

L'AQUILONE

settimanale per i giovani

C^m 30

Un anno L. 14 - Sei mesi
L. 7,50 - Estero, annuo,
L. 28 - Num. arr. il doppio

EDITORIALE AERONAUTICA

LE VIE DELL'ARIA - L'ALA D'ITALIA - L'AQUILONE - RIVISTA DI
DIRITTO AERONAUTICO - RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Cosà, 6



RICOGNIZIONE — ... LÀ, A DESTRA, VICINO AL FIUME!. PRESTO, ATTERRA: UNA TRATTORIA!

BOMBARDAMENTI NOTTURNI

Dopo il ciclone atlantico del gennaio che sconvolse con furia biblica le campagne della bassa Andalusia, tutti i velivoli da bombardamento e da caccia del "Tercio", nascosti negli uliveti della Cascajera, latifondo a sud di Siviglia, ritornarono con laboriosi decolli da campi insostenibili, fradici di piovra, a Tablada. Quivi il gruppo da bombardamento "Marelli" attese le operazioni militari di Malaga.

Qualche volo di ambientamento all'inizio del plenilunio lungo il Guadalquivir fino all'altezza di Cadice, nel cielo soffuso di caligine fluviale. Lampade di bordo, eclissi a comando delle luci incastonate nelle carenature delle ruote e sul dorso delle fusoliere, lancio di bengaloni a paracadute, il fàro intermittente di Siviglia, i corridoi puntiformi del campo, i collegamenti radio, le fotocitriche; in una parola il funzionamento dei dispositivi essenziali e ogni espediente ausiliario efficace venne attentamente provato, esaminato, affinato.

Seguono ore di attesa senza fine. Poi sui contrafforti occidentali della Sierra Nevada si accende la battaglia di Malaga: Travolte le resistenze rosse sulle cime, la battaglia si tramuta in una marcia fulminea lungo le "carretere" che declinano al mare. Città espugnata, invasione e occupazione della provincia, chiusa la litoranea verso Motril, il dinamismo delle milizie legionarie trascende la potente alleanza dei trimotori immobili all'ombra delle betulle di Tablada. Un solo bombardamento notturno su navi alla fonda e sulla stazione ferroviaria di Almeria.

Il venti febbraio il gruppo "Marelli" piega le tende e parte per Soria, povero paese annidato a ridosso dei Monti Iberici, nella Vecchia Castiglia.

A luci spente

Ferve la battaglia di Guadalajara e il cielo di Soria è costantemente cinereo, ambiguo, nevos, stravolto dai freddi uragani oceanici e annegato dalle nebbie cantabriche. Quando le ultime fucilate si spengono sulla Strada di Francia, il vento pian piano cade e l'aria si fa pulita e ferma. In piena ascensione lunare, esattamente la sera del ventitrè marzo, il gruppo inizia il ciclo operativo notturno nel settore madrilenno. E' la prima volta, nella storia dell'aviazione del mondo, che un'unità tattica fondamentale esercita azioni offensive continuate, di grande potenza, con modalità e risultati del tutto simili a quelle diurne.

Le partenze effettuate a oltre mille metri di altezza, su terreno angusto e pesante si susseguono celermente: salpato il primo velivolo, decolla il secondo e le pattuglie si

compongono svelte sul cielo del campo; poi, brevemente intervallate nel tempo, si sgranano a colonna incontro al cielo nemico. Panorama oscurato e macchiato di cupe ombre proiettate dagli strapiombi montani, governo strumentale delle macchine appesantite dai massimi carichi e tormentate da raffiche d'aria

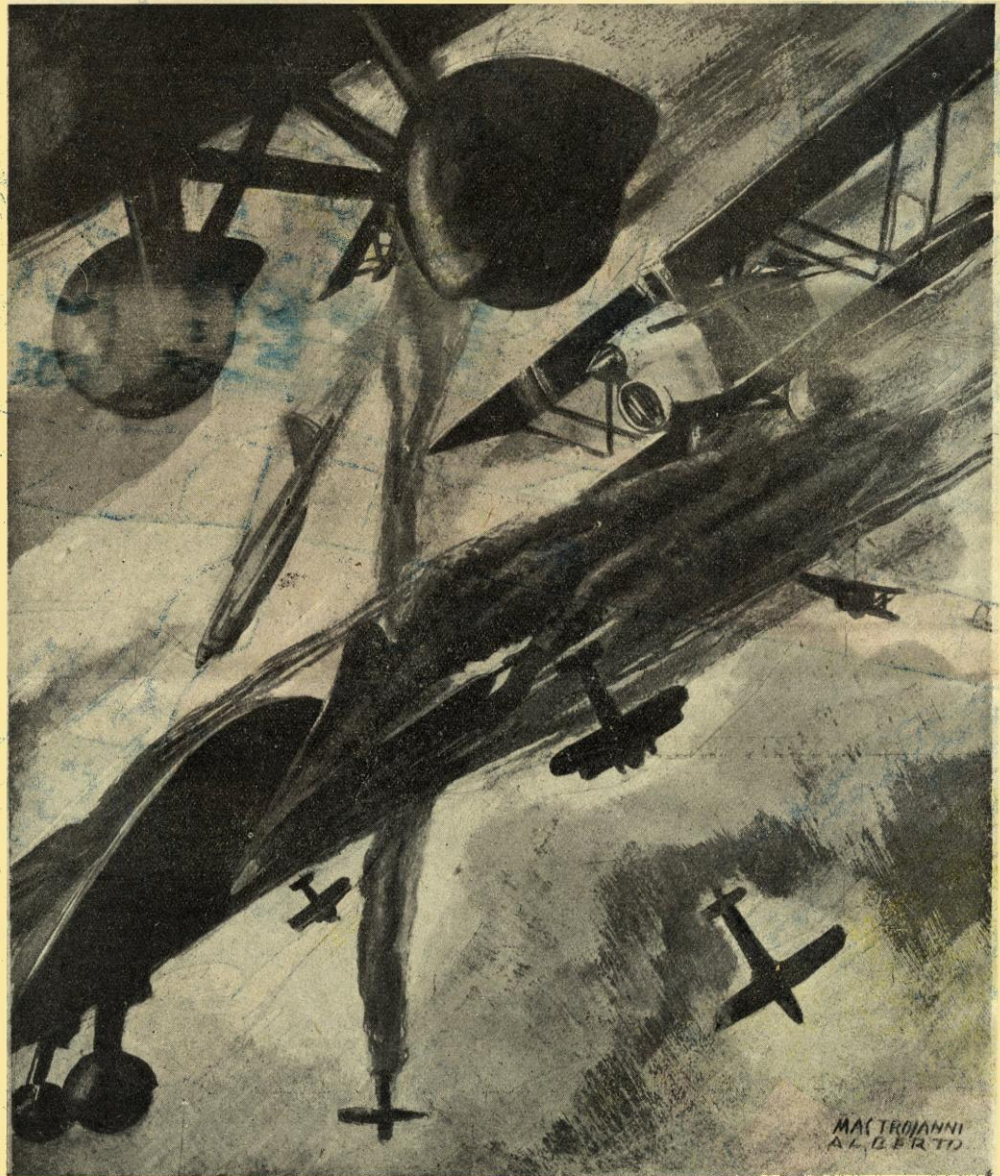
di cui a terra manco si sospetta la esistenza i gregari inchiodati, ala su ala e a luci spente, sul nemico, precisi come nelle posizioni di partenza; e le pattuglie, infine, stabilmente composte nella formazione multipia stabilita, disegnano sull'asse della rotta come un immenso elittico torneo. Tutte le difficoltà di

orientamento, individuazione, puntamento dell'obbiettivo vengono felicemente superate e, nonostante gli sbarramenti contraerei nemici, non il minimo incidente turba l'ardore degli equipaggi.

Quando la pattuglia finale è rientrata in sede, la prima ha già ultimato il caricamento della sua razione di bombe; e il volo, senza riposo e senza stanchezza, riprende. Virtù di comando, addestramento e affiatamento dei naviganti, inesausta lena del personale di bordo e di terra, conferiscono a queste efficacissime azioni notturne la tipica fisionomia della guerra moderna combattuta con impeto ma infrenata, nel contempo, da una predisposta e intelligente disciplina.

Martellamenti di massa

Martellati in massa gli aeroporti rossi, il bivio stradale e la stazione di Guadalajara, si giunse ai bombardamenti notturni del ventisei e del ventisette, i quali vanno considerati come le azioni più rappresentative di questo ininterrotto perio-



Combattimento aereo tra « C. R. 32 » legionari e « Rata » bolscevichi (Interpretazione del pittore Alberto Mastrojanni)

do di guerra. Ne diamo un breve cenno descrittivo.

Sul tardo pomeriggio del ventisei, dopo una laboriosa giornata di voli ai margini della "Cintura" viscagliana, il Comando dell'A. L., avvertito dalla Divisione spagnola di Soria, segnala, con cifrato urgente, sospetti convogli di truppe rosse lungo la rete ferroviaria e stradale convergente su Alcalá de Henares, e movimento di aeroplani nei campi d'aviazione a questo paese contiguo.

Fermato il personale in procinto di rientrare in Soria e ripresi prontamente e alacremente i lavori, alle 21,15 il barbuto colonnello Marelli raccoglie gli equipaggi nella vasta baracca del Comando per il consueto commento dell'ordine di operazione. Si tratta stavolta di operare pressochè simultaneamente, con cinque pattuglie, su quattro obiettivi adiacenti (due campi, stazione, e strade) accecando, in preventivo, alla periferia di Alcalá, quei riflettori che nei precedenti voli avevano seriamente intoppato le operazioni di puntamento. Bombe di vario peso, dirompenti, incendiarie, più uso dei bengala a paracadute sperimentati a Siviglia.

Messe in moto le dinamo delle fotoelettriche e accesa l'illuminazione del campo, trenta minuti dopo decolla il primo velivolo: Marelli e il sottoscritto alle leve, il tenente Lipari secondo puntatore. Appena levate le ruote, nonostante a terra aliti un fiacco vento, si passa di colpo, sugli scassi del fiume Duero, in un violento sovvescio di aria. Sordi tonfi di ariete, sussulti, brusche rollate; bisogna timonare a fondo, con pronta accortezza, per vincere i persistenti squilibri di assetto favoriti dalla scarsa velocità iniziale e da una tonnellata e mezza di esplosivo appeso in fusoliera. Poi quel tormento pian piano si placa e a cento metri di altezza si vola nel più tranquillo mare. Vediamo giù, sul campo, nel bianco ventaglio di luce, scorrere lento il secondo poi il terzo aeroplano, avvolti da una nubecola di polvere fluorescente.

Chiuso un largo cerchio a motori ridotti, i gregari, chiamati dai nostri fari, sono già dietro, fedelmente incollati sui fianchi del Capo.

Prua a sud-ovest.

In cielo galleggia una scialba luna stemperata in un alone lattescante.

Su Almazan brilla una seminata di gemme, poi qualche rado punto giallo tremula sulle gobbe dell'altipiano, poi ombra fonda, senza fine diluita nell'orizzonte nero. A malapena s'intravede, sulle grandi strade, l'opaco bagliore dell'asfalto, il metallico luccichio dei binari e i filiformi lacrimosi corsi dei torrenti; soltanto la schiena nevosa della Sierra Guadarrama appare netta sullo sfondo stellato. Bussola, derivometro, tabella oraria, rilevamenti R. G., sostengono la precisione della rotta prefissa.

Allo scadere del venticinquesimo minuto sorvoliamo, a 1400 metri di quota, il fronte al traverso di Ydraque, e la pattuglia diverge a sinistra, su Brihuega. Marelli ordina di spengere i fari di via, lascia le leve e, in piedi, curvo sugli schienali di pilotaggio, continua l'osservazione attenta del terreno e della carta alla luce di una pila tascabile. Soffiate di vento diaccio che trapela dalla torretta superiore ci tagliano il collo, luccicole verrebbonde

sui cristalli della cabina svisano le tenui immagini di riferimento che fiancheggiano la Strada di Francia. Il bosco di Brihuega lampeggia, spuntano frecce incandescenti che, scintillando, trafiggono il buio. A

uno a uno contiamo i minuti che ci separano dall'ultima conversione di rotta che taglia l'obiettivo nemico. Ecco finalmente i tentacoli stradali di Guadalajara. Trenta gradi a destra. Cinque minuti e mezzo, cin-

que anni e mezzo di volo. Col naso schiacciato sui cristalli scorgiamo a un tratto, sotto prua, una pupilla rossa che via via dilata, balbetta, si accende vivida come una stella e scoppia infine, lanciando sul qua-



Dove e come si sfoga l'insaziabile ferocia dei rossi: immagini sacre mutilate dai miliziani di Valencia

drante dello spazio la sua irrequieta sfera di luce. Ecco là una seconda, una terza pupilla.

Sbarramenti vinti

Marelli mi pizzica un braccio e, preceduto da Lipari, veloce scendere nella gondola di tiro. Immagino che i nemici non si orientino sulla nostra direttrice di attacco; ci aspettano da nord, perchè su quel meridiano incrociano i mobilissimi pennelli azzurrini. Candele sfavillanti piogge d'oro, farfalle di fuoco nascono, ascendono, si librano, sbocciano nella notte; un traversone di sole frusta all'improvviso e ristagna sulla nostra pattuglia. Vedo distintamente i piloti dell'apparecchio sinistro, come a giorno pieno, schermarsi gli occhi feriti col palmo della mano. Ci siamo. Ci hanno scovati. Ora incomincia lo sbarramento fitto. Fermo sul volante e sulla pedaliera, cercando invano gli aghi tremanti del cruscotto, attendo lo schiocco sordo dei ganci che liberano la prima salva di bombe, e dopo quel segnale, conto mentalmente i secondi di caduta. Alla fine, insieme al rimbalzo dell'onda esplosiva, quel faro abbagliante si spenge.

Le prime pattuglie distruggono i riflettori di Alcalá de Henares e tirano le bombe residue sui rimanenti bersagli. Quando l'ultimo apparecchio ha preso terra sul campo di Soria, il primo inizia il volo per la seconda azione.

Alle quattro e mezzo del mattino Marelli fa il bilancio dei risultati interrogando a uno a uno, a lungo, i componenti gli equipaggi. Fin quando il cielo sbianca dietro il Montayo. La sua barba fulva si spiana. Allora basta. Siamo lividi dalla stanchezza e dal freddo. Non ci resta che andare di buon passo dalla vecchia signora Patrizia, in quella stambergia laggiù, verso il fiume. Mangieremo, assiepati intorno al suo alare fumoso, una bella frittata e una salsiccia rossa e ci berremo su un bicchiere del suo bollente caffè che ha sapore di catrame fuso.

Igino Mencarelli

(da «Aviazione Legionaria», numero unico edito dall'Editoriale Aeronautica in vendita presso tutte le edicole a lire una).

L'Italia toglie alla Francia il primato di distanza per idrovolanti

Francia Km. 5780 a 166 Km. ora - Italia 7000 a 265

Il giorno 28 alle ore 13,35 un idrovolante Cant. Z. 506 B. munito di tre motori Alfa Romeo 126 R. C. 34 della potenza di 750 C. V. ognuno, pilotato da Stoppioni Mario e Comani Enrico ed avente a bordo il R. T. Iaria Demetrio ed il motorista Pogliani Renato ha decollato da Cadice diretto verso il Brasile ed ha ammarato il 29 dicembre verso le ore 16 a Caravellas, coprendo un percorso di oltre 7000 Km. in 26,25 ore di volo ad una velocità media oscillante intorno a Km. 265 battendo quindi il primato internazionale di distanza in linea retta per idrovolanti.

Il precedente primato era detenuto dalla Francia con un idrovolante Latécoère 521, (Lieutenant de Vaisseau, Paris) munito di sei motori che il 25-26 ottobre u. s. aveva coperto un percorso di Km. 5780 nel tratto Kenitra-Maceio (Brasile) in ore 37 e 37' alla velocità di Km/h 166,066. Tale primato è stato quindi superato di oltre 1220 Km. ad una velocità di quasi 100 Km. superiore a quella realizzata dall'apparecchio francese.

La Reale Unione Nazionale Aeronautica sottoporrà i verbali e gli incartamenti del volo alla Federazione Aeronautica Internazionale per la conseguente omologazione del primato.

Il nuovo primato conquistato all'Italia dall'apparecchio Cant. Z. 506 B. si aggiunge alla serie brillantissima dei 16 primati internazionali già detenuti da tale tipo di apparecchio; la nuova prova è rimarchevole sia per la lunghezza

del percorso effettuato su rotta oceanica sia per la velocità media realizzata che attesta una netta superiorità dell'idroaviazione italiana su quelle straniere.

L'apparecchio francese Latécoère 521 (Lieutenant de Vaisseau Paris) che il 26 ottobre u. s. aveva battuto lo stesso primato percorrendo chilometri 5780 in 34 ore e 37 primi sull'itinerario Kenitra (Marocco) - Maceio (Brasile) aveva realizzato la velocità media di Km/h 166,07 con una potenza a bordo di 4200 HP., mentre il Cant. Z. 506 B. con una potenza di 2250 HP. ha percorso oltre 7.000 km. in ore 26,25, realizzando una media oraria oscillante intorno ai 265 km. ora.

Si noti poi che il Latécoère è un apparecchio appositamente costruito per percorsi transatlantici e quindi studiato appunto per realizzare lunghi voli e grossi carichi, ed i piloti francesi quando erano partiti da Kenitra si ripromettevano di raggiungere Rio de Janeiro mentre hanno dovuto ammarare per mancanza di carburante a Maceio a circa 2000 km. dalla meta.

L'apparecchio Cant. Z. 506 B. è invece un idrovolante da bombardamento costruito in serie dalle officine aeronautiche dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone.

Il peso al decollo dell'apparecchio francese era di circa kg. 41.000 mentre l'apparecchio italiano pesava circa 16.800 kg. ed aveva un carico alare di 197 kg. per mq.

L'apparecchio Cant. Z. 506 B. possiede inoltre caratteristiche di volo particolarmente brillanti; esso in-

fatti ha una velocità massima di 390 km/h e trasporta un carico utile normale di 4000 kg.; ha l'ala insommergevole, munita di numerosi com-



L'equipaggio del «Cant. Z. 506 B.»

partimenti stagni ed i galleggianti in duralluminio che permettono un facile e rapido decollo anche in mare agitato e con un forte carico.

Il primato dell' "S. 74",

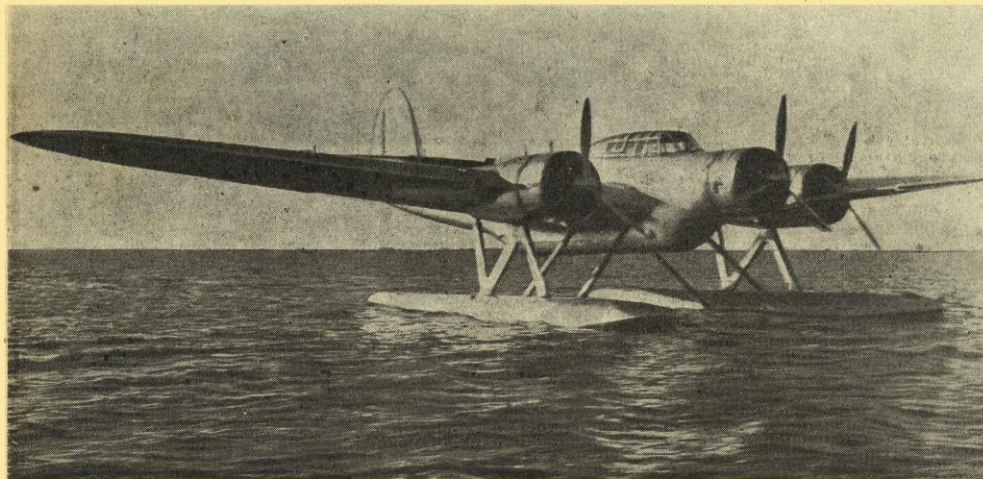
Il giorno 22, un apparecchio S. 74 munito di quattro motori Alfa Romeo 126 R. C. 34 pilotato da Giuseppe Tesi e da Lino Foschi ha battuto il primato internazionale di velocità per aeroplani su 1000 Kr. di percorso con 10 tonnellate di carico utile, realizzando una media oraria di Km. 322,089.

La prova si è svolta sul circuito Santa Marinella-Napoli (Vesuvio-Montecalvo-Santa Marinella).

L'apparecchio è entrato in pista alle ore 12,26'45" e 1/5 e ne è uscito alle ore 15,33'2" 1/5, coprendo l'intero percorso in ore 3,6'17".

Il precedente primato apparteneva alla Francia con un apparecchio quadrimotore Farman 2231 che il 18 ottobre del corrente anno aveva realizzato una media oraria di Km. 262,275.

La Reale Unione Nazionale Aeronautica ha sottoposto i verbali e gli incartamenti dei due voli alla Federazione Aeronautica Internazionale per le conseguenti omologazioni.



Il trimotore italiano da bombardamento «Cant. Z. 506 B», detentore di ben 17 primati internazionali

ALI ARMATE SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE PRIMA

“Gli esploratori”,

I.

Missioni speciali

A bordo c'è posto. E' fatto salire. Il battello è ricondotto a riva per non ingombrare il canale all'atto della partenza; poi l'idro si mette contro il vento, e flotta.

A tutto gas il distacco è abbastanza facile. L'acqua del canale si allontana.

Volando basso per il sovraccarico il *Löhner* punta verso il mare, e sfreccia rapidissimo.

Sono le sette e venti. Le batterie antieree tacciono. Nessuno sparo turba il rumore regolare e continuo del motore.

Venticinque minuti dopo la quindicesima “missione speciale” è conclusa. Gli arditi, che hanno operato in silenzio a preparare la luminosa vittoria, calcano ancora il suolo della Patria.

II.

“Aggiustare il tiro”,

La mattina del 10 maggio 1917 dal comando di un gruppo di aeroplani giunge alla squadriglia di *Caudron* un ordine d'operazioni. E' concepito in questi termini:

“Un apparecchio di codesta squadriglia è incaricato di aggiustare il tiro e riferire coi mezzi di bordo gli effetti del fuoco che la batteria da 105 di marina su affusti Ansaldo, da quota 350 dirigerà, a cominciare dalle 13,15, sul Castello di Reifenberg e servizi adiacenti. Il tiro è di notevole importanza, perchè il Castello è sede di un Comando austriaco”.

L'affermazione che chiude il fogramma è almeno superflua per gli aviatori, che passano la loro vita scorrendo il cielo e dominano completamente tutto ciò che si prepara al basso. Per essi, ormai perfettamente istruiti sul significato di ogni minimo cambiamento nella posizione dei reparti, delle batterie, dei depositi, l'azione che si prepara non è più un mistero.

Pertanto, in obbedienza all'ordine,

il comandante la squadriglia cerca di scegliere i migliori uomini ed il miglior materiale che ha a disposizione.

Sono designati a partire l'aspirante Balbi, pilota, ed il tenente Comellini, osservatore.

L'apparecchio è il *Caudron 2073*, bimotore, una di quelle vecchie sagome carnevalesche che popolavano i cieli degli stadi negli anni precedenti la guerra, che invasero il cielo della battaglia all'inizio del grande conflitto, e che lentamente sono scomparsi cedendo il posto alle snelle fusoliere dei moderni divoratori di spazio. Un vecchio *Caudron* con due motori rotativi ad elica trativa ed una carlinga centrale, armato di una mitragliatrice a prora, e munito di apparecchio radiotelegrafico per la trasmissione delle osservazioni. Agli strumenti consueti è stato aggiunto un cronografo per stabilire con maggiore esattezza i colpi osservati.

Alle 13 il *Caudron* designato folla lentamente sul campo e s'alza, pronto ad incominciare il suo pericoloso servizio. Dirige subito sul Carso rosseggiante poco lontano, e prima di raggiungere le linee, s'incontra con due *Nieuport* da caccia comandati di scorta.

Le ali tricolori si riconoscono, ed entrano nel cielo nemico volando di conserva; ma poco dopo uno dei *Nieuport*, per noie al motore deve rientrare, atterrando presso l'isonzo.

Mentre il *Caudron* si mantiene basso, il *Nieuport* si è sollevato per dominare lo spazio ed avere una posizione vantaggiosa in caso di battaglia.

Il tiro antiaereo è iniziato subito dagli austriaci, ma gli aviatori non se ne danno per intesi. Sono abituati alla sinfonia mortale, che accompagna inevitabilmente ogni loro impresa, e se ne preoccupano solo quel tanto che è necessario ad evitare qualche salva.

Alle 13 e 20 minuti sono allo zenith del Reifenberg, e mentre l'artiglieria nemica si accanisce, riempiono l'atmosfera di granate e di *shrapnells*, il *Caudron* vola sugli obiettivi per riconoscerli e segnarli sulla carta.

Pochi minuti di osservazione bastano. Mentre il pilota guida il pe-

sante apparecchio in evoluzioni complicate per disorientare il tiro degli austriaci, l'osservatore segnala con la radio di esser pronto.

Passa qualche secondo.

Nello spazio, che il rombo dei motori e lo scoppiare ora simultaneo, ora singolare delle granate nemiche riempie di vibrazioni sonore, sembra non vi sia nulla di nuovo.

Ma ecco, improvvisamente, senza che il sibilo caratteristico si sia fatto udire annunciandolo, un colpo scoppiare sul terreno sottostante.

Una fiammata, una nuvola di fumo che sprizza violenta verso il cielo, e poi ondeggia allargandosi, e resta a segnare il punto di caduta.

La matita dell'osservatore cerca sulla carta il punto corrispondente a quello dove s'è schiantata la granata, misura le coordinate e, subito dopo, il dito sul tasto manipolatore della radio di bordo, lancia nello spazio la sua osservazione.

“Un colpo; 2 k 20”.
Il picchiettare del tasto che getta nell'etere i segnali lunghi e corti dell'alfabeto Morse si disperde nel frastuono che fa vibrare i timpani dei volatori.

Ballando instancabilmente, alzandosi, abbassandosi, roteando, il *Caudron* aspetta.

Per la seconda volta sullo sfondo oscuro del terreno sboccia il pino bianco di una cannonata.

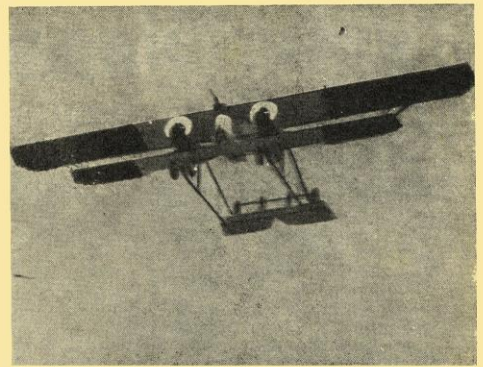
“Un colpo: 2 k 20”.
La segnalazione è appena fatta che un secondo colpo arriva, lungo, ma in direzione giusta.

“Un colpo: 0 k 19”.
Il tempo di correggere i dati di tiro, ed ancora un cratere di fumo si apre sul terreno.

“Un colpo: 1 S 8”.
Pochi secondi di attesa, poi un nuovo scoppio.

“Un colpo: 3 k 2”.
L'osservatore dev'essere soddisfatto dei risultati ottenuti, perchè sul terreno appaiono, una dopo l'altra, quattro fiammate, quattro colonne di fumo.

La radio si affretta a gracchiare la risposta.
“Quattro colpi: 1 k 5; 7 R 1; 0 S 3; 9 k 10”.



Il “Caudron” in volo

Attorno al *Caudron* che fa la spola fra la zona degli obiettivi e le trincee italiane che nascondono i pezzi, le cannonate austriache si infittiscono, dichiarando la rabbia che fa vibrare i nervi degli avversari, ma questo non cambia in nulla il contegno dell'osservatore, bene assecondato dal pilota.

Altri quattro colpi s'inquadrano sul terreno, attorno agli obiettivi, spiccando nettamente nell'ombra alta della montagna.

La radio segnala:
“Gruppo centrato: 3 k 2; 4 k 8; 2 O 5; 1 S 2”.

L'osservatore è chino sul tasto manipolatore dell'apparato radiotelegrafico e sta battendo le ultime linee dell'ultima cifra, allorchè un acuto zirlare vicinissimo alle sue orecchie lo colpisce. Termina il radiotelegramma ed alza vivacemente il capo.

Un immenso stupore gli si dipinge in volto: un “cacciatore” austriaco è a poca distanza, e sta scaricando la sua mitragliatrice sul *Caudron*.

E dove diamine è finito il *Nieuport* di scorta?

L'osservatore lancia un'occhiata nello spazio, assalito da un dubbio atroce, e scopre il *Nieuport* più lontano intento a liberare un *Caproni*, rientrate nelle linee italiane, dalla pressione di tre “caccia” austriaci.

Il *Caudron* è dunque solo di fronte all'assalitore.

Il tenente Comellini abbandona prontamente carta, matita ed apparato radiotelegrafico, e balza alla mitragliatrice. Con mano ferma dirige l'arma sull'avversario, e mentre questi si avvicina per sparare ancora, gli apre il fuoco contro.

Le raffiche di pallottole si incrociano nell'aria, e scrosciano sordamente sulle macchine, dopo aver fischiato attorno ai combattenti.

Quegli che trova più sgradita questa sinfonia mortale è l'austriaco. Il “cacciatore” non ritiene degno arrischiare la morte per abbattere un volgare e grottesco *Caudron*, e picchia bruscamente.

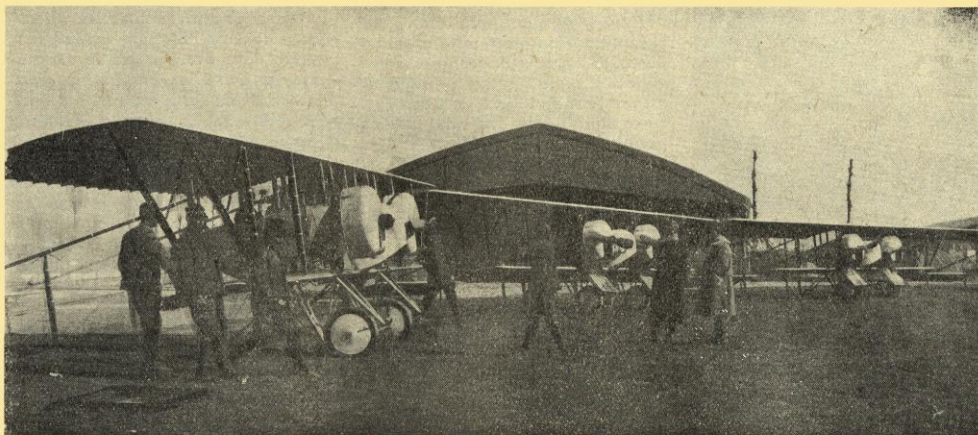
L'osservatore vorrebbe seguirlo con l'arma, ma l'austriaco volteggia coda, al sicuro cioè. Bisognerà “incoda al sicuro cioè. Bisognerà “incassare”, dunque, senza poter rispondere!

Ma come l'osservatore anche il pilota Balbi s'è reso conto della manovra, e decide di far la parte del cacciatore anzichè quella della selvaggina.

Il *Caudron* si impenna vivacemente nell'oceano azzurro, e insegue il “caccia” dalle croci nere ripetendone in senso opposto la manovra.

2 — (Continua)

Armando Silvestri



Una squadriglia di “Caudron” in attesa dell'ordine di partenza

Il volo veleggiato ad Asiago

Se è passato molto tempo senza dare ai giovani lettori del nostro giornale notizie un po' dettagliate non è certo dipeso da incuria riguardando ad un problema che va invece diventando di giorno in giorno più importante fra noi, ma soltanto dall'aver voluto prendere un largo respiro di tempo per vedere che cosa si è riusciti a fare da quando si è cominciato a muoversi un po' di più.

I risultati della Scuola di Asiago dell'anno scorso sono stati il punto di partenza per l'attività volovelistica dell'anno XV, organizzata con una maggiore larghezza di mezzi per aumentare la schiera degli allievi.

Non solo, ma si è voluto e si è riusciti a dare continuità, nell'anno, all'esercizio del volo veleggiato, con l'attività della Scuola di Sezze, che se nell'estate scorsa era stata aperta con funzionamento a tipo sperimentale, ha invece fino dall'ottobre passato iniziato i corsi regolari.

Dirò subito che ad Asiago questo anno non si sono fatti miracoli, ma si sono ottenuti risultati tali, che in relazione agli scopi fissati ed ai mezzi messi a disposizione, possono essere ritenuti soddisfacentissimi.

In cinque corsi si sono avvicendati un centinaio di giovani piloti,

la metà dei quali ha potuto conseguire il brevetto "C", e l'altra metà ha compiuto un proficuo allenamento.

Nessuno è stato dimesso dalla Scuola senza aver fatto per lo meno 5 o 6 traini a motore, e parlando sinceramente; l'allievo che è capace di stare al rimorchio guadagnando quote considerevoli, di sganciarsi, di evolvere alla ricerca delle correnti e di rientrare regolarmente in campo, è già maturo per la prova del brevetto "C"; spesso è soltanto a causa di condizioni meteorologiche che se un allievo non può compiere, al momento opportuno, le prove per il conseguimento del brevetto.

Dai primi giorni dell'apertura della Scuola si è riusciti a veleggiare per circa 3 ore di seguito, oltre ad effettuare molti altri voletti di minore durata, e questo risultato, non solo ha dato la certezza delle possibilità, ma ha valente incoraggiato tutti i componenti della Scuola che i quattro mesi durante i quali si sono svolte le esercitazioni sono state un periplo di entusiasmo continuo e sempre crescente, di pari passo con i risultati che di giorno in giorno si sono raggiunti.

Asiago ha anche visto quest'anno la mobilitazione generale delle forze volovelistiche italiane in un Raduno di volo a vela indetto dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica, in seguito al progetto del presidente della R.U.N.A. di Vicenza; il Raduno ha riunito sullo storico altipiano tutti i piloti di volo a vela di Italia e tutti i tipi di alianti vecchi e nuovi, alcuni anche nuovissimi, che hanno potuto dimostrare in un così opportuno agone le qualità di volo che ad onor del vero, si sono rilevate brillanti.

Tale Raduno ha acquistato un'importanza somma perchè è stato inaugurato da S. E. Valle, che ha potuto assistere, fin dai primi momenti dell'apertura del Raduno, a voli di durata e di quota.

E l'intervento di S. E. Valle ha messo l'entusiasmo nel cuore di tutti, perchè, in tale occasione, egli ha voluto rendere palese agli intervenuti il suo pensiero intorno ad un più ampio sviluppo di tale attività.

Il campo di Asiago in quei giorni ha presentato una spettacolo degno delle grandi competizioni; concorrenti, piloti addetti al traino, personale specializzato, comitato di controllo delle prove, giuria, e tutti gli interessati hanno passato i loro giorni completamente sul campo, qualche volta consumando un modesto rancio sul posto, qualche volta rinunciandovi addirittura, tanto erano presi dal piacere di constatare, in relazione ai continui risultati giornalieri, che l'abilità dei piloti e la bontà delle macchine ottenevano sensibili successi.

Abbiamo assistito a veleggiamenti di 8 o 10 apparecchi nello stesso momento, talvolta sullo stesso punto, tale altra in differenti zone; i voli della durata di un'ora non erano quasi più considerati, e quelli di due ore, tre, fino a quasi sei ore erano divenuti ordinari.

Gli apparecchi di tre Ditte italiane hanno fatto miracoli dimostrando, in ogni sorta di voli, anche acrobatici, le loro ottime qualità.

E' da notare che i voli di durata, che, come ho accennato, hanno raggiunto il massimo di circa sei ore, sono stati tutti voli termici, il che ne aumenta il valore, perchè, come è noto, le correnti ascendenti termiche non hanno la continuità di una corrente dinamica.

Il volo di quota più notevole ha raggiunto 1200 metri al disopra del punto di sgancio (circa 3000 sul livello del mare), e fra i voli di distanza sono da notare un paio di circa 50 Km. in linea retta dal punto di partenza.

La Scuola di Sezze ha già al suo attivo sei brevetti "S", molti voli di quota e di durata, ed i risultati conseguiti in questa stagione, che è tutt'altro che propizia al volo veleggiato, sono tali da accontentare i critici più difficili; anche nei giorni passati, e precisamente il 4 dicembre, due piloti del campo di Sezze hanno veleggiato per circa 3 ore e mezzo ciascuno.

Non sarà male aggiungere qualche data statistico che dia il totale delle attività.



S. E. Valle riceve dalle mani del Segretario generale della R.U.N.A. il distintivo d'onore della Scuola di Asiago

La Scuola di Asiago dal 1° giugno al 15 agosto ha eseguito 4.500 lanci dei quali 800 traini a motore. La Scuola di Sezze, in meno di due mesi, ed in una stagione poco favorevole, ha al suo attivo più di 1000 lanci e 200 voli a rimorchio.

Questo presso a poco è quanto si è fatto durante questo anno in materia di volo veleggiato, per la parte pratica.

Per quanto riguarda invece il materiale di volo, si nota un rinnovato ardore costruttivo di alianti, dei quali alcuni hanno già dato risultati ottimi ed altri sono attesi per l'esame.

La più grande speranza per l'avvenire del volo silenzioso è basata sulla nuova organizzazione che è già stata progettata, studiata ed approvata dalle Autorità competenti, e che sarà posta in atto durante l'anno sedicesimo.

I mezzi concessi fanno prevedere un avvenire sicuro del volo a vela in Italia, poichè la disposizione verso tutto ciò che è volo è istintiva nella razza italiana, e non mancano certamente l'entusiasmo ed il coraggio nella nostra gioventù.

Attilio Todini

Stupidità di un giornalista francese e la risposta di un pilota italiano.

Giorni or sono in una nota velenosetta del suo redattore aeronautico, l'Auto dopo avere citato le caratteristiche dell'S. 74 concludeva esprimendo dubbi sulla regolarità del primato di velocità sui 1000 chilometri con 10 mila kg. di carico battuto da Tesei e Rosci a 322.089 km. di media.

A queste malevoli insinuazioni ha risposto per le rime il comandante Tesei che ha inviato oggi all'Auto un telegramma in cui si è detto disposto a ripetere il primato portando a bordo il redattore aeronautico dell'Auto e mettendo come scommessa 100 mila lire.

Le "Vie dell'aria", che escono contemporaneamente al nostro giornale, in un interessante articolo dal titolo "Un primato prodigioso" rispondono all'ignoto autore francese che in malafede ha cercato di infirmare la validità del primato italiano.



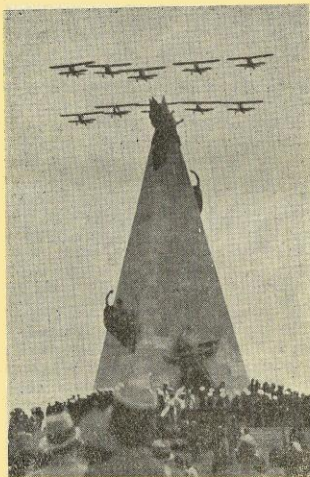
Sopra: un veleggiatore a rimorchio; nel mezzo: allievi del Corso di volo veleggiato del 1937; sotto: un'allieva.

Ali italiane nell'America Latina

La stampa quotidiana ha dato notizia dei successi riportati dai nostri aviatori, inviati nell'America Latina a rappresentare l'Italia Fascista nelle celebrazioni dell'eroica transvolata delle Ande peruviane Geo Chavez. Ed anche la stampa internazionale ha raccolto gli echi delle grandiose dimostrazioni di entusiasmo che hanno suscitato i nostri aviatori dove hanno potuto dare prova della loro audacia e del loro alto grado di abilità e di addestramento.

Le maggiori città dell'America Latina hanno potuto ammirare gli agili saettanti caccia Fiat C. R. 32, prodigiosi apparecchi non solo da acrobazia, ma anche da combattimento, che nei cieli d'Africa e d'Europa, affidati ai saldi cuori dei piloti italiani, hanno scritto pagine di luminoso ardimento.

La nostra missione aerea è giunta al porto di Callao nel Perù il 16 settembre, solennemente ricevuta



La squadriglia italiana di alta acrobazia sorvola in formazione il monumento a Geo Chavez offerto alla città di Lima dagli italiani nel Perù

dalle autorità della città di Lima, e, il 23 settembre, in occasione della prima conferenza tecnica panamericana d'aviazione, i piloti che la compongono hanno conquistato la folla che numerosa era convenuta per quell'occasione.

Il primo ottobre la manifestazione aerea veniva ripetuta davanti alla folla di Santiago del Cile, dove

i nostri aviatori si erano frattanto traferiti in volo. Anche a Santiago oltre trecentomila persone hanno accettato i mesaggeri dell'Italia Fascista e tutta la stampa cilena ha esaltato la grande perizia dei piloti italiani e la perfezione del materiale che permette le più ardite manovre. In segno di amicizia, il Governo Italiano ha regalato in questa occasione due apparecchi al Governo Cileno e tale gesto simbolico ha formato l'oggetto di cordiali commenti.

Durante la permanenza nella capitale del Cile si è verificato un incidente, che non ha avuto serie conseguenze solo per l'eccezionale abilità del pilota. Il 25 ottobre, mentre i nostri aviatori stavano esercitandosi in prove acrobatiche in stretta formazione di volo, durante una virata imperiale, l'apparecchio montato dal capitano Molinari, in seguito a sbandamento dovuto probabilmente ad un vuoto d'aria, veniva investito da un altro apparecchio della formazione. L'elica di questo "falciava" l'estremità sinistra del'ala superiore del velivolo investito provocando un grosso squarcio. Malgrado la grave lesione, che poteva provocare lo scoppio del rivestimento alare, il pilota, anziché lanciarsi col paracadute, preferiva, piuttosto che abbandonare il prezioso velivolo, tentare l'atterraggio. L'arditissima manovra è stata effettuata con prontezza e lo apparecchio ha atterrato regolarmente tra gli applausi della folla che aveva assistito alla paurosa vicenda. Dopo soli due giorni, riparato l'apparecchio con i mezzi di circostanza, il nostro pilota poteva ripartire con il velivolo in perfetta efficienza.

La permanenza nel Cile dei nostri aviatori si è prolungata per una settimana. Poi sono partiti in volo per Mendoza, in Argentina. Con questo volo la catena montuosa delle Ande veniva sorvolata, per la prima volta, da una formazione di apparecchi. Il volo sulle Ande si è svolto ad una quota di oltre seimila metri, tenuto in stretta formazione a cuneo nonostante le difficoltà create da un forte vento e da cenere provenienti dai vicini vulcani. Ripartiti da Mendoza per Buenos Aires, i nostri aviatori hanno percorso oltre mille chilometri di volo, sorvolando la pampa argentina e atterrando a Villa Mercedes e Rosario di Santa Fe, sempre accolti dall'entusiasmo delle popolazioni che hanno potuto ammirare le perfette



I piloti della squadriglia italiana inviata nell'America Latina per la commemorazione dell'aviatore peruviano Geo Chavez.

acrobazie in formazione degli aviatori italiani.

Prima di atterrare sul campo argentino di Palomar, i nostri piloti hanno sorvolato la città di Buenos Aires a volo rasente compiendo ampi giri sulla residenza del Presidente della Repubblica, al quale hanno voluto rendere il loro primo omaggio. Quindi, saliti in quota, hanno compiuto audaci acrobazie, sia individuali che collettive, incatenando l'attenzione dei cittadini bonaerensi.

Nella domenica del 14 novembre i nostri piloti effettuavano un grandioso programma di esercitazioni di alta acrobazia nel cielo della maestosa strada che costeggia il Rio de la Plata. Si calcola che oltre un milione e mezzo di persone abbiano assistito e ammirato le prodezze dei nostri cacciatori, che anche qui hanno lasciato un vivo ricordo del loro ardimento. Tutti i giornali argentini, usciti in edizione speciale, hanno esaltato i piloti italiani, dedicando loro molte pagine per illustrarne il prodigioso affiatamento, l'alta disciplina ed il sorprendente virtuosismo, e mettendo altresì in rilievo la perfezione delle macchine.

Una prova della favorevole impressione prodotta dai nostri aviatori si è avuta quando il Governo argentino ha prelevato la missione italiana di ripetere le esercitazioni di alta acrobazia il 20 novembre alla presenza di tutti i membri del Governo e del Presidente della Repubblica Justo.

Oltre trentamila invitati hanno assistito sull'aeroporto di Palomar alle esercitazioni ed il Presidente Justo ha voluto consegnare personalmente ai nostri aviatori il brevetto di pilota argentino congratulan-

dosi cordialmente ed esprimendo loro la sua grande ammirazione per la perizia dimostrata.

Il 26 novembre i nostri aviatori si sono trasferiti in volo a Montevideo, dove il 28 hanno ripetuto il programma di acrobazie aeree davanti ad una grandiosa folla di mezzo milione di persone e di tutte le autorità governative, compreso il Presidente della Repubblica uruguayana. Il comandante le forze aeree dell'Uruguay ha poi consegnato i distintivi ed i brevetti ad onorem di pilota militare uruguayano.

In seguito i nostri aviatori si sono trasferiti in Brasile dove il 27 dicembre, davanti a oltre mezzo milione di folla schierata sul lungomare di Rio de Janeiro, che già vide il trionfale arrivo degli idrovolanti della prima squadra atlantica italiana che sorvolò in massa l'Oceano, hanno dato una nuova prova della abilità con magnifiche evoluzioni acrobatiche.

Da uno speciale palco d'onore hanno assistito alle acrobazie degli intrepidi aviatori nostri il Presidente della Repubblica e l'Ambasciatore d'Italia con tutti i membri del governo brasiliano e del corpo diplomatico.

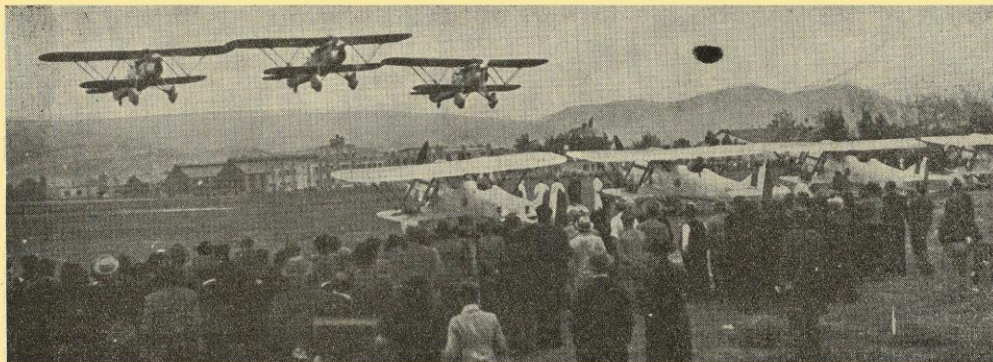
La folla ha entusiasticamente applaudito ogni esercizio compiuto con rara perizia dagli aviatori italiani rimanendo sbalordita per lo spettacolo di potenza e di audacia offerto dai nostri valorosi piloti.

Gli effetti di queste affermazioni dell'ala fascista non tardano a farsi sentire. Infatti, malgrado l'azione esplicita della agguerrita concorrenza degli Stati Uniti, le aviazioni sudamericane guardano ora con ammirazione i risultati conseguiti dall'aviazione italiana, prima nel mondo per i suoi meravigliosi records conquistati in tutti i campi. Numerose missioni formate da ufficiali e da tecnici hanno visitato le nostre industrie e studiato le nostre organizzazioni militari da prendere a modello.

Aldo Mariotti

CHI HA DELLE IDEE?

Invitiamo tutti i più spiritosi «aquilotti» a comunicarci moti e battute che essi ritengono adatti per le copertine de «L'Aquilone». Ogni frase prescelta per una copertina verrà premiata col dono di un libro.



I nostri caccia decollano dall'aeroporto di Las Palmas a Lima

La Palestra dell'aeromodellista

La costruzione dei modelli volanti

VENTITRESIMA LEZIONE

Il pistone del cilindro 2 viene spinto, dalla propria biella, verso l'alto, cacciando l'aria, attraverso il tubo *d* che è in comunicazione, attraverso la fessura *S*, con la camera di scarico e quindi con l'esterno. Quando il pistone del cilindro 3 è giunto al punto morto inferiore, si chiude l'afflusso a questo cilindro 1; dopo un istante il cilindro 3 si trova in comunicazione con la camera di scarico, e può risalire liberamente.

La costruzione dei motori non è cosa possibile per tutti, poiché richiede una grande precisione, e quindi molta abilità in diversi generi di lavoro: tornio, forgia, saldatura. I cilindri devono essere torniti, nella parte interna, alla perfezione, a specchio, come si dice in termine tecnico, ed i pistoni debbono poter scorrere liberamente ma senza lasciar sfuggire l'aria che, in certi tipi di motore, può essere immessa con una pressione anche abbastanza elevata, fino a 8 o 9 atmosfere. Le bielle, che si costruiscono in acciaio, debbono essere forgiate, nella forma e lunghezza esatta, col martello; tutte le boccole vanno tornite, naturalmente, in misura esatta per alloggiare nei rispettivi occhi; l'albero è un pezzo complicato, che deve essere tornito e rettificato all'esterno, scavato, sempre con il tornio, nell'interno, filettato all'estremità anteriore, e rifinito con l'applicazione del diaframma e con la bucatura per la distribuzione dell'aria, che richiede molta precisione affinché le fasi si seguano regolarmente e nel modo più utile. Una cosa che l'aeromodellista possessore di un motore deve curare è la lubrificazione; questa è necessaria perché tutti i pezzi che si muovono non esercitino un attrito eccessivo contro quelli fissi (pistoni nei cilindri, perni ed alberi nelle boccole, ecc.). L'olio non deve essere troppo denso, poiché non si ha un grande riscaldamento, ma non deve neppure essere troppo fluido, per cooperare alla perfetta tenuta dell'aria.

