

# L'AQUILONE

*settimanale per i giovani*

**Cm 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  
 Off. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



**AEREO RAZZI**  
**PORCA MISERIA! CHI MI CI HA MESSO LE GIRANDOLE?..... »**

# LOS ITALIANOS

Era nostro compagno di prigionia un siciliano appartenente alla Divisione Legionaria mista, caduto nelle mani dei rossi durante i combattimenti intorno a Bilbao. Era un tipo focosissimo, che per un nonnulla si accendeva. Era riuscito, nei primi giorni della nostra vita in comune in quel sudicio convento trasformato in prigione dai bolscevici, a cavare dal muro un lungo chiodo, e lo portava sempre con sé, nascosto nei pantaloni, promettendosi di usarlo bene alla prima occasione.

Un giorno, per poco non successe un incidente che non avrebbe mancato di avere serie conseguenze per noi tutti.

Non so perché, sorse una lite tra un sacerdote detenuto e un miliziano. Ad un certo punto, quest'ultimo colpì il prete in pieno viso con il calcio del fucile, gettandolo a terra con la faccia piena di sangue. La cosa disgustò molto tutti i prigionieri raccolti nel cortile, e il siciliano si lasciò scappare un gesto di rabbia. Lo vedemmo portare la destra al posto dove teneva il chiodo, e lo sentimmo dire: "Se mette le mani addosso a un altro di noi, glielo ficco tutto nella pancia".

Per fortuna il miliziano non comprese, e noi riuscimmo ad allontanare il nostro impulsivo compagno, evitando così maggiori guai.

In quella prigione, il tempo non passava mai. Si stava tutto il giorno, se non pioveva, nel cortile qua-

drato, che era chiuso per tre lati dal fabbricato dell'ex-convento, e per il quarto lato da un muro di cinta alto circa sette metri. Le sentinelle ci lasciavano una certa libertà, e così si passavano interminabili ore a giuocare a carte, raccolti a mucchi di cinque o di sei sotto il muro. I pasti, costituiti per lo più da minestrone piccanti e poco sostanziosi, ci venivano dati in uno stanzone che aveva dovuto servire prima da parlatorio. Aveva una specie di matroneo che correva tutt'intorno alle pareti, a quattro o cinque metri d'altezza, e lì si appostavano, mentre noi si mangiava, le sentinelle armate di fucili mitraglieri.

Così, tra quello stanzone buio e il cortile sudicio, i giorni trascorrevano monotoni e tristi, dandoci l'impressione dell'impossibilità assoluta di un cambiamento di vita.

Alla libertà non ci si pensava più. Si pensava piuttosto all'eventualità di una fucilazione in massa, che la facesse finita di tutti noi. Si sentivano le sentinelle parlare spesso di fucilazioni collettive eseguite in alcune prigioni, e così ci eravamo andati abituando al pensiero di una simile probabilità.

La notte, quando, sdraiati per terra, nei lunghi e tetri corridoi pieni di cattivo odore, ci sforzavamo di dormire, il pensiero andava meccanicamente ai nostri cari, all'Italia, al mondo fuori di noi, e tutto ci pareva ormai così lontano, così astratto,

così irrimediabilmente perduto, che qualsiasi velleità di ribellione si smorzava non appena nata. Del resto, era completamente inutile pensare ad un'evasione da quel luogo. Notte e giorno eravamo sorvegliati da miliziani armatissimi, e pronti a sparare sul primo che facesse un solo gesto sospetto.

Quella vita pigra e monotona ci faceva, nonostante gli orribili pasti fornitici dalla cucina dei carcerieri rossi, ingrassare, e questa era una fortuna, poiché era facile immaginare come sarebbe stato trattato dai miliziani uno di noi che si fosse ammalato.

Uno solo di noi, (eravamo cento-dieci) ebbe per otto o nove giorni delle forti febbri, e l'unico riguardo dimostrato per lui dai carcerieri fu costituito da una sudicissima coperta di lana che gli venne ripresa non appena i sintomi della malattia scomparvero.

Spesso passