rimanenti parti dell'apparecchio. L'asse dell'elica dunque passa per il baricentro, o comunque tanto vicino da poter considerarsi che passi, praticamente, per il baricentro, e quindi una volta centrato il modello in volo librato a matassa scarica, il centramento è giusto anche per il volo con elica in azione.

Nel modello in esame, invece, abbiamo una fusoliera molto leggera, in balsa, mentre l'ala per quanto in balsa avrà un peso non indifferente (rispetto alla fusoliera) e per di più, essendo spostata a V molto accentuata (l'apertura è di 1 m. e le estremità sono sollevate, rispetto al centro, di 10 cm., cioè del 20% della lunghezza delle semiali), il baricentro totale viene spostato molto in alto. Per questo è stato necessario inclinare l'elica in basso.

Probabilmente, tuttavia, l'albero dell'elica passa un po' sopra al baricentro producendo così durante l'azione della matassa, un effetto picchiante. Per quale ragione potrebbe essere utile un effetto picchiante sotto l'azione dell'elica, effetto che sparisce alla fine della carica? Il profilo è

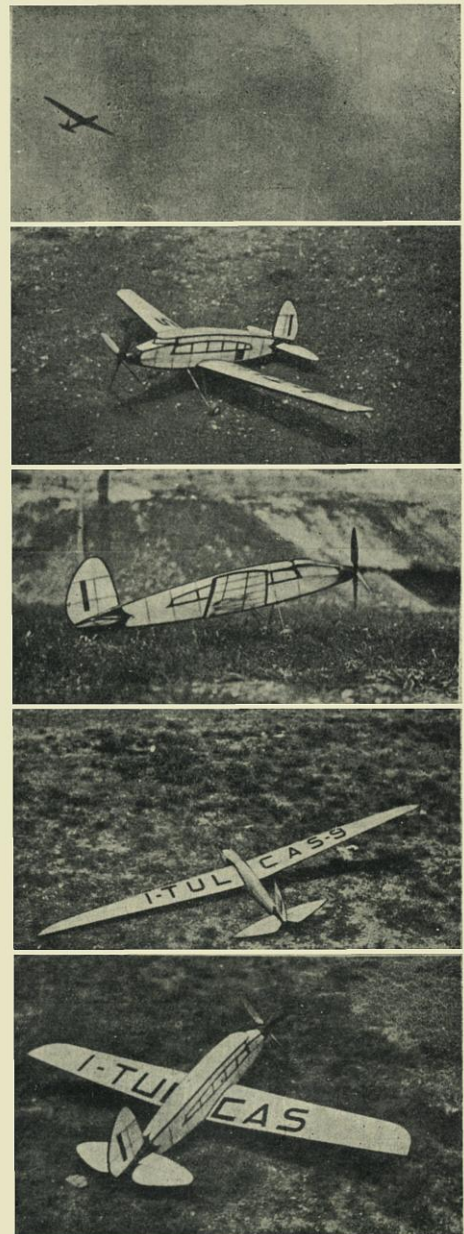
molto curvo, e adatto al volo veleggiato; ma per il volo veleggiato occorre un'incidenza superiore a quella migliore per il volo a motore (vedi Nozioni elementari di aerodinamica), e quindi sottoponendo il modello all'azione picchiante dell'elica gli si fa assumere, a forza, un assetto migliore per il volo a motore, mentre finita l'azione dell'elica il centramento risulta quello migliore per il volo librato, cioè in assetto più cabrato.

Cosa ha ottenuto il costruttore? Semplicemente questo: un modello che per azione dell'elica sale molto in modo da raggiungere una quota alta quale può incontrare correnti ascendenti, cosa impossibile finché il volo si svolge a 4 o 5, o magari a 10 o 20 m. d'altezza. Dato il profilo il modello è studiato più per il volo a vela che per il volo a motore, e questo spiega i risultati ottimi ottenuti. In quanto alla salita, deve essere certamente molto rapida, poiché la matassa dà più l'idea di una grande potenza che d'una grande durata: 12 fili da m/m. 1 x 3, su 65 cm. di lunghezza, per un peso totale di 80 gr. circa, con 8,2 dmq. di superficie portante, e circa 10 gr. per dmq. Da noi con 12 fili si fa volare un modello di 20 dmq. di superficie e di 200 grammi di peso. Però da noi il modello vola rasente terra, e quando è finito il primo periodo di esuberanza di potenza che lo fa decollare e raggiungere i 3 o 4 m. il volo si svolge alla medesima quota. Ed io credo si possa dire di avere già raggiunto il massimo ottenibile dal motore ad elastico.

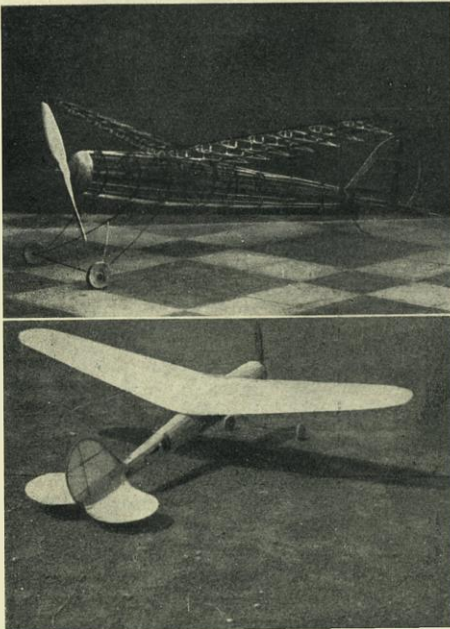
Bisogna dunque cambiare, e seguire l'indirizzo del francese Desnoës, che del resto è già stato pensato, indipendentemente da lui, da diversi costruttori italiani, che hanno già in costruzione dei modelli basati su questo tipo, prima di poter essere a cognizione di quello francese, la cui descrizione è stata pubblicata durante il mese di giugno nella rivista L'air pour les jeunes.

Anche in questo caso, come in tanti altri più, o meno, importanti, le idee si maturano, il ragionamento logico arriva ai medesimi risultati, ed in momenti uguali si manifestano le stesse conclusioni, in paesi diversi, ed indipendentemente l'una dall'altra.

Vuol dire che la via è quella buona. Del resto il problema dell'elica rimane, spostato nel senso di ottenere una



Tullio Casini lavora indefessamente a Nera Montoro. Ecco alcune fotografie di due suoi bei modelli. Un veleggiatore, il «Tulcas 9», che nella prima fotografia in alto è visto in volo, ed un modello a motore elastico con elica quadripala



L'ossatura ed il modello finito che Raffaello Del Rosso di Empoli ha costruito adottando l'ala e la fusoliera dell'«Eolo» modificando l'attacco

rapida ascesa, alla massima quota possibile. Non si tratta più di durata, ma di potenza, sfruttata in modo tale da poter agire nelle stesse condizioni di centramento del volo librato.

I nuovi modelli a motore elastico da durata, dovranno dunque essere innanzi tutto dei veleggiatori (ecco il vantaggio di imparare innanzi tutto la costruzione di questi), per i quali l'applicazione dell'elica non ha altro scopo che di sostituire il filo tirato correndo o con il verricello.

Impostato il problema su queste basi, vedremo aumentare ben presto le durate anche dei modelli a motore elastico, dagli eccezionali, oggi, 2 minuti e dagli eccezionali 2 minuti e mezzo, ai 10, ai 20 minuti ed alla perdita di vista, che è una soddisfazione che compensa ad usura la perdita materiale dell'apparecchio. Bacc.

Aeronauti per burla

Neila storia dei « Cavalieri d'industria » ha grande risonanza, per la singolarità delle sue gesta che passano dal dramma alla farsa in strano alternarsi, la figura veramente originale di un fiorentino di nome Boncompagno. Discendente da una famiglia che aveva dato nomi illustri alla magistratura, egli si laureò in lettere e dopo di aver esercitato per qualche anno la sua professione, fu poi esiliato da Firenze per aver pubblicato un libricolo pieno di velenose frecciate contro i Ghibellini. Rifugiatosi a Bologna, cominciò a ricostruirsi una vita. Poiché il nostro eroe aveva la qualità particolare di riuscire simpatico a tutti, piacendogli lavorare celiando, la sua attività e la sua abilità non tardarono a metterlo in buona luce davanti agli occhi di un commerciante bolognese che volle associarlo negli affari.

Ma non era trascorso un mese, che all'ameno fiorentino, che fu definito da Salimbene da Parma, il noto cronista dell'epoca, oltre « magnus magister in grammatice » anche « florentinorum truffator maximus », nacque l'idea d'imitare Icaro e a quest'uopo si fece costruire due enormi ali celesti, da fare invidia al più moderno pittore espressionista.

Estrani a questa decisione del Boncompagno non furono certamente i miracoli che in quel tempo il domenicano Giovanni da Vicenza operava in Bologna. Fu per spirito di emulazione, oppure per mistificare il popolo, ch'egli annunciò ai bolognesi che avrebbe in un pomeriggio volato? Questa notizia fece enorme chiasso ed il giorno fissato migliaia di persone, giunte anche dai dintorni, si affollavano nei pressi della chiesa di Santa Maria in Monte, luogo stabilito per l'ascensione.

Ecco finalmente apparire alla sommità della rupe, dalla quale doveva spiccare il volo, maestro Boncompagno, che agitando di tanto in tanto le ali che s'era fissate al corpo, restò a rimirare imperturbabile la enorme moltitudine che si agitava sotto di lui. V'immaginate, lettori, questa scena che è minuziosamente descritta in un libro intitolato « Chronica fratris Salimbene Parmensis »?

Tutti gli sguardi convergevano verso il fiorentino che godeva della superiorità che gli dava la sua speciale situazione, fino al momento in cui, stanco di questa commedia, esclamò: « Bene pur tutti con la benedizione divina e vi basti d'aver veduto la faccia di un Boncompagno », ed eseguito un bell'inchino, si ritirò lasciando i bolognesi pieni di stupore e d'indignazione.

Un fatto, simile sotto molti punti di vista a quello sopracitato, accadde nel 1788 a Firenze. Un certo Fedele Carmine, spacciandosi per allievo del celebre Padre Beccaria, sotto lo specioso pretesto di raccogliere fondi per costruire un pallone, destinato a volare, « a molte centinaia di braccia sopra il suolo », iniziò una colletta che gli fruttò la bellezza di parecchie migliaia di ducati. Questo aerostato, malgrado fosse stato costruito, non volò mai perché il Carmine si contentò, errando di città in città, di mo-

strarlo al pubblico « senza — secondo il marchese di Lagoseuro — che mai giungesse il giorno dell'esecuzione ».

Altro aeronauta per burla che è interessante ricordare è il lucchese Alberto Papeschi detto « Zizzania », una delle più note macchiette della fine del secolo scorso. Celebre per le sue trovate, i suoi scherzi e le sue beffe, non c'era poi alcuno che lo pareggiasse nel raccontare gli avvenimenti del Risorgimento con tanta verità e calore da sembrare che si fosse trovato presente a quei fatti. Dopo un'esistenza ricca di episodi spassosissimi, il suo bizzarro destino lo volle a quarant'anni aeronauta. Un bel giorno incominciò a costruiri-

si la macchina che aveva ideato per volare, azionata a pedali come una bicicletta, e con due ali che venivano poste in movimento mediante dei « rapporti ». Quando tutto fu pronto, « Zizzania » trasportò il suo apparecchio sul tetto del teatro Giglio e mettendo in azione le ali col movimento dei piedi, si lanciò nel vuoto.

La macchina di quel bel matto di Papeschi, dopo di aver descritto un volo planato, precipitò fracassandosi sugli alberi di Piazza Napoleone e il pilota se la cavò con parecchie ferite. Dopo questo sfortunato tentativo, l'idea di modificare l'apparecchio tenne la mente di « Zizzania » occupata al punto che finì per essere ricoverato al Manicomio, dove la morte lo colse parecchi anni dopo, in mezzo a tanti bei propositi che probabilmente non avrebbero mai potuto realizzarsi.

Antonio Brunori

“PRESE DI QUOTA”

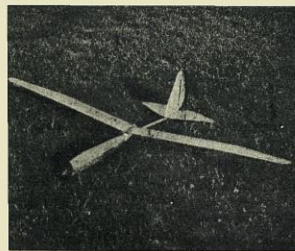
Il mondo visto dall'aeroplano, la vita osservata attraverso le impressioni e le sensazioni provocate dal volo: un mondo di ali, di nuvole, di cielo; una vita fresca e leggera, ilare e giovane, fluttuante dietro uno schermo di sogno. Se difetto c'è, è appunto in questa levità, in questa sognante inconsistenza che appaiono tutti i pensieri e le immagini del Mormino. Già il tema del libro in se stesso si prestava alle insidie di un tale pericolo: immaginate una raccolta di osservazioni, di immagini, di episodi, di pensieri, tutti staccati, tutti a sé, confitti in quei fogli come farfalle palpitanti.

A lungo andare ci si sazia di pagine e pagine che vivono di per se stesse, ognuna con un suo sorriso e un suo sospiro; si pensa che la fatica dell'editore nell'urire tutte sia stata sprecata, e che da un momento all'altro si liberino dalla prigione dei fili, per cadere in pioggia come foglietti volanti.

Il libro di G. Mormino non è dunque, né vuole esserlo, uno di quelli da divorare dalla prima all'ultima riga, tutto d'un fiato; è piuttosto una raccolta di frizzi, di trovate, di sorrisi bonari o maliziosi, da scorrere di

tanto in tanto, un po' per volta, saltando magari di pagina per tornare poi indietro, a piacere, secondo il momento, il desiderio, l'umore. Ci sono infatti molte osservazioni che oggi possono apparire fresche e spontanee, domani volute e ricercate, immagini che possono fare sorridere di gusto o muovere lo stimolo di lasciare andare uno scappelletto all'autore, come si fa con un amico troppo spiritoso quando si ha poca voglia di osservare il mondo attraverso la lente dell'umorismo. Citiamo a caso: « Se sorvoli una sfilza di laghetti tondi, per simpatia shadigli. E un fiume tortuoso? Un filo di cotone da prendere con due dita per riataccarsi il bottone tremolante della combina. zione di volo ». « Per somigliare ad un aeroplano quella cutrettola vanitosa quando va in volo prende nel becco un filo d'erba. — Anch'io ho l'elica! ».

La principale caratteristica del libro è infatti questa: l'esperienza aerea vista con la lente dell'umorismo e della facezia, le impressioni di volo esaminate da uno spirito che compie ogni sorta di acrobazie e che perciò vede la materia che tratta dai più impensati punti di vista.



Un veleggiatore dei fratelli Di Sambuo di Torino.

Seguire per 150 pagine di questo passo è come per un pilota volare rovesciato per parecchio, troppo tempo. Momenti di stanchezza sono inevitabili, ed infatti essi si avvertono nel libro con cadute di quota e colpi mancati nel motore della spontaneità.

Un libro come questo rappresenta perciò l'eccezione e non la regola, ma l'averlo potuto concepire ed attuare indica nell'autore, oltre ad una notevole elasticità ed agilità di ispirazione, una completa assimilazione dell'idea aviatoria. L'atteggiamento umoristico è sempre posteriore a qualsiasi alto atteggiamento dello spirito: un uomo farà dell'umorismo soltanto dopo essersi entusiasmato, dopo aver trepidato, dopo aver sofferto, dopo aver gioito. Soltanto allora, avendo esaurito tutti i lati di un'idea o di un avvenimento, potrà saltargli in mente di rivoltarli, di investigarli, di volerli osservare di scorcio, di sotto in su, con un occhio chiuso ed uno aperto, o come meglio gli suggerirà l'estro o il capriccio.

Ecco perché accogliamo con soddisfazione l'apparizione di libri come questi che, dopo l'imperversare di tanta drammaticità, di tanta apocalissi, di tanta burbanzosa cattedraticità, portano l'aviazione tra noi, in famiglia, tra le nostre cose più care e più comuni, quelle cose che non sono tabù e che ci possiamo permettere persino di sbertucciare e di prendere sotto gamba allegramente.

Per tutte queste ragioni siamo certi che i giovani troveranno motivo di gioia e di soddisfazione nel libro del Mormino: in quelle pagine lepidi e fresche essi riconosceranno forse la loro aviazione, quella più vicina al loro spirito, più cara e familiare, fatta di sogno, di velocità, di sorriso, di spensieratezza e di speranza.

L. R. d. R.

ASSOCIAZIONE ALLA R.U.N.A.

Fra la Reale Unione Nazionale Aeronautica e l'amministrazione del nostro giornale, è stato stabilito che le quote di iscrizione per gli appartenenti alle organizzazioni giovanili del Partito sieno d'ora innanzi fissate come segue:

Balilla e Piccole Italiane L. 8

con diritto alla tessera e all'abbonamento a *L'aquilone* fino al 28 ottobre seguente la data dell'iscrizione.

Avanguardisti e Giovani Italiane L. 15

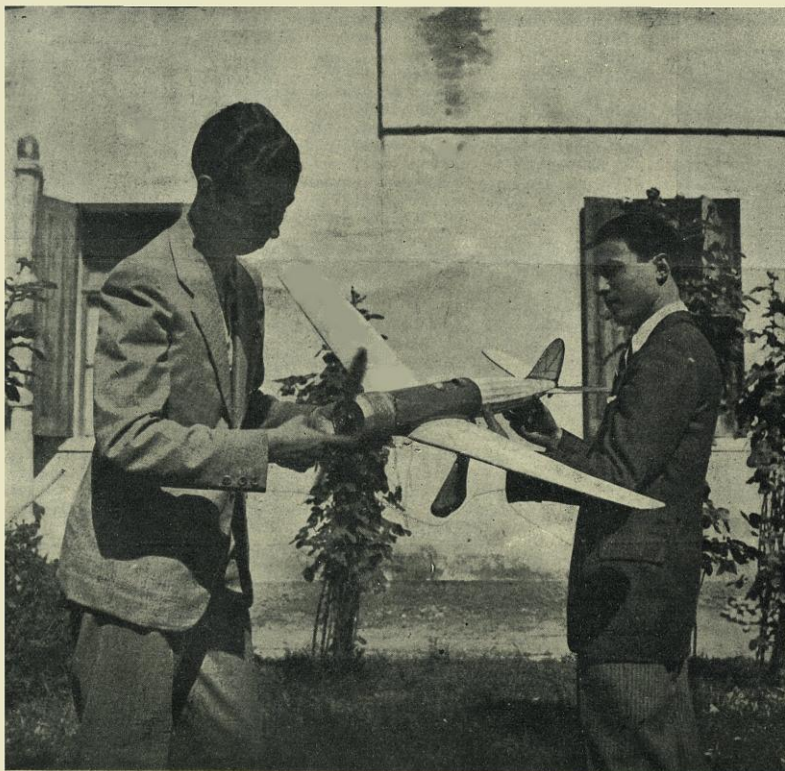
con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a *L'aquilone* con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione.

Fasci Giovanili e C.U.F. L. 15

con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a *L'aquilone* con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione, o alle *Vie dell'aria* con decorrenza dal giorno dell'iscrizione.

All'atto dell'iscrizione è necessario presentare la tessera dell'anno XV dell'Associazione giovanile del Partito.

L'associazione alla R.U.N.A. permette di frequentare gratuitamente le Scuole di modelli volanti, in modo che l'attività dedicata all'aeromodellismo è destinata ad un grandissimo sviluppo, poiché va incontro alla massa di giovani che possono trovare nella costruzione degli aeromodelli il mezzo di avvicinarsi all'aviazione e di farsi una cultura tecnica e scientifica utilissima in futuro, particolarmente per coloro che co-



Un modello ad ala bassa costruito nella scuola della R.U.N.A. di Rovigo.

munque entreranno nella carriera aeronautica.

La R.U.N.A. ha scuole di pilotaggio a motore e di volo veleggiato; indice annualmente

gare, raduni e manifestazioni aeree di vario genere, alle quali i soci possono partecipare ed assistere con notevoli facilitazioni, oltre a quelle concesse per i viaggi aerei.



GIORGIO RUPINI - Roma. — « Il costruttore di aeromodelli » ti è stato spedito il due giugno. Certamente l'avrai ricevuto e l'avrai già letto da capo a fondo. Scrivimi se ti è piaciuto.

E. e V. FONTANA - Venezia. — Ho ricevuto la cartolina con la quale mi ringraziate per il volo nel cielo di Venezia. Ora levatemi una curiosità: chi di voi ha telefonato un giorno da Venezia chiedendo di Zio Falcone? O non ne sapete nulla? E allora chi ha telefonato con tanta urgenza, pregando di rispondere ad una lettera che io non ho mai ricevuta? Misteri dei cavi telefonici! Se voi non sarete in grado di illuminarmi, farò io un'inchiesta quando verrò al Lido in agosto.

VITTORIO BARBERI - Fiume. — Ti faccio mandare i supplementi.

AGOSTINO SANGIOVANNI - Cornate d'Adda. — Il ritardo nell'arrivo del giornale non dipende da noi: la spedizione avviene il venerdì, ed il giornale deve arrivare, al più tardi, il lunedì. Senti un po' dal postino, che non lo faccia leggere a qualcun altro prima di consegnartelo.

GIANNI BOSCHI - Candiana. — Il volume « Il costruttore di aeromodelli » costa 25 lire, ridotte a lire 22,50 per gli abbonati. Per averlo devi inviare l'importo all'Amministrazione de L'Aquilone.

CARLO BICHI - Ferrara. — Non posso dirti nulla riguardo ai concorsi: vengono banditi dal Ministero ogni anno. All'Accademia non si può entrare come aspirante sottufficiale. Faccio fare indagini sulle ragioni per le quali il nuovo abbonato non ha ancora ricevuto il giornale. Ma dimmi un po', da quanto tempo si è abbonato?

OSCAR CERESOLI - Alzano. — Mi dispiace proprio molto. Vorrei che non ti fosse capitato il guaio di non volare. Non so quando potremo organizzare un nuovo raduno a Bergamo.

PIETRO COLINELLI - Lugo. — L'abbonamento può avere inizio da qualsiasi settimana. Mi dispiace, ma devo comunicarti che a Lugo, per quest'anno, non avranno luogo voli gratuiti per i giovani. La serie dei raduni aviatorii di propaganda, organizzati dal Ministero dell'Aeronautica per gli studenti delle scuole medie e per gli abbonati a « L'Aquilone », si è chiusa in questi giorni con i voli a Cagliari. Sai quanti equillotti hanno volato nei cieli delle trenta città? Scimilano: centocinquantaquattro. E sai quanti professori? Milcentodieci. Di più non è stato possibile fare.

GIOVANNI BARBERI - Varallo Pombia. — Provvedo al cambiamento d'indirizzo ed all'invio del numero che hai chiesto. Buona villeggiatura.

LUIGI ORINI - Bolate. — Potrai partecipare ai corsi di volo a vela quando avrai compiuto 17 anni. Per

materiali o pezzi d'aeromodelli, rivolgiteli ad una delle ditte nominate sul giornale. Mandami qualche fotografia dei tuoi modelli, quando li avrai finiti.

DOMENICO BUCCI - Castelfrenato. — L'amministrazione de L'Aquilone ha avuto tutte le ragioni di richiederti il versamento della quota di abbonamento. Che c'entrano le Messaggerie Italiane? Scrivi alle Messaggerie Italiane e spiega che la somma deve andare all'Amministrazione de L'Aquilone. Certo saranno tanto gentili da girare il vaglia a L'Aquilone. Se no, rimanda un altro vaglia (all'Amministrazione, beninteso) in attesa di riavere il primo.

GIUSEPPE CHIAROLA - Putignano. — Ti ringrazio per il nuovo abbonato che mi annunci di aver procurato.

ANGELO MANSUTTI - Arusha (Tangania). — Ho ricevuto regolarmente il danaro da te spedito per il « Costruttore di aeromodelli » e per il rinnovo dell'abbonamento. Non ti ho scritto prima perchè ho avuto tanto lavoro. Peccato che tu non abbia potuto godere dei voli di istruzione da me organizzati per tanti miei aeronipoti. Scrivimi se hai qualche desiderio. Vuoi che ti mandi un bel libro? Certamente sì. E allora te lo farò spedire fra qualche giorno. Si tratta de « L'Aviazione negli scritti e nella parola del Duce ». Scrivimi qualche volta e parliami di te e della vita che conduci costaggiù nel Tangania.

FALCONETTO - Trieste. — Attendo le fotografie. Tua madre è una donna intelligente. Vedrò come va la faccenda dei disegni: so tuttavia che sono stati spediti regolarmente a tutti coloro che li hanno ordinati.

ENNO MONESE - Garda. — Sono certo che otterrai le più sfolgoranti vittorie contro i

tui compagni, e che anche loro finiranno per abbonarsi.

AQUILA AZZURRA - Rovereto. — Non possiedo disegni di veleggiatori. Potrai acquistare, prossimamente, una tavola del costruttore, o, se hai fretta, potrai acquistare subito il disegno dell'A. P. 1, che costa 10 lire franco di porto. Ti ringrazio della propaganda che prometti di fare in favore de « L'Aquilone ».

CARLO GREPPI. — Avrai certamente veduto che ti ho pubblicato il resoconto del volo nel cielo di Novi Ligure.

GIORGIO BOSCHERINI. — Ho ricevuto i ringraziamenti e i saluti tuoi e quelli di Sighinolfi, Gennari e Galilei.

BRUNO BERNARDINI - Livorno. — Spiegazioni sui raduni aviatorii? Arriva un aeroplano (o due aeroplani) sull'aeroporto di una città e tutti gli abbonati a « L'Aquilone » volano gratuitamente. Ti par poco? Però ti devo avvertire che per quest'anno la cenequa è finita. Senti cosa dice il comunicato ufficiale pubblicato in questi giorni su tutti i giornali italiani:

Col 20 giugno hanno avuto termine i voli di istruzione effettuati d'accordo col Ministero dell'Educazione nazionale al fine di portare a più diretto contatto con l'aviazione gli studenti delle Scuole medie superiori.

Tali voli si sono svolti regolarmente con due trimotori militari opportunamente attrezzati al trasporto di passeggeri a Roma, Foligno, Ancona, Firenze, Forlì, Bologna, Ferrara, Bergamo, Venezia, Trieste, Gorizia, Treviso, Vicenza, Bolzano, Verona, Padova, Brescia, Milano, Vercelli, Torino, Novi Ligure, Pisa, Siena, Pescara, Foggia, Catania, Palermo, Trapani, Bari, Napoli, Cagliari.

Era stato previsto dapprima di far volare 5000 giovani, ma, essendosi rilevato fin dai primi voli che l'entusiasmo degli studenti era condiviso e forse superato da quello degli insegnanti, si dispose di aumentare il numero di tali voli e di venir incontro così al vivo desiderio di molti altri studenti, non solo, ma anche dei Capi degli Istituti, dei professori, di molti giornalisti e in parte anche dei genitori degli studenti.

In totale hanno volato: 5132 studenti, 1110 tra provveditori, presidi, professori, ecc.; 1822 abbonati al settimanale « L'Aquilone »: in tutto quindi 8064 persone.

Complessivamente sono stati compiuti 896 voli, per un totale di 232 ore, di cui 12 effettuate da apparecchi civili messi a dispo-



Rinaldo Borgatta di Milano con il modello col quale ha preso parte alle eliminatorie dell'anno 1936.

sizione dell'Ala Littoria a Roma e a Venezia, e sono stati consumati 58.000 kg. di carburante e circa 6000 kg. di lubrificante.

Nessun inconveniente si è verificato, e il giro si è compiuto con la massima regolarità. Hanno presenziato ai voli circa 50.000 studenti, i quali nei vari aeroporti hanno visitato i tipi di apparecchi in servizio nell'Armata aerea ed hanno assistito ad utili conferenze tenute da ufficiali dell'Arma.

I voli in parola hanno raggiunto le finalità istruttive che si proponevano.

Zio Falcone

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 Bacchi e dai giornalisti Federico Valli, Gastone Martini, Vittorio Nugoli e Roberto Conigliani, terrà conto dell'età dei concorrenti e dei loro studi. È 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

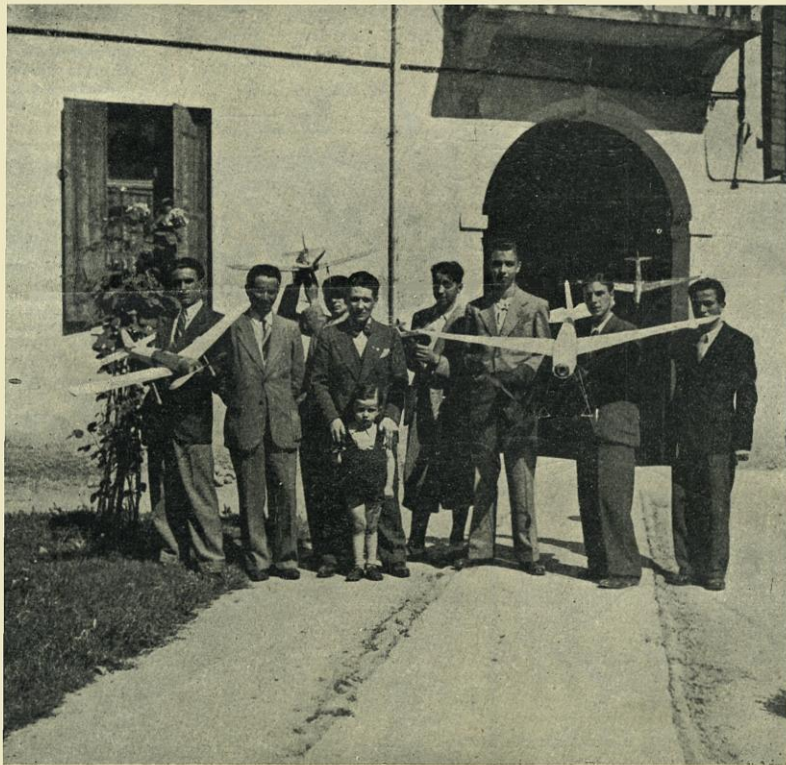
Primo premio: lire 250 e ad ognuno degli eventuali collaboratori l'abbonamento gratuito per un anno alla rivista L'ala d'Italia.

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 Jemus e un abbonamento gratuito per un anno a L'Aquilone.



Il gruppo di aeromodellisti rodigini.

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

La lugubre notizia serpeggia, come un nastro nero, tra le file dell'Esercito. Giunge nelle città, nei paesi, in tutte le case. Nessuno vuol credere.

Per cinque giorni ognuno tiene vivo in sé un filo di speranza. Tenissimo filo, che la crudele realtà spezza.

Sotto i resti dell'apparecchio, finalmente raggiunto, nel territorio che il nemico, in fuga, ha dovuto abbandonare, il corpo dell'Eroe è ritrovato.

“Le ali e il fusto sono carbonizzati, il motore e la mitragliatrice sono infissi profondamente nel suolo, il serbatoio della benzina presenta due fori, quelli delle palottole incendiarie adoperate dal fante austriaco che lo ha colpito”.

Ma le fiamme che hanno distrutto quelle sue ali magnifiche, hanno appena lambito l'Eroe.

La sua spoglia mortale è intatta. Al polso è ancor stretto l'orologio, che segna l'ultima ora della sua vita. E' un orologio che gli è stato caro, vinto ad un concorso ippico di Roma. La tessera, le carte, le fotografie rinvenute nel portafogli sono intatte. Il volto è proteso in basso, verso il Piave. La fronte è rivolta al nemico, come per un gesto di sfida suprema. Il suo corpo, che fu così forte ed aitante, vien rinvoltito in un lenzuolo, adagiato su una barella da campo, portato a spalla da due soldati di artiglieria e avviato per un camminamento. Poi, quattro soldati romagnoli chiedono l'onore di portare a spalla quella barella...

Al campo la salma è salutata con alta reverenza dai compagni che non possono più frenare la loro commozione.

Sotto lo sguardo tremulo delle stelle, nel silenzio della dolce notte d'estate, la salma vien tutta ricoperta di fiori di campo.

E' venuto il momento della separazione. La salma troverà il suo ultimo riposo a Lugo. Avvolta nel tricolore, portata a braccia dai compagni, viene adagiata sopra un affusto d'artiglieria. Le fanno ala squadroni di cavalleria “Piemonte Reale”, “Guida”, “Treviso”, “Mantova” e ufficiali di tutte le armi. La seguono i parenti, gli amici, i superiori, i compagni. E subito dopo, a testa bassa, scendendo seccamente il passo con gli zoccoli, guidato a mano dall'attendente, viene il cavallo di Baracca; il generoso animale ch'egli tanto ebbe caro.

Lungo la grande strada fiancheggiata dai platani, si snoda lento il corteo, sotto la scorta delle ali amiche, che palpitano nell'azzurro per l'ultimo saluto.

Capitolo XV.

La sua gloria

Sul Montello, nella zolla ove cade l'eroe, fu confissa un'ara marmorea. Sulla stele romana è scritto:

QUI CADDE IL MAGGIORE
FRANCESCO BARACCA
ASSO DEGLI ASSI
IL XIX GIUGNO MCMXVIII

“Era tutto un'ala di guerra; cuore e motore, tendini e tiranti, ossa e centine, sangue ed essenza, anima e fuoco; tutto una volontà di battaglia, uomo e congegno.

L'ala s'è rotta e arsa; il corpo s'è rotto e arso, ma chi oggi è più alato di lui?

Ditelo: Chi oggi è più alato di lui?

Così, incorporeo, nell'ora santa in cui le sorti erano per volgersi, Egli volò sul fronte di tutte le nostre armate, traversò l'intera battaglia, profondo come il brivido e splendido come la folgore.

Aveva vinto trentaquattro avversari, ed ecco, vinceva gli eserciti!

“La sua gloria non era più un numero, era un'ala innumerevole ed unanime, sopra l'Italia trionfante”.

“Non era se non un punto del cielo immenso, non era se non una

vibrazione invisibile nell'azzurro. Ed ora è per noi tutto il cielo, è per noi tutto l'azzurro”.

“Oggi, domani, sempre, sarà in noi, combatterà in noi, in noi resisterà come dice la nostra preghiera: “Non fino all'ultima goccia del nostro sangue, ma fino all'ultimo granello della nostra cenere”.

L'ultima parte della narrazione è stata fatta presso la Cappella votiva, ove riposa la salma dell'Eroe. L'Arte e la Pietà, unite insieme, hanno fatto di questa tomba un gioiello.

I tre ragazzi non osano parlare; sono molto commossi ed hanno la sensazione di essere saliti molto in alto. Stanno appoggiati al cancello di ferro battuto, fatto di numerose anelle unite a maglia; e ornato di ali e di fiamme. Fissano il sarcofago di bronzo, poggiato su un basamento di marmo nero.

Una grande aquila solleva col rostro un lembo della bandiera che avvolge il sarcofago. La nicchia è rivestita di marmo giallo. La volta, in mosaico, raffigura un cielo turchino tutto cosparso di stelle d'oro. In quel cielo vola, come un angelo, una Vittoria alata che regge un cuore fiammeggiante. Simboli della vita e della morte dell'Eroe ornano i pannelli laterali. Rami di alloro e di quercia sormontano due enormi anfore di bronzo. Come grani di una meravigliosa colana di gloria, trentaquattro medaglioni si susseguono nell'arco che apre la nicchia. Recano i nomi delle trentaquattro vittorie. E nel fondo, sopra una grande stella, chiusa in una rosea fiamma d'alabastro, è la lampada sempre accesa, che di notte, nell'oscurità del cimitero, attira lo sguardo, come un faro.

Accanto alle splendide corone-ricordo legate da nastri tricolori, la fragranza e la delicatezza di numerosi fasci di fiori freschi dicono che

la tomba è continuamente meta di visite e di pellegrinaggi.

Giorgio pensa, con la certezza che viene dalla fede e dal desiderio del suo cuore:

“Baracca mi vede. Egli è qui, a pochi passi da me. Con la mia mano posso carezzare il sarcofago, ed è come se carezzassi la sua fronte. — Un lungo brivido, come una corrente elettrica, lo sbianca. — Tu, che hai vinto... Tu, grande al...” — mormora. E, di colpo, sente che un'enorme ingiustizia la vita ha fatto all'Eroe.

— Baracca non vide la vittoria! — dice estremamente commosso. E sente che quella è la più triste cosa, più triste ancor della morte.

— Egli non visse che per quell'ansia, che per quella speranza! La mamma, toccandogli piano i capelli, dice:

— Egli vide al vittoria. La vide dal punto più alto di quel cielo ch'era stato il suo elemento. Egli continuò ad essere davanti a tutti, la sua ala continuò a guidare tutte le ali dei soldati dell'aria. La sua voce continuò a spronare, a gridare: Avanti! Questo suo grido accompagnò tutti i soldati d'Italia, fino alla vittoria. Non muoiono gli Eroi.

Dal Cielo di gloria ove vivono gli spiriti degli Eroi, Baracca vede questa Italia bella camminare verso un luminoso avvenire: vede risanata e rifiorita la terra. Vede dalle zolle aride sorgere nuove città; vede le compatte schiere di giovani sereni e gagliardi marciare verso un più certo domani. Dal Suo cielo raggiante continua a ripetere il motto: “Più in alto! Più in alto!” e sente il palpito delle mille ali italiane che sagono salgono, sempre più frementi, sempre più belle, alle più belle conquiste.

L'ultima visita è al Museo, nell'Castello.

La massiccia porta del corridoio semibuio si apre sulla sala a terreno dedicata al nome dell'Eroe. Una folata d'aria sospinge avanti i visitatori; solleva lembi di bandiere, fa fruscicare fogli di pergamena.

Giorgio dà un grido, impallidisce e afferra la mano di sua madre. Che è?

(Continua)

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. Rivolgersi all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma

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

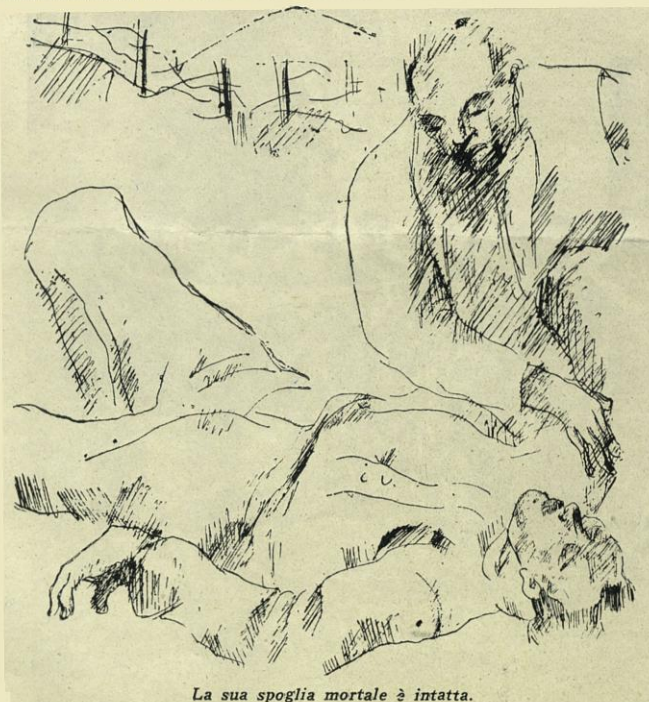
ATTENZIONE, ATTENZIONE — Inviando a Gaetano Briganti, via Negri 4, Ravenna, 50-100 francobolli colonie e commemorativi italiani riceverete 60-120 differenti buoni esteri.

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

ENCOLE MIACLIA, Sassoferato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi Italia.

CAMBIO SCHELETRO ala modello «Bellanca» contro francobolli — Bruno Decerre — Catanzaro Sals.

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



La sua spoglia mortale è intatta.

C'ERA UNA VOLTA



Ogni favola incomincia così: c'era una volta. Ma Pinocchio ritorna per tramutare la favola in realtà. Avventure, viaggi danaro, macchine, apparecchi, assicurazioni regali di ogni genere premieranno le vostre raccolte di figurine Pinocchio

Avrete le figurine Pinocchio consumando i seguenti prodotti di prima scelta:

- Biscotti e Waffer S. A. I. W. A.
- Cioccolato Nestlé e Cailler
- Profumerie Lanza
- Formaggi « Fior di alpe » e « Fior di sole »
- Aperitivo e Mistura Donini
- Vermut — Mandarinetto — Succuva — Isola-beila
- Confetture conserve Elvea
- Super-Lemonsoda — Super-Oransoda
- Pasta all'uovo « La Faraona »
- Polveri Belloni per acque minerali
- Industria dolciaria Seveso
- Pastiglie Leone dissetanti



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

UN LIBRO PER VOI:

Il Costuttore di Aeromodelli

Fatevi regalare questo utilissimo libro, dal quale potrete apprendere in brevissimo tempo a costruire modelli volanti di tutti i tipi.

Ai nostri abbonati Lire 22,50
Lire 25 franco di porto

Edizioni de «L'AQUILONE»
ROMA - Viale dell'Università 4

MACCHINE DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA
VIA FLAVIA 4

AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

È uscita:

LA TAVOLA N. 1
DEL
CONSTRUTTORE DI AERONODELLI
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

S.A. PIAGGIO & C.

GENOVA

**MOTORI
D'AVIAZIONE**

Stabilimenti;

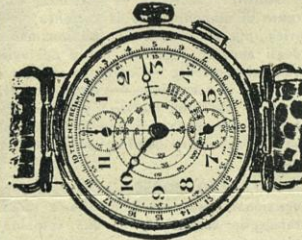
GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA



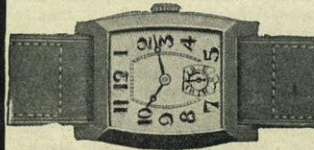
Aeroplani - Idrovolanti - Eliche a passo variabile in volo

I MIGLIORI OROLOGI SVIZZERI

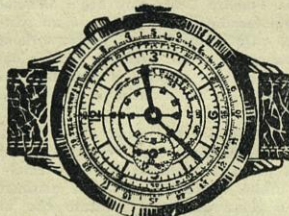
Beneficio sui prezzi 50 %



Mod. I - Vero cronometro cronografo, telemetro tachimetro 15, rubini ancora. **Garantito**, restituzione del danaro a chi non fosse soddisfatto. Marca Monthal L. 160 sono venduti fino a L. 350.



Mod. II - **Elegantissimo** modello in nichelcromo. Movimento garantito **prezzo miracolo** L. 50 venduti fino a L. 150.



Mod. III - **Cronometro cronografo** economico. Tachimetro, telemetro, contagiri, grande occasione L. 55 venduti fino a L. 200.

Penne stilografiche oro 18 K.R. vera occasione L. 35.
Orologio ovalico oro da polso per signora L. 95.

Inviare Vaglia e Assegni Fiscali:

A. OROLOGI SVIZZERI - Via Piermarini N. 2 - MILANO

Cataloghi gratis - Spedizione anche in Africa Orientale

INTERNAZIONALE AERONAUTICA

MILANO - PALAZZO DELLO SPORT

2-17 OTTOBRE 1937 - XV

Collaborazione dei giovani

IL PRIMO VOLO

Generalmente si svolge così. La mattina sveglia alle cinque e mezza con relative imprecisioni quando vi accorgete che l'orologio, male regolato, ha suonato non all'ora stabilita, ma ben sessanta minuti prima. Assai spesso avvertire l'errore quando siete già pronti per uscire. Allora dite: « Ora mi metto sul letto una mezz'ora e poi mi alzo ». Ma quasi sempre succede che dormite, sì, ma non una mezz'ora, bensì due ore buone, in modo che, anche correndo all'impazzata fino alla stazione, con tutto rischio e pericolo di farvi uscire l'ernia strozzata, non riuscite a prendere l'autobus per l'aeroporto. A questo punto sono di primaticcia alcune invettive contro l'autista, il quale « non poteva aspettare altri dieci minuti, quel puzzone? ». Evidentemente non volete perdere l'occasione, assai rara, di fare un volo a sbalzo e, sebbene a malincuore, vi decidete a prendere un taxi, con la vaga speranza che quello dodici lire che avete in tasca bastino per tutto il tragitto. In ogni caso, però, è bene avvertire l'autista di fermarsi quando il tassometro segna la somma suddetta. Con tutta certezza le dodici lire si esauriscono prima che l'auto giunga all'aeroporto, il quale, generalmente, dista dal punto di fermata due chilometri al minimo. Voi attratti dal miraggio del rombante aeroplano, non vi scoraggiate e vi recate alla metà a piedi. Questa passeggiata non risulta elegante e sportiva se, durante il tragitto, non vi si è almeno spezzato un laccio alle scarpe, con una perdita di venti minuti di tempo, sprecati in inutili tentativi di aggiustare la rotura, impredendo contro tutti gli anenati del vostro calzolaio. Come Dio vuole giungete all'aeroporto, e domandate al maresciallo di guardia:

— Scusi, il trimotore dei voli di propaggina? —

— E' già in linea di volo, ed oggi eseguirà un solo giro... —

Voi scattate come una molla, per tentare di prendere l'apparecchio prima che decolli. E ci riuscite, infatti: non senza, però, esservi fatti prima trascinare per tre o quattrocento metri ed esservi tutti sporcati d'olio. Fortunatamente, trovate un posticino in un angolo remoto della fusoliera e vi rincantuate lì, sfuggendo agli attenti sguardi di quella signorina seduta avanti a voi, che ha ammirato la velocità della vostra corsa e che continua a guardarvi. Alla fine vi accorgete che la curiosità della damigella di cui sopra non è causata altro che da un enorme baffo di olio che avete in faccia.

Mentre da un finestrino vi state godendo il panorama, comincia il « ballo ». Non c'è nulla di più piacevole, in quel momento, che di ricordarsi di essere a stomaco vuoto e quindi, in caso di malessere, di essere costretti a cavar gli occhi fuori dall'orbita, non potendo emettere dalla bocca nulla, proprio nulla, e ciò perchè per la fretta non vi siete rammentati di fare colazione.

Come avevate preveduto, vi sentite male e, con vostro sommo disappunto, vi accorgete che tutti gli altri passeggeri, non soltanto stanno benissimo, ma anzi ridono alle vostre spalle, perchè state facendo degli erculei sforzi per cercare di cavare dallo stomaco almeno qualche piccola cosa.

Ma, come succede sempre, non ci riuscite e, mentre l'aeroplano atterra, voi diventate bianchi come morti.

Scusi, per vostra fortuna, dall'apparecchio, vi recate barcollanti verso il bar dell'aeroporto e ordinate un espresso che sorbite regolarmente, sentendovi subito rinfanciati. Vi mettete le mani in tasca e vi ricordate (e questo è per voi come una doccia fredda), vi ricordate dunque che tutto il vostro tesoro, costituito da dodici misere lire, l'avete speso per il taxi. Fortunatamente entra un pilota vostro amico il quale vi presta, sì, i cinquanta centesimi per pagare il caffè, ma lo dice a così alta voce da far rivoltare tutti, specialmente quella signorina che tanto vi osservava mentre eravate in volo.

Finalmente vi accingete a tornare a casa; ma pensate che, per forza, dovete farvela a piedi. Uscendo dal campo di volo, domandate al maresciallo di guardia quanto disti il luogo dove vi trovate dalla città, e vi sentite rispondere che ci sono circa

otto chilometri di strada. Imprecando dentro di voi contro tutti i diavoli dell'Inferno che vi hanno tentato ad andare a volare, vi mettete a camminare per la via polverosa. E' impossibile, poi, che a metà strada non cominciate a piovere.

Rinuncio a descrivere le vostre condizioni, quando arrivate la sera a casa, stanchi e affamati.

Generalmente, il primo volo si svolge così.

Costantino Petrosellini

L'AVIAZIONE FASCISTA

Come si è visto dall'ultima guerra gloriosamente combattuta e vinta e dalle prove già compiute dai reparti aerei con le crociere e con la perfetta organizzazione dei mirabili voli d'oltre Oceano, l'Avia-

N.° 28 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(seguito)

b) la pompa aspira il carburante dai serbatoi principali e lo invia direttamente al carburatore; in tal caso l'« alimentatore » può funzionare come riserva di carburante, ovvero alimentare il motore per caduta quando si verificasse un guasto alla pompa; il riempimento in questo caso si farebbe con una pompa a mano ausiliaria. Al sistema di alimentazione appartiene anche il carburatore (V.) che è l'organo destinato a miscelare opportunamente il combustibile con l'aria comburente, e i tubi di immissione che convogliano l'aria carburata nell'interno dei cilindri attraverso le valvole di immissione.

ALIMENTAZIONE — Si dice corrente di alimentazione la corrente elettrica necessaria per il funzionamento degli apparati radio. A bordo dei velivoli tale corrente — corrente anodica e corrente di accensione — viene prodotta da una macchina elettrica posta in rotazione per mezzo di una elichetta investita dal vento relativo provocato dal moto.

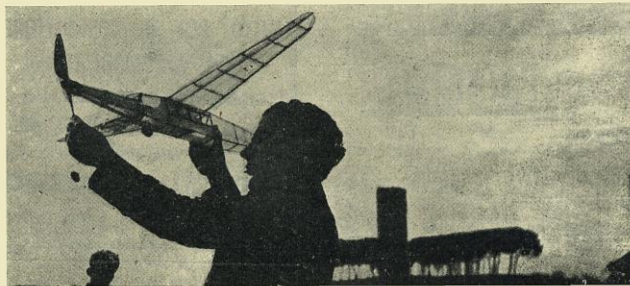
ALFABETO MORSE — Alfabeto convenzionale usato in telegrafia e radiotelegrafia consistente in una combinazione di segnali lunghi e brevi corrispondenti a linee e punti. (V. radiotelegrafia, telefonica).

ALIGHIERI DANTE — L'Alighieri intuì e descrisse in modo mirabile le sensazioni del volo quando, nel canto XVII della Divina Commedia (versi 160' e seguenti) immagina di essere trasportato in volo da Gerione nelle Malebolgie. Peraltro Dante pare neghi all'uomo ogni facoltà di volo perchè in un passo del « De monarchia » si legge: « Homo non potest volare, ergo nec brachia hominis possunt volare » (l'uomo non può volare e quindi neanche le sue braccia possono volare).

ALISEO — Chiamansi alisei i venti che, in direzione quasi costante, spirano da più alte latitudini verso l'equatore.

ALLA FONDA — Termine marinaro che viene usato per indicare che un idrovolante è ancorato.

ALLARME AEREO — Sistemi di segnalazioni in genere acustiche (sirene, campane ecc.) che avvertono della presenza di aerei nemici. Al segnale di al-



Un aeromodello costruito da Armando Pagliani di Roma.

zione è una delle armi più potenti per la rapidità con la quale essa compie le sue azioni e per gli impieghi ai quali può essere destinata.

Durante il conflitto etiopico, se si considera che il generale Graziani per attaccare le forze riunite di Ras Desta Damtew ha dovuto mantenere comunicazioni con

zone da lui distanti ben 400 km. in linea d'aria, mediante moderni apparecchi, si rimarrà veramente sorpresi della efficienza che può avere un'Armata Aerea.

Ed a questi dati del presente, bisogna aggiungere che già parecchi anni prima della guerra il gen. Francesco De Pinedo compì un volo di ben 44.000 km. attraverso le impervie regioni dell'Asia, dalle steppe alla Jungla selvaggia, portando alta la bandiera della Patria fin nelle estreme contrade dell'Australia. E che dire della Crociera Atlantica nella quale il maresciallo Italo Balbo con una schiera di prodi riuscì a superare con brevissime tappe la distanza tra i due mondi, recando nell'America Latina il pensiero e le orme dei gloriosi figli della terra di Italia, che dovunque ha sparso e profuso i tesori della ricchezza e della civiltà? Soltanto al Genio Italiano era possibile raggiungere sì alte mete e solo con il progresso della scienza si poteva conseguire un esito così lusinghiero per il primato dell'Aviazione italiana nel mondo, che possiede macchine ultra potenti che solcano i cieli e che attestano, come disse il Poeta della grande Roma:

« Nihil mortalibus arduum est ».

Il Fascismo è stato il creatore di tutte queste energie che rivolte ad accrescere le industrie, il commercio, i mezzi di trasporto, hanno toccato le più alte vette della gloria.

Gli ordigni metallici solcano l'aria; raggiungono distanze enormi, fanno fremere di entusiasmo le folle e le popolazioni ed intanto, mentre la fantasia si spinge oltre i monti ed oltre i mari, cullata dal rombo incalzante dei motori, l'aura della leggenda irradia gli animi di tutti e dalla leggenda balza viva e grande la realtà.

Queste macchine che simboleggiano col loro frastuono la guerra; questi motori che pulsano portando in sé stessi la velocità di un secolo di scoperte e di conquiste, mostrano come l'Italia è risorta e come il Genio vola scintillante, annunciando ai popoli che una nuova generazione compie inusitati prodigi di valore.

L'Aeronautica è l'arma che trascende ogni battaglia, è l'Arma di Mussolini, che vola pilotando il suo fedele apparecchio e sorride perchè vede i suoi Italiani fatti, perchè sa che di successo in successo la coscienza del popolo raggiunge una grande altezza spirituale, che è l'espressione sintetica di tante energie protese verso l'arte e verso il progresso.

Come durante la guerra mondiale valorosi piloti seppero far precipitare a decine gli apparecchi nemici; come in tempo di pace l'Aviazione abbrevia le comunicazioni ed accresce i mezzi di trasporto tra i lontani paesi; come nell'ultima guerra l'Aviazione ha affermato per prima i sacrosanti diritti della nostra stirpe di fronte ai barbari; così essa è destinata ad allargare il campo vastissimo della nostra Fede e a mostrare di fronte agli stranieri che le sagome di acciaio sono il simbolo primissimo che indica la via verso il nuovo sole, alla luce del quale, con la fusione della scienza, della fede e delle forze italiane, sorgeranno opere sempre più grandi per la gloria della Patria nostra.

Angelo Converso



quali quello leggendario su Vienna. Perì in un incidente aviatorio il 5 ottobre 1918 di ritorno da un volo bellico. La motivazione della medaglia d'oro concessa alla sua memoria è la seguente: « Pilota di raro ardore e di virtù eccezionali, iniziava per primo, una serie di bombardamenti e di mitragliamenti di grande efficacia, eseguiti tutti a quota bassissima su importanti centri di vita del nemico, alcuni dei quali nelle più remote retrovie avversarie. »

(Continua)

NON SI PROCEDE AL CAMBIAMENTO DI INDIRIZZO, SE LA RICHIESTA NON E' ACCOMPAGNATA DA UN FRANCOBOLLO DA 50 CENTESIMI E DALLA FASCETTA CON LA QUALE SI RICEVE IL GIORNALE