Abbiamo dato la descrizione del motore ad aria compressa, e ne abbiamo spiegato il funzionamento, perché chi si trova a doverne usare deve sapere come funziona, ma tralascieremo le formule per il calcolo delle dimensioni appunto perché crediamo inutile, per gli aeromodellisti, la costruzione dei motori, che è bene sia lasciata agli specialisti: l'aeromodellista deve limitarsi a saperli usare, come un costruttore d'aeroplani si rivolge, per il motore, alle fabbriche di questi. Avverto infine che non bisogna mai far funzionare un motore senza elica, o a vuoto, per evitare i guasti dovuti alla velocità di rotazione troppo elevata.

Molti aeromodellisti, invece, possono essere in grado di provvedere personalmente alla costruzione del serbatoio.

Il serbatoio innanzi tutto deve avere una forma che sia capace di resistere bene alla pressione interna: perciò dovrà essere cilindrico, o tronco-conico con apertura molto piccola, ma sempre di base circolare. Bisogna perciò evitare di voler ottenere con il serbatoio stesso la fusoliera, a meno che questa non debba essere appunto di una delle due forme suddette. Negli altri casi si avrebbe dapprima una deformazione, e ben presto la rottura.

Il materiale più indicato è la lamiera di ottone crudo, che si lavora facilmente e si salda molto bene a stagno. La giunzione dei due lembi, che risulta secondo una generatrice del cilindro o del cono, deve essere fatta a sovrapposizione e saldata, facendo penetrare bene lo stagno per tutta la larghezza della sovrapposizione; l'aggraffatura delle due

parti non è consigliabile, poiché la lamiera, dato il piccolo spessore, è soggetta a rompersi facilmente nella piegatura.

Eseguita la parte centrale del serbatoio, se ne chiudono le estremità con due calotte, dello stesso materiale, leggermente convesse, o, meglio, emisferiche.

A costruzione ultimata si faranno, in posizione opportune, due fori; in uno andrà saldata la valvola (una valvola comune per gomme di bicicletta) per l'immissione dell'aria; nell'altro invece andrà saldato il tubo di adduzione dell'aria al motore, munito di un rubinetto.

Il serbatoio, dovendo resistere alla pressione interna, che può assumere valori elevati per avere una maggiore durata di funzionamento del motore, deve essere costruito con materiale di spessore adeguato; per determinare lo spessore necessario, si misura il massimo diametro della sezione trasversale del serbatoio (diametro del serbatoio stesso per serbatoi cilindrici, diametro del cilindro base maggiore per quelli tronco-conici) e si esegue il calcolo con la seguente formula:

$$s = \frac{H \times D}{2 \times k}$$

nella quale le lettere indicano:

s: lo spessore della lamiera in millimetri;

H: la pressione interna alla quale il serbatoio deve resistere, in metri, tenendo conto che ogni atmosfera equivale a 10 metri d'acqua;

D: il diametro del serbatoio, in metri;

k: è un coefficiente che dipende dal materiale, e che nel caso dell'ottone crudo potremo assumere col valore di 12.

Ad esempio, se la pressione è di 10 atmosfere, equivalenti a 100 metri di acqua, il diametro è di 0,12 metri, si ottiene lo spessore della lamiera da usare: $100 \times 0,12$

$$s = \frac{100 \times 0,12}{2 \times 12} = 0,5 \text{ millimetri}$$

È sempre necessario, per sicurezza, eseguire il calcolo per una pressione un po' maggiore di quella massima che si intende raggiungere.

A costruzione ultimata si eseguirà una prova di tenuta, ed una di resistenza, alla pressione voluta, controllata da un manometro, evitando di riempire il serbatoio d'acqua per poi pompare l'aria: essendo l'acqua incompressibile, questo sistema può essere molto pericoloso.

(Continua).

Giarella

Motorini a scoppio per aeromodelli

Il desiderio di rinnovarsi e di migliorare, spinge molti aeromodellisti, già esperti costruttori, a scrivere alla direzione de «L'Aquilone» chiedendo raggugli, schemi e informazioni intorno al motorino a scoppio.

L'elastico, il motore «principe» degli aeromodelli, che ha dominato incontrastato per molti lustri nel campo dell'aeromodellismo, sembra dover cedere terreno al nuovo rivale: il motorino a combustione interna. In realtà, anziché rivale, si può dire più esattamente collaboratore, perché i due tipi di motore sono destinati, come dirò in seguito, a suddividersi il campo d'azione.

Prendiamo a caso e pubblichiamo una di queste lettere:

Caro «Aquilone»,

Ti sarei veramente grato se potessi darti dei raggugli sul famoso motore a scoppio che purtroppo qui da noi, dato il prezzo

fantastico, viene raramente usato dagli aeromodellisti.

Io mi sono fissato in capo di voler tentare di costruirne uno. Tu certo troverai esagerata la mia pretesa ma se ti fosse possibile conoscere la mia tenacia, cambieresti opinione nei miei riguardi. Gli attrezzi che ho la possibilità di avere a mia disposizione sono certo che mi serviranno egregiamente per portare a compimento questo mio arduo progetto.

Ed ecco quanto ti chiedo:

- 1) Come è risolta l'accensione della miscela.
- 2) Si tratta di motore a due o quattro tempi.
- 3) La miscela viene composta con il solito procedimento del carburatore e presa d'aria, oppure con altro sistema.
- 4) Potenza in HP.
- 5) Tipo del carburante usato.
- 6) Cilindrata.

7) Tutti quei dettagli che ti sarà possibile specificarmi.

8) Se ti fosse possibile avere uno schema, io sarei felicissimo di acquistarlo.

9) Peso massimo del motore e suoi accessori.

10) Come avviene la lubrificazione.

Di domande te ne ho rivolte abbastanza; sono però certa che vorrai scusarmi.

Ti sarei oltremodo riconoscente se potessi avere una risposta sollecita per mettermi subito al lavoro e non trovarmi ancora in alto mare alla prossima stagione delle gare.

Ti ringrazio sentitamente fin d'ora.

Saluti fascisti.

PAOLI CARLO
(di Trieste).

Rispondendo quindi all'entusiasta e tenacissimo Carlo Paoli, intendo rispon-



Guido Dalla Noce di Cremona con lo scheletro di un suo veleggiatore.

dere a tutti coloro ai quali l'argomento interessa.

Caro Aeromodellista motorizzando,

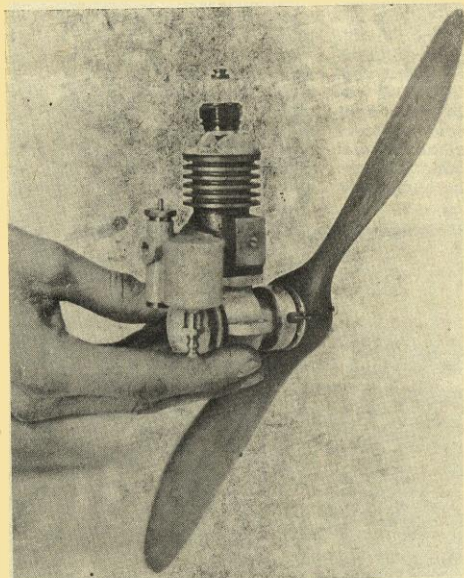
Una domanda, tra le tante formulate, non hai rivolta a «L'Aquilone» ed era quella che, a mio avviso, sarebbe stata la più importante: «Perché L'Aquilone si è così poco interessato di motorini a scoppio per modelli volanti?». La risposta è questa: «L'Aquilone ha sempre considerato l'importante problema con la massima serietà, ed è proprio per questo motivo che attendeva di trattare l'argomento quando avesse raccolto una notevole documentazione su ciò che è stato fatto in Italia e all'estero in materia di motorini a combustione interna non cilindrate dell'ordine di pochi centimetri cubi».

Purtroppo per quel che riguarda la produzione nazionale, ad eccezione di sporadici tentativi di alcuni volenterosi dilettanti, dobbiamo constatare che è stato fatto molto poco. Infatti tutti i motorini montati sugli aeromodelli partecipanti alla categoria a motore, nelle recenti Gare Nazionali svoltesi in Roma, erano tutti «Made in U. S. A.».

La Ditta «Movo» di Milano, nel suo catalogo dello scorso anno riproduceva un motorino a scoppio con le seguenti caratteristiche: due tempi, monocilindrico, raffreddato ad aria, accensione a batteria, corsa mm. 30, alesaggio mm. 28,5, 1200-1800 giri al minuto, potenza 1/2 HP., peso Kg. 0,950, altezza cm. 16, larghezza cm. 12, lunghezza cm. 7,5. A parte il fatto che una cilindrata di 19 cm. è un po' eccessiva per motorini destinati ad aeromodelli, e così pure il prezzo di L. 700, questo motore sembra che non sia stato mai montato su un aeromodello affermatosi in qualche competizione aeromodellistica.

Recentemente un giovane meccanico di Parma, Ottorino Adamasi, ha costruito un motorino per aeromodelli di 21 cmc. a quattro tempi. La distribuzione è quella usata nelle motociclette di normale cilindrata, l'accensione è a spinterogeno con una candela di 12 mm, usate sulla Fiat 500; la lubrificazione è ottenuta con una pompa a stantuffo. Questo lavoro, degno d'ammirazione, presenta però gli stessi inconvenienti del motore esaminato prima: cilindrata eccessiva, peso rilevante a cui si aggiunge la complicazione costruttiva.

Abbiamo spesso sentito parlare del motorino «Mirus» che costruisce Carlo Montrasio a Varese, ma, ripetiamo, abbiamo sentito parlare perché non è stato ancora possibile vedere, in una gara, un aeromodello trascinato in volo da un tale motorino. A proposito del «Mirus» c'è ancora di più: la direzione de «L'Aquilone», desiderosa di vedere da vici-



Un esemplare di motore a scoppio per aeromodelli con carburatore a vaschetta.

no e, possibilmente, funzionare questo motore — per il quale aveva anche fatto pubblicare inserzioni pubblicitarie — scrisse in proposito al predetto costruttore di Varese. Conclusione: non solo il motorino non è giunto a Roma, ma il Sig. Montrasio non si è incaricato neppure di rispondere una sola parola. Come spiegare una simile condotta?

Tentativi per la costruzione del, come tu dici, «famoso» motorino in Italia ce ne saranno ancora, oltre quelli sopra esaminati, ma nessuno, fino ad oggi, ha dato dei risultati pratici costatibili.

Prima di passare in rassegna la produzione estera, vediamo di impostare con pochi tratti, il problema del motorino a scoppio applicato ai modelli volanti.

Con l'adozione dei motori a combustione interna la costruzione dei modelli volanti diviene più complessa, e, soprattutto, più scientifica di quella per i modelli ad elastico. I problemi di equilibrio, di centraggio e di messa a punto sono evidentemente più delicati perché, le forze in gioco e le velocità raggiunte col motorino sono più alte. Ma a questo apparente svantaggio nei confronti dei modelli ad elastico, fa riscontro un più vasto campo delle realizzazioni possibili. Il motore a combustione interna, con-

25,4 mm., potenza 1-5. Noto anche in Italia e montato su alcuni degli aeromodelli partecipanti alle gare di Roma. Il «Mighty Midget» e il «Guin Aero», costruiti dalla Bunch Model Airplane Co. La medesima ditta costruisce un tipo speciale da corsa con le seguenti caratteristiche: alesaggio 20,6 mm., corsa 22,2 mm., potenza 1-5 HP. a 5200 giri.

Il «Syncro Ace Engine» costruito dalla Ditta Modelcraft, alesaggio mm. 12,2 corsa 23,8 mm., potenza 1-5 HP, col carter perfettamente carenato. Il «Trojan Junior Engine» costruito dalla Trojan Miniature Products Co. che ha recentemente posto in vendita un motorino di appena 3,1 cmc. di cilindrata e che pesa 260 gr. batterie comprese. Il «Husky Junior», costruito dalla Douglas Model Aircraft Co. invertito, alesaggio mm. 15,3, corsa mm. 15,3, potenza 1-6 HP. La stessa Ditta ha recentemente costruito un tipo che pesa senza batterie appena 112 gr. Il «Loutrel Motor» tipo C.H.Q., con cilindro in lega speciale. Il «Peerless» costruito dalla Peerless Model Airplane, alesaggio 28,5 mm., corsa 25,4 mm. Il «Chunn» con soli 2,6 cmc. di cilindrata che sviluppa una potenza di 1-10 di HP. a 4500 giri; tale motorino completo pesa solo 200 grammi.

A titolo di curiosità notiamo ancora un tipo di motore americano per aeromodelli a quattro tempi, con 9 cilindri a stella, raffreddato ad aria, con una cilindrata per cilindro di 13 cmc. che sviluppa una potenza di 1 HP.

La produzione francese di serie è costituita dai seguenti tipi di motorini: l'«Huguet», alesaggio mm. 25, corsa mm. 30, regime da 2.000 a 7.000 giri; potenza 1-4 di HP.; il motore «J. A. C.» alesaggio mm. 22, corsa 25 mm.; potenza a 4.000 giri 1-4 di HP.; il «Terrot» costruito in diversi tipi, cilindrata di 5 cmc.; il «Train» di 3 cmc. con 16 mm. di alesaggio che ha avuto un grande successo; l'«M. R. 37» di 5 cmc. con 17 mm. di cilindrata, peso totale di 640 grammi, potenza 1-8 di HP.; il «Peergeot» costruito dai tecnici della nota ditta. Un vero primato è stato realizzato a Parigi dal «Bazar d'Electricité» costruendo un motorino a scoppio di mezzo centimetro cubo di cilindrata, con 3 mm. di corsa e 9 millimetri di alesaggio.

La Cecoslovacchia produce in serie il motorino «Ceko» costruito dalla Società Anonima Cekomoravska Kolben-Danek.

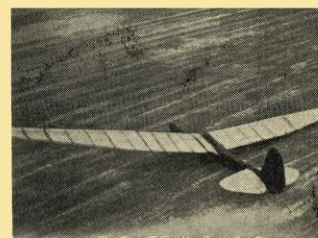
La produzione inglese si può riassumere nei seguenti tipi: il «Comet» costruito dalla Model Aircraft Stores di 18 cmc. di cilindrata; l'«Eagle» costruito dalla John Ferguson and Co.; alesaggio mm. 22, corsa 16 mm. il «Falcon» e il «Condor» costruiti dalla stessa casa, il primo a due cilindri opposti e il secondo a 4 cilindri; «The Grayspec» motorino

di 15 cmc. costruito dalla E. Gray e Son Ltd.; il «Ken», costruito dalla G. Kenion Company motore a quattro tempi da 15 cmc. da 0,40 HP. a 6500 giri al minuto.

Rispondo ora, succintamente, alle tue domande sulle caratteristiche costruttive dei motorini, rimandando in un prossimo articolo considerazioni tecniche più dettagliate sui medesimi argomenti.

Il motorino per modelli volanti è in genere un motorino funzionante col ciclo a due tempi, raffreddato ad aria. La cilindrata varia dai 3 ai 15 cmc. e potenza sviluppata da 1/8 a 1/2 di HP.

L'energia elettrica per l'accensione viene in genere, fornita da una piccola batteria (le normali pile per lampadine tascabili o simili), con rochetto d'induzione munito di relativo condensatore. La lubrificazione è automatica mediante miscela diretta di olio e benzina. Il peso, variante naturalmente con la cilindrata e con la potenza, oscilla tra i 200



Il «Ceppio», veleggiatore di Valentino Siviero di Napoli.

e i 700 gr. comprendendo in queste cifre batterie, bobine e serbatoio del carburante.

Spero, caro aeromodellista motorizzato di averti almeno in parte soddisfatto.

Con i più cari saluti da tuo
Ing. Lu.

Collaborazione dei giovani

PRIMO VOLO

Quante volte aveva detto alla mamma che sarebbe andato al cinema, mentre quelle due o tre lire erano finite nascoste in un cassetto. Ed ora che aveva, gelosamente custodito nei portafogli, il buono di volo, non poteva volare! Quando quella sera aveva detto che avrebbe volato, aveva visto il babbo diventare pallido. Povero babbo! Ma egli voleva ad ogni costo mantener vivo nel suo spirito il desiderio, l'ebbrezza del volo. Il babbo si era arrabbiato moltissimo di fronte alla testardaggine di Mario, e gli proibì assolutamente di avvicinarsi all'aeroporto, perché se avesse saputo che egli fosse riuscito a volare, guai a lui! Il povero Mario non ne poté più, e scappò da tavola chiudendosi nella sua stanza.

— Benissimo! — gli gridò dietro il padre. — Così imparerai a far di testa tua.

E la mamma che cosa aveva fatto in mezzo a tutto quel tafferuglio? Quel che fanno tutte le mamme. Un po' calmava il marito, ed un po' cercava di difendere il figlio. Ella sapeva la passione che Mario nutriva nel cuore, e pur dispiacendole che anche lui intraprendesse quella carriera così pericolosa, pure non aveva cuore di ostacolare il desiderio del figlio.

Quante mamme somigliano alla mamma di Mario!

Mario si rivoltava nel letto. Nella sua mente turbinavano aeroplani, picchiate che gli toglievano il respiro e sembrava non dovessero finir mai; turbino d'ali e di motori. Ad un tratto gli sembrò di non esser più disteso, ma seduto; il buio davanti a lui piano piano si diradava, ed attraverso i vetri, di fronte a lui, vedeva qualcosa girare vorticosamente, formando un sottilissimo disco trasparente. Un forte ronzio gli colpiva gli orecchi; ad un tratto si sentì posare una mano sulla spalla; seduto accanto a lui, con un volano in mano e la testa ricoperta da un casco di pelle, c'era Giorgio, suo fratello! Ma egli non ne fu impaurito; anzi gli sorrise.

— Guarda giù — gli disse Giorgio, e la sua voce gli giunse dolce e distinta. Mario guardò sotto i suoi piedi; una esclamazione gli uscì dalle labbra; sotto, attraverso un finestrino di mica, vedeva la terra; ma non vedeva le case, le strade, i campi, no; vedeva la terra, il globo, con gli oceani ed i continenti; e laggiù lontano, piccino piccino, vide il piccolo stivale dell'Italia. Alzò gli occhi spauriti verso il fratello; ma il sorriso luminoso di lui lo rinfanciò.

— Vedi come è piccina la Terra? — gli disse con la sua voce melodiosa. — Adesso — continuò egli — ti farò vedere degli uomini; oh, ma non come quelli che vivono su quella piccola palla che fu la nostra Terra. Uomini grandi, infinitamente grandi. Il loro cuore è un cuore generoso, pieno di bontà e di bellezza eterna. Essi, come me, un giorno furono sulla terra; ma il loro animo fu sempre in cielo, animo aperto a tutte le bellezze divine, animo che seppe comprendere la bellezza degli spazi eterni. Essi vollero innalzarsi in questi spazi, e vi riuscirono; vi riuscirono perché vollero. Anime nobili, difesero la loro piccola terra dal nemico, combattendo nell'aria; e caddero; caddero sulla piccola Terra che li aveva nutriti e cresciuti. Allora il loro animo s'innalzò in spazi, che tu, Mario,



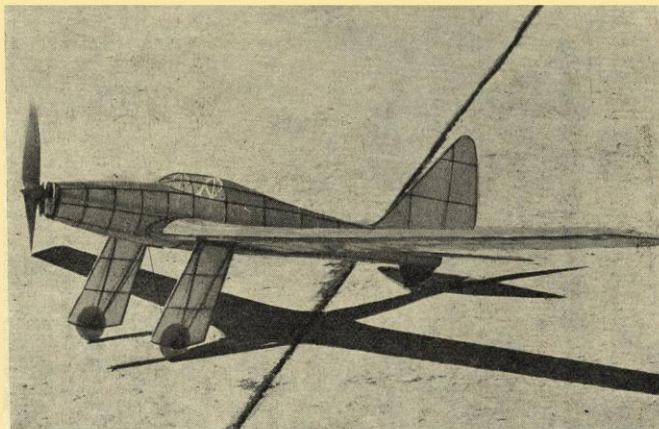
Un gruppo di aeromodellisti fiorentini insieme con l'istruttore Piccardi, progettista di questo bel veleggiatore di metri 3,20 di apertura alare

traboccante al motore ad elastico che possiede. Una forte coppia motrice all'inizio ma che rapidamente decresce, può sviluppare una potenza costante e relativamente elevata con una durata di funzionamento che, in linea di principio, è limitata alla capacità del serbatoio del carburante.

Ma la qualità che più interessa del motorino in questione è quella del concentrato della potenza relativa. Tale caratteristica del motore a scoppio permette di realizzare dei veri e propri «modelli di velivoli» del tutto simili ai loro fratelli più grandi. La cosa, è impossibile o per lo meno difficoltosa e forzata col motore ad elastico il cui peso è ripartito su tutta la lunghezza del modello.

La costruzione degli aeromodelli a motore a scoppio costituirebbe veramente un'ottima palestra per gli amatori dell'aeromodellismo, perché avrebbero di fronte, ridotti nella proporzione e nelle difficoltà di soluzione, i medesimi problemi che si incontrano per la costruzione dei veri apparecchi. Per concludere la costruzione dei modelli a motore, dovrebbe rappresentare un perfezionamento, specialmente per quei giovani costruttori, già esperti nella costruzione degli aeromodelli ad elastico e dei veleggiatori, che aspirino a divenire progettisti di velivoli.

Diamo dunque uno sguardo alla produzione estera di motorini a scoppio per aeromodelli, cominciando da quella americana che ne detiene il primato. Ecco alcuni tipi costruiti in grande serie: Il «Baby Cyclone», costruito dalla Aircraft Industries Inc., alesaggio 19 mm., corsa 20,5 mm., potenza 1-5 di HP., alimentazione con distribuzione rotativa sull'albero. L'«Ohlsson», costruito dalla Ditta Ohlsson Miniature. Il «Brown Junior» costruito dalla Junior Motors Corporation, alesaggio 22 mm., corsa



Un esempio di accurata costruzione, presentato al Concorso Nazionale dell'anno 1936, da un concorrente veneziano.

e tutti voi della terra, non potete conoscere. Ora questi animi forti attendono. No, Mario, non attendono, come tu credevi, la vendetta. La vendetta non è degli animi generosi; la vendetta è degli animi pravi. Essi attendono che altri uomini cerchino di imitarli, per attestare che loro fecero bene, che il loro ideale fu vero. Ed allora saranno felici! E sappi che essi non vogliono essere pianti; oh, no! L'aviatore vuol solo essere ricordato con gioia. Tu lo dirai alla mamma, vero? — E gli occhi di lui si fissarono dolci negli occhi del fratello.

— E tu, Mario — continuò egli — volerai. Oh sì, tu volerai, ne sono certo; tu volerai, perchè tu sei uno di quegli animi di cui ti ho parlato. Tu volerai... tu volerai... tu volerai... — e le eliche parvero spegnersi in quel mormorio. L'aeroplano ebbe un urto. Mario sobbalzò. Vide accanto a sé il volto sorridente della mamma, che lo aveva scosso dolcemente per svegliarlo.

— Che hai? — chiese guardandolo con i begli occhi stanchi. — Non ti senti bene?

Mario gettò le braccia intorno al collo della mamma:

— Sai, mamma — le sussurrò — ho visto Giorgio, in sogno.

Dagli occhi della mamma scese una lacrima.

— No, mamma — e Mario le asciugò dolcemente la lacrima; — egli mi ha detto che gli aviatori vogliono essere ricordati con gioia; solo allora essi sono felici!

— Sì, Mario — disse la madre asciugandosi in fretta gli occhi. — Hanno ragione, sai. Ed io non piangerò più. E tu sarai più contento. A proposito. Guarda fuori che bel sole; vestiti, fa' colazione e va' al campo. Puoi volare, ai?

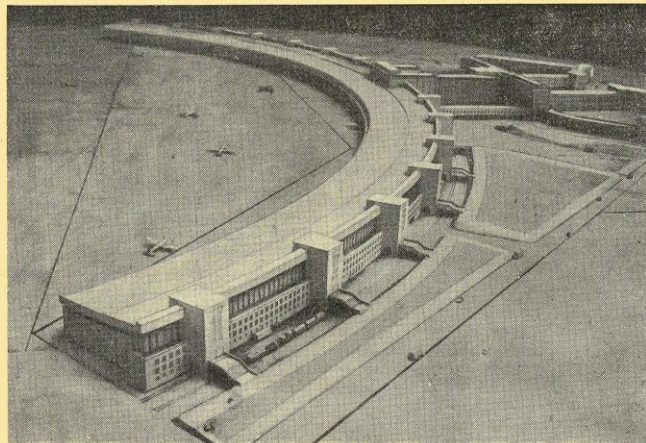
Gli occhi di Mario si sgranarono increduli: — Ma... e il babbo?!

— Il babbo sa tutto ed è contento; sono riuscito a convincerlo.

— Oh mamma! — e le braccia di Mario si strinsero attorno al collo della mamma.

Fuori, un rombo di motori annunciava che la vita dell'aeroporto ricominciava.

Renato Cianciotta



Ecco il plastico del progetto per l'ampliamento dell'aeroporto berlinese di Tempelhof.

SCAPPATELLA NOTTURNA D'UN PALLONE PERBENE

Questo è un fatto verissimo ed è accaduto un paio di settimane fa in Inghilterra. Protagonista, un pallone frenato degli sbarramenti aerei. (Come saprete, i buoni inglesi non dormono sonni tranquilli. Sanno di dover render troppi conti e immaginano di poter essere assaliti da un momento all'altro. Per questo riarmano con furia disperata e sperimentano le trovate più peregrine per difendere dall'aria la loro capitale).

Ma torniamo al nostro bravo pallone e alla sua avventura notturna.

* * *

Era uno sferico, grassoccio e posato, serissimo e di abitudini estremamente sedentarie. Al pari degli inglesi di ceto superiore, disprezzava gli slanci, gli impulsi sentimentali, la spontaneità. Ogni sua ambizione poneva nel controllarsi e nel mantenere dignitosamente il suo posto. Era infatti, come abbiamo detto, un pallone frenato, congiun-

to alla superficie di un cavo di circa quattromila metri.

Senonchè, si ha un bell'essere dignitosi e posati; vi sono momenti in cui anche un presidente di Accademia di Paleontologia e di Archeografia Paleolitica, con tanto di barba bianca a ventaglio, può sentire il vecchio cuore conservato nella naftalina dei suoi musei battere e gorgogliare di sangue caldo. Anche al pallone britannico dev'essere accaduto qualcosa di simile.

Se ne stava lassù, nella notte, galleggiante a quattromila metri. Sotto il suo pancino rotondo e teso sfilavano squadroni di nuvole lanciati al galoppo all'assalto del Mar della Manica che rumoreggiava e mordeva smanioso le coste inglesi. Il pallone disapprovava la corsa delle nubi, che giudicava scomposta e disdicevole, biasimava, ma in silenzio e con altero disprezzo, gli scherzi materialoni delle raffiche le quali, senza alcun rispetto pel suo

involucro di seta che rivelava la sua qualità di nobile signore, non gli risparmiavano spallate e spintoni. Ma nemmeno degnava di protestare il pallone, orgoglioso com'era di riuscire a controllare i suoi sentimenti (era frenato, non dimentichiamolo!); sapeva bene che il vero *gentleman* reagisce alla volgarità non accordandole la minima attenzione. Ogni tanto guardava con compiacenza il cavo di lucente e sottile acciaio che partendo dalla pancetta, come la catena d'un orologio dal taschino del gilè d'un commendatore, sprofondava tra le nuvole per raggiungere la terra oscura in qualche posto, dove una dozzina di uomini, suoi schiavi, manovravano macchine e sorvegliavano strumenti e quadranti. E tutto andò bene finchè spuntò la luna.

Una luna melanconica, agonizzante, da ultimo quarto, una di quelle lune che spuntano furtive dall'orizzonte solo nelle ore avanzate della notte, con uno stile un po' da ladro, un po' da fantasma. Era de-

bole, anemica, invecchiata, stanca; ma sempre la luna, ossia quella fatta o maga o strega che da centinaia di secoli, col solo presentarsi, rende poetico il paesaggio più insignificante e riesce a far sognare persino i consiglieri delegati delle società per la produzione dei concimi chimici. Era la luna, che quando appare fa cantar gli usignuoli, abbaia di rimpianto i cani e inferocire i futuristi che da trent'anni hanno proclamato la loro intenzione di ucciderla per appendere al suo posto in cielo uno di quei bei quadri della loro scuola così giulivamente pieni di membra sparse elefantiache e di color putrefazione avanzata.

Quando il chiarore lunare inondò la tumultuosa galoppata delle nuvole, rivelando una distesa abbagliante di candide grotte, di corazze, di piume, di criniere scompigliate, il pallone ebbe un lungo frèmito che comunicò al cavo.

— Su, su, su, muoviti, poltrone! — gli ululavano intorno le raffiche, sbalottando'o e spingendolo.

— Macchè! Lasciatelo in pace, — sibilava ironica la tramontana — E' troppo serio per venir con noi. Una camomilla pel signore! Presto, un berretto da notte!

Quasi in obbedienza al sarcastico ordine della tramontana, un leggero fiocco di vapori andò a posarsi sul sommo dell'involucro. Nuvole, raffiche e persino le lontane stelle e la stessa luna scoppiarono a ridere nel vedere il corretto *gentleman*, così conciato, cercare di darsi un contegno indifferente.

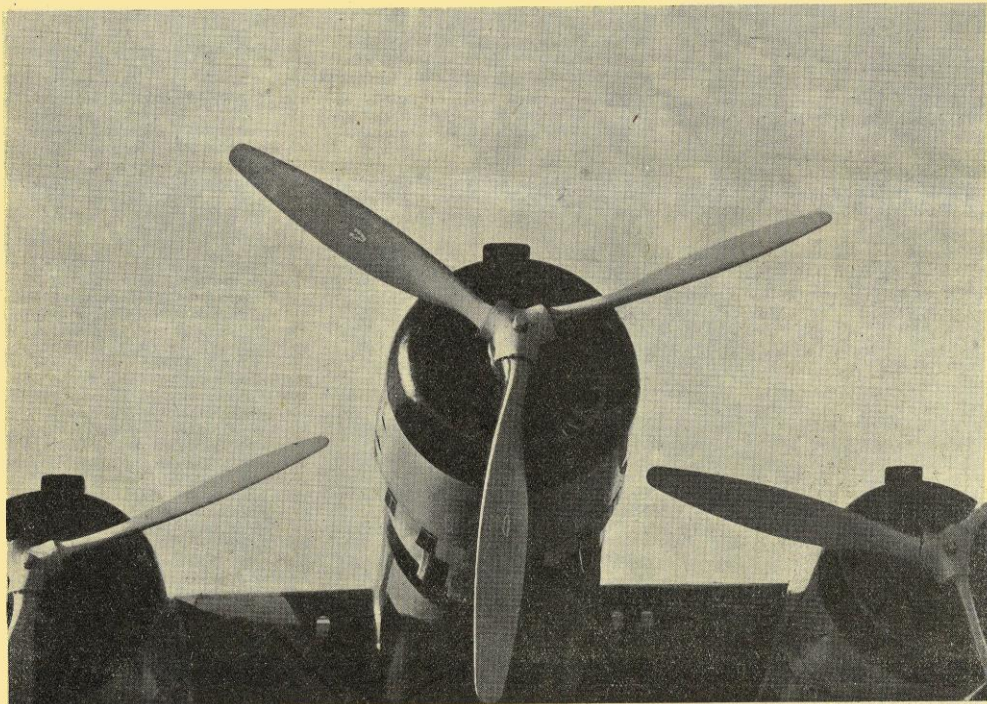
Ma bruscamente accadde l'inaudito. Il pallone frenato perse la calma, come un qualsiasi Lloyd George di fronte al menefreghismo italiano.

— Ah, sì? — gridò — Non mi credete capace di fare un po' il matto anch'io? Vi sembro vecchio? Aspettate! Aspettate!

Con un vigoroso scrollone si sbazzò del berretto da notte e con una stratta irresistibile schiantò il cavo, balzando verso il cielo cosparsa di stelle.

— Su, alla carica, ragazzi, vengo con voi! — urlò — Altro che camomilla! Champagne, voglio, champagne! In Francia, andiamo in Francia!

La sorridente luna vide così il pingue *gentleman* dell'aria, partire in pesante galoppo per l'alto mare, tirato e spinto dalle raffiche pazzesche. Dietro, a guisa di strascico sguorile, si tirava tremila metri del cavo schiantato.



La bella fotografia della prua del nostro formidabile trimotore da bombardamento « S. 79 »

Fu raccolto l'indomani a quota bassissima molto addentro nel territorio francese. Era ubriaco fradicio e dondolava sconsigliatamente da tutte le parti. Il suo cavo s'era aggrovigliato a un fascio di fili elettrici ad alta tensione e questo aveva causato la notte una lunga interruzione della corrente, sprofondando nel buio tutta la costa del Passo di Calais. Questo ed altro aveva fatto il dignitoso signore, che tanto scandalo aveva dato in quella notte di follia.

Riaccompagnato in Inghilterra, i suoi compagni finsero di non vederlo e gli aerostieri s'affrettarono a

rinchiuderlo in un magazzino, perché la fama delle sue stravaganze non si scorgesse.

Ma a me nulla sfugge e ho voluto raccontarvi come veramente è andato il fatto, pur esortandovi a non seguire il cattivo esempio del pallone, più sfrenato che frenato.

No, ragazzi, non schiantate il cavo che vi tiene legati alla superficie, non date retta alla luna e, soprattutto, non andate a impigliarvi nei fili della corrente elettrica sulle coste francesi. Non sta bene; direbbe il mio amico Girolamo.

Enzo Jemma

L'avventura di "Mr. Pallin,,

P i l o t a R o s s o

Con un semplice brevetto turistico in tasca — e nessuno penserà che sia stato di troppo — il simpatico *Mister...* Ma scusate: non è possibile che tradisca il gelosissimo segreto di questo nome, che potrebbe ancora dirsi onorato nel futuro. Vi prego pertanto di gradire uno pseudonimo di circostanza, dietro il quale possa nascondersi l'inglese pilota facilonone di cui intendo parlarvi. Scegliamo... ma sì, lo pseudonimo di "Mr. Pallin"; tanto per voi fa lo stesso, non è vero?

Con un semplice brevetto turistico in tasca — riprendo — il simpatico Mr. Pallin pensò di potere accorrere sotto le bandiere del Governo rosso di Valencia, e di battersi per la causa — che non si può neanche dire "santa" perché i santi sono stati radiati dai discorsi e dalle idee rosse — della rivoluzione universale, o qualche cosa di simile.

Il posto ideale per accorrere sotto le bandiere della Spagna rossa anche da Londra, è, come noto, Parigi. Là si trova tutto il necessario per diventare un "perfetto miliziano", oppure un pilota rosso, o qua-

lunque altra cosa, purché sia rossa. Là Mr. Pallin trovò ingaggio come "pilota" con una certa facilità, e con larghe... promesse di compensi.

Non voglio parlarvi della sua prima esperienza di... guerra — consistita in un tentativo di trasporto di un vecchio aeroplano da caccia che, perso un cilindro in volo, dovette fare atterrare sull'albero più prossimo, in una inconscia imitazione del leggendario Don Chisciotte, con sfasciamento completo della macchina che gli valse solo il perdere la stima dei suoi comandanti di Valencia; né vi narrerò il suo avventuroso viaggio su una nave cosiddetta inglese (di inglese a bordo c'erano soltanto la bandiera, ed un ritratto di Re Giorgio appeso nel quadrato), che fu ricacciata verso est da un pattugliatore inglese, rastrellata da alcune navi armate di Franco, e condotta a Palma in prigionia. Voglio soltanto narrare la sua più allegra avventura, che ebbe inizio dopo il ritorno di Mr. Pallin a Parigi, dopo essere stato liberato da Ramon Franco, il celebre aviatore fratello del *Caudillo* e gover-



Un bel modello del palermitano Giuseppe Mione.

natore di Maiorca, in omaggio al cameratismo fra piloti, ed aver raggiunto Roma su un trasporto aereo civile italiano.

L'avventura non ebbe inizi di carattere eroico. Mr. Pallin ricevette semplicemente l'ordine di trasferire in volo — contro rimborso di 15.000 franchi — un bimotore da bombardamento *Potez* da Parigi a Bilbao che cominciava ad essere premuta dalle truppe e dai legionari di Franco; se il trasporto fosse stato effettuato in una sola giornata, un premio di 5000 franchi sarebbe stato aggiunto alla somma pattuita.

Ho detto che Mr. Pallin aveva in tasca soltanto un brevetto turistico; pilotare un bimotore *Potez* è un po' diverso del pilotare un *Moth* e di questo era ben persuaso il giovane ed avventuroso inglese. Per ciò si dette attorno per trovare un secondo pilota, ed a furia di spiegare a

chiunque aveva voglia di ascoltarlo che un bimotore ha il doppio posto di pilotaggio, ed ha bisogno quindi di due piloti, riuscì ad ottenere un compagno.

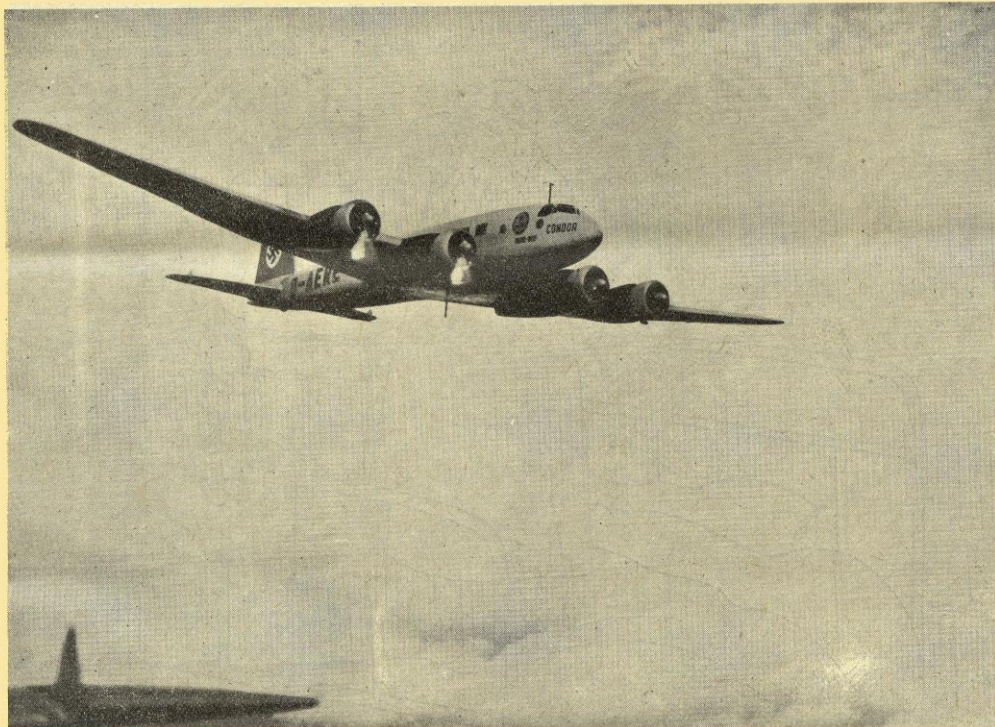
La storia non ci ha tramandato il nome di questo signore; non ne conosciamo, neppure approssimativamente, la nazionalità ed è veramente triste; ma ci conforta il pensiero che le origini di tutti i veri eroi sono leggermente soffuse di mistero. Sappiamo però di certo che il carattere di questo secondo pilota tendeva al romantico, perché prima di partire col *Potez*, andò difilato a comprare un apparecchio radiorecettore, per farne omaggio ad un amico che militava nelle file rosse madrileni.

Con questi due tipi a bordo, e con la radio, il *Potez* abbandonò Parigi. La navigazione non fu per niente avventurosa, e Bilbao venne raggiunta con un solo balzo, e con la massima facilità. Con tanta facilità che, durante gli ultimi minuti di volo, Mr. Pallin, per distrarsi, aveva messo in azione la radio del compagno e, captata una stazione spagnola che trasmetteva canzonette, balabili ed altra roba allegra, si era lasciato cullare da tali dolci suoni.

Poi era venuto l'atterraggio — forse realizzato con qualche *bum*, ma la storia non si è attardata a registrarlo — e l'accoglienza trionfale dei bilbaini — rossi — ai prodi aviatori. L'accoglienza è stata veramente trionfale, anzi esageratamente trionfale; ma la colpa non era affatto degli aviatori, bensì del *Potez*, che era il primo aeroplano di una certa imponenza che giungeva sul campo di volo della città basca.

Dopo avere inneggiato ai vari grandi uomini sotto i cui auspici si combatte la guerra — dal punto di vista rosso — i piloti vennero invitati al buffet dell'aeroporto per brindare al loro felicissimo volo, auspice di altri ancora più fausti. Quattro soldati rossi, con elmo, schioppo, cartuccere, ma senza divisa probabilmente, vennero lasciati a guardia attorno al *Potez*, e questo in onore alla teoria sovietica del possibile sabotaggio, pericoloso permanente.

Al primo brindisi ne seguì un secondo; le persone in onore delle quali bere erano molte, e così pure le idee ed i principi inconcussi da invocare prima di traccannare. Sorvoliamo perciò su tutta la teoria di



Uno dei più moderni aeroplani civili: il «Condor» costruito dalla fabbrica tedesca Focke-Wulf. Può trasportare 26 passeggeri.

bicchieri. Ecco, improvvisamente scoppiare — è la parola — il dramma.

Di colpo sul campo si odono esplodere numerose fucilate; un gridare furibondo copre quasi le schioppettate; un rovinio di materiale segue d'un tratto, dominato da un rombo formidabile.

Col bicchiere mezzo vuoto piloti e dignitari bilbaini saltano sul prato, ed il più lamentevole spettacolo si presenta al loro sguardo: il Potez in fiamme, sventrato dallo scoppio dei serbatoi, non è che una carcassa triste e fumosa.

Che è successo? Prima di saperlo i quattro soldati di guardia vengono acciuffati ed arrestati. Poi si fa l'inchiesta.

E si appura che una voce misteriosa era improvvisamente scaturita dalla fusoliera del Potez, ed aveva cominciato a gridare: "I veri Spagnoli non sono nostri nemici! Noi sappiamo che il cosiddetto Governo Rosso di Valencia è composto unicamente di agitatori russi, e che gli uomini di governo spagnoli sono degli sporchi profittatori! Essi non si curano di contare quanti di voi restano uccisi, né quello che diventa la loro terra martoriata! E quel tizio nominato Companys chi è? Che cosa è? Alcuni lo chiamano uomo, ma lasciateci dire che è un animale. Che sorta di animale, ci domandate? Bene, quell'animale che produce un suono come questo...". Dei grugniti commentavano a questo punto il discorso, come vedete molto pittoresco. Ma il commento era interamente superfluo, perchè i quattro guardiani del Potez erano ormai convinti che nella fusoliera dell'aeroplano si annidasse un pericoloso propagandista "bianco", una spia che, chissà con quali diabolici espedienti, era riuscita a raggiungere Bilbao, e che forse si apprestava a metterla a fuoco e rovinare per conto di Franco.

Bisognava provvedere. Ma chi si sarebbe arrischiato ad entrare nella fusoliera dove si annidava l'avversario? I miliziani, consci dell'audacia inverosimile di costui, che era venuto a cacciarsi in mezzo a loro con uno sprezzo del pericolo veramente leggendario, pensarono bene di non affrontare così precarie condizioni di battaglia, e, tenendosi a distanza ragionevole, cominciarono a sparare contro la fusoliera nella speranza di uccidere il temerario. Invece colpirono i serbatoi del carburante, e tutto volò in aria.

Ecco l'allegria storia del primo bimotore Potez arrivato a Bilbao.

Ma sono certo che tutti quanti avrete capito che non c'era nessun temerario propagandista nella fusoliera, e che la voce che con tanto vigore aveva inveito contro i rossi proveniva da una stazione radio nazionale che, dopo aver trasmesso i ballabili che avevano divertito Mr. Pallin, era passata ad un discorso di propaganda. La stazione ricevente, destinata al difensore di Madrid, aveva trasmesso fedelmente il discorso e... provocato il guaio.

A questo punto la massima sfiducia si sarà diffusa fra i miei lettori. Tutti penseranno che abbia voluto inventare una storiella americana, prendendo per sfondo la guerra in Spagna, e con l'intenzione di mettere in ridicolo i rossi.

Non è vero. Protesto vigorosamente; e del resto ho le prove in mano. La storia che vi ho narrato è rigorosamente vera, ed è stata pubblicata per esteso sul settimanale in-

glese *The Aeroplane* numero del 17 novembre, giornale di cui nessuno metterà in dubbio la serietà.

Come è andata a finire, allora? Questa è la domanda che salta spontaneamente in mente a tutti. In un modo molto semplice; invece dei 20.000 franchi pattuiti, il nostro Mr. Pallin ricevette di ritorno a Parigi

solo 5000 franchi dai suoi ingaggiatori; naturalmente protestò con eccitazione, e si guadagnò un'espulsione in piena regola dalle file rosse.

Se con suo svantaggio o vantaggio personale lascio giudicare a voi stessi.

Siculus

Le strabilianti avventure del barone d'Istrat

(Dopo molte ricerche siamo riusciti a ritrovare le tracce dell'ineffabile D'Istrat. Siamo arrivati appena in tempo per vederlo un'ultima volta mentre varcava la soglia di una casa di salute dove veniva internato in seguito a disposizioni legali provocate dai parenti. Lo accompagnava D'Antonio che, molto cortesemente, ci ha narrato le ultime vicende del nostro... eroe).

"Dopo la cattura di Pelaloff alla quale, come ricorderete, il Barone D'Istrat collaborò in gran parte, le condizioni del poveretto si andarono sempre più aggravando. La sua distrazione aveva raggiunto limiti tali, da costringerci a sorvegliarlo continuamente.

Un giorno lo trovammo in preda ad una grande agitazione perchè, come ci fece capire, non trovava più il suo paracadute.

Tentai di convincerlo che eravamo a terra ed allora cadde in una prostrazione pietosa. — A terra — brontolava — a terra;... senza le nuvole... gli uragani... le stelle. — La terra... un granello di sabbia in un grande mare di aria.

Sembrava, in certi momenti, un poeta impazzito. — Il volo evidentemente era l'unico riferimento su cui la sua mente in disordine riusciva a soffermarsi.

Non sapeva più parlare senza inserirne nel discorso, nel modo più bislacco, dei termini d'aviazione.

Per dire "saliamo le scale" diceva: "cabriamo le scale"; invece di "scendere" diceva: "picchiamo".

Un giorno lo trovai occupatissimo a comporre una pianta dell'ospedale. In tutte le stanze ed i corridoi aveva tracciato delle "rotte aeree" con gli angoli di bussola. Da allora per andare dal suo letto al refettorio compiva scrupolosamente, con la sua immaginazione, tutte le operazioni necessarie ad un lungo volo. Fui anche costretto, per non irritarlo troppo, a dargli una vecchia bussola ed a restituirgli il paracadute.

Una sera scendendo le scale "sbagliò rotta", scavalcò la balaustra e precipitò da un'altezza di un paio di metri, battendo una parte che non nomino per decenza. Per fortuna aveva un paracadute del tipo americano che, come sapete, è aderente alle "parti morbide".

Giustificò l'errore di rotta" attribuendone la causa alla nebbia. In verità gli si erano annebbiati gli occhiali, perchè, m'ero dimenticato di dirvi, "navigava" sempre, per i locali dell'ospedale, oltre che col paracadute, la carta di rotta e la bussola, anche con il casco e gli occhiali.

A terra intorno al suo letto aveva disegnato col gesso i segnali che servono ad individuare i limiti di atterraggio sui campi: pettini e T. Un giorno poi, di una calza rossa e

bianca fece una manica a vento che appese ad un bastoncino alla ringhiera del letto. Da allora, ogni volta che si coricava guardava bene bene la "manica" ed entrava nel letto dal lato destro o sinistro a seconda della "indicazione del "vento". Era diventato lo spasso dei ricoverati ed anche la preoccupazione del personale dell'ospedale.

Un giorno gli fecero uno scherzo innocente che stava per avere serie conseguenze. Durante una sua assenza un gruppo di ricoverati si divertì a cancellare i segni d'atterraggio attorno al suo letto facendo sparire anche la manica a vento. Quando D'Istrat rientrò cercò invano il "suo aeroporto" e non trovandolo si mise nervosamente a girare per le corsie ispezionando tutti i letti. Alle domande che gli rivolgevano rispondeva: "potessi trovare almeno un campo di fortuna per atterrare;... stà per finire la benzina".

Tutti se la spassavano seguendo il "disperso aviatore" e nessuno immaginava che l'oramai sconvolta mente del disgraziato viveva il dramma di un aviatore in cerca di un lembo di pianura ove posarsi sapendo di non aver più scorta di essenza.

Lo sciagurato vagava già da vari minuti brontolando, a tratti; monti, burroni, boschi, mare, nebbia, benzina, benzina, benzina, quando si soffermò davanti ad una finestra e, prima che potessero fermarlo, tirò il maniglione dell'apertura del paracadute, che funzionò egregiamente, e si lanciò a capofitto nel vuoto.

Come vi ho detto, per sua fortuna il paracadute si aprì. Non avrebbe potuto certamente attuare la caduta dal secondo piano ma servì benissimo ai presenti per trattenere a mezz'aria l'infelice D'Istrat.

Dopo aver toccato terra, filato lentamente da quelli che l'avevano trattenuto, si notò nel suo volto la serena gioia di chi ha superato e vinto un grave pericolo. Agli accorsi descrisse, con ricchezza di parti-



... di una calza rossa e bianca fece una manica a vento che appese ad un bastoncino..

colari, l'avventuroso volo, la scomparsa dell'aeroporto sotto un fitto banco di nebbia, il subitaneo arresto del motore il coraggioso e felice lancio col paracadute.

Dopo questo episodio fu deciso di proporre l'internamento del disgraziato in una casa di salute.

I parenti che nel frattempo erano stati avvertiti e messi al corrente dei... disastri cerebrali del loro già mezzo matto congiunto, espletarono le pratiche legali del caso ed ora come avete veduto cala il sipario sulle vicende di questo stranissimo uomo.

"Là dentro — concluse D'Antonio riferendosi alla nuova dimora di D'Istrat — troverà forse chi saprà ricondurre il suo cervello sui binari della normalità e dell'equilibrio.

Comunque la sua fissazione è serena e lo rende felice; si costruirà degli aeroporti in miniatura e vivrà i sogni aerei, gli unici che diano un senso di vita ai suoi pensieri ed ai suoi atti".

Mentre ci parlava D'Antonio era visibilmente commosso e prima di congedarci, non abbiamo potuto fare a meno di chiedergli, dopo avergli espresso i complimenti più sinceri per la rettitudine dei suoi pensieri e l'eroismo dei suoi atti, quale era il programma del suo avvenire. Questa domanda l'ha sorpreso e ci è sembrato quasi offeso. — Io, ci ha detto, — proseguirò fino alla fine a compiere il mio dovere di legionario. L'apparecchio di D'Istrat mi è stato regalato dai parenti dell'infelice Barone e lo uso per la causa della civiltà contro la barbaria rossa.

— E dopo? — abbiamo insistito. — Quello che farò dopo... è un mio segreto...

— ?!

— ... e se ci rivedremo, e se tutto procederà secondo le mie previsioni, avrò da raccontarvi una storia molto interessante.

Noi ci auguriamo di tutto cuore di incontrare nuovamente il bravo D'Antonio che se prima ci era apparso enigmatico, ora è divenuto del tutto misterioso. Siamo certi che va incontro ad una grande e bella avventura e se la sorte ci sarà propizia e ci ricondurrà sui suoi passi non mancheremo di tenervi al corrente.

Fine. Gibbi

CRONACA BREVE

IL DUCE, partito il 24 dicembre dall'aeroporto di Guidonia, pilotando un apparecchio trimotore, compiva un volo di allenamento sull'Agro Pontino ed il litorale tirreno: risaliva quindi la vallata del Tevere fino ad Orte e sorvolava la piana di Rieti, fino al Terminillo, atterrando a Guidonia dopo circa due ore di volo.

UN GRUPPO di volontari polacchi si è recato a visitare il Centro sperimentale aeronautico di Guidonia, trattenendosi per circa due ore e presenziando alle normali esercitazioni di volo dei piloti del Centro stesso, dei quali hanno apprezzato la perizia e l'alto grado di addestramento.

DURANTE la terza settimana di dicembre hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado venticinque allievi, quattro il brevetto di secondo grado, sette il brevetto di terzo grado ed inoltre sono stati rilasciati tre brevetti di ufficiale di rotta di secondo grado, un brevetto di ufficiale di rotta di primo grado, quattro brevetti di motorista e un brevetto di marconista di prima classe.

IL SISTEMA di difesa aerea di Londra mediante palloni collegati l'uno all'altro da reti di acciaio avendo dato buoni risultati, il Governo inglese ha deciso la creazione di un Corpo speciale da adibire a questa organizzazione, composto esclusivamente di volontari.



(Continuazione dal numero precedente)

Allah vi protegga! — esclamò una voce sconosciuta.

— Sempre sia lodato il suo nome! — replicò quella grave di Abdul — Appartieni agli uomini accampati laggiù?

— Sì. Il mio nome è Mahmud e vengo come amico.

— Io mi chiamo Abdul e la tua visita mi onora. Vedo che tu e i tuoi compagni siete molto bene armati. Andate in guerra contro qualcuno?

— Siamo duemila tutti armati così e andiamo a raggiungere il potentissimo Negus Neghesti per aiutarlo a ricacciare in mare gli infedeli. Ci comanda un europeo che mi ha mandato qui per sapere se avete accolto un bianco arrivato fra voi in un aeroplano azzurro.

A quelle parole Marino sentì una stretta al cuore e, prima che Abdul potesse rispondere, uscì dal suo nascondiglio e mosse verso Mahmud:

— Sono io quell'aviatore! — esclamò nel suo amaro stentato. — Sono io! Che volete da me? — e rimase immobile a guardare quel gruppo d'armati che aveva un aspetto pochissimo rassicurante.

— Signore, il nostro capo ti vuole parlare e ti prega di seguirci al campo. Questo cavallo è per te! — e indicò un robusto morello.

— E chi è questo capo che vuole vedermi?

— Non saprei dirtelo, signore. E'

sbarcato tempo fa a Tagiura, vicino a Gibuti, da una nave piena di armi che ha fatto scaricare. Ha arruolato noi tutti che già lo aspettavamo, ci ha equipaggiati con le sue armi e ora andiamo verso la capitale del Gran Negus... Se sei pronto, partiamo. Cenerai laggiù, con noi...

— T'inganni, Mahmud, non ti seguirò. Torna a dire al tuo padrone che non ho alcuna voglia di conoscerlo e che segua il suo cammino senza importunarmi...

— Ma, signore! — esclamò Mahmud imbarazzatissimo — Io ho l'ordine di condurti con me.

— L'ordine non mi riguarda. — gridò il giovane — Se osate toccarmi con un dito, farò fuoco; — e trasse la pistola — e l'ultimo colpo sarà per me.

Mahmud tacque, evidentemente concertato; poi si volse ai suoi uomini e confabulò alquanto con essi. Subito questi s'allontanarono a rompicollo per il pendio e rimase solo Mahmud il quale, sceso da cavallo, s'accostò a Marino al cui fianco si teneva Abdul e, toltosi il moschetto da bandoliera e le pistole e la scimitarra dalla fascia, li gettò da un canto sull'erba. Fatto questo, s'inclinò sorridendo e disse:

— Resto qui come amico, signore, a tenerti compagnia fino all'arrivo del mio capo. Egli non ti vuol male signore, anzi, da qualche parola udita per caso, m'è parso di comprendere che ti conosce...

— Bene, bene; — intervenne Abdul con un sospiro di sollievo — se Allah vuole, tutto finirà nel migliore dei modi... Andiamo a cena, ora...

Ma l'aviatore mangiò poco, pur stando seduto a circolo con gli altri; teneva gli occhi fissi su tutti quei fuochi lontani, chiedendosi quale sorpresa gli riserberebbero.

Capitolo XIII.

Spiegazioni

Quando Urjiadi, precedendo d'un buon quarto d'ora i suoi uomini, raggiunse il ripiano dov'era accampata la tribù di Abdul, si trovò in presenza di Marino che lo aspettava in piedi e con le mani in tasca, squadrando con un'espressione di sfida e rimprovero.

— Ohè, giovanotto! — gridò allegramente — Che buon vento vi porta qui? Che novità? E dove sono Enzo e Natalina? Tutti bene?

Lo afferrò per le spalle e lo scosse con amichevole rudezza.

— Che cosa avete? — continuò gioviale — Mi sembrare un po' più giù di tono. Comprendo, Non si fanno impunemente undici o dodici giorni di marcia a dorso d'asino, dopo aver abbandonato il vostro bel-l'aeroplano... Beh, insomma, tutto a lieto fine, no? Questo è l'importante!

Marino taceva ancora, agitato da sentimenti contrastanti. Vedeva di fronte a lui quel capo di armati che, secondo quanto aveva dichiarato Mahmud la sera avanti, andava ad offrire i suoi servigi al negus, e gli sembrava che il suo primo dovere fosse quello di sopprimerlo, qualunque fossero le conseguenze che ne potessero poi derivare per lui. Eppure non poteva dimenticare le dimostrazioni positive di amicizia disinteressata che egli aveva avuto per lui e per fratello, laggiù, nella sua lontana isoletta. Rifletté che era inutile ed anche pericoloso venir subito ad armi corte con uno che, dopo tutto, aveva dalla sua parte tutti i vantaggi; mise perciò insieme un sorriso stentato e rispose:

— Anch'io sono lieto di riveder-



...era rimasta ad osservare da lontano la scena senza capirci nulla...

vi, don Bernabè... scusate, Sal Massar... O c'è il caso che abbiate un altro nome, oggi?

— Mi carpite i miei più gelosi segreti, briccone! — fece Urjiady pigliandolo pel braccio e trascinandolo in disparte — Oggi sono nientemeno che ungherese, e mi chiamo Istvan Urjiady... E' una combinazione realmente bizzarra che mi ha fatto scoprire le vostre tracce. Il *Nuova Roma* è stato trovato da uno stravagante e simpatico professore spagnolo in una caverna dove cercava non so che scimmie umane; gli andropitechi, li chiama lui... Mi dispiace che non sia qui per farvelo conoscere.

— E' restato laggiù?

— No, ha voluto accompagnare gli uomini che ho mandato in cerca di benzina ed olio pel vostro aeroplano...

— Avete mandato a prender rifornimenti pel *Nuova Roma*? — chiese Marino con ansia.

— S'intende! Per chi mi prendete? Sono aviatore anch'io e so che un aeroplano senza carburante non va. Ora faremo una cosa. Io mi accamperò qui, e voi lascerete andare pel suo cammino questa brava gente che vi ha accolto e sarete mio ospite per quattro o cinque giorni; bisogna dare il tempo a quelli là di andare e tornare; poi vi darò una scorta d'onore che vi riaccompagnerà alla grotta del *Nuova Roma* e ripiglierete il volo per dove vorrete, riguadagnando il tempo perduto.

— E voi... — domandò, esitante Marino, quasi presentisse una risposta ingrata — posso chiedervi dove andate?

Solo allora Urjiady si rese conto che nel contegno del giovane c'erano freddezza e diffidenza a suo riguardo.

— Dove vado? — ripeté lentamente — Mah, così, alla ventura... Voglio conoscere un po' il paese...

— Vi sapevo uomo coraggioso, don Bernabè! — fece in tono ironico Marino, convintissimo ormai che i suoi peggiori sospetti fossero fondatai — Non credevo che riteneste necessario tirarvi dietro per vostra difesa una guardia del corpo di almeno duemila uomini armati come briganti e perfino con mitragliatrici, a quanto vedo di qui. Comunque, per quanto vi ringrazi per la vostra offerta, debbo dirvi subito che non posso accettarla.

— E perchè questo capriccio? Che vuol dire? — chiese Urjiady fissandolo — Credete forse d'obbligarvi?

— Non è per questo. Ho abbastanza denaro con me per rimborsarvi le spese e compensare il disturbo dei vostri uomini... Il fatto è che non potremo d'ora innanzi più intenderci. A quanto vedo, siamo qui per due motivi assolutamente opposti. Voi servite il negus ed io il mio paese; siamo perciò più destinati ad affrontarci che ad unirci.

— E chi v'ha detto che io voglia servire il negus?

— Chi? Uno dei vostri uomini, ieri. Voi stesso, un momento fa, avete dichiarato, forse per riguardo a me, che vagate alla ventura, per puro turismo. E' una spiegazione che non regge. Un uomo della vostra tempra, quando si decide a girare senza scopo, non ha bisogno d'esser

protetto dalle armi altrui... Se ne infischia dei pericoli, anzi, li cerca.

— So che tutte queste armi sono di contrabbando, so che le userete contro i miei compatriotti... E' detto tutto fra noi, mi pare! — e Marino, acceso di sdegno in volo, fece per avviarsi. Ma Urjiady lo trattenne.

— Eh, un momento, perbacco. — fece imbarazzato e nervoso, frustando con lo scudiscio le erbe circostanti — Siete precipitoso come un ragazzo. Vediamo... Non voglio certo negare che le apparenze possono farvi credere... quello che già pensate di me... Ma, infine, mettetevi nei miei panni... Voi siete italiano ed è perfettamente giusto che vi facciate anche ammazzare per l'Italia; ma io, che c'entro? Io, si può dire, non sono di nessun paese... Mi trascinavo, annoiandomi, da un albergo ad un altro...; mi capita sottomano una nave carica di armi, con un espediente m'impadronisco del carico allo sbarco e mi dico: "Perchè non provare a fare il re per qualche tempo? Re d'un po-

polo nomade e spregiudicato?". Convenite, Marino, che l'occasione era tentatrice. Ho armato questi sacripanti e mi dirigo ad Addis Abeba senza nessun programma ben chiaro. Starò a vedere.

I giornali del mondo parlano di un piccolo popolo pacifico, inermi, che l'Italia sta per aggredire con tutto il peso dei suoi cannoni, dei suoi aeroplani o che so io... Sarà vero? Non mi riguarda. Io seguo il mio capriccio e buona notte! Perchè dobbiamo litigare, Marino? Restiamo buoni amici anche se la sorte ci getterà in campi diversi... Ma pel momento si tratta di una cosa da nulla. Tornate al vostro bell'aeroplano e accettate quei pochi litri di benzina che v'offro... Magari mi raggiungerete in volo e mi bombarderete, se credete di servire così il vostro Paese. Vi accomoda? Qua la mano, allora!

Marino si sentiva la gola serrata dalla pena. Strinse meccanicamente quella mano che gli si teneva.

(Continua)

E. Jemma



ALGERIB - Roma. — Devi sapere che a Roma, circa un mese fa, è successa una piena del Tevere come non se ne vedevano da un pezzo. Tutto l'aeroporto del Littorio, è rimasto sott'acqua per diversi giorni, compresi gli apparecchi della R.U.N.A. Una volta calate le acque si è trovato tutto il materiale coperto da un denso strato di fango. Poichè si tratta di materiale di notevole valore, come puoi bene immaginare, è stato necessario provvedere al più presto a smontare e ripulire tutti i motori, innanzi tutto. Questo lavoro si sta facendo nella Scuola di modelli volanti, che è l'unico luogo adatto e che si sia salvato dalla piena. Appena sarà possibile riaprire la scuola, ne sarà dato avviso su *L'Aquilone*. Spero che non passerà molto tempo, e vedrai che il lavoro sarà ripreso in modo da riguadagnare il tempo perduto.

CESARE MARTIGNANI - Genova. — Perché non cominci col fare della propaganda presso te stesso, abbonandoti? Il racconto che mi hai spedito non va: come puoi credere che in Italia esista della gente tipo dei tuoi protagonisti? Sembra di leggere una storia di pelli-rosse!

ANTONIO FAGNANI - Bergamo. — Lo pseudonimo che mi piace di più tra quelli scelti è «Cornacchia». Sono dolente di doverli annunziare che anche questa volta la tua idea per la copertina... No, non ti arrabbiare: prova ancora, e vedrai che un bel giorno...

NERI NERINO. — Che cos'è il «Corso Faiana»? Io non l'ho sentito mai nominare (tu dirai che sono uno svergognato ignorante, ma è così) quindi non ti so dire se la licenza conseguita frequentandolo sia buona per partecipare al concorso allievi sergenti piloti. Riscrivimi dando le più ampie spiegazioni su questo strano e misterioso corso.

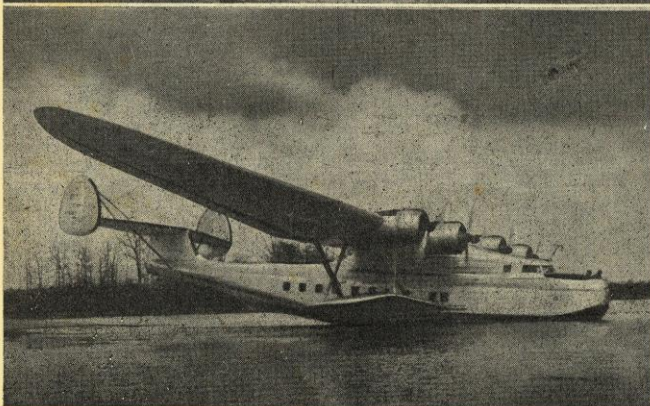
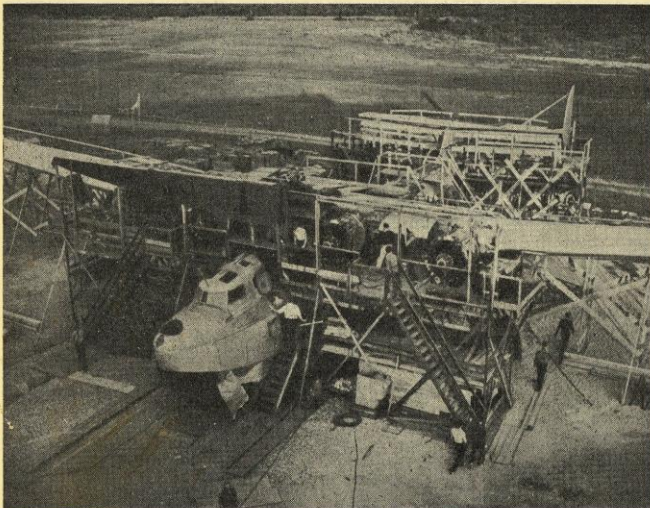
EMILIO PASTORELLI - Oneglia. — *Aquila Solitaria*, pseudonimo contesissimo, è proprietà di un mio nipote di Belluno, il quale è disposto a morire piuttosto che doverlo cedere. Sceglietene quindi un altro. Se si ha la vista debole non si può diventare piloti militari. Il tuo amico non ha quindi che la sola probabilità di venire arruolato come specialista. Ti ringrazio moltissimo di avere 'guadagnato' alla mia nipotera tutti i tuoi amici. Tu, a questo proposito, dici che questi sarebbero felici che io li nominassi nella *Posta Aerea*: e prechè, se vogliono ciò, non mi scrivono?

UMBERTO CANALI - Parma. — Con il titolo di studio dell'ammissione al Liceo, sia classico che scientifico, puoi partecipare ad un concorso per sergenti piloti. Ho passato i piani della tua mirabolante invenzione al-

l'ing. Sofistico, il quale, appena li ha visti, è corso come una saetta nel suo studio, chiudendovisi a sette mandate. Credo che presto



Ecco come un paziente e gentile aeronipote ha fatto pervenire gli auguri a Zio Falcone.



Nascita di un grosso idrovolante civile. Sopra: il montaggio; sotto: l'apparecchio alla fonda pronto per la prima prova.

leggerai su «L'aquilone» l'alto pensiero di questo illustre personaggio circa il tuo motore elettrolitico.

FRECCIA D'ACCIAIO - Treviso. — Sono contentissimo che anche voi abbiate la vostra scuola di modelli volanti. L'attestato di aeromodellista lo rilasceranno soltanto le scuole della R. U. N. A., quindi è inutile che tu insista perchè ti venga rilasciato da una scuola industriale! Quello che tu chiami *pa-sticcetto*, si spiega con questo fatto: le foto N. 1 e 2 sono esaurite, e perciò, al posto di quelle, sono stato costretto ad inviartene altre! Tutta la tua scarica di idee è andata fuori segno; non ti scoraggiare, e seguita a sparare con lo stesso fervore: vedrai che alla fine, magari per sbaglio, un colpo andrà sul bersaglio.

GIORGIO ARTELLI - Schio. — La tessera sta finalmente per nascere, e entro il prossimo mese spero che tutti gli abbonati potranno riceverla. Vedrò di farti spedire ciò che chiedi, cerca però di mantenere la promessa fattami di procurarmi un buon numero di aeroniopoli! Guerri contraccambia di tutto cuore.

WALTER MASSASERITI (questo almeno si legge nella tua semindocifrabile firma) - Bologna. — Caro mio, lo sai che sei buffo davvero? Rivolgiti a tuo zio (non zio Falcone; quell'altro, quello che sta in Africa) e digli di scrivere alla R. U. N. A. alla quale è associato, perchè regoli lui la faccenda.

GIUSEPPE MARCHESI - Assisi. — Ma come puoi pensare di andare a chiedere del compensato al personale di una fabbrica di aeroplani? Che idee che vi saltano in testa, certe volte! Piuttosto, potresti domandare alla scuola di modelli volanti della vicina Foligno. Ho passato a Giarella la lettera a lui indirizzata.

CARLO MAZZONI - Alessandria. — Nella tua città vi è una sede autonoma della R. U. N. A., presso l'Unione Provinciale del Commercio. Non conosco i libri ai quali accenni, quindi non posso dirti se valgono, o no.

LALA 23; I-NA 88; I-VA-6-23. — Come correte! Io ho avanzato la proposta alle autorità competenti: se viene accettata, se ne riparerà per il prossimo anno! Vi pare tanto semplice impiantare una scuola di modelli volanti? Sapete quanto costa! Eppoi, se credete che i corsi di aeromodellismo dipendano in qualche modo da noi, vi sbagliate di grosso, anzi di grossissimo, perchè sono una proprietà riservata della R. U. N. A., della quale quest'ultima è gelosissima. Spero in ogni modo con voi che tutto vada bene, e che la faccenda arrivi in porto.

ROBERTO MANTORELLI - Rovereto. — La tua salve di moti è senza dubbio la più spettacolosa che sin ora mi abbia investito, ma ti confesso che il suo effetto è stato ben diverso di quello che ti aspettavi di produrre: non ci ho capito nulla! Tu dirai: perbacco, che rapa! Beh, dimmi pure ragione, il fatto rimane sempre quello: non una di quelle tredici frasi mi è parsa soltanto lontanamente chiara. Che ti ci voleva, perbacco, a spiegarmi un po' come intendevi che fossero illustrate? Tu dici, per esempio: *Ostrega che sbrego!* e ci ridi su come un matto. Va bene, *ostrega che sbrego* può darsi benissimo che nella tua mente faccia apparire una visione talmente umoristica da far crepare dalle risa un macigno, ma ti confesso che lascia assolutamente indifferente il mio meccanismo psichico. Dopo aver enunciata la frase che dovrebbe servire da didascalia, dovevi scrivere: un aeroplano così e così, che fa questo, che fa quest'altro; un pilota che fa così, ecc. Hai capito? Riservami, dunque, ripetendo le frasi che mi hai spedite, e illustrandole come meglio puoi, descrivendo la scena. Se poi la tua cortesia volesse essere così sconfinata da allegare una specie di disegno, (fatto così, senza pretese, naturalmente) allora la cosa correrebbe liscia come sull'olio.

P. LUIGI ROMANELLI - Livorno. — Ho ripetuto credo più di un milione di volte che il giornale viene spedito a tutti indistintamente con scrupolosissima regolarità, e che quindi i diversi ritardi che mi vengono segnalati dipendono esclusivamente dai relativi servizi postali, o da cause imperscrutabili. Un mistero? Forse.

PIERO ARINGHERI - Prato. — Lo sfregamento di naso è in uso presso i Maori, popolo domiciliato in località Nuova Zelanda, dedito alla pastorizia e alla vita beata. Il cinema ci insegna che questa gente non fa altro tutto il giorno che compiere strane danze stando seduta in lunghe file. Si tratta di danze che vengono eseguite perciò solo con le braccia e con il torso, e alle quali partecipa la più colorita mimica facciale che si conosca. Sempre secondo il cinema, altra occupazione importantissima di detto popolo sarebbe quella di andare in barca, con fiori tra i capelli, cantando una specie di salmi. Sui testi di geografia si legge che è una razza in decadenza, che viene rapidamente sostituita da un'altra risultante dal suo incrocio con quella bianca. Ti ho snocciolato tutto questo, per farti capire che io sono diverso dai Maori. Io non compio strane danze stando seduto, nè vado in barca cantando. Inoltre non sono in decadenza. In base a questo, non uso lo sfregamento del naso come forma abituale di saluto. Tu dirai: e via, per una volta, sfregiamoci il naso! No, caro amico. E ti dirò che se anche non esistesse la ragione etnica, non lo potrei fare ugualmente, a causa di un pedicellone che mi è venuto sul naso, e più precisamente sulla pinna destra, e che spero vivamente sloggi entro tre giorni. Ciao, Piero.

AQUILA D'ARGENTO - Cornate d'Adda. — E' più che logico che i non abbonati non ricevino il giornale. Perchè, credevi che noi lo mandassimo indistintamente, gratis, a tutti gli abitanti del Regno d'Italia, dell'Impero e delle Colonie? Dunque, la tua proposta di non inviare il giornale ai non abbonati, è caduta nel vuoto. Il distintivo vedrà presto la luce e chi vorrà acquistarlo lo acquisterà. La redazione ricambia calorosamente i tuoi auguri.

ANGELO GERRI - Como. — Gli orologiai non hanno niente a che vedere con i radio-aerologi, perchè quest'ultimi non sono altro che radiotelegrafisti addetti a comunicare per radio i bollettini meteorologici e roba simile. Come vedi, è una cosa diametralmente opposta al tuo mestiere di orologiaio. Non conosco il libro che tu desideri avere. Sono molto contento che tu abbia trovato in «Come si diventa aviatori» ciò che cercavi da tanto tempo.

PIETRO ALTAN. — L'incidente occorso al tuo aeromodello dimostra chiaramente quante sia utile munire i modelli a fusoliera di un tubo entro il quale far girare la matassa. In caso di rottura di quest'ultima, l'apparecchio non ne risentirebbe affatto, mentre il tuo modello, sprovvisto di tubo, è stato ridotto in pezzi. Come pseudonimo, scelgo *Pilota del 3008*. Come vuoi che io sappia da dove provenivano i due caccia che hanno compiuto aerobazie sul tuo tetto il 27 novembre scorso? Mi domandi perchè debba esser vietato fare fotografie o disegni di aeroporti militari! Ma perbacco, un aeroporto militare è una delle cose di cui la Potenza alla quale questo appartiene ha mille ragioni di essere gelosissima, e perciò vieta di poterne fare rilievi, sia fotografici che grafici. Non ci pensi di quale utilità per una Potenza nemica sarebbe l'averne piante, rilievi e fotografie dei nostri aeroporti? Mi sembra che la faccenda sia chiara, no? La nostra marina non possiede navi portaerei.

RENATO BARTOLI - Castelflorentino. — L'aquilone pubblicherà i bandi di concorso per specializzati quando saranno aperti dal Ministero dell'Aeronautica; e tu potrai parteciparvi con il diploma di motorista e la licenza elementare.

Zio Falcone

Ammettiamo che vi chiamate TEOBALDO PANZETTA

Ebbene: ad un vostro giovane
amico, ad un figlio di vostri
amici, a un vostro figlioccio,
potete offrire in dono

l'abbonamento a

L'AQUILONE

che, ad esempio, viene spedito
nel modo seguente:

OMAGGIO DI TEOBALDO PANZETTA
A
VIVIANI MARIO
VIA DEL BUFALO, 5
R O M A

Abbonamento annuo L. 14

Indirizzare vaglia a

L'EDITORIALE AERONAUTICA

Viale dell'Università, 4 - Roma

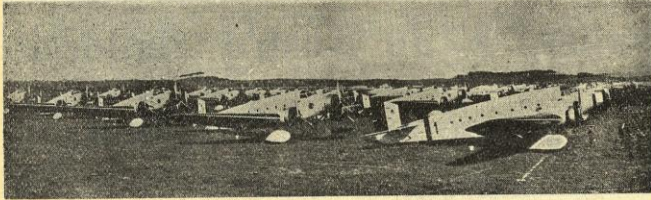
Collaborazione dei giovani

N.° 49 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata

ARMA AERONAUTICA — L'Arma Aeronautica è uno degli elementi di cui si compone la R. Aeronautica. L'Arma Aeronautica è ripartita in a) Armata Aerea (V.); b) Aviazione per il Regio Esercito (V.); c) Aviazione per la Regia Marina (V.); d) Aviazione Coloniale. Gli Ufficiali dell'Arma Aeronautica sono divisi in: 1) Ruolo Naviganti (A.A.

Per le caratteristiche del tiro aereo di lancio dati i brevi istanti in cui il bersaglio può rimanere sotto il tiro, dette armi debbono avere particolari caratteristiche e prime fra queste: celerità di tiro e alta velocità iniziale.

ARMIERE ARTIFICIERE — Si designa con questo nome uno specialista



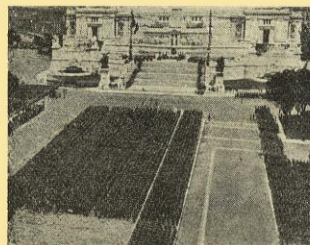
Stormi di aeroplani da bombardamento schierati in un campo d'aviazione.

r.n.); 2) Ruolo Servizi (A.A.r.s.); 3) Ruolo Specialisti (A.A.r.sp.). Gli Ufficiali del Ruolo naviganti esercitano le funzioni inerenti al comando, organizzazione e funzionamento delle unità aeree; gli Ufficiali del ruolo servizi disimpegnano i compiti inerenti all'organizzazione e funzionamento dei servizi a terra e in particolare degli aeroporti. Gli Ufficiali del ruolo specialisti disimpegnano compiti tecnico-professionali inerenti al personale ed al materiale della propria categoria (motoristi, montatori, radioaerologi, armieri-artificieri, elettricisti, fotografi, automobilisti).

ARMATA AEREA — L'Armata Aerea è il complesso delle forze aeree destinate ad assolvere i compiti della guerra aerea e della difesa aerea contro le forze aeree nemiche. L'unità organica fondamentale dell'Armata Aerea è la « Squadriglia ». Un numero variabile di squadriglie formano un « Gruppo »; un numero variabile di gruppi formano uno « Stormo »; un numero variabile di Stormi formano una « Brigata »; un numero variabile di Brigate formano una « Divisione »; un numero variabile di Divisioni Aeree formano una « Squadra Aerea ».

ARMI (V. Armamento).

ARMI AUTOMATICHE — Sono armi per il tiro di lancio chiamate automati-



Piloti dell'Armata Aerea convenuti in Roma in occasione dell'Annuale della fondazione della R. Aeronautica.

che perché i vari congegni per il caricamento e lo sparo sono mossi, in tutto o in parte, successivamente dai gas stessi della carica. Sugli aeromobili militari vengono montate tali armi di piccolo e medio calibro (da 8 a 20 mm.) — per la descrizione V. mitragliatrici —

casi concreti della guerra dei principi teorici sull'impiego e l'organizzazione delle varie unità e specialità della R. Aeronautica. Nei riguardi dell'impiego del mezzo aereo si possono distinguere diversi tipi di aviazione: 1) aviazione da bombardamento (V.); 2) aviazione da ricognizione (V.); 3) aviazione da caccia (V.); 4) aviazione d'assalto. Le forze della R. Aeronautica sono suddivise in diverse branche aventi ognuna, nel quadro generale della guerra, indirizzi e compiti determinati. Si ha così: L'armata aerea (V.) che opera per proprio conto ed ha il compito di condurre la guerra aerea; le aviazioni del R. Esercito e della R. Marina che agiscono come ausilio operando rispettivamente con le forze del R. Esercito e della R. Marina e infine l'aviazione coloniale che agisce come ausilio nelle operazioni coloniali.

IL VELOCINO

D'INVENZIONE ITALIANA

segna finalmente un radicale progresso nel campo del ciclismo o

Rendimento Praticità Comodità Igiene

“SERIE VELOCINO”

Bologna - Strada Maggiore, 94



AEROMODELLISMO ANNO XVII

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

M O V

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937

con libretto prezzi inviando una lira

SUPER LAZZARETTI

BIANCHI - DEI OLIMPIA - PARIOLI

Le biciclette superiori alle migliori. Preferitele

Ditta ROMOLO LAZZARETTI

ROMA

Via Bergamo 3-A-B - Piazza Fiume Viale Manzoni, 79 - Tel. 863-828

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

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

Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiederanno direttamente Lire 22,80

EDIZIONE DI LUSO legata in tutta tela L. 30

COSTRUZIONI METALLICHE, MISTE E IN LEGNO