

# L'AVULONE

Abb. annuo L. 7 - Per l'estero L. 14  
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università - Telef. 45-317



L. FERRI  
XIII

# QUATTRO CHIACCHIERE CON I GIOVANI

Voi avete, giovinetti e ragazzi che ci leggete, press'a poco l'età dell'aviazione divenuta matura come strumento civile di progresso. Fino al 1918, l'aviazione non fu, negli stadi incipienti della sua evoluzione, che un puro strumento di guerra; e il pubblico la considerava allora con sospetto e con una ammirazione distante. Soltanto negli anni che hanno seguito la guerra, l'aviazione ha dunque iniziato la sua carriera civile, insinuandosi a poco a poco nella mentalità, nelle abitudini, nell'immaginazione del grande pubblico. A voi, che siete quasi coetanei di questa grande novità, di questa macchina che a noi

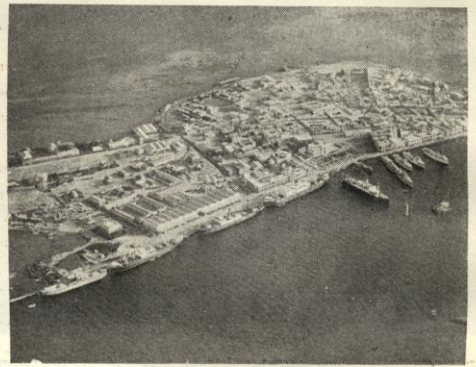
sioni. Voi sapete benissimo, per esempio, che il grande Impero britannico, che per due secoli e mezzo ha dominato i mari, ha potuto farlo perchè il centro dirigente e propulsore della sua attività e del suo commercio, la base insomma della sua vita, si trovava su un'isola; e il genio squisitamente marinaro del suo popolo costituiva la sua più formidabile difesa. Voi sapete che l'aviazione ha tolto a quel popolo il suo carattere insulare e che l'ha costretto a rivedere tutto il suo sistema di difesa, e di conseguenza tutta la sua politica. La geografia stessa è trasformata; e voi comprendete che col progresso ulteriore del mezzo di comunicazione aereo tutti i paesi del mondo potranno considerarsi situati lungo l'unico sterminato litorale dell'oceano dell'aria, in uno spazio tridimensionale. Ogni campo aviatorio è un porto; ogni campo di fortuna è una spiaggia aperta: che stupefacente rivoluzione geografica!

Anche l'oceano dell'aria ha tuttavia le sue insidiose scogliere; e queste sono in primo luogo le alte catene di montagne, le quali rimarranno ostacoli, che in condizioni meteorologiche avverse possono divenire molto seri, fino al giorno in cui il volo a quote altissime, e cioè stratosferiche (oltre i 12.000 metri) non sarà realizzato, ed entrerà nella pratica normale. Ma parecchi anni dovranno ancora trascorrere prima di tale definitiva conquista; e sino ad allora le catene tra i due e i cinquemila metri di altezza, quali in Europa le Alpi, i Pirenei, i Carpazi, i monti Balcanici e i monti dei Giganti, rappresenteranno zone di traffico ostacolato, e quindi più raro. Per tornare ad Orazio, del quale quest'anno, come sapete, ricorre il ventesimo centenario della nascita, egli chiamava dissociabilis, e cioè contrario alle relazioni sociali, l'oceano, ed in generale il mare. Oggi si può dire senza alcuna esagerazione che le distese marine agevolino, in linea generale, i rapporti commerciali più che non li ostacolino, e se questo era già vero cento anni fa, l'avvento dell'aviazione e dell'idroaviazione l'ha reso vero doppiamente. I grandi massicci montuosi, che levano al cielo le loro pareti a strapiombo e le loro guglie precipiti, sono ancora, specialmente per i liberi movimenti e traffici dei modesti aviatori privati, ma anche per gli aeromobili militari, barriere apprezzabili e in certi casi temibili.

Questo vi fa subito intendere per-

chè un paese come l'Inghilterra abbia tanto a temere dalla minaccia aerea. Le sue coste sono aperte, i suoi rilievi geografici sono trascurabili; e un'ora di volo può portare tonnellate di bombe dal cielo dell'Annover al cielo del Kent, due regioni che sino a pochi decenni fa si trovavano fra loro a parecchi giorni di viaggio normale.

Ragazzi, voi non potete oggi apprezzare la singolarità dell'epoca in cui vivete; ma un giorno ve ne renderete conto, e sentirete in voi crescere il senso della responsabilità e il senso del dovere. Quanto più grande è la potenza delle armi che vengono poste nelle nostre mani, per



Una fotografia aerea di Massaua.

nostra difesa e presidio, tanto più deve divenire e diviene, in un'italiano soprattutto, erede di tanta civiltà, di tanta cultura e di tanta fiera gentilezza, la serietà e la nobiltà dei suoi intenti sociali e politici.

**Oudels**

## L'AVIAZIONE IN AFRICA ORIENTALE

I brevi comunicati delle operazioni del nostro corpo di spedizione in Africa Orientale danno spesso notizia della preziosa opera svolta dai reparti d'aviazione coloniale. Numerosi bombardamenti e ricognizioni vengono compiute ogni giorno dai nostri infaticabili aviatori che, spronati dall'esempio dei capi, si prodigano incessantemente per permettere alle nostre truppe di avanzare senza incorrere nel pericolo di sorprese.

Nei primi quattro giorni delle operazioni, a cioè dal 3 al 7 ottobre, la nostra aviazione ha compiuto 130 azioni di guerra in 400 ore di volo. Numerose ricognizioni si sono spinte molto in dentro nel territorio nemico riportando preziose informazioni e lanciando migliaia di manifestini per informare le popolazioni etiopiche delle nostre intenzioni pacifiche e civilizzatrici.

Nei reparti di volo impegnati prestano servizio i figli del Duce, i sottotenenti Bruno e Vittorio Mussolini, assegnati alla 14ª squadriglia, e il Ministro Galeazzo Ciano, comandante della 15ª squadriglia, la quale, in ricordo delle

azioni delle squadre di combattimento fiorentine, è stata chiamata « La disperata ». Gli apparecchi di queste squadriglie, particolarmente distinti nelle operazioni belliche, sono stati ripetutamente colpiti dal fuoco di fucileria nemica.

Terminato il primo periodo di operazioni con l'occupazione di Adua e di Axum, i nostri aviatori hanno perlustrato il territorio eritreo verso il sud, spingendosi oltre Makallè. L'attività delle squadriglie da ricognizione e da bombardamento è stata intensa sopra tutto durante il giorno 14. Poichè erano stati segnalati, provenienti dal sud, gruppi di armati in marcia verso Makallè, una nostra squadriglia ha sorpreso gruppi di armati e li ha dispersi con bombardamenti e mitragliamenti da bassa quota. Un'altra squadriglia ha fatto saltare in aria un deposito di munizioni stabilito nel Ghebi di Ras Seyum. Appena occupata Axum, alcuni apparecchi, al comando del generale Ranza, valoroso asso di guerra e comandante dell'aviazione in Africa Orientale, hanno atterrato sul piccolo e rudimentale campo d'aviazione esistente. Su questo campo è stata trasferita parte degli apparecchi che prima erano dislocati nelle basi eritree, in modo che l'aviazione possa seguire più da vicino le nostre truppe operanti.

Sul fronte somalo, l'opera dell'aviazione è stata di un'importanza decisiva, e specialmente nelle operazioni per l'occupazione di Dagnereci. Gli armati abissini, erano saldamente fortificati su una altura di oltre duecento metri e disponevano di modernissime armi. Prendere la posizione, senza una preventiva azione aviatoria, sarebbe stato molto difficile e si sarebbero avute gravi perdite. Perciò, dopo aver ben perlustrato la zona e individuati i punti vulnerabili, i nostri valorosi aviatori hanno bombardato le posizioni nemiche. In un solo quarto d'ora i nostri apparecchi hanno lanciato due tonnellate di esplosivo sul fortino nemico, seminando lo



Il sottotenente A. A. Bruno Mussolini.

vecchi par più prodigiosa assai di quanto non possa sembrare a voi che l'avete trovata bell'e pronta al vostro arrivo nella vita, a voi non è forse facile intendere a prima vista quanto grande è stato lo sconvolgimento che essa ha provocato (e più provocherà) nella storia e nella politica. Ma sappiate che il mondo irrequieto e complesso nel quale voi vivete la vostra dinamica giovinezza è in gran parte il prodotto del nuovo fattore aviatorio, e che, se gli uomini non avessero costruito l'aeroplano, voi vivreste oggi in un mondo diverso, e sareste voi stessi diversi.

Pensate anzitutto che per le innumerevoli generazioni passate il volo umano rappresentava una impossibilità, anzi era il simbolo dell'impossibilità stessa; e l'idea del volo era equivalente all'idea del fantastico, dell'irreale, del sogno. Il mito, cioè l'immaginazione favolosa dei popoli antichi, aveva creato, come voi sapete, figure leggendarie di eroi del volo e di inventori di macchine volanti. Molti di voi hanno tradotto quei famosi versi di Orazio che, condannando duemila anni fa la presunzione e l'orgoglio della stirpe umana, dichiararono appunto che persino il cielo, il libero spazio dell'aria, è oggetto dei suoi disegni di conquista. Duemila anni sono trascorsi e, nello spazio di pochi decenni, il secolo ventesimo, del quale voi siete figli, ha visto il grande sogno avverarsi.

La storia e la geografia politica ne hanno subito le prime ripercus-



Il maggiore Tessoro, istruttore dei figli del Duce, fotografato ad Asmara assieme ai suoi allievi e al Capitano Ciano.

scompiglio nelle file degli armati abissini. Subito dopo, le truppe indigene si sono lanciate all'attacco, ed hanno preso la posizione costringendo il nemico alla fuga. I nemici prigionieri confessano il terrore provato e parlano con ammirazione dell'aviazione. I nostri aviatori si abbassano a pochi metri dal suolo e lanciano piccole bombe di cinque chili e falciano gli armati con le loro mitragliatrici.

Con queste operazioni riuscitissime, l'aviazione ha inaugurato in modo degno quella attività preziosa, che costringe il nemico ad una tattica sibrante di occultamento e lo terrorizza. In tal modo le nostre truppe hanno buon gioco per agire con slancio sulle rarefatte bande nemiche, composte di armati che non sanno resistere ai metodi della guerra moderna.

## L'ADDIO DI ULISSE

La manovra si svolse con semplicità e regolarità meravigliose.

Quando nella piazzetta immersa nella penombra apparvero Ulisse e la sua domestica, io mi trovavo già seduto su una panchina, sprofondato nella lettura di un giornale nel quale, però, avevo praticato un buco per osservare tutto senza averne l'aria.

La donna sedette, ma subito si rialzò con un «Oh!» giubilante. Di dietro un

gazzo, che a tre passi di distanza si sarebbe scambiato con Ulisse, e, con uno stecco, si dava a disegnare un giardino in terra, situandosi in modo da esser facilmente veduto dall'innamorata domestica, da quello sinistro spuntava il caporale che teneva per mano un altro ragazzo indossante una giacca scura e un berretto molto calato. Ulisse.

Chiesero correttamente il permesso di sedere accanto a me, permesso che fui ben lieto di concedere.

\*\*\*

Quando Ulisse si fu accomodato fra me e il bersagliere, mandò un grosso sospiro, poi disse:

— Eccomi qua!

Strinsi energicamente quella mano che aveva tracciati i piani degli aeroplani spettrati e degli idrovolanti piramidati.

— Ascolta, Ulisse! — feci, assumendo senza invito la presidenza del piccolo congresso. — Abbiamo, credo, pochi minuti di tranquillità. Ti farò alcune domande precise e poi discorreremo come viene. Cominciamo. Chi ha scritto il messaggio cifrato?

— Io.

— Perché non l'hai terminato?

— Me l'ha portato via il babbo.

— E allora, come mai è finito nella vasca del mio giardino?

— Un trucco del babbo che conosce un tuo amico che vive a Roma.

— Forse quello che stava con lui a Piazza San Giovanni la sera della festa.

— Può darsi; non lo so.

— Ed ora sei come prigioniero?

— Sì, Non mi lasciano più uscire solo e sono sorvegliato...

— Ma come sei scappato di casa?

— Mi sono fidato di un conducente d'autocarro che ogni mese va a Roma. Volevo andare ad Aquilone perché mi aiutasse a diventare aviatore... Invece quel traditore di conducente ci ripenso, ebbe paura di chissà che e ad un certo paese mi piantò in un caffè dicendo che sarebbe andato lì vicino a caricare qualcosa... Telefonò invece a mio padre... Per questo son qui!

Con un nuovo sospiro Ulisse terminò il suo racconto e tacque. Dopo qualche istante domandai:

— Ed ora cosa pensi di fare?

— Te l'ho detto. Volevo diventare aviatore...

— Volevi? Hai cambiato idea? Non vuoi più?

Ulisse rimase un po' in silenzio.

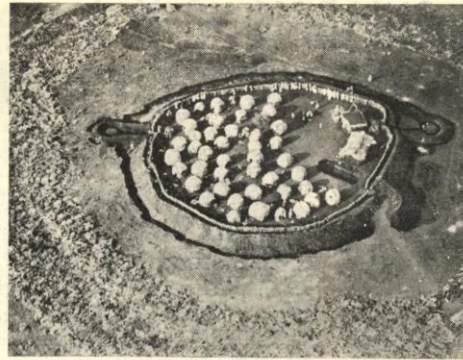
— C'è una cosa che non ti ho detto ancora...: che il babbo mi ha dato il permesso di far l'aviatore.

— Ma no!...

— Proprio... L'altro giorno è venuto in camera mia con un gran pacco di libri. «Toh! — mi ha detto. — Vuoi essere aviatore? Fa' pure! Non crederai mica che basti salire in un aeroplano e spingere un bottone? Ecco una piccolissima parte dei libri che i piloti si debbono digerire. Studia e divertiti!».

— E che libri sono?

— Non posso ricordarli tutti, perché hanno nomi così difficili... C'è «La teoria aerodinamica del volo», le «Mischele antidetonanti dell'elica a passo diedro»...



Una fotografia aerea di un accampamento trincerato di truppe italiane di colore.

Ebbi un brivido che scosse la panchina.

— Bada, Ulisse, credo che tu faccia un po' di confusione...

— Sì, devi aver ragione, perché, in caso, si dovrebbe dire «a passo indietro». Il fatto è che non ci ho capito nulla. Tutti numeri, frazioni di lettere; disegni curiosi pieni di linee gobbe su reti di quadretti... No. Non è per me... E poi, certi nomacci che parevano latini od ostrogoti... Ma è proprio vero che bisogna imparare tutta quella roba? Chissà come avrete riso a tutte quelle mie stupidaggini allora... Io invece le credevo invenzioni vere... Beh! Ho deciso... Ha ragione mio padre e farò anch'io l'ufficiale giudiziario... E' facile. Basta imparare a memoria un po' di parole difficili e ripeterle facendo la voce grossa... Me ne vado, adesso...

Povero Ulisse! Com'era triste ora che gli sembrava di seppellire definitivamente il suo più bel sogno... Avevo capito l'astuzia avvocatesca del padre che era riuscito a demoralizzarlo.

— Su, giov'netto! — gli dissi, scuotendolo con amichevole rudezza. — Cosa sono queste debolezze? Lasciale alle femmine e ragiona da uomo. Perché son qui, io? Credi che abbia molto tempo da perdere o che *L'Aquilone* si possa permettere il lusso di far girare l'Italia ai suoi collaboratori perché facciano chiacchiere inutili coi lettori? Niente affatto.

Ascolta. Tu hai immaginazione, entusiasmo, audacia; le tre cose che hanno fatto la storia del mondo. Dopo, bada bene, soltanto dopo, vengono i professoroni con tanto di barba a scrivere di *teorie aerodinamiche* o di *angoli diedri*; e allora i pionieri si dicono: «Guarda, guarda quante belle cose sanno tirar fuori da questo mio giochetto! Chi lo

avrebbe mai creduto?». Così è successo per l'aviazione. Hai capito? Tu però non puoi aver la pretesa d'inventare da capo tutto il volo e di rifare da solo tutta l'esperienza di migliaia di piloti e di ingegneri. Ecco perché ci sono i libri che raccolgono quanto di buono s'è fatto e preparano la strada a quel che rimane da fare. Non ti pare?

— Sì, certo! Ora vedo la cosa meglio.

— Abbiamo bisogno di gente come te e non di pappagalì che imparano a mente i libri e basta; gente che, finito di studiare, invece di dire: «ecco fatto!» dica: «ora comincio io!».

Va' a casa, ora; e non scappare di nuovo... Che andresti a fare, adesso, in un aereo? Ti metterebbero a scoprire il campo. Tu dovrai entrare, invece, dalla porta principale con un'aquilella d'oro sulla giubba e la sentinella che ti presenta le armi... E quando avrai l'età giusta per l'Accademia, né ufficiali giudiziari né presidenti di tribunale potranno sbarrarti il cammino. Te lo dice, non il Castellano dell'aria che non conta nulla, ma l'aviazione italiana, anzi l'Italia stessa che ha bisogno, per diventare sempre più grande e potente, di gente che voli e di soldati, e non di uscieri o procuratori o roba simile...

— Ulisse? Andiamo, che è tardi! —

chiocciò la cuoca dalla sua panchina. Rapidamente, Ulisse si sbarazzò della giacca e del berretto del travestimento. Mi strinse forte forte la mano.

— Grazie, Castellano! — mi disse. — Vorrei farti capire... Non so. Ecco... Sì. Sono proprio contento d'essere italiano e che... che voi più vecchi ci abbiate lasciato ancora tante cose da fare... Addio!

E corse a raggiungere la cuoca che s'impazientiva.

### Il Castellano dell'aria

#### NEI PROSSIMI NUMERI

scritti inediti di

**MASSIMO BONTEPELLI**

ACCADEMICO D'ITALIA

e di

**RICCARDO BAGHELLI**



Nostri apparecchi da ricognizione mascherati in Somalia



Il sottotenente A. A. Vittorio Mussolini.

albergo era sbucato a passo di carica un tarchiato bersagliere.

— Vada pure a giocare, signorino! — gracidiò la domestica. — Ma sempre in vista, siamo intesi!

I due innamorati sedettero. Io lentamente, e sventolando una copia di *Aquilone*, mi trasferii sulla panchina più lontana da loro, ed Ulisse, incerto, rimase a dondolarsi qua e là, col naso all'aria e pronto ad ogni cenno.

Trascorse qualche minuto; poi, di dietro un grosso albero, qualcuno fischiettò un segnale di caserma: *Favanti*. Istantaneamente il bersagliere Ambrogio trasse da una tasca della giubba un grosso fascio di cartoline e fotografie (così mi sembrarono) e cominciò a sfogliarle dinanzi all'ammirata cuoca, che da quel momento dimenticò l'esistenza del resto del mondo.

Udii il passo cauto di due persone dietro la mia panchina, poi una voce nota, quella del caporale, bisbigliò: «Pronti!».

Feci un cenno a Ulisse che mi si era avvicinato pian piano; fingendo di raccogliere sassolini. Capii che c'era qualcosa in aria e si teneva pronto.

— Presto, fila qui dietro! — gli sussurrai.

Dopo pochi secondi, mentre dal lato destro della panchina sbucava un ra-

## I nostri apparecchi: il "C. N. A. 15,,

Durante l'anno XIII il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso nazionale per apparecchi da turismo. Nel regolamento del concorso venivano fissate le condizioni alle quali le ditte concorrenti dovevano uniformare i loro progetti. Tra l'altro il concorso fissava che l'apparecchio dovesse portare da tre a quattro persone, avere un motore della potenza non inferiore a 140 cavalli e possedere una velocità superiore ai 200 km. ora. Queste condizioni infatti sono ritenute oggi indispensabili per un apparecchio da turismo moderno.

L'industria nazionale ha presentato numerosi apparecchi al concorso, e molti di essi hanno superato le caratteristiche richieste. Quasi tutti sono stati esposti al Salone Internazionale Aeronautico di Milano ed hanno suscitato molto interesse tra i tecnici italiani ed esteri.

Riteniamo pertanto opportuno far conoscere dettagliatamente gli apparecchi presentati al concorso, che sono oggi da ritenere i migliori esistenti.

Inizieremo dal C.N.A. 15 —, monoplano ad ala bassa con carrello retrattile. E' dotato di un'ampia cabina luminosissima, molto rifinita e munita di grande comodità. Essa, che può contenere quattro persone, affiancate due a due su divani comodissimi, ha quattro porte, una per ogni passeggero, che possono essere aperte con rapidità in caso di bisogno.

L'apparecchio è munito di doppio comando affiancato disposto anteriormente e composto di due pedaliere e di una unica leva di comando, ciò che facilita molto il passaggio dei comandi dall'uno all'altro pilota. Sull'apparecchio è montato un motore C.N.A. C. VI, da 150 hp. con compressore che mantiene costante la potenza fino a 5000 metri. Con questo motore l'apparecchio può volare in quota sviluppando una maggiore velocità e con una sicurezza assoluta, specie nei viaggi a lungo percorso su montagne.

Le due ruote d'atterraggio, quando vengono ritirate a mezzo di un doppio comando a mano a disposizione di ciascun pilota, si alloggiavano in due custodie ricavate nello spessore dell'ala.

La costruzione dell'ala è in legno con rivestimento in compensato, la fusoliera è in tubi di acciaio saldati.

L'apparecchio ha una completa dotazione di strumenti disposti su

un cruscotto analogo a quello delle più eleganti automobili. Sul cruscotto si ha il comando della messa in moto elettrica con motorino d'avviamento. Un completo impianto di illuminazione è alimentato da una batteria sempre in carica col motore.

L'apparecchio completo di freni, con serbatoi che assicurano l'autonomia di mille chilometri, con impianto d'illuminazione e di messa in moto, pesa 600 chili e porta un carico utile normale di 370 chili, elevabile fino a 500 chili. Ha una apertura alare di m. 11,72 ed una lunghezza di m. 8,10. La superficie portante è di mq. 16,87. La velocità massima a bassa quota è di 231 km ora e la velocità massima a 5000 metri è di 260 km. ora.



### Dall'ala volante al "caccia,, sottomarino

Un aquilotto un poco maturo, (deve essere un artigiano) m'ha mandata una invenzione che è stata già... inventata. Non credo al plagio in quanto egli, trovandosi fuori dell'ambiente aeronautico, forse ignorava il precedente apparec-

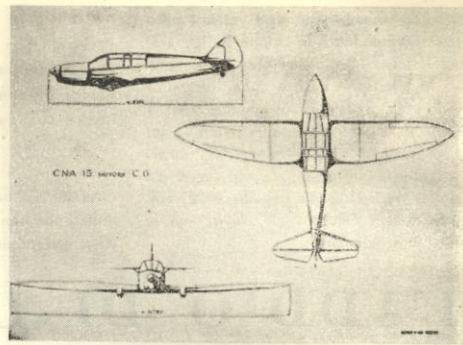


Il minuscolo sottomarino di Valentini.

chio. Il nostro aquilotto avrebbe ragionato in questa maniera: «Perché non fare un apparecchio privo di fusoliera, nel quale l'ala funzioni per alloggio del personale e del motore?».

Voi capite dove vuole arrivare: all'ala volante. E di questa storia si parla da quando è nata l'aviazione. L'inventore mi ha mandato anche degli schizzi che vi riproduco nella loro rozza semplicità. Per provare ancora la sua ignoranza in fatto d'aviazione, egli vor-

rebbe che il centro di gravità dell'apparecchio fosse più alto del centro di pressione. Inutile dirvi come un tale apparecchio sarebbe talmente instabile, che non potrebbe assolutamente volare. Sarebbe come un uomo con un gran testone di piombo e con le gambe leggere come l'idrogeno. Per vostra opportuna erudizione pubblica qui una fotografia dell'ala volante di Lippich che ha effettuato e volato perfettamente, pilotata dal povero Groenhof nel 1928. Come vedete in questo apparecchio la stabilità laterale viene assicurata dai soliti alettoni, quella longitudinale da alettoni posti al centro del bordo d'uscita, tra gli alettoni di manovra; la direzione viene data da due timoncini posti alle estremità del « triangolo volante ».



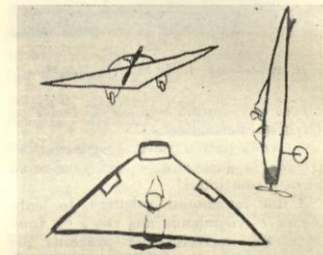
veniva alleggerito a tal punto che rimossi automaticamente dallo squilibrio provocato dalla caduta dell'elastico, cominciava a veleggiare prolungando di molto la durata del volo.

**Ingegnere Sofistico**

### L'utilità dell'aeromodellismo

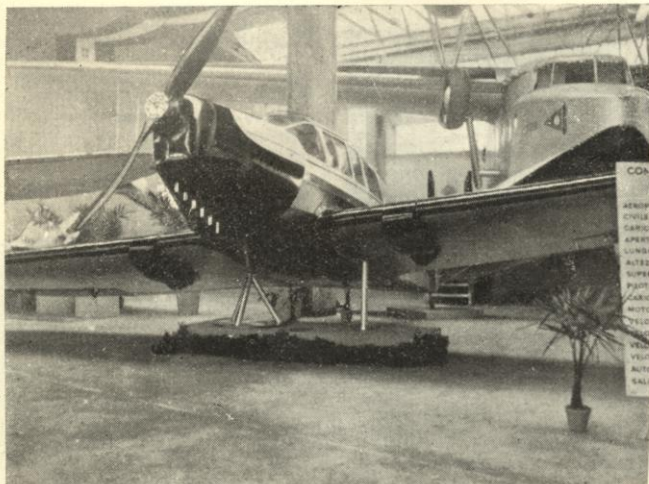
I provvedimenti in favore dell'aeromodellismo non saranno mai sprecati, poiché danno frutti non solo dal lato propagandistico, ma anche da quello tecnico. Il giovanotto viene attratto all'aeromodellismo dalla bellezza del volo come divertimento. Poi, appassionatosi alla nuova attività per i risultati sempre maggiori che ne ritrae, dovuti al perfezionamento nella costruzione ed alla maggiore esperienza, viene attratto definitivamente all'aviazione.

Noi non ci siamo mai stancati di ripetere la grande utilità dell'aeromodellismo, contro tutti gli scettici che sono tali solo perché non conoscono che cosa sia l'aeromodellismo; e la nostra persuasione è data da constatazioni personali seguendo da vicino l'attività dei giovani costruttori. Abbiamo avuto numerose prove di quanto affermiamo. Senza citare il gran numero di piloti che hanno soddisfatto la loro passione, all'inizio, con l'aeromodellismo, citazione che rievolverebbe solo l'importanza propagandi-



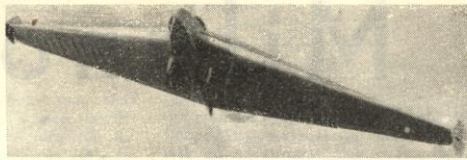
L'ala volante, o l'invenzione già inventata.

stica, abbiamo constatato anche come i giovani aeromodellisti acquistino una esperienza, nell'aerodinamica e nella costruzione delle macchine di volo, sconosciuta alla gran massa. E questa esperienza riuscirà preziosissima in seguito, quando si cimenteranno personalmente al pilotaggio dei delicati velivoli. Infatti l'aeromodellista conosce alla perfezione le ragioni aerodinamiche del volo ed il comportamento dell'apparecchio, cognizioni tutte apprese a proprie spese sui modellini, meno costosi e meno pericolosi alla sua incolumità personale di una scassata prodotta da inesperienza. E saprà spiegarsi, prima di ogni altro allievo, le ragioni aerodinamiche per le quali una data manovra del velivolo deve essere compiuta in una data maniera perché non risulti « scorretta » con conseguente pericolo. Sentite cosa



Il C.N.A. 15, con il carrello retratto, esposto al Salone Aeronautico.

ci scrive un pro-  
vetto aeromodelista,  
che molti di voi co-  
nosceranno. Si tratta  
di Libero Biasin che  
attualmente a Pisa  
segue il corso di pi-  
lota. Raccomandan-  
dosi di dare la mas-  
sima diffusione allo  
aeromodelismo che  
dovrebbe dilagare  
nelle masse anche  
contentandosi di ri-  
sultati minimi, otten-  
sibili con modelli  
semplici e pratici, egli ci scrive:



Ecco l'apparecchio costruito fin dal 1928 secondo il principio del l'amico artigiere. Vedi la « Bottega dell'inventore ».

« La mia felicità è immensa: final-  
mente ho realizzato il grande sogno della  
mia vita. Ora che sono al corso allievi  
pilotti posso valutare giustamente l'altis-  
simo valore educativo dell'aeromodelli-  
smo. Esiste l'ignoranza più nera in fatto  
d'aviazione tra gli allievi. C'è gente che  
non sa nemmeno in che cosa consiste  
una elica! Dico elica. E molti non sanno  
neanche che il movimento delle ruote  
durante il rullaggio non viene dato dal  
motore, bensì dalla marcia dell'apparec-  
chio mosso dall'elica. Insegno agli al-  
lievi aerodinamica e sono stato nomi-  
nato capo-corso. Quando faccio lezione  
però naturalmente dell'aeromodelli-  
smo e del volo a vela e cerco di farne capi-  
re il grande valore istruttivo. A questo  
scopo mi son fatto mandare un model-  
lino da casa per le dimostrazioni nelle  
ore di ozio che a dire il vero sono po-  
che ».

Vedete dunque come attraverso una  
semplice lettera si possa capire l'alto  
valore istruttivo e spiegare l'interessan-  
tissimo che deve essere dedicato a questa  
prima attività aviatoria dei giovani.

## CRONACHE MILANESI

« Su e giù per il raduno milanese »

« Ci siamo tutti? Quei due ragazzi? Macché, quelli non sono de « L'Aquila » che i nostri aquilotti, anche i più piccini, si vergognerebbero di far avanzar fuori da una tasca un pezzo del « Corriere dei piccoli ». Dalle tasche degli aquilotti fan capolino soltanto eliche, centine, copie del nostro giornale.

E adesso entriamo nel Salone Aeronautico. Entusiasmo di grandi e piccini attorno agli apparecchi esposti, esclamazioni, osservazioni le più strampalate, gli aeromodelisti poi a salutare di qua e di là per copiare idee, a ripromettersi di ricostruire fedelmente, in piccolo, l'apparecchio che più aveva destato la loro ammirazione.

Al raduno partecipavano aquilotti nuovi e questo è molto bello, che il nido milanese si allarga; e c'erano tutti « i vecchi » (intendo dire i già conosciuti) fra i quali è ricomparso Veneto Volante, a tener allegro il gruppo e il Direttore con le sue inesauribili trovate e amenità; non mancava, naturalmente, il trio « Milani-Della Torre-Abbondati ». Mancava invece, e me n'è spiaciuto, la piccola Pia Greguoli e la nostra Nuccia Guarnieri.

Al mattino della domenica: visita alla Caproni. « Vedono, queste sono le centine, questi i longeroni ». Oh, per chi ci ha presi, il nostro ciccone? Siamo aeromodelisti, e queste cose le sappiamo.

Vedo gli aquilotti osservare con strane espressioni le bellissime ed enormi ali finite, oih, oih! Meno male che c'è Abbondati che va predicando:

« Settimo non rubare. Ragazzi non fate Grattazio Magno ». Ma tant'è, per i loro aeromodelli a che servirebbero quelle amplissime ali?

Più tardi, dopo 35 minuti di strada percorsa, con santa rassegnazione e assortiti pensieri dolcissimi per chi non

ci aveva permesso d'attraversare il campo, eccoci all'aeroporto civile.

Milani deve riparare un guasto al suo aeromodello e Abbondati traffica attorno al suo che è rosso dalla vergogna di essere così orrendo, poverino (l'aeromodello, si capisce).

Una voce incomincia a dilagare: « Ragazzi, si mangia! ». A tali parole gli aquilotti estasiati lasciano ali e montanti, elastici e trapani, e... via di corsa, a colazione.

Dopo essersi ben pasciuti (a base di due cestini da viaggio). Della Torre si offre coraggiosamente di farci una fotografia. Se aveste visto la macchina foto-



Daniele Pasqualini con un bel modello costruito dal padre Leopoldo.

grafica, vi riuscirebbe di comprendere il perché di quel « coraggiosamente ».

Qualcosa d'incredibile. Forse ai tempi di Leonardo da Vinci esisteva qualcosa di più « civile », di meno « antenato »! Aveste visto! Una serie di bottoni da premere, peggio d'una fisarmonica; e le lastre, dentro, tinnivano peggio d'una diligenza scassata.

Poi incominciarono i lanci degli aeromodelli. L'« Albanella » di Della Torre, dopo avere un poco veleggiato, scivolò d'ala, guastandosi. Il « Caproni » di Milani provava uno strano desiderio di starsene a terra, e il mostro di Abbondati raggiunse lo sbalorditivo percorso di 15 centimetri dopo di che, esausto, precipitò al suolo. Altri aeromodelli, più fortunati, volarono e veleggiarono nel cielo di Taliedo.

Verso le 15 scioglimento del raduno; ora i milanesi, colonnissime de « L'Aquila », attendono il prossimo novembre per riprendere possesso del loro nido presso l'Aero Club Pensuti.

Avlonetta

## CRONACA BREVE

NAVI PORTA AEREI INGLESI

E' stata iniziata la costruzione della quarta nave porta-aerei britannica, la « Ark Royal » che sarà capace di trasportare 60 velivoli.

Collaborazione dei giovani

## IL FALCO SOLITARIO

Viveva sulla vetta d'una torre antica un vecchio falco sparuto e tremante. Le rondini lo vedevano ogni mattina, accovacciato su di una pietra rosa dalle intemperie, guardare con occhio stanco la valle verdeggiante e la spuma candida della Toce selvaggia. Nessuno osava avvicinarsi a quel misantropo che conservava, malgrado l'età, un'aria feroce e che doveva certo essere stato ai suoi tempi il terrore della valle.

Era l'ultimo della sua stirpe e viveva solo, non rallegrato quindi neppure dal desiderio delle gesta dei suoi figli e nipoti. Solo una giovane rondinella si posava spesso presso di lui, desiderosa di toglierlo dal suo isolamento e dal suo silenzio. Ma il vegliardo non la degnava d'uno sguardo; restava immobile, con l'occhio fisso nel vuoto, forse pensando alla sua giovinezza fiera.

Una sera, mentre tutte le rondini trillando si rincorrevano nel cielo infuocato del tramonto, s'udì un rombo lontano che s'avvicinava rapidamente. Subito cessarono i giuochi e le grida: le rondini andarono a posarsi senza indugio sulla torre. Nel cielo era uno strano uccellaccio che si avvicinava con aspetto feroce roteando il becco assetato di sangue.

Anche il vecchio falco l'aveva scorto; e aveva cominciato ad agitarsi ed a parlare con voce strozzata, come se vaneggiasse.

— Ecco!... è lui che viene a vendicarsi... no, lui è morto... non può venire!...

L'aeroplano era già passato lasciando dietro a sé gli echi della valle e lo stridio delle rondini. Il falco s'era calmato, ma esse, non più timorose, gli si avvicinarono pregandolo di raccontare la sua triste vicenda.

E il vecchio falco con voce tremante raccontò.

— Molto tempo fa, nel fiore della giovinezza, io ero un bell'uccello robusto. Vivevo tranquillo e indisturbato in questa valle, con molti compagni. Ma avevo in quel tempo un grande desiderio: vendicare mio padre ucciso dagli uomini, che davano la caccia anche a noi. Da molto tempo cercavo l'occasione della vendetta, e questa occasione una volta finalmente mi si presentò.

Notai un giorno che tutti gli abitanti si erano radunati nella piazza aspettando non so chi, e che le case rimanevano deserte; approfittai di ciò e mi calai fulmineo nei pollai facendo provvista di carne fresca. Mentre ero tutto intento a far ciò, udii un clamore ed un rombo lontano. Mi affrettai a portare la preda nel mio nido, poi ridiscesi a valle. Vidi allora che la folla acclamava ad un grande uccello meccanico montato da un uomo. Il furore mi assalì a quella vista.

Gli uomini, non contenti di darsi la caccia, volevano anche invadere il nostro dominio? Ah, no! Non lo avrei permesso mai!

Accettato dall'ira, mi avventai contro quello strano uccello e gli dilaniai un'ala coi miei robusti artigli e il mio becco temuto.

L'uccello cadde e con esso l'uomo. La folla angosciata corse a sollevarlo e fu allora ch'io vidi il suo volto pallidissimo contratto dallo spasimo acuto della morte. Nessuno mi aveva visto, ma il rimorso incominciò a rodermi come un tarlo invisibile.

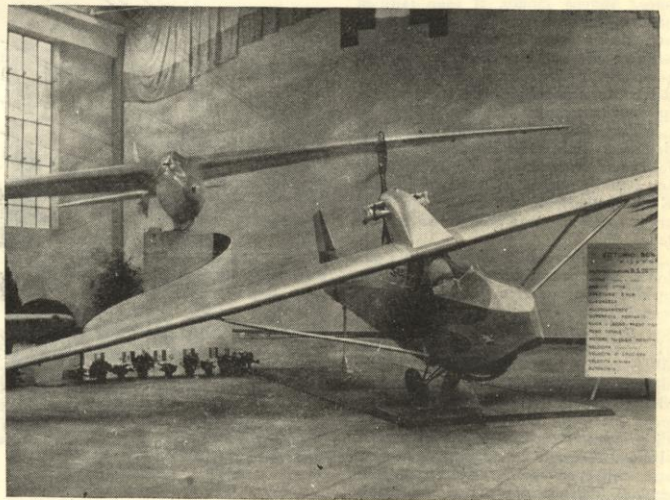
Fuggii lontano, lontano, ma oggi ancora, dopo tanti anni, dinnanzi ai miei occhi è scolpita l'immagine di quel grande eroe. Si sacrificò perché i suoi simili potessero godere l'ebbrezza del volo, che il nostro egoismo voleva solo per noi.

La sua voce roca si spense in un sospiro.

Cominciava a calare la sera buia e tutte le rondini si ritirarono in silenzio.

Aviobum

Questo è l'ultimo numero che esce a 16 pagine. In seguito a disposizioni impartite dal Ministero per la Stampa e Propaganda il numero delle pagine de « L'aquilone » verrà ridotto, fino a nuovo ordine, a dodici e a otto.

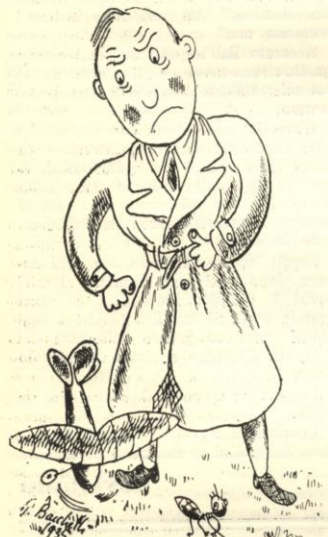


Il motoveleggiatore B.S. 22 e l'« Albanella » di Bonomi esposti al Salone Aeronautico.

# Il Raduno di Milano

Gran da fare nelle file aquilonesche milanesi, in questi giorni. Telefoni che squillano, biglietti espressi per città per gli sprovvisti di telefono, appostamenti per avvertire l'amico che ignora. — Come, non sai? C'è il raduno. Il raduno degli aquilotti milanesi! L'ho letto sul «Corriere» di stamane. — Così, amici e conoscenti, si prendevano premura di chiamare, di chiedere se la notizia era conosciuta.

Proprio così. Detto e fatto. Aviatoriamente. Per quest'anno *L'aquilone* non avrebbe indetto altri raduni; terminato il giro di propaganda del famoso «brontoro», gli aquilotti se ne stavano tranquilli attendendo la diana nella primavera prossima. E, invece, ecco il «Salone Aeronautico Internazionale», interessantissima esposizione di materiale aviatorio prodotto dalla modernissima industria aviatoria nazionale e da quelle estere. Materiale che è bene conoscere per meglio apprezzare lo sforzo di rinnovamento che l'aviazione sta compiendo.



Una piechiatà senza scampo possibile.

Dato il breve tempo a disposizione, e non potendo indire il raduno per l'ultimo giorno festivo di apertura dell'Esposizione, si sono incaricati i giornali milanesi di avvertire gli aquilotti.

Ma i milanesi non si perdono per così poco. Appena saputo, si sono fatti in quattro, per la gioia e per avvertire chi non avesse letto i giornali. Così nel «nido» di Via Ugo Foscolo sono ricomparse le facce note, che dall'inizio dell'estate non salivano la famosa scala in «avvitamento».

All'ora fissata pel raduno alla sede dell'Aero Club, a dir la verità, gli aquilotti non erano molti. Ma si sa come son fatti i nostri amici, vogliono il sodo. E nel pomeriggio del sabato, un folto gruppo era in attesa all'ingresso del Salone.

Dopo le inevitabili pratiche con i galtonati che presidiavano l'ingresso, con un'abile mossa strategica gli aquilotti «aggravano» la posizione ed entravano nel tempio della «scienza aviatoria». Le vaste sale laterali ed il grandioso salone centrale, illuminati a luce diffusa, pieni di ali e di fusoliere di velivoli modernissimi, taluni rifiniti appena in tempo per l'esposizione prima di provare il cielo, sono stati invasi di slancio. Malgrado le raccomandazioni di star uniti per ascoltare meglio le spiegazioni dell'accompagnatore, era tanta la frenesia di guardare da vicino e di

toccare i prodigiosi strumenti di volo, che gli aquilotti si sono sparsi dappertutto arrampicandosi sulle scalette e saltando qualche «corda» per meglio osservare le lussuose e comode fusoliere dei moderni apparecchi da trasporto. Il materiale presentato dalla Russia è stato particolarmente osservato in quanto comprendeva modelli volanti sia pure rudimentali, ma che dimostrano lo sforzo propagandistico dell'aviazione sovietica. Piccoli apparecchi a tubo con elastico e numerosi aeroplani costruiti con cartone atraggono l'interesse delle grandi masse fanciullesche russe. Una interessante documentazione fotografica illustra questa attività per la quale la famosa associazione «Ossoaviakim» non lesina mezzi e facendone uno dei capisaldi della sua propaganda. Ma la maggiore ammirazione è stata suscitata dai moderni apparecchi esposti dall'aviazione italiana. Il bolide di Agello, l'idrovolante da «lungo corso» di Stoppani, e il «sidero» Caproni di Donati, i piattiforti dell'esposizione italiana, sono stati gustati quanto meritavano. Particolare interesse ha pure suscitato il trimotore S. 81 armato fin... sulla pancia con due grandi bombe da 800 kg. e con altrettante cariche disposte in fusoliera, difeso perfettamente da torrette a scomparsa con mitragliatrici abbinate.

Al termine della visita al pianterreno alcuni hanno ceduto all'allettante richiamo del rifornito bar della Mostra, con grande gioia dei «portoghesi» che si sono accodati, pretendendo pure consumazioni costose, senza naturalmente pretendere di pagarle.

Lo scoppiettante richiamo di un motorino ha fatto accorrere moltissimi al banco della ditta «Movo» che ha esposto con molta cura, pregevole materiale per costruzioni aeromodellistiche. Speriamo di veder presto funzionare quel gioiello di motore sui modelli.

La visita al Salone Aeronautico, durata ben tre ore, è riuscita molto istruttiva. Gli aquilotti hanno potuto farsi un'idea delle possibilità della moderna aviazione ed hanno, dal confronto, rilevato la superiorità del materiale italiano su quello estero.

La domenica mattina, puntualissimi, gli aquilotti attendevano nelle vicinanze di Taliedo per la visita agli stabilimenti della «Caproni», e rimbeando un puzolente quanto pretenzioso autobus, hanno effettuata una salutare passeggiata mattutina. Ci sono state delle defezioni, è vero, di «altoloci» che hanno

preferito una veloce quanto lussuosa automobile, ma questi sono stati bollati dal disprezzo della massa che ha preferito fare dello sport sano all'aria pura.

Giunti all'ingresso della «Caproni», si sono verificati i primi allarmi del personale di sorveglianza che, al vedere questa invasione di giovani, si preoccupava subito di avvertire i dirigenti. Trillar di telefoni, ordini e disposizioni e finalmente si poteva iniziare la visita sotto la guida di un cortese ingegnere che si è assunto il compito di spiegare il ciclo lavorativo degli apparecchi man mano che si procedeva nella visita dei diversi reparti. Iniziata dal reparto ebanneria ali, la visita è terminata dopo due ore sul campo di volo, dove gli apparecchi usciti allora dalle mani dei sapienti artieri prendevano il volo, cominciando a darsi delle arie. Poiché il campo in attività non avrebbe permesso il lancio dei modelli, con una piccola passeggiata, che ci ha costretti ad una circosollazione del campo, ci siamo recati sull'aeroporto civile. Ma lì, più che la volontà poté il digiuno. L'aria frizzante, il moto e... l'aviazione hanno avuto il loro effetto. Si vedevano certe facce in giro che promettevano poco di buono e pertanto è stata ritenuta saggia precauzione far tacere gli stimoli dello stomaco, per non compromettere la riuscita dei voli dei modelli. Appena dato l'annuncio la turba si è precipitata come una sola persona sulle povere ali... di pollo di cui erano ripieni i cestini che il R. Aero Club d'Italia aveva con gesto squisito offerto ai radunisti.

Inutile descrivervi le scene di gioia sana e cameratesca che hanno intonato il lauto pranzo. Si sa che a tavola sono tutti amici, immaginiamoci una tavolata di aquilotti che sono sinonimo di buon umore, amicizia e cordialità. Non sono mancati i bis di qualche robusto stomaco che per la quantità di ali sacrificate avrebbe potuto prendere il volo. L'allegria generale è stata eccitata dalla vista di una specie di cassetta da ombrellino ambulante colla quale il buon «Nibbio» ha preteso di fare una fotografia. Nessuno voleva credere che fosse una macchina fotografica. Chi propendeva per classificarla «trappola da topi» chi «apparecchio per raggi infrarossi» ma nessuno voleva ammettere che potesse fare una fotografia. Chissà che cosa avrà combinato Nibbio con quella macchina diabolica?

Finalmente, gravi di tanto peso comestibile, gli aeromodellisti si sono po-



Questo è il geniale costruttore della «zanzara».

sti all'opera. E vi assicuriamo che ne abbiamo viste delle belle. Il pudore ci impedisce di parlarvi dei primati di distanza e di durata battuti dagli aeromodellisti milanesi. Altro che Concorso Nazionale! Belle planate da far invidia ai polli.

La fortuna (diciamo così) non ha arreso ai colori di Abbondati e il suo inseparabile amico Milani ha preferito dichiarare *forfait* per non compromettere maggiormente la reputazione della «scuderia».

Al ritorno, gli aquilotti, più saggiamente che al mattino, hanno preso il tram: l'esempio degli «altoloci», più furbi, è stato seguito all'unanimità, con generale soddisfazione.

## GLI AEROMODELLI ESPOSTI AL SALONE

Credo che sia la prima volta, in Italia, che gli aeromodellisti hanno partecipato ufficialmente ad una mostra aeronautica di importanza internazionale come il Salone aeronautico di Milano. Il R. Ae. C. I. ha voluto anzi che soltanto alcuni aeromodelli costituissero la parte decorativa del proprio stand. Ed a questo scopo ha scelto il veleggiatore primo classificato nell'ultimo Concorso nazionale, di Canuto di Torino, la riproduzione dell'«S 73» di Munari di Milano, e l'apparecchio con motore ad aria compressa di Barthel di Livorno. Inutile dire, che la folla ammira queste costruzioni, e guarda con interesse le fotografie di scene aeromodellistiche che decorano le pareti.

Il R. Ae. C. I. insomma, oltre all'attività aviatoria (scuole di pilotaggio, gare, ecc.) ha incluso ufficialmente anche l'aeromodellismo fra gli scopi ai quali esso mira.

La ditta Movo di Milano espone fra l'altro tre modelli di motori a scoppio: uno a quattro tempi, di concezione e costruzione italiane, e due a due tempi, dei quali uno, di concezione americana, è attualmente costruito in Italia, l'altro è invece costruito in America.

Le prove di funzionamento del motore a due tempi costruito in Italia hanno attirato quotidianamente una grande folla, di grandi e piccoli, poiché il pubblico non si stancava di osservare questo minuscolo congegno tanto perfetto da sembrare un fenomeno e i nuovi



Questa veridica scena è tanto sensazionale da essere stata tenuta nascosta al grosso pubblico.

venuti volevano anch'essi vederne il funzionamento; la continuità delle prove sta a dimostrare che il motore è perfetto sia come concezione che come costruzione.

Questi motori a scoppio sono stati un'assoluta novità per il grosso pubblico, e sono stati anche la parte più interessante, per quanto riguarda gli aeromodelli, per coloro che non sono andati alla questione.

Vederne il funzionamento ha fatto comprendere a tutti che l'aeromodellismo non è il trastullo che si credeva, ma costituisce invece un'attività molto seria, di studio, passione, abilità.

I russi hanno portato un modello idrovolante ed un modello veleggiatore senza coda. La costruzione dell'idrovolante è molto rudimentale, con la fusoliera a trave ed elastico all'esterno, e con l'ala a superficie curva, senza centine. Il veleggiatore al contrario è più interessante, anche costruttivamente ma di concezione molto semplice, tanto semplice anzi da far pensare con scetticismo alle sue qualità possibili.

Anche la ricca serie di fotografie di aeromodellisti russi dimostrava che la costruzione, generalmente, non è da loro molto progredita, se la grandissima maggioranza di apparecchi è a trave e coll'ala senza spessore, ma semplicemente curvata.

Erano più interessanti invece alcuni modellini di cartone, costruiti dai ragazzi delle scuole, con un ingegnoso sistema di attacchi fra le varie parti, a base di linguette di cartone infilate in apposite fessure e ripiegate, senza uso di colla. Queste piccolissime costruzioni, di apertura alare intorno ai 10 centimetri, sono fatte in scuola, come materia d'insegnamento, e spesso riproducono alla perfezione alcuni tipi di apparecchi reali (è molto grazioso un gruppo di un aeroplano a motore e tre veleggiatori disposti su un cartone in formazione di rimorchio, con relativi cavi). Nelle scuole poi, periodicamente, si svolgono delle gare di lancio di questi modellini, che dimostrano spesso delle buone qualità. E' questa una simpatica forma di propaganda, che mette il ragazzo a contatto immediato con le più elementari questioni aerodinamiche, senza obbligarlo a dover imparare la complicata costruzione dell'aeromodello, ed evitando che la assoluta mancanza di cognizioni unita all'imperfezione costruttiva provochi i miserevoli risultati dei primi tentativi. Basta pensare che la costruzione di uno di questi modellini potrà costare mezz'ora di tempo e nessuna fatica: costruitone uno che non va, si può passare subito alla costruzione di un secondo, con poca spesa, e senza che il proprio entusiasmo subisca pericolosi alti e bassi. Intanto si comincia a capire cos'è il centramento e il peso che si può caricare sull'apparecchio: poi viene la voglia di costruire il

vero aeromodello, al quale si passa con qualche idea chiara ed esatta, con evidenze e notevole vantaggio.

La Germania infine ha esposto, insieme con la prua della fusoliera ed una semiala di uno degli ultimi tipi di veleggiatori, una interessantissima dimostrazione di costruzione metallica.

Il materiale impiegato è l'alluminio, in forma di sbarrette trafilate di varie sezioni e misure. Opportunamente tagliate e ripiegate, costituiscono i vari elementi delle strutture che sono uniti fra loro con piccoli chiodini ribattuti. Per questa costruzione è stata ideata una particolare pinza che serve a tutti gli usi necessari, dal tagliare ai ribattere i chiodini. Nello stand figuravano alcune semiali ed una fusoliera di veleggiatore, costruite evidentemente come riproduzione delle semiali e della

della mostra, ma per il volo. Dei russi, dei quali si dice che fanno tante cose miracolose (forse perchè loro non vengono fuori e ben pochi vanno a trovarli) è rimasta l'impressione che sono in uno stato molto inferiore a quanto possiamo credere e vedere facilmente in giro.

Infine non c'è che augurarsi che in

un prossimo Salone Aeronautico l'aeromodellismo possa figurare a sè, in un proprio stand, come attività aeronautica vera e propria, poichè tale ormai si avvia a diventare a grandi passi per l'impulso che finalmente il R. Ae. C. I., per volere del suo segretario generale, gli sta dando e per le cure con le quali lo segue e lo seguirà in avvenire.

## IL PRIMO SALONE INTERNAZIONALE ITALIANO DELL'AERONAUTICA

A Milano, il 12 di ottobre, coll'intervento di S. A. R. il Duca d'Aosta, e di S. E. il Generale Valle, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, si è aperto il «Primo Salone Internazionale Italiano dell'Aeronautica».

L'equipaggio, è un apparecchio bene studiato, dalla linea armoniosa ed elegante. Tre esemplari ne sono già stati consegnati alla Sabena, la ben nota Società belga di trasporti aerei.

Il «Caproni 123», è un bimotore ad ala bassa, costruito anch'esso per le linee del Belgio, che in una lussuossissima cabina può ospitare 20 passeggeri, oltre all'equipaggio.

Molto interessanti sono poi: il «Borea», bimotore dei C. A. B., per 8 passeggeri, notevole per l'alta velocità, superiore ai 255 km-h, di fronte a una potenza motrice inferiore ai 400 HP; il «Fiat C. 18», interamente metallico, monoplano ad ala bassa e a carrello occultabile, per 20 passeggeri, destinato alla «Società AvioLinee Italiane»; il «Macchi C. 94», grande anfibia monoplano a scafo centrale per 12 passeggeri, dall'aspetto robustissimo, le cui ruote, alle estremità di due semicarrelli, quando sono rialzate vengono contenute in due adatti alloggiamenti ricavati nell'ala.

La mostra dei piccoli apparecchi ha dato modo ai costruttori, grandi e piccoli, di realizzare parecchie nuove e audaci concezioni.

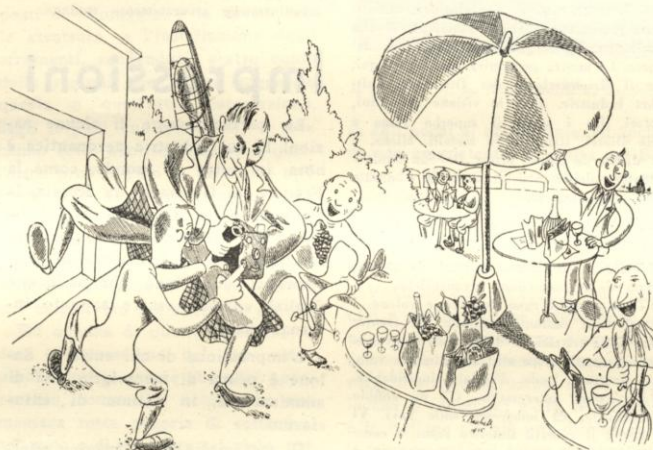
Particolarmente notevoli sono apparsi il «Vale» dell'Ing. Magni, dai larghissimi montanti, uno dei quali, con opportuna manovra, costituisce all'atterraggio un potentissimo freno aerodinamico; il biplano «J. 6» dell'Ing. Jona, di cui l'ala superiore può limitatamente ruotare intorno alla cerniera con cui è collegata alla fusoliera, servendo da efficace elemento compensatore; il bel monoplano a carrello rientrabile dei Fratelli Nardi, che con appena 120 HP di potenza, ha raggiunto i 343 km-h, e infine il «P. S. 1» dell'Ing. Pallavicino, costruito dai Cantieri Aeronautici Bergamaschi, di cui è interessante il grande scarto di velocità, da un massimo di 245 km-h a un minimo di 52, ottenuto con nuovi, ingegnosi, dispositivi ipersostenitori.

Sono poi presenti tutti gli apparecchi del «Concorso per apparecchi da turismo», recentemente bandito dal Ministero Italiano dell'Aeronautica; i due «Breda 79» e «Breda 75 S»; i due della Compagnia Nazionale Aeronautica, «CNA 15» e «CNA 25»; il «Cant. Z. 1010», dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico; l'«AG. B. 6» di Agusta, e finalmente l'apparecchio della Società Aeronautica Italiana, il «SAI 2».

In tutte le macchine italiane si nota una impressionante volontà di progresso, una ricerca continua del migliore, che si rivelano in ogni dettaglio, fino alla presentazione estetica che è straordinariamente curata sia nelle verniciature esterne che nei particolari più minuti degli interni, che sono ricchi di stoffe, di pelli, di tappeti, di imbottiture confortevolissime.

Non meno interessante è stata la presentazione dell'industria motoristica. Sono motori di ogni tipo e potenza, stellari, e coi cilindri in linea, raffreddati ad acqua e ad aria. E fra questi un originalissimo motore dell'Ing. Fuscaldo, costruito dalle Officine Carraro, a tre cilindri, due tempi, doppio pistone, dal minimo ingombro e dal ridottissimo peso.

Fra i più potenti, sono il Piaggio «P. IX C. 50», 12 cilindri, a doppia stella della potenza di 1000 HP; l'Isotta Fraschini «Asso 750 R. C.» da 950 HP; l'Alfa Romeo «Alfa 125 R. C. 35» da 790 HP, e della Fiat, il



Un momento tragico: lo scatto (non avvenuto) dell'obbiettivo.

fusoliera dell'apparecchio reale, ma di incredibile leggerezza, nonostante la complicazione che si sarebbe potuto eliminare in gran parte.

Vien fatto di chiedersi tuttavia fino a che punto questo genere di costruzione potrebbe essere utile, poichè un urto in un'ala, ad esempio, provocherà certamente delle piegature che renderebbero più vantaggiosa la ricostruzione completa, essendo ben difficile poter staccare, data la chiodatura, le parti non più esatte come forma e posizione.

Comunque questo sistema di costruzione è molto interessante, per quanto non sia adatto che agli aeromodellisti molto esperti.

Per concludere queste poche note, è da notare che l'Italia si è presentata molto bene con le proprie costruzioni, che erano costruzioni correnti e non espressamente realizzate per lo scopo

nei locali del Palazzo dello Sport, su iniziativa della Fiera.

La Mostra è rimasta aperta fino al 23 ottobre ed ha raccolto un numerosissimo stuolo di visitatori italiani e stranieri, fra cui le missioni Russa, Jugoslava, Cinese, parecchi dell'America Latina. Dagli accertamenti fatti l'hanno visitata oltre seicentomila persone.

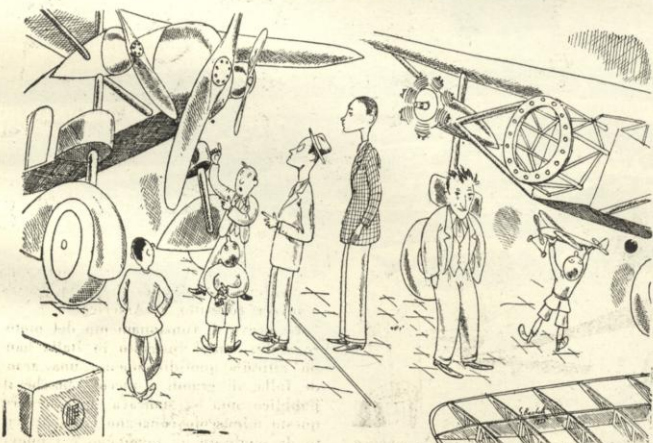
Alla grande rassegna hanno aderito ufficialmente la Francia, la Germania, la Polonia, e l'U.R.S.S., oltre a parecchi espositori isolati di altre nazioni.

La produzione italiana, con la partecipazione ufficiale del Ministero dell'Aeronautica, è stata naturalmente la più importante; 249 espositori su un totale di 433, fra i quali la rappresentanza più notevole era data dal «Gruppo Costruttori di Aeromobili e Motori di Aviazione», della A. N. I. M. A. (Associazione Nazionale Industriali Meccanici e Affini).

Oltre agli apparecchi degli ultimi records (Macchi C. 72 con motore Fiat AS 6 - 3000 HP; - Cant. Z. 501 con motore Asso 750 R. Isotta Fraschini - Caproni 137 con motore Alfa - CNA Eta, con motore CNA) hanno suscitato grande interesse gli apparecchi militari da gran bombardamento «Savoia Marchetti S. 81», poderoso trimotore che può trasportare un carico di esplosivi di kg. 3000 alla velocità di 340 km-h con una autonomia di 2000 km., e «Piaggio P. 16», trimotore metallico sperimentale a carrello rientrabile, che alla velocità di circa 400 km-h può trasportare 1500 kg. di bombe con 2000 km. di autonomia; i due potenti caccia «Fiat C. R. 32» e «Fiat C. R. 41», con motore Fiat, che ad ottime caratteristiche di salita aggiungono una velocità di circa 400 km-h; il «RO 37» della Aeronautica Romeo, interessante biplano da ricognizione che marcia a 341 km-h, ecc.

Fra gli apparecchi civili due giganti: uno della S.I.A.I., nel Salone centrale, l'altro della Società Caproni.

Il «Savoia Marchetti S. 73», grande trimotore ad ala bassa, per 18 passeggeri, e



Osservazioni, commenti e paragoni alla «Caproni».

«A. 33 R. C.» 12 cilindri e compressore, raffreddato ad acqua.

Fra i piccolissimi è il «C. 2» 32 HP per alianti, della Compagnia Nazionale Aeronautica. Per l'avviamento dei motori infine è presente tutta la serie degli aviocompressori Garelli, di cui sono muniti quasi tutti gli apparecchi italiani esposti.

Numerosi sono gli espositori di materiali di aviazione e di accessori: Alfa Romeo,

Breda, Caproni, Piaggio, S.I.A.I., colle loro eliche metalliche, a passo variabile, la Società Magneti Marelli, che fornisce al completo l'apparecchiamento elettrico per aeroplani e motori; la Società Allocchio e Bacchini, che presenta alcuni tipi di stazioni radiotelegrafiche e telefoniche, ad onde lunghe, medie e corte sia per apparecchi che per aeroporti, le Società Salmoiraghi, Ottica Meccanica Italiana, Issa e Galileo, per strumenti di bordo, ancora la Ottico Meccanica, con le sue ingegnose macchine per aerofotografia e aerofotogrammetria, ecc.

Quasi a conclusione della partecipazione italiana, stanno i due interessanti reparti delle nostre Società di aeronavigazione; l'Ala Littoria, organo parastatale che gestisce tutta la rete italiana sia terrestre che marittima, e le Aviolinee Italiane, che hanno l'esercizio della importante linea Roma-Milano-Torino.

Tutto il materiale delle due Società, meno qualche vecchia macchina straniera, è costituito da apparecchi italiani; per l'Ala Littoria sono i Savoia Marchetti, aeroplani ed idrovolanti di vario tipo, e i Caproni, sulle linee della Libia; per le Aviolinee Italiane, sono i Fiat e qualche Romeo. La bella attività delle linee aeree italiane è dimostrata in diagrammi, specchi e statistiche, da cui si può rilevare la regolarità assoluta dei servizi e la totale assenza di incidenti.

Molto interessante è la rappresentanza straniera, anche se l'Inghilterra è rimasta assente, e se gli Stati Uniti sono intervenuti soltanto con un bell'esemplare del loro «Fayrechild», aeroplano di gran turismo, solido ed elegante nella sua linea esteriore e nella sistemazione interna.

La Francia ha un giusto titolo di preferenza per la importanza della sua partecipazione. Il Ministero dell'Aria occupa un vasto stand arredato con gusto, nel quale si ammira il Caudron «De'motte» della Coppa Deutsch, detentore del record assoluto di velocità per aeroplani (km-h 505.848) e di quello sui cento e mille chilometri. E' una macchina ad ala bassa e carrello rientrabile, che esprime la sua caratteristica di apparecchio per le massime velocità. Grandi quadri luminosi, grafici e diagrammi mettono in evidenza il magnifico sviluppo dell'aviazione civile francese, che spinge la sua rete dalla metropoli fino alle più lontane colonie.

La rappresentanza più interessante dell'industria francese si trova nel Salone centrale. Ivi è stata molto ammirata la bella serie degli apparecchi militari («Potez 540» bimotore da bombardamento, «Dewoitine 506» da caccia veloce, «Moreaux 117» da ricognizione), solide macchine da guerra, e i due apparecchi per servizi civili; il «Potez 56» monoplano, e il «Caudron Simoun», apparecchio quadriposto per posta e passeggeri, che presta servizio sulle importanti linee del Sahara e dell'Africa Centrale.

In Germania esiste una nuova armata aerea nazista. Non ne vediamo alcun prototipo al Salone. Si può vedere invece come si è giunti, col materiale, a formare la massa dei piloti attraverso la pratica sportiva. Un «Klemm 135», un «Baker», un «Gotha 145», uno «Jocke Wulf F. W. 56».



I motori della FIAT al Salone Aeronautico.

Quattro aeroplani leggeri, monoplani e biplani, con potenze da 30 a 240 cavalli; come ci si brevetta, come ci si perfeziona, come si passa gradatamente all'acrobazia, perciò alla caccia, perciò alla perfetta padronanza del mezzo. La mostra germanica non finisce qui, che il Reichverband der Deutschen Luftfahrt Industrie, offre in visione modellini, motori, fra i quali il superbo Jumo a ciclo Diesel, strumenti e metalli, eliche, e un aliante da grandi prove, il «San Paulo» detentore del record di distanza e durata della sua categoria.

L'U.R.S.S. sta facendo ormai da sé nel campo delle costruzioni aeronautiche.

Gli apparecchi russi esistono e volano, i motori russi esistono e girano. La tecnica russa della trattazione dei metalli si evolve. Essa ci mostra, oltre alle macchine da volo, una struttura nuda d'acciaio inossidabile, singolarissima, interessante. C'è un anfibio ripieghevole, da imbarcare sulle navi. Vi si mostra il caucciù sintetico russo, e come si arma di metallo un legno compensato, e come si salda all'autogeno.

Quadri ed esempi copiosi, progresso nella produzione, straordinario sviluppo della rete aerea, poderoso strumento di governo.

La Polonia ci ha mandato il suo famoso caccia «P.Z.L.» monoplano ad ala alta, 300 km-h, 4 mitragliatrici, settori di grande visibilità, robustezza motoria.

E' una macchina che dice la maturità di un'industria giovane e ardente. Accanto al caccia c'è l'involucro bianco rosso del Kosciuszko, il pallone che ha definitivamente

dato alla Polonia la Coppa Gordon Bennet per sferici.

Fra le rappresentanze non ufficiali notiamo, oltre all'americana di cui si è parlato, la serie completa di motori presentati dalla Walter cecoslovacca, e fra gli isolati importanti mostre di accessori e strumenti di bordo, stazioni radio, fari e fanali per campi di aviazione, ecc.

Riassumendo: fra gli indirizzi tecnici generali notiamo come si sviluppi l'impiego delle leghe leggere e dell'acciaio, sia nelle strutture che nei rivestimenti; l'impiego sempre più diffuso di dispositivi ipersostenitori; la tendenza a migliorare l'abitabilità degli apparecchi, specialmente di quelli civili e da turismo, con rivestimenti antitermici e antisonori, dispositivi di aerazione, riscaldamento e refrigerazione, mentre le linee vanno affinandosi in una decisa tendenza a eliminare tutto ciò che oppone un ostacolo all'avanzamento: quindi ali ad impennaggi a sbalzo, carrelli retrattili, forme aerodinamiche accuratamente studiate.

## Impressioni di un pilota

La partecipazione di alcune nazioni la cui industria aeronautica è nota in tutto il mondo, come la Francia, la Germania, la Russia, la Polonia e la Cecoslovacchia, ha dato un carattere eminentemente internazionale al Primo Salone Aeronautico di Milano che nelle sue finalità voleva essere appunto internazionale.

L'impressione di chi entra al Salone è prima di meraviglia, poi di ammirazione, in ultimo di entusiasmo.

Di meraviglia per il magico effetto di armonia di potenza e di progresso che afferra il visitatore al suo primo ingresso al Salone.

Di ammirazione, perchè ogni macchina, ogni ordigno, ogni congegno, è il prodotto di un lavoro tenace di realizzazione delle idee scaturite da una mente inventiva, dimostrando che l'aspirazione dell'uomo è nella perfettibilità e che l'evoluzione del

Nel campo degli apparecchi militari si va incontro a una sempre maggiore differenziazione degli apparecchi civili, con lo scopo preciso di ottenere i massimi risultati dall'impiego delle armi di bordo e di rendere più facile e preciso il lancio degli esplosivi.

Il Salone, che è stato visitato da circa mezzo milione di persone, fra le quali numerose missioni straniere e personalità del mondo aeronautico, si riaprirà ogni biennio, alternandosi col «Salon de l'Aéronautique» di Parigi.

Al suo completo successo ha concorso notevolmente la partecipazione ufficiale di parecchie fra le grandi Nazioni costruttrici, le quali hanno contribuito inviando il meglio della loro produzione.

L'Italia ha gradito questa dimostrazione di amicizia, particolarmente significativa, la quale dimostra, ancora una volta che, nonostante tutto, la conquista umana procede senza sosta sul cammino del suo eterno divenire.

progresso corrisponde all'aspirazione.

Di entusiasmo, infine, perchè la visione d'insieme e l'esame minuto del materiale italiano, esposto dalla industria nazionale, dimostra in maniera non dico evidente ma fulgida che noi non abbiamo nulla da invidiare all'estero e che, se mai, accade il contrario.

Abbiamo notato che fra le industrie straniere, quella inglese brilla per la sua assenza. Sappiamo che al primo invito di partecipazione — or è circa un anno — l'Inghilterra aveva risposto con una pronta adesione; ma al 12 ottobre — data l'inaugurazione del salone — la Società delle Nazioni come voi sapete, perchè almeno lo avrete sentito dire, anzi l'Inghilterra, aveva deliberato di applicare alla nostra patria le sanzioni; e fra le prime sanzioni dell'Inghilterra era contemplato, evidentemente, l'ordine per l'industria aeronau-



tica britannica di non partecipare al Salone di Milano.

Padronissima l'Inghilterra di essere assente! Gli assenti, si sa, hanno sempre torto.

Abbiamo fatto una visita da intenditori al Salone; e abbiamo avuto una occasione di più per constatare quanto l'uomo sia presuntuoso.

Infatti giorno per giorno si può dire, per ragioni professionali e per passione noi seguiamo l'incessante e rapido sviluppo della tecnica aeronautica, giorno per giorno ci passa sott'occhio la descrizione ed i dati caratteristici di un nuovo velivolo, o di un nuovo motore, o di un nuovo strumento, che studiamo accuratamente attraverso i disegni e i diagrammi, o addirittura sugli esemplari sperimentali. Avevamo così la certezza di essere completamente, o quasi, aggiornati in fatto di produzione aeronautica nazionale ed estera. Dio mio! quanta disillusione! sarà stata la "messa in scena" o sarà stato che il cervello ci ha giocato un tiro birbone, il fatto sta che siamo rimasti anche noi sbalorditi: dirò meglio, siamo rimasti anche noi meravigliati, ammirati, entusiasti, come un qualunque "uomo della strada" che fosse entrato al Salone per passare un noioso pomeriggio festivo in un luogo qualunque che non fosse le quattro pareti della stanza d'ufficio o della camera ammobigliata.

Macchine, macchine, macchine.

Eccole lì, orgoglio e tormento dell'uomo novecentista, direbbe il nostro amico e collaboratore Guglielmo Della Noce. Ed eccole lì davvero, ognuna diversa dall'altra, e tutte fatte per volare, che c'è da rimaner di stucco a pensare che si possa salire in cielo, e non metaforicamente, in tanti modi.

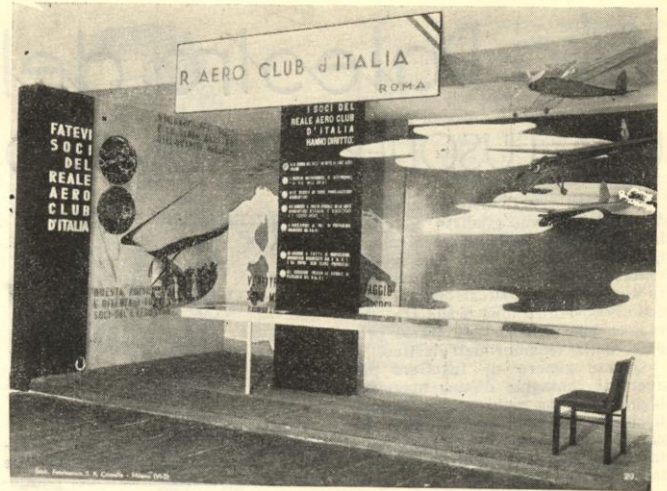
Monoplani, biplani; ali spesse, sottili e semispesse; monomotori;

bimotori e trimotori; carrelli fissi e carrelli rientrabili; macchine giganti e adorabili gioielli per il libero girovagare nei cieli! Ecco lì, in pochi metri quadrati d'ala, in una fusoliera, o in un motore, o addirittura in un complicato ordigno, concentrata magari tutta una vita di speranze, di illusioni di studio e di tentativi, tutta una sete di successi e di gloria!

Anche a noi che le conosciamo tutte, ogni macchina appare quasi ignota: forse perchè possiamo osservarne comodamente l'eleganza delle linee, e il profilo e la pianta dell'ali, e il gioco dei comandi, e le cerniere ed i nodi d'attacco, e la confortabilità degli accessi e dei posti di pilotaggio, e la novità delle strutture, e l'installazione degli strumenti, rendendoci esatto conto delle ragioni che hanno suggerito questa o quell'altra sistemazione, degli organi indispensabili, o che hanno fatto adottare questo o quell'altro profilo d'ala in relazione agli scopi della costruzione, oppure che hanno fatto preferire un tirante ad un trafilato, un tipo di cannatura piuttosto di un'altra, una soluzione originale di un problema ad un'altra che magari era più semplice e nota.

Ed ognuna di quelle macchine ci dava l'impressione del suo volo: perchè dovete sapere che ogni apparecchio, come ogni uccello, ha una maniera tutta propria di sollevarsi nel cielo e di proceder nel cielo, ché se il principio, meccanico, cinematico o dinamico è quello e soltanto quello, i metodi e i modi d'applicazione del principio sono infiniti, come la bontà di Dio.

Quanto ho detto si riferisce, in linea generale, a tutte le costruzioni aeree, da qualunque cervello di qualunque nazionalità vengano concepite. Ma un'altra circostanza sal-



Il R. Ae. C. I. ha tratto motivo di decorazione, per il proprio « stand », da tre aeromodelli.

ta agli occhi al competente, ed anche al non competente, in visita nel Salone di Milano. Ossia che ogni nazione impone alle proprie costruzioni una caratteristica propria, che è data dai caratteri salienti che distinguono la Nazione stessa.

Vediamo così le costruzioni francesi e quelle italiane sobrie nelle linee, con una snellezza elegante di forme che difficilmente è dato di trovare in altre costruzioni russe o polacche o tedesche; e fra le francesi e le italiane c'è già una distinzione: le nostre paiono fatte apposta per assalire il cielo con uno slancio aggressivo che è tutto il nostro carattere impetuoso e generoso; quelle francesi sono più manierate, e pare che debbano solcare il cielo a forza di "s'il vous plait" o di "pardon".

I nostri lettori troveranno in queste stesse pagine un'ampia descrizione delle macchine esposte nel Salone. Ma prima di terminare queste brevi note ci piace di riportare il giudizio unanime di tutti coloro e di tutte le nazioni estere che hanno visitato questa prima nostra esposizione di macchine aeree, e cioè che il Salone di Milano non ha nulla da invidiare a quello di Parigi; e che, secondo quanto ha pubblicato un'autorevole Rivista straniera, il visitatore imparziale deve constatare che, al contrario di quel che generalmente si crede all'estero, le ripercussioni della campagna ginevrina antiitaliana non influiscono sull'andamento della vita normale degli italiani.

A questo giudizio di imparziali osservatori stranieri, noi aggiungiamo poi che gli esemplari esposti al Salone dall'industria italiana non riguardano l'aeronautica attualmente in fase sperimentale.

C'è già qualche cosa di meglio, infatti già in Italia, piccoli amici delle ottime macchine italiane che qualcuno di voi ha potuto ammirare al Salone; vale a dire i nuovi trimotori, bimotori e monomotori da 450 km/ora che conquistano primati ambiziosi di utilità pratica immediata, giacché il progresso aeronautico è così rapido che ciò che oggi sembra

perfetto domani è già superato da una nuova perfezione. C'è qualche cosa di meglio dovuto alla nostra volontà di eccellere, alla nostra ansia di procedere avanti ogni tappa raggiunta, e di non lasciare sopravvivere, nonostante tutto, nonostante tutti, travolgendo inesorabilmente qualsiasi ostacolo venga frapposto dall'incomprensione degli stranieri alle nostre necessità di vita e di espansione.

U. Rampelli

## CRONACA BREVE

### 4 ORE E 25' DI VOLO ROVESCIATO

L'aviatore civile argentino Francesco Arosa ha effettuato un volo rovesciato della durata di quattro ore e 25 minuti primi sul percorso Paraná-Sei Settembre. Una squadriglia dell'aviazione civile ha controllato la prova dell'aviatore.

### LA LINEA AEREA EUROPA-NORD AMERICA

Il Governo portoghese ha autorizzato una missione costituita da tecnici francesi e portoghesi a recarsi alle isole Azorre per impiantare una base idroaerovatoria destinata a scalo della futura linea aerea Europa-Nord America che i francesi si propongono di esercitare con l'esamatore « Latécoère 521 ».

### 14.177 PILOTI BREVETTATI

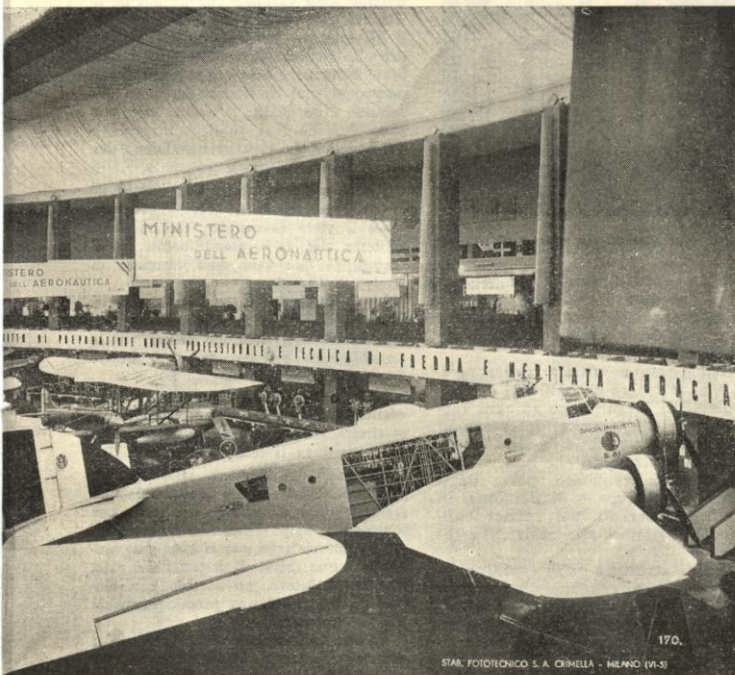
Secondo le statistiche dell'Ufficio Aeronautico del Dipartimento del Commercio al 1° luglio 1935 esistevano negli Stati Uniti 14.177 piloti e 6972 apparecchi muniti di licenza. Al 1° luglio 1934, i piloti ascendevano solo a 13.722 e gli apparecchi a 6541. Il numero totale degli aeromobili (compresi anche quelli senza licenza), raggiungeva al 1° luglio corrente la cifra di 8383, contro 8837 del 1934. Dei 14.177 piloti di quest'anno, 7132 appartengono ai trasporti aerei, 828 a trasporti commerciali limitati, 5395 son dei privati, 717 dilettanti e 3 piloti industriali. Fra tutti questi piloti, vi sono 370 donne.

### VELIVOLO RIFORNITO DA UN ALIANTE

L'aeronautica russa ha compiuto un notevole esperimento di rifornimento in volo. Un apparecchio militare ha potuto compiere un raid di 900 miglia, essendo rifornito da un aliante, che esso stesso trainava. L'apparecchio — un « P.5 » — ha volato in queste condizioni da Mosca a Kohtebel in Crimea, coprendo una distanza più che doppia di quella consentita dalla normale autonomia dell'apparecchio.

### UN « BRISTOL » PER VOLI D'ALTA QUOTA

Presso gli stabilimenti inglesi Bristol è in costruzione un apparecchio sperimentale per voli ad alta quota che dovrebbe raggiungere quote di oltre 15 mila metri. Verranno elaborati anche motori speciali, a tale scopo. Apparecchio e motori saranno ultimati verso la metà del 1935.



STAR. FOTOGRAFICO S. A. CIMELLA - MILANO (V. S.)

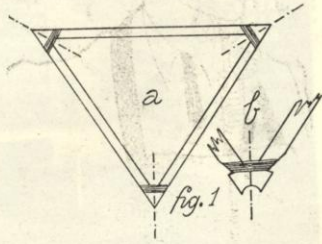
# La Palestra dell'aeromodellista

## UNA FUSOLIERA SENZA TUBO

Premesso che il sistema migliore di fusoliera, a mio giudizio, sia quello che si basa sul tubo centrale, a qualche aeromodellista che voglia tentare l'esperienza può interessare avere alcune indicazioni sul modo di costruire una fusoliera che resista per sé sola agli sforzi prodotti dalla tensione dell'elastico.

Questo genere di fusoliera può avere il vantaggio di una maggiore leggerezza, ma richiede una specialissima cura nella costruzione, poiché il cedimento di una sola legatura, o di una sola incollatura, porta la rottura di molte delle parti adiacenti.

Il requisito al quale deve rispondere la fusoliera è di essere rigida ed indeformabile per qualunque sforzo al quale sia sottoposta: cioè non subire flessioni in senso longi-



stro le aste) è quello che ha per base un triangolo: quanto maggiore diviene il numero di lati del poligono base (quadrato, pentagonale, esagono ecc.) tanto maggiore diviene il numero delle aste, ed in conseguenza il peso complessivo.

Perciò il progetto va impostato tenendo conto delle due condizioni che ho detto: non superare la massima lunghezza ottenibile con le aste della sezione che si adotta: diminuire al massimo il numero delle aste.

La costruzione si esegue preparando in precedenza tutte le sezioni trasversali della fusoliera, che possono essere costruite in due modi: o con aste legate ed incollate fra loro alle estremità, o con centine di compensato.

Il primo sistema non può essere adottato (salvo usando speciali accorgimenti costruttivi eccessivamente complicati) che per sezioni di fusoliera triangolari. Preparati i tre listelli della lunghezza voluta, l'attaccatura a due a due alle estremità forma il triangolo voluto. Le estremità dei listelli vanno smussate in modo che la superficie di contatto sia la maggiore possibile (fig. 1 a). L'unione si farà a mezzo di legatura e incollatura, con colla molto liquida che penetri in ogni interstizio. Per le legature sarà opportuno praticare delle intacche. Quando la colla è ben secca, a mezzo di una raspetta mezza-tonda si eseguirà in ogni vertice una scanalatura, in modo che i vertici del triangolo vengano ad assumere l'aspetto della fig. 1 b.

Preparate tutte le sezioni trasversali si comincia il montaggio a partire dalla sezione centrale, e procedendo contemporaneamente verso le estremità. L'unione reciproca delle centine trasversali viene fatta con 3 listelli tondi che saranno alloggiati uno per ogni scanalatura, legati ed incollati. Occorre fare attenzione che le sezioni trasversali siano assolutamente parallele fra loro, ossia che i tre segmenti dei listelli compresi fra l'una e l'altra siano di uguale lunghezza. Terminata questa parte di lavoro la fusoliera ha la forma voluta, ma manca di rigidità.

Occorre perciò completare la struttura disponendo un listello secondo la diagonale di ogni quadrilatero formato dai listelli di due sezioni trasversali e dai listelli longitudinali.

Questi listelli vanno disposti in modo che non si abbiano incroci, per evitare complicazioni costruttive; sarà perciò opportuno disporli in modo che vengano a formare tre spirali che passano per ogni vertice delle sezioni. Anche le unioni di

questi listelli si faranno con legatura e incollatura, cercando di ottenere che possano resistere bene alla trazione.

Nella fig. 2 è rappresentata la fusoliera completa.

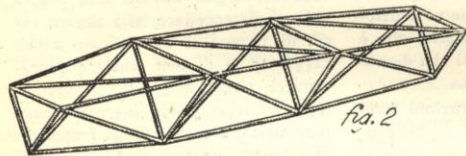
La lunghezza delle diagonali deve essere misurata con la massima esattezza, per ottenere che la fusoliera risulti identica al disegno. I listelli diagonali, possono essere sostituiti da due fili in diagonale (uno dei quali subirà sforzi di tensione) che si tenderanno più o meno fino ad ottenere la perfezione della forma. E' necessario evitare l'attaccatura dei fili alla loro intersezione; naturalmente bisogna usare una qualità di filo non estensibile, o in minimo grado.

Infine si completerà la fusoliera con i due tappi porta-elica e portagancio che troveranno appoggio nelle sezioni estreme che sarà opportuno siano costruite in compensato, di 2 a 3 m/m, traforando solamente l'alloggio circolare per i tappi.

Per la copertura si userà carta o seta, tesa e verniciata.

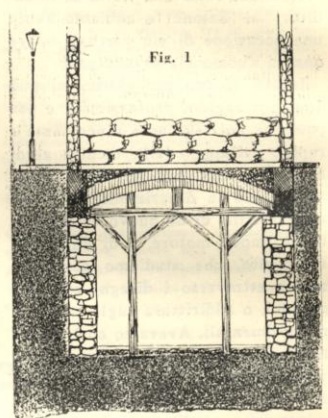
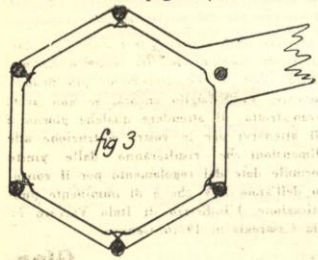
Gli attacchi delle ali, piani di coda, carrello, occorre siano fatti nei vertici della struttura, per non provocare sforzi di flessione nelle aste costituenti il traliccio.

Se la fusoliera deve avere una sezione diversa (quadrata, rettangolare, poligonale, o circolare) sarà più conveniente costruire le sezioni in compensato, con relativi alloggi per i listelli longitudinali (fig. 3). Anche per queste sezioni



tudinale e non subire torsioni di un'estremità rispetto all'altra. Questo scopo si raggiunge facendo l'ossatura in maniera tale che risulti composta di tanti triangoli. Infatti il triangolo, e i lati sono rigidi, è la sola figura geometrica indeformabile. Bisogna curare nel progetto che le aste costituenti il traliccio non siano troppo lunghe, poiché sarebbero soggette a flettersi e quindi a spezzarsi, e d'altra parte bisogna conciliare questa limitazione di lunghezza con il minor numero di aste, poiché quanto maggiore è il numero di queste, tanto maggiore sarà il peso della fusoliera. Comunque è bene tenere presente questa regola: la lunghezza di un'asta non deve essere superiore a 15 volte la misura minima della sezione dell'asta medesima. Ad esempio con un'asta di sezione rotonda di 3 m/m di diametro si potrà raggiungere una lunghezza massima di  $15 \times 3 = 45$  m/m; così dicasi per aste di sezione quadrata di m/m  $3 \times 3$ ; mentre per aste di sezione rettangolare di m/m  $3 \times 2$ , la lunghezza massima si riduce a  $15 \times 2 = 30$  m/m. Seguendo questa regola, e tenendosi per precauzione un po' sotto alla misura massima ottenuta, ci si garantisce dal pericolo della flessione delle aste.

In quanto al numero di aste costituenti la fusoliera, occorre considerare che ogni asta è lato di 2 dei triangoli che costituiscono la superficie della fusoliera che risulta perciò poliedrica; la geometria insegna che il poliedro che ha minor numero di spigoli (nel caso no-



do simile si può disporre l'attaccatura del carrello e dei piani di coda.

Mi sono limitato a dare le indicazioni generali: il modellista già abile che vuol tentare questo genere di costruzione saprà risolvere le altre particolarità inerenti alla migliore attaccatura delle varie parti ecc., certamente con ingegnosa e successo.

**Giorgio Bacchelli**

## Come proteggerci dalle incursioni aeree

Nel numero passato abbiamo fatto un elenco dei doveri del cittadino in caso di incursioni aeree. Oggi parleremo di ricoveri e della protezione contro i gas.

Non mancano alla tecnica moderna elementi e possibilità per costruire ricoveri perfettamente sicuri da qualsiasi attacco. A tale realizzazione però si oppongono ragioni di carattere finanziario. Infatti la costruzione di tale genere di ricoveri per tutta la popolazione delle città esposte alle offese aeree, comporterebbe spese favolose che né noi né le Nazioni più ricche, possono permettersi di sostenere. Occorre, quindi, trasformare in ricovero le cantine ed i sotterranei in genere. Allo scopo bene s'adattano quei vani che hanno le pareti più robuste e le soffite a volta; che non sono sottostanti ai vuoti delle scale o dei cortili e che posseggono almeno due vie di uscita.

L'adattamento consiste nel puntellare la volta per mezzo di travi e nel ricoprire il vano sovrastante con sacchetti di terra (fig. 1) e, possibilmente, costituendo in tale vano una «camera di scoppio» (fig. 2).

Le eventuali aperture comunicanti con l'esterno dell'edificio (griglie-finestre seminterrate ecc.) debbono essere chiuse possibilmente con muratura od almeno con sacchetti di terra.

L'ambiente può inoltre essere convenientemente munito di un arieggiatore costituito da un comune tubo di stufa che raggiunga il tetto dell'edificio.

Nei vani dei ricoveri, vuotati delle cose inutili, deve essere accantonata una certa quantità di sabbia (che serve per spegnere principi d'incendio delle schegge incendiarie che non si spengono nell'acqua), una scorta di acqua, delle pale, qualche estintore, un secchio con cloruro di calcio ed una piccola farmacia per pronto soccorso.

Questo «arrangiamento» non molto costoso, facilmente realizzabile ed alla cui spesa possono concorrere tutti gli

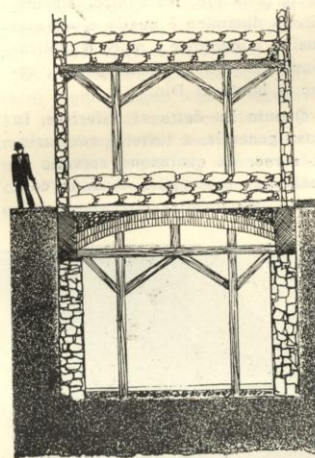


Fig. 2 — Il ricovero con camera di scoppio.

bisogna curare che il compensato sia di spessore sufficiente secondo le lunghezze dei lati del poligono. Il montaggio si esegue come ho già indicato.

Infine, come ultima avvertenza, bisogna ottenere che gli assi dei vari elementi facenti capo ad ogni vertice della struttura, si intersechino per quanto possibile nello stesso punto. Un elemento che non risponda a questo requisito, porta degli sforzi di torsione e di flessione, in quelli concorrenti nel vertice considerato, dannosi alla resistenza totale.

Nella struttura con centine in compensato, si possono disporre gli attacchi per le ali e per le altre parti in un sol pezzo con le centine. Nella parte destra della fig. 3 è rappresentato il braccio per l'attaccatura del longerone dell'ala. In mo-

abitanti dello stabile, è sufficiente per affrontare con serenità i rischi delle incursioni aeree.

Oltre al ricovero per proteggere la propria vita, i cittadini possono e debbono, nel loro interesse, organizzare la difesa contro gli incendi.

Le bombe incendiarie lanciate dagli aerei sono costituite da materie a base di Elektron, *inestinguibili nell'acqua*, ma soltanto per via di «soffocamento» che può essere operato coprendo le schegge con terra o sabbia.

Se si pensa che la maggior parte dei solai e tutte le serramenta sono di legno, appare evidente quanto grave sia il pericolo d'incendio per mezzo delle bombe sopradette che sono normalmente piccole e vengono lanciate in grande quantità.

Non potendo evitare la voracità delle bombe incendiarie, bisogna tentare di farle morire di fame togliendo di mezzo il loro pasto preferito: il legno. Sgombrando, cioè, nei limiti del possibile, le soffitte. Ricoprendo le persiane, le porte, le parti in legno dei solai con vernici ignifughe (ve ne sono in commercio delle buonissime). Accantonando nei punti più esposti c., combustibili, sacchi di sabbia o terra.

Soprattutto, appena cessata l'incursione, è necessario dedicarsi rapidamente all'opera di spegnimento degli incipienti



Fig. 5

incendi. Questa azione se rapida e decisa, può ridurre notevolmente ed anche annullare i danni che il nemico si proponeva di apportare.

Aggiungiamo che tale iniziativa di ogni singolo cittadino facilita e completa l'opera delle squadre pompieristiche organizzate dalle autorità.

\*\*\*

Ma dall'alto, oltre le bombe esplosive ed incendiarie, possono piovere anche i gas; e di questi ve ne sono... per tutti i gusti. Ecco l'elenco in base alle caratteristiche:

1°) *gas asfissianti* — quelli che producono l'asfissia;



Fig. 3

2°) *gas lacrimogeni* — quelli che producono l'irritazione dell'apparato oculare fino a provocare una lacrimazione più o meno grave (ecco una bella scusa per nascondere la natura delle lacrime di certi... coraggiosi).

3°) *gas sternutatori* — quelli che irritano le mucose in genere, ma particolarmente quelle nasali, in modo così potente, da provocare irresistibili stertuti (in tali casi è inutile dire: felicità ed offrire pastiglie e consigli contro il raffreddore).

4°) *tossici* — quelli che agiscono sul sangue o sul sistema nervoso provocando l'alterazione del funzionamento con sintomi asfittici o di paralisi.

5°) *vescicanti* — quelli che producono sulla pelle e sulle mucose, più o meno gravi infiammazioni o causticazioni.

Anche l'insidia di questi potenti aggressivi è stata sventata. Per i primi quattro sono sufficienti le maschere ed i respiratori. Per quelli della quinta categoria che normalmente si posano sugli oggetti ed hanno una certa persistenza, oltre la maschera occorrono delle precauzioni.

Finché restate disciplinati e calmi nel ricovero, tali gas non vi debbono impressionare, perché non filtrano come un gas ma si posano in goccioline piccolissime sugli oggetti. Irrorano, insomma, la zona in cui scoppia la bomba che li contiene, o quella su cui sono fatti... piovere dall'aeroplano.

Per evitare quindi i loro effetti basta non toccare gli oggetti su cui si sono posati. Se, ad esempio, siete costretti a passare in una zona infetta da gas vescicante, evitate quando siete fuori zona di toccare le vostre scarpe le cui suole certo portano tracce del gas. E così pure le estremità dei vostri pantaloni e delle vesti (se si tratta di... rondini).

Tali indumenti debbono essere tolti al più presto, evitando di toccarli con le mani scoperte, e lavati con cura. Una rapida disinfezione delle scarpe può essere fatta mettendole in una soluzione di calce spenta.

Ecco perché nel ricovero, fra l'altro, deve esserci anche un secchio pieno di cloro di calce.

\*\*\*

Diamo ora un'occhiata alle maschere. Non è questo un invito carnevalesco e non preparatevi a fare baldoria. Molti di voi si diletano a costruire modelli volanti. Ebbene, ecco un diversivo altrettanto simpatico ed utile: costruire maschere contro i gas per voi e per i vostri famigliari.

Le maschere si basano sul principio del filtraggio dell'aria. Le migliori sono quelle costituite da un facciale di gomma con occhiali e scatole di filtro (fig. 3).

Si applicano al viso in modo che aderiscano perfettamente. Nell'interno delle maschere c'è un tubo a sagoma adatto per essere introdotto nella bocca e tenuto con i denti, e una pinza che stringe le narici per impedire di respirare col naso. Esternamente c'è la scatola del filtro.

L'uso di tale maschera è più facile di quello che non sembri dalla descrizione che ve ne ho fatto.

Sarà molto difficile, anzi, quasi impossibile a voi, costruire tale maschera; quindi, rinunziatevi. Però vi ho promesso il giuoco della costruzione e mantengo.

Può capitare (entriamo nel mondo delle avventure da voi preferito), che per una combinazione qualunque vi troviate sprovvisti di maschera. Come rimediare allora? In un modo semplicissimo. Prendete una scatola di latta (buonissime quelle della conserva), praticate nel fondo dei forellini (fig. 4); riempitela con erba fresca oppure con paglia o foraggi, od anche di terra vegetale. Pressate in maniera che sia possibile la traspirazione senza fatica. Ap-



pliate la bocca all'apertura superiore del recipiente così attrezzato, stringete il naso con due dita o con una pinzetta a molla e... respirate (fig. 5). Se non morite, mi verrete... a ringraziare.

Se la contingenza avventurosa è tale da non darvi il tempo di preparare un simile respiratore e voi avete veramente un vivissimo desiderio di non morire, allora prendete un fazzoletto, oppure un panno, imbevvelo d'acqua ed applicatelo sull'apparato respiratorio. Dopo l'uso di questo mezzo di salvataggio, dispenso dai ringraziamenti.

Se per colmo di sventura non avete a disposizione nemmeno dell'acqua, chibene vi autorizzo a bagnare il fazzoletto fisiologicamente (cioè per mezzo di una... cosina che da piccoli facevate di preferenza sui pantaloni degli amici di casa). Vi scandalizzate? Ridete? Badate che non scherzo; dico sul serio — proprio sul serio!

Sono però sicuro che nessuno di voi (conosco la vostra saggezza) si ridurrà in simili condizioni di trascuratezza, malgrado l'estremo desiderio di vivere pericolosamente.

Le maschere sono in vendita ed è più che un dovere, interesse personale esserne provvisti. (Vi prego di non fare i capricci con la mamma pretendendo di possederne subito una).

La prossima volta entreremo in maggiori dettagli e vi prospetterò anche come qualmente il vostro spirito avventuroso non avrà la soddisfazione di vivere le ore emozionanti di un attacco aereo. Leggo già nei vostri occhi, assieme al rammarico, una grande curiosità.

A rivederci, dunque.

Gibbi

L A P O S T A  
dell' AEROMODELLISTA

PIETRO MONTAINA - Palermo. — Grazie delle tue gentili espressioni; mi fa piacere sapere che hai ottenuto buoni risultati



E. Pandolfi ha disegnato le palazzine dell'Aeroporto di Falconara.

seguendo le mie lezioni. Approvo il tuo progetto, soltanto ti consiglierò di aumentare la superficie alare portando l'apertura a cm. 110 e mettendo 14 centine. I profili vanno bene, e la coda ti propongo di farla di una forma più estetica.

GIUSEPPE LODOLI - Firenze. — Raddoppiando le dimensioni avrai ottenuto una superficie portante quattro volte maggiore ed in proporzione un carico alare assai più ridotto. Approvo il sistema costruttivo; però in luogo dei tappi di sughero metterci dei tappi torniti in legno duro. Per la centratura non spaventarti: monta l'ala con una piccolissima incidenza positiva ed il piano di coda a zero o un po' negativo e rimedia l'equilibrio, se è necessario, con un peso fissato al tubo internamente alla fusoliera.

MARIO COLOMBI - Milano. — Non ho i disegni che desideri. L'S 71 si presta assai per essere riprodotto come aeromodello ed i profili da adottare potrebbero essere quelli pubblicati su L'aquilone n. 20 del mese scorso.

AQUILA SILENZIOSA - Milano. — Quei profili potrebbero andar bene; ma un migliore rendimento lo potrai ottenere adottando i profili N. 608 Göttinga 389 e N. 343 Saint Cyr 58. Per il diametro ed il passo dell'elica, rivedi le mie lezioni sui numeri 6 e 7 dell'annata in corso; e per il quantitativo dell'elastico consulta il diagramma su L'aquilone N. 4 pure dell'annata in corso.

AERONATO DI PALERMO. — Il tuo modello ha un'ala di cm. 63 x 18 ed è lungo cm. 60 e pesa gr. 110. La corda dell'ala mi sembra molto sproorzionata rispetto all'apertura alare. Le dimensioni dell'elica potrebbero essere: diametro cm. 32; passo cm. 45.

CONDOR - Reggio Emilia. — Mi dispiace; ma non ho i disegni da inviarti. Fra quei modelli il migliore è il «Bellanca». Presso Reggio Emilia vi sono campi assai spaziosi e non importa se non sono aeroposti per fare le prove dei tuoi modelli. Una tirata d'orecchi per l'esito dei tuoi esami; ti consiglio di curare maggiormente lo studio che per ora ti è molto più utile dell'aeromodellismo. Chi sa far bene a scuola, sa necessariamente far bene anche le altre cose; e perciò io preferisco, a quelli che non passano agli esami, gli aeromodellisti che non trascurano gli studi.



Fig. 4

LUIGI COPPOLA - Napoli. — Le dimensioni del tuo progetto sono abbastanza proporzionate, solo i piani di coda mi sembrano un po' piccoli. Il profilo da adottare per l'ala è il N. 608 Göttinga 389 che troverai pubblicato su L'aquilone N. 14 dell'annata 1934. Occorre un po' di pazienza ed anche Napoli potrà avere presto il suo gruppo di aeromodellisti; sta anche in voi la costituzione di questo gruppo e perciò ti consiglio di rivolgerti all'Aero Club «Giuseppe Miraglia» via Filangieri N. 36, Napoli.

PAVACCI e SINCovich - Trieste. — Vi consiglio di costruire un'altro modello, un modello nuovo e con dimensioni più proporzionate. Vi consiglio ancora, se non avete gran fretta, di attendere qualche giorno e di attenervi per la vostra costruzione alle dimensioni che risulteranno dalle giuste formule date dal regolamento per il concorso dell'anno XIV che è di imminente pubblicazione. L'indirizzo di Italo Vaccaro è: via Casaregis n. 19/16 Genova.

Glar.

# LA STRANA CROCIERA DEL DISSAGGIO

## PROLOGO

### Un viaggiatore ultraterreno

Quel viaggiatore aereo proveniente da un altro pianeta, che si fosse trovato a passare pel cielo californiano il pomeriggio del 12 luglio del 1933, non avrebbe mancato di notare una grossa città indolentemente sdraiata sulla costa del grande Oceano Pacifico, in atto di sbuffare, assorta verso il cielo, il fumo delle sue ottomila ciminiere.

Spinto da quella benevola curiosità che non deve mai difettare in un turista che si rispetti, il viaggiatore "inumano" avrebbe potuto benissimo vagare inosservato lungo le turbinate arterie della Perla del Pacifico, perchè quella dell'invisibilità agli occhi terrestri è appunto una delle prerogative degli abitanti degli altri pianeti; prova ne sia che nessuno li ha mai visti.

Eccolo dunque percorrere, tutto intontito dal frastuono della circolazione, la Main Street ed eccolo sostare all'angolo della Texas Avenue all'altezza di alcune finestre dell'undicesimo piano, dalle quali sgorgano, tempestosamente frammischiate, voci stridule e voci gravi alternate ad un autorevole per quanto inutile squillare di campanello presidenziale.

Il viaggiatore interplanetario è perplesso e non sa a che attribuire il tumulto... Noi, ingrati come uomini, lo lasceremo nella sua perplessità; anzi, lo abbandoneremo del tutto, così, clinicamente, senza un grazie nè un addio.

Ci ha fatto comodo sinora; ci ha portati dal caos nebuloso di tutte le possibilità in embrione sino al capolinea della nostra narrazione; dunque possiamo gettarlo da parte come il limone ben spremuto del secolare paragone, e tirare avanti.

## CAPITOLO I.

### Una seduta burrascosa

Quello che sorge all'angolo della Main Street con Texas Avenue, è un edificio di bell'aspetto per quanto di modesta altezza: non giunge a venti piani.

Tutto l'undicesimo piano è cinto da una colana di grossissime lettere di alluminio le quali di notte s'illuminano dello splendore stridente del neon. L'insieme di queste lettere forma la dicitura: "East and West Airways". Le iniziali maiuscole sono tremendamente maiuscole e, da lontano, le uniche leggibili, così da formare l'armonioso complesso di

"E. W. A." sigla squisitamente, e pure vagamente, femminile, che citeremo ogni qualvolta dovremo nominare l'americana "East and West Airways" naturalmente Corporation, ed ancor più naturalmente, Limited.

Il salone delle adunanze del Consiglio Direttivo della E. W. A. si trova all'angolo dell'edificio e, nel momento in cui la nostra narrazione comincia, era pieno di fumo spesso e dolciastro, trinciato in ogni direzione da gesti accalorati e da grida d'ogni tono. Voci gravi e profonde di personaggi "arrivati", acuti incalzanti di arrivisti, e nenie monotone di caparbi e di metodici.

Il campanello squillò per l'ennesima volta, rabbioso, insistente, accompagnato dai secchi colpi di una riga sul tavolo.

— Ma insomma, — rimbombò la voce del presidente, in un fugace squarcio di silenzio — insomma, vogliamo concludere qualcosa? Noi siamo qui da tre ore...

— Se si votasse la mia proposta... — interruppe uno dal naso petulante e la voce stizzosa.

— Silenzio! Al diavolo la vostra proposta! Lasciatemi parlare!...

— Ha ragione il presidente... — violinò un giovanotto dai capelli untati di brillantina, mentre si frugava un orecchio col lapis.

— Zitto anche voi! Se qualcuno m'interruppe ancora... Bè, dicevo che in tre ore non abbiamo concluso nulla; per dire la verità anzi, non si è concluso molto da quando la Compagnia è stata formata. Di chi la colpa? E' inutile pensarci, pel momento. La Compagnia si chiama East and West. Nel suo nome è tutto il suo programma; noi dobbiamo collegare l'Oriente con l'Occidente, dobbiamo essere i primi a stabilire una linea aerea attraverso l'Oceano Pacifico...

— Ma se ancora non ce n'è una attraverso l'Atlantico!

— E che vuol dire?

— Le difficoltà sono tali che...



...sorge all'angolo della Main Street con Texas Avenue...

— E chi diavolo dice che non ci siano difficoltà? Ce ne sono e come! Ma, perbacco, appunto per questo bisogna cominciare presto a far qualcosa, se non vogliamo che gli altri ci passino avanti. Io vi avevo convocati perchè mi portaste delle idee concrete e possibili e invece mi scodellate chiacchiere su chiacchiere. Uno vuole una linea col Giappone, quell'altro con la Cina, un altro addirittura con l'Australia, ma nessuno ha fatto uno studio serio, dannazione! No, inutile far gesti; nessuno!...

Oh, so bene che avete tutti in saccoccia un dannato pezzo di carta pieno zeppo di dannatissimi numeri; tante grazie! Accendete la pipa con le vostre sudice cartacce! Silenzio, ho detto! Poi vuoterete il sacco voi altri... Sì, eh? Il progetto è pronto, è vero? E' passeggeri a bordo! Sì parte! Tante miglia, tante ore di volo, tanta benzina e tutto è fatto, no? E' fatto un accidente, vi dico io! Silenzio, ho detto! Altro che squadra e compasso e atlante. Tutti giocattoli!

Sapete dirmi che vento tira sul Pacifico? Se ci aiuta all'andata? Se ci molesta al ritorno? Se ci sono isole adatte per fare scalo? A chi appartengono queste isole? Se ci sono i brutti musi gialli giapponesi vicini? Se ci sono rade riparate dai venti e approdi per navi cisterne e centomila altre cose?

No, inutile parlare; non voglio vedere i vostri scartafacci, perchè so che nessuno di quelli che dicono di aver pronto un progetto si è mosso dalla California. Li avete fatti in poltrona, con un whisky davanti e i piedi sul tavolo, i vostri progetti.

— Eh, ma voi correte troppo, caro presidente...

— Ah, corro troppo io? C'è qualcuno, disgraziatamente, che corre ancora di più mentre noi stiamo qui a chiacchierare...

— E chi?

— Quei dannati figli di Mussolini! Eh, che ne dite? Da quindici giorni non si parla d'altro.

— Peuh! gli italiani? — borbottò uno con un gesto sprezzante, mentre si contemplava con attenzione le unghie della mano sinistra. — Conosco appunto un italiano, quello che mi lustra le scarpe tutte le mattine. Sapete come li chiamano al mio paese?

— Non c'interessa un dannato fico secco sapere come li chiamano al vostro ridicolo paese! — muggiò l'irascibile presidente. — Mentre voi vi lisciate la vostra stupida cravatta, loro stanno dimostrando di sapere fare qualcosa...

— Sì, cantano piuttosto bene al Metropolitan...

— E vo'ano meglio, Jeffries; sono già in Islanda...

— A dormire da una settimana...

— Può darsi; ma da un momento all'altro saranno a Cartwright...

— Non ci arriveranno...

— Ma cosa ne sai, Jeffries... Tutti noi ricordiamo che due anni fa hanno trasvolato l'Atlantico del Sud...

— Sciocchezze! L'Atlantico del Sud è una specie di lago tranquillissimo. Basta mettere abbastanza benzina a bordo e si arriva, anche se si è italiani. Ma ora la storia è ben diversa; c'è il gelo, c'è la nebbia, c'è il vento, le nuvole basse, gli uragani sempre pronti a Capo Farewell... Se si alzano troppo, ghiaccio sulle ali, a quota media, nebbione che acceca, se si abbassano, li spazza via il mare... Tutte storie. Ci vuol altro! E' gente del sud; gente avvezza al sole, al mandolino e ai maccheroni; si sono preparati sulle loro coste dove ci sono rose tutto l'anno. Sentiranno le rose che li aspettano!... Ma poi non ci proveranno neppure! Sono arrivati fin lì, forse anche, chi lo sa? a rimorchio di qualche baleniera...

Vedrete, quel loro Balbo farà un bel comunicato che è passata la buona stagione e che sono costretti a tornarsene indietro in piroscalo.

Ricordatevi di quello che vi dico... Credete a me: li conosco questi italiani. Ogni mattina uno di loro mi pulisce le scarpe; e poi al mio paese li chiamano...

Era destino però, che nessuno dovesse sapere quale appellativo misterioso al paese dell'ottimo Jeffries affibbiassero agli italiani, perchè un nugolo di strilloni in bicicletta passò urlando a squarciagola: *Ultime notizie! Gli italiani nel Canada! L'Armata Aerea di Balbo amara a Cartwright! Ventiquattro idro italiani oscurano il cielo americano! Un ponte di idrovoltanti sull'Oceano!... Ultime notizie!*

Le voci dileguarono lontane e nella sala della E. W. A. seguì un silenzio imbarazzato.

Fu il presidente, il primo a riaversi:

— Bravi, perdio! Sono dannati compagni questi figli di Mussolini; e tu, Jeffries sei un imbecille! Zitto là, femmina pettegola! Beh, ragazzi, avete sentito?

E' la più grande impresa del secolo questa, e invece di star qui a dire cretinerie inutili, dobbiamo muoverci subito. Li abbiamo alle costole ormai!... Ed ora, ascoltate qual'è il mio piano!

## CAPITOLO II.

## Deliberazioni

La discussione del piano presidenziale richiese non più di mezz'ora. Chi arrischiò qualche obiezione fu travolto dall'iraconda eloquenza di Daniel Peevisk, Presidente e principale azionista dell'E. W. A.

— Allora, segretario, scrivete: "Il Consiglio Direttivo della E. W. A., visto che ormai i tempi sono maturi per l'istituzione, sia pure in via sperimentale, di servizi aerei attraverso il Pacifico, considerando che i progetti presentati sin qui da alcuni membri, sono tutti stupidi e sconclusionati..."

— Ma, presidente...

— Che c'è?

— Mi sembra offensivo per tutti noi che...

— Me ne infischio io... Gira e rigira sono io che pago e chi non vuole stare nell'E. W. A. se ne vada al diavolo!...

Subentrò un tumulto di proteste e di voci irate. Jeffries, inosservato, s'affacciò alla porta e gridò qualcosa a qualcuno, poi tornò a sedersi. La barabanda non accennava a calmarsi.

— Voi esagerate, Peevisk! Anche noi abbiamo delle azioni e possiamo farci valere!

— Chissà che non siate voi a dover andarvene!

— Tacete, cornacchie! Non volete capire che è tempo di atti e non di parole? Basta così! Quello che volevo dire...

— Eccomi pronta, Mr. Peevisk!

Strano. La voce era di molti toni inferiore a quelle accalorate dei consiglieri, eppure tutti la udirono distintamente, tutti si volsero verso la porta; alcuni tacquero di colpo, parecchi persero il filo di ciò che

stavano dicendo. Sembrava che quella voce fredda e contenuta avesse uno strano potere congelante.

Intanto la nuova arrivata moveva con passo elastico e risoluto verso il presidente.

Non era nè vecchia nè giovane, nè brutta nè bella, nè elegante nè trasandata. Appariva donna perchè era vestita da donna, eppure nulla aveva di virile nell'aspetto se non una certa asciuttezza di forme e un diffuso grigiore di tinte nell'abbigliamento. Portava un paio di lenti rotonde, lievemente azzurrognole.

— Chi diavolo vi ha detto di venire, miss Sullen? — scattò il presidente. Cosa singolare, nella voce di quel sanguigno domatore di azionisti, tremolava come un'onda d'irrisolutezza e il tono stesso, per quanto violento, appariva forzato.

— Mr. Jeffries, signore, a vostro nome...

— Ah, già, naturalmente, — spiegò Jeffries. — Miss Sullen è proprio quella che ci vuole per aiutarci a redigere in forma soddisfacente l'ordine del giorno di questa seduta...

— Allora, Mr. Peevisk? — riprese, ferma e glaciale, la stenografa.

— Allora... Ehm... Un momento. Giacchè questo dannato... volevo dire dinamico Jeffries vi ha chiamato, sedete e scrivete... — E Mr. Peevisk si dette a tamburellare nervoso con le dita sul tavolo, in cerca d'ispirazione.

Prattanto Miss Sullen si accomodava con calma e metodo accanto al presidente, girando come un riflettore lo sguardo intorno.

Nessuna espressione nè di severità, nè di critica e nemmeno d'interesse in quello sguardo, eppure l'uno dopo l'altro una dozzina di abili affaristi americani, da anni temprati dalle tempeste del "business", si sentirono malamente a disagio.



... non era nè vecchia, nè giovane...

John Bargley, maturo elegantone, ebbe l'atroce, repentina sensazione che la cravatta stonasse con l'insieme del vestito, e cercò di coprirlo con la mano; Tom Sander, arrivista di pochi scrupoli, cominciò a pensare con un'insistenza di cattivo augurio che l'ultimo sporco affare condotto a termine poteva ancora riservargli sorprese spiacevoli, e finalmente Sammy Boot, figlio di papà, eccessivamente timido nonostante una superficiale spavalderia, si alzò e, col pretesto di un impegno urgente, abbandonò l'adunanza.

Dopo alcuni energici quanto vani tentativi di raccogliere le idee, Mr. Peevisk si volse irritato a Jeffries: — Ehi, voi! Spiegate qui a Miss Comesichiana...

— Sullen, prego, — precisò la stenografa esaminando contro luce la punta della matita.

— Ma sì, va bene: Sullen. Dunque, Jeffries, spiegatele di che si tratta e che faccia lei e poi ci ri-legga quello che ha scritto...

— Se ho ben capito...

— Ma certo che dovette aver ben capito; se no che dann... che razza di aspirante direttore del movimento siete? Uff! Sbrigatevi.

Si alzò rumorosamente e, ritiratosi nel vano di una finestra, accese un sigaro vagamente simile a un obelisco. Gli altri membri del consiglio dell'E. W. A. si affrettarono a raggiungerlo e confabularono insieme per un po'.

— Ditemi, Peevisk, dove diavolo avete pescato quell'impressionante stenografa?

— E' un regalo di quel dannato Jeffries.

— Ha un'aria, un certo aspetto, come se... insomma...

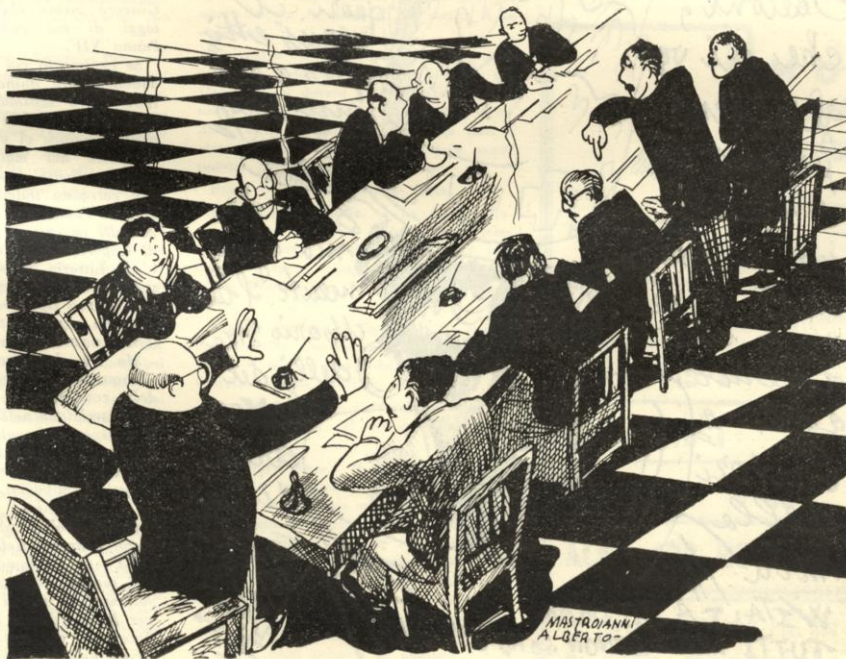
— Sì, sì, proprio! — annuirono gli altri.

— Me ne sono accorto anch'io da un pezzo, ma...

— Perchè non ve ne sbarazzate, Peevisk?

(Il seguito al prossimo numero).

Enzo Jemma



Zitto là, femmina pettegola!



Dario Tomassi non si lascia scappare le belle occasioni per poetare. Volete ascoltarlo un momento?

ADUA ITALIANA.

Da l'Alpi al Mare, agli ordini del Duce, i volontari son partiti a mille; fieri nel volto ed una nuova luce di fede risplendea nelle pupille.

Srentola alfin su Adua il Tricolore, risorge nella gloria Baldissera, torna sul campo, in tutto il suo valore, a capo dell'esigua, eroica schiera.

Sorgete dall'avello sepolto, o prodi Bersaglieri di Dogali, il vostro sogno è alfin realizzato.

Lassù nel cielo vi fan scorta l'Alì che il segno del Littorio s'han recato per rendervi, nei secoli, immortali.

GIUSEPPE CAMERANI - Abano. — E' stato provveduto al cambiamento del tuo indirizzo. Presso l'Aero Club di Padova, che si trova in Via Eremitani 6, potrai avere tutte le informazioni che desideri. Salve.

MARIO GALLINA - Vercelli. — Tengo ad assicurarti che sono stati inviati i numeri arretrati all'aquilotto Carlo Vela, il quale, quindi... vorrà più contento. Tra le file de L'aquilone sono stati accolti a braccia aperte anche gli altri aeronipoti, di cui ci mandasti l'elenco. La mia mente acerrezza già con letizia i risultati della tua prossima opera di propaganda per il nostro giornale, specialmente se riusciremo, come credo, a trasformarlo in settimanale. Molti cari saluti.

C. R. 30 - Lodi. — Avresti fatto più presto a scrivere direttamente all'Aero Club « Emilio Pensuti », Milano, Via Ugo Foscolo 3, per avere le indicazioni che desideri e che io non sono in grado di darti. Poi, dimmi, com'è possibile spedire una copia de Le vie dell'aria a C. R. 30, Lodi? Fatti furbo. E ciao.

AQUILOTTO SPERDUTO - Ciampino (Roma). — Gli schemi del Breda 42 li potrai trovare nel numero 19 del 1934 de L'aquilone. E non stare tutto il giorno col naso per aria: se no diventerai magari un poeta, ma non un aeromodellista. E' chiaro? E di poeti ce ne sono tanti (o purtroppo tanti credono di esserlo). Arriverai certamente a vedere dall'alto la tua casina, e Roma, e tanti altri siti, sta' tranquillo. Saluti dall'alto sulla tua casina, dalla quale vedo spuntare un naso.

CORRADO CERATO - Torino. — Il « tu » è benissimo: non siamo stretti parenti, fra zio e nipote? Per imparare l'aeromodellismo richiedi tutti gli arretrati del 1934, inviando l'importo di 14 lire e 40 centesimi (ogni numero arretrato costa 60 centesimi) e troverai tutte le indicazioni necessarie. Il tuo unico conoscerà certamente gli aeromodellisti torinesi: se no, rivolgiti all'Aero Club di Torino, e chiedi per esempio di Carlo Canuto (vincitore nella categoria « veleggiatori » del Concorso Nazionale 1935). Buon lavoro, e non scoraggiarti se la prima prova sarà meschina: dopo migliorerai. Saluti rombanti.

GIUSEPPE BIANCELLI - Milano. — Per diventare aeronipoti basta mandare l'importo dell'abbonamento. Ecco tutto: la cosa è perfettamente automatica. E per frequentare gli aerocugini non c'è che rivolgersi a uno qualunque di loro che si conosca, e tutto è fatto. Così non dovrai più scappare. O piuttosto non potevi restare, e abbonarti? Anche se non avvi soldi in tasca, in quel momento, ti sarebbe stato fatto credito fino al giorno dopo. Non disperarti più. Saluti cari (però abbonati più presto che puoi, se vuoi che continui a risponderti).

ENZO VALDERRA - Marina di Pisa. — Mi divo io a te perché la firma del tuo compagno è indecifrabile. Prima di tutto auguro a tutti e due di potervi togliere al più presto le vostre ingessature. Avete fatto be-

nissimo a pensare di svagarvi con la costruzione degli aeromodelli, e sono certo che il vostro direttore non vi negherà il permesso: bastano così pochi attrezzi, se sapete! Una seghetta da traforo, un po' di compensato, e della carta, e molta buona volontà, e tanta pazienza (ma questa non vi mancherà, se debbo giudicare dal tono della vostra lettera). Per imparare non c'è ancora nessun libro buono: quello annunciato uscirà fra qualche tempo. Intanto potresti richiedere l'annata 1934 de L'aquilone, mandando l'importo (anche in francobolli) di 14 lire e 40 centesimi, poichè ogni numero arretrato costa 60 centesimi. Troverete tutte le lezioni e indicazioni: per il materiale, se non vi è possibile trovarlo costi, rivolgetevi a una delle ditte specializzate indicate sul giornale. E poi, fatemi sapere qualche cosa dei vostri progressi in questa attività che, oltre un « giuoco », troverete anche seria e istruttiva. Un abbraccio ziesco.

MACCHINA VOLANTE - Roma. — Il fatto di aver pubblicato la tua fotografia deve dimostrarti che non sono affatto arrabbiato con te (del resto non lo sono mai stato). Tu ti sei presentato come aspirante allievo pilota: come potevo essere arrabbiato? Ho soltanto voluto farti capire che il Concorso Nazionale è stato una cosa seria e che, anche, non bisogna essere diffidenti senza seri motivi.

Ti pare? Bravo, porta sempre nuovi abbonati e mi sarai sempre più simpatico. Saluti rombanti.

GUIDO FABRIS - Venezia. — Sono contento che tu sia riuscito a trovare la strada per soddisfare le tue aspirazioni. Ti farò avere l'elenco degli abbonati. Per ora, niente avioraduni. Ci sono altre cose gravi che non permettono di pensarci. Per conoscere i modellisti veneziani rivolgiti ancora all'Aero Club: so che c'è una scuola di modellismo che funziona. Saluti aerostatici.

MARIO BENETTI - Brescia. — E dici poco? Ti lamenti che non siete riusciti a concludere nulla, e mi annunci che è in via di attuazione la scuola. Mi pare una bella contraddizione. Più di così, che volete? Ti è piaciuta la mostra aeronautica? In quanto ai disegni puoi trovare gli schemi del Breda 42 nel numero 19 dell'anno 1934 de L'aquilone. Per gli altri, vedrò di procurarteli, ma non te lo posso assicurare. Per l'ultima tua domanda, scrivi direttamente a Giarella. Saluti aerei.

NUVOVA NEBA - Napoli. — Hai proprio ragione: se ogni aquilotto procurasse, come te, un nuovo abbonato, il poco di ognuno formerebbe, fra tutti, moltissimo. Ti farò avere l'elenco richiesto. Di raduni per ora non se ne parla: ci sono esigenze tali che non permettono di pensarci. Capisco bene che per un volo col « Ca 101 » non sia finita la tua passione. Anzi, se ci pensi bene, forse ti sarà cresciuta. Mandami le fotografie del modello, che spero ti dia risultati ottimi. Cordialità.

(Continua nella pagina seguente).

## Zio Falcone ai suoi aeronipoti

Miei cari amici,

credo che sia giunto il tempo in cui ci si può mettere d'accordo sulla faccenda del settimanale. Spero che fra otto-dieci giorni potremo ottenere il permesso di trasformare « L'aquilone » quindicinale nel tanto sospirato settimanale.

Ora, mentre sono in attesa ansiosissima delle decisioni supreme, mi ricordo di una vecchia e nuova promessa fatta da quasi tutti gli aquilotti e rondini. Promessa vecchia e nuova, dico, perchè è una promessa che leggo da due anni in quasi tutte le lettere votate. Voi avete scritto e detto le mille volte: « Se ognuno di noi procurasse a giornale almeno un nuovo abbonato, potrebbe « L'aquilone » diventare settimanale? ». Noi vi abbiamo risposto che se tutti vi foste impegnati in questo senso, il vostro giornale sarebbe diventato settimanale. Pochi, però, hanno fatto seguire i fatti alle parole.

Adesso è tempo di fare sul serio. Io vi chiedo ufficialmente se ognuno di voi è disposto a fare questa piccola fatica. Si tratta d'un lavoro molto semplice. Io sono tanto poco modesto da pensare che « L'aquilone » può convincere da sé, con la sua semplice presenza, un giovane intelligente ad abbonarsi.

Voi sapete che molti vostri compagni non conoscono « L'aquilone », o, se lo hanno visto una volta per caso, non l'hanno sfogliato, o, comunque, non lo hanno letto e non sanno di quali benefici gode l'abbonato alla nostra pubblicazione. Dico nostra e con ciò intendo dire vostra e mia; più vostra che mia, credo.

Da quando abbiamo incominciato a lavorare per « L'aquilone », noi della redazione di Roma, abbiamo cercato di migliorare il giornale seguendo il più possibile le vostre aspirazioni e i vostri gusti. « L'aquilone » è diventato così il giornale più brillante e più serio nello stesso tempo. Chi legge « L'aquilone » non si annoia, perchè trova in esso sempre qualche cosa che lo interessa o, nel peggiore dei casi, che lo diverte.

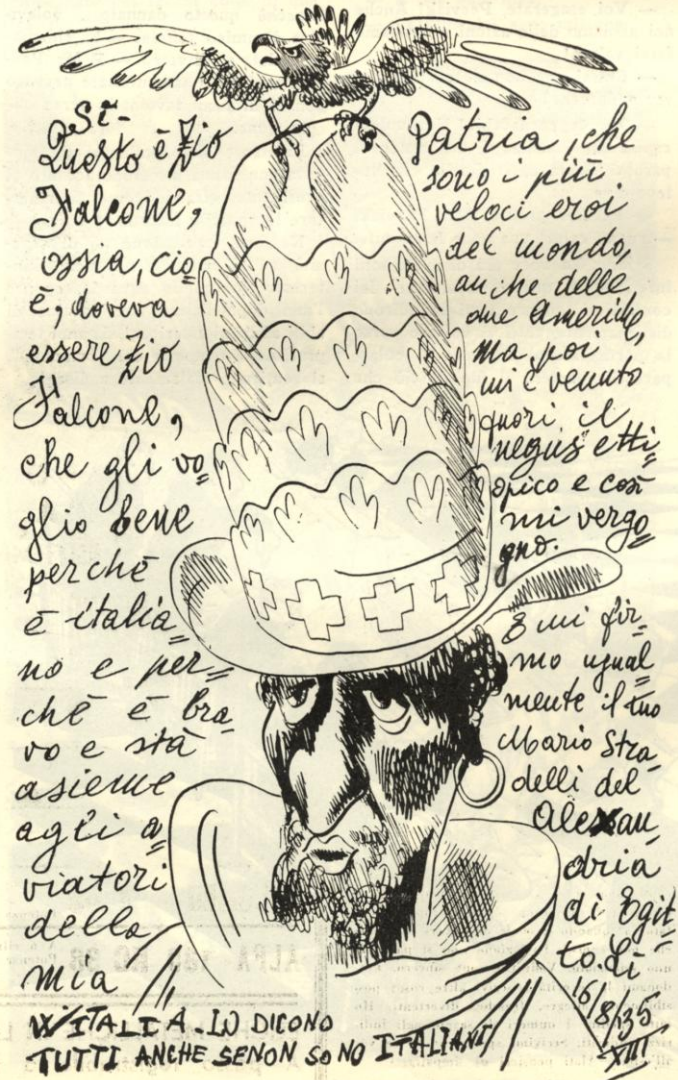
Ma è inutile fare l'elogio d'un giornale che voi conoscete e apprezzate già nella giusta misura e da molto tempo. Governerò invece che vi parli dei vantaggi di cui godrà l'abbonato nell'anno XIV.

Se ognuno di voi procurerà un nuovo abbonato, fra quindici giorni « L'aquilone » sarà settimanale e uscirà puntualmente tutte le domeniche. Cioè: ogni domenica vi verrà consegnato con la posta del mattino. Gli abbonati avranno diritto a partecipare ai raduni che verranno indetti nelle varie città durante l'anno XIV e riceveranno, tutti, modelli in cartone per la costruzione di apparecchi. L'Aero Club d'Italia e l'Ala Littoria ne hanno ordinati a più stabilimenti tipografici in gran numero e di diversi tipi. Fra un mese verrà iniziata da parte nostra la spedizione a tutti i nostri abbonati.

Ma c'è dell'altro. Agli abbonati a « L'aquilone » l'Aero Club d'Italia farà delle condizioni di favore straordinarie per l'iscrizione nell'elenco dei suoi soci. E tutti sanno quali vantaggi e quante facilitazioni hanno i soci dell'Aero Club d'Italia. Infine: verrà distribuita gratis, a tutti gli abbonati, una tessera speciale de « L'aquilone ».

Volete dell'altro? Forse, col nuovo anno, vedremo dell'altro...

Ed ora passiamo alle dolenti note. Voi sapete, miei cari amici, che l'Italia sta vivendo ore di decisiva importanza per la sua vita e per la sua storia. E' necessario che tutti noi italiani, e particolarmente noi giovani (sì, anch'io sono giovane), sacrifichiamo qualche cosa



in questo momento grave di prova suprema. Noi rinunciamo, dunque, per prima cosa, e in omaggio, anche, agli ordini del Ministero per la Stampa e la Propaganda, ad una parte delle pagine di cui si compone «L'Aquilone». E' un sacrificio che dobbiamo e vogliamo fare. Voi sapete già perché.

Ed ora al lavoro: ciascuno di voi, per trovare un nuovo amico; noi, per prepararvi a svò gere come prima e meglio di prima il nostro lavoro.

Ho già sul tavolo gli elenchi completi di tutti gli aquilotti e di tutte le rondini. Spero di incominciare fra un paio di giorni a segnare accanto ad ogni nome di un vecchio amico quello di un coronipote nuovo.

Certo che mi aiuterete a superare qualsiasi ostacolo e a vincere, vi mando, miei cari amici, un affettuoso azzurro saluto.

Vostro

**Zio Falcone**



FRECCIA AZZURRA - Palermo. — Ti accento subito. Va bene per il 10? Cordialità.

**AQUILOTTI DI PALERMO**

Il 10 novembre corrente, alle ore 10 del mattino, gli aquilotti e le rondini di Palermo si riuniranno a Villa Giulia. Paro



Zio Falcone, o un gran Lama del Tibet?

d'ordine: « Che cielo azzurro, quest'oggi ». Nessuno manchi. Segno di riconoscimento: una copia de L'Aquilone. E speriamo che non piana.

AQUILOTTO SILENZIOSO - Terzi. — Per poter farti avere l'elenco che desideri devi dirmi il tuo nome, cognome, indirizzo. Che posso indirizzare al tuo pseudonimo, forse? Sei un bell'ingenuo. Per avere l'annata '34 devi mandare L. 14,40 (ogni numero arretrato costa 60 centesimi). Alla voce alla quale aludi, ci puoi credere; anzi sarà forse una sorpresa per tutti. I cartoni sono in ristampa (quante volte l'ho scritto). In quanto alle vacanze e alle scuole, devi studiare prima di tutto e poi trovar tempo anche per i modelli. Vedrai che riuscirai a tutto. Saluti aerei.

CARLETTO CALLEGARI - Adria. — Per l'annata del 1933 devi mandare L. 7,20, importo di tutta la collezione a 60 centesimi a numero. Fra pochi giorni conoscerai il numero del Conto corrente postale. In quanto al passaggio a settimanale, pazienza un momento ancora (forse meno di quanto credi). Saluti aerodinamici.

DOTI, TULLIO CIMA - Napoli. — Esiste una pubblicazione sul paracadute italiano e il suo impiego, mi non è in vendita. Ma poiché essa parla di un solo tipo di paracadute, credo non risponda perfettamente ai suoi desideri. Provi a scrivere al comandante Prospero Freri, in servizio presso il Ministero dell'Aeronautica. Il comandante Freri è l'ideatore del paracadute italiano. Ricambi salutii.

MARIO OLIVIERI - Castellanza. — Col tuo titolo di studio non potrai partecipare in

concorsi per allievi piloti. Se hai la frequenza della quinta elementare, potrai prender parte ai concorsi per specializzati motoristi e montatori, concorsi che vengono banditi ogni anno. Saluti cordiali.

CALLERI PROBO - Torino. — Non ho i disegni di quell'apparecchio. Te ne mando però di un tipo analogo e di facile costruzione. Poiché tu non sei abbonato, questo mio dono ti spingerà a divenirlo. I lettori debbono dimostrare la loro simpatia al giornale abbonandosi e procurando nuovi proseliti. Capito? Azzurrità.

LUIGI GALLAMINI - Genova. — Che L'Aquilone sia il più bel giornale per ragazzi (e, più che bello, istruttivo) lo so anch'io. Lo so io e voi ragazzi che leggete; molta altra gente non l'ha ancora capito; ma finirà per vederci chiaro. Vedrai. Sappi che L'Aquilone diventerà settimanale perché io ho promesso, in seguito alle promesse dei miei aeronipoti, che ognuno di voi procurerà un nuovo abbonato. Qualcuno ha già mantenuto la promessa. Premesso tutto ciò, tu capirai che accolgo con entusiasmo la tua preghiera e mando senz'altro i numeri di saggio ai tuoi amici. Se vuoi spedirmi gli indirizzi di altri compagni tuoi presso i quali ci sia possibilità di fare breccia, fallo senz'altro e al più presto. Tra poco vedrai « Il costruttore di aeromodelli », che viene bello e interessante. Saluti cordiali e scrivimi spesso.

RICCARDO CIVIERI - Bolzano. — Se riesco a pescarne uno te lo mando. Mi raccomando la propaganda. Saluti a tutti del collegio.

ENZO - Ancona. — Non ti sei spiegato un bel niente. Ad ogni modo io approfitterò di questa mia per dirti che devi fare dei disegni meno neri. Troppo nero è troppo, anche quando si dipingono dei neri. D'accordo?

ACCA, KAPPA, ZETA - Milano. — Certo, il prossimo anno, e tutti. Intanto fate il vostro dovere procurando al giornale dei nuovi abbonati. Noi, il nostro dovere, lo faremo assumendoci la responsabilità de L'Aquilone settimanale. Ma se non ci aiutate finiremo tutti falliti. Capite il latino? Solutaci in paracadute.

MAGHINO BLÙ. — Bene, grazie, saluti.

AVIERE AZZURRO - Torino. — Se tu leggesti la posta aerea sapresti che i cartoni sono in ristampa. Abbi dunque pazienza. Cordialità azzurrissime.

L'UCCELLAGGIO. — Spiegati bene: vuoi conseguire il brevetto di pilota d'aeroplano a motore, o i brevetti A. e B. di volo a vela? Non ho capito bene. Aspetto una tua nuova lettera. Salutami il tuo amico. A te cordialità.

FERRUCCIO CAMN... (?) - Milano. — Purtroppo la decisione del raduno è venuta nei giorni in cui doveva uscire il giornale. Risultato: il giornale che giunge dopo il raduno stesso, annunziato, però, da tutti i giornali locali. Mi dispiace di non averti veduto. Ti saluto. Scrivimi spesso.

BALDO - Torino. — Benone. Bum. Ciao.

MOTORISSIMO - Roma. — La scuola incomincerà a funzionare fra breve, direttore. Ing. Bacchelli. Inutile parlare, per ora, di nuove spese. Bisogna trovare un locale gratis. Credi a me. La fotografia è troppo secca.

ALBERTO FENOGLIO - Torino. — Ti risponderà Giarella. Non sai ancora che delle questioni di tecnica aeromodellistica si occupa Giarella? Saluti cordiali.

MARIO PIRIVANO. — Pubblichiamo con piacere la fotografia del tuo modello. Saluti azzurri.

ANNAMARIA ROTA - Milano. — Il tuo racconto non mi piace per tre ragioni: 1° è retorico, 2° tratta un soggetto troppo sfruttato, 3° quando si vuole descrivere un uomo che non capisce l'aviazione non si parla di uno scienziato. Vedi che sono sincero. Pardonami la severità e scrivi altre cose; possibilmente allegre, fresche, divertenti. Ho fatto spedire i numeri di saggio agli indirizzi indicati. Scrivimi spesso, anche se vai all'estero. Alati pensieri di simpatia.

**Zio Falcone**



**Aeromodelli e Accessori**

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa  
Elastico - Eliche - Legno di Balsa  
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE  
DI AEROMODELLI

Chiedete Catalogo M. V. 1935

inviando Lire 1,50

**AEROMODELLISTI**

Il leggerissimo legno di Balsa - il compensato dai più piccoli spessori - i migliori cuscinetti a sfere e tutto il materiale per la costruzione di un modello volante, lo potete richiedere a

**MOVÒ**

Via Borgospesso, 18 - Milano  
Listino prezzi dettagliato  
inviando Lire una in francobolli

**USCIRÀ PROSSIMAMENTE**

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

**Il costruttore di aeromodelli**

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.



**MOTORI D'AVIAZIONE RAFFREDDATI AD ARIA**

ALFA 125	RC 35	A 9 cilindri, a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, a 3500 m. . . . . CV. 650 » al decollo . . . . . » 700
	RC 10	A 9 cilindri, a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, a 1000 m. . . . . CV. 710 » al decollo . . . . . » 800
ALFA D 2 C 30	A 9 cilindri, a stella, con compressore Potenza normale a 3000 m. . . . . CV. 240 » al decollo . . . . . » 270	
ALFA 115 I	A 6 cilindri in linea, invertiti Potenza normale, al suolo . . . . . CV. 200	
ALFA 110 I	A 4 cilindri in linea, invertiti Potenza normale, al suolo . . . . . CV. 130	
COLOMBO S 63	A 6 cilindri in linea Potenza normale, al suolo . . . . . CV. 130	
ALFA 130 RC 38	A 6 cilindri a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, al suolo . . . . . CV. 540 » al decollo . . . . . » 630	

**ELICHE METALLICHE IN LEGA LEGGERA "DURALFA"**  
A passo registrabile a terra, o variabile in volo

# ALLEGRA STORIA DELL'AVIAZIONE

Nel sedicesimo  
secol si ha  
che tutti pensano  
ma niuno fa.

Son di quest'epoca  
il volo strano  
scritto dal nobile  
nason Cirano;



Ciò che ripetesì  
per il seicento  
è pel volubile  
bel settecento.

il volo etereo  
- « L'uom nella luna »  
di Francis Goldwin  
ma per fortuna



in questa tragica  
epoca vana  
ha un grande merito  
il Padre Lana,

che studia un metodo  
molto assennato  
sul problematico  
aerostato.

La « nave aerea »  
del Padre Lana  
era una macchina  
di molto strana,  
paragonabile  
a una barchetta  
che, con simmetrica  
arte perfetta,

nel ciel sostentasi  
con quattro buoni  
cavi attaccabili  
a dei palloni,

e può dirigersi  
(il cuor lo anela!)  
col beneplacito  
d'una gran vela

che ritta erigesi  
- che colpo d'estro! -  
a un solidissimo  
alber maestro.

(Così nel « Prodromo »  
il Padre Lana  
spiega benissimo  
la nave strana).

E menzionabile  
è il tanto bello  
ma inattuabile  
grande vascello,

che in sol un attimo  
un tal Blanchard  
seppe dipingere:  
ed esso appar

un transatlantico  
che i forti venti



sfida fidandosi  
d'ali battenti.

Ma ecco giungere  
con l'ottocento  
un floridissimo  
lieto momento.

Già mentre spegnesi  
il settecento,  
un grande e insolito  
avvenimento

desta di subito  
grande attenzione  
nel « colto » ed « inclita »:  
un gran pallone

pel ciel sostentasi  
per mezzo solo  
dell'aria tepida,  
e compie un volo.

Della mirabile  
prova - in mia fè! -  
va tutto il merito  
ai Montgolfier.

(Continua).

**Manrico il Trovatore**



MASTROJANNI  
ALBERTO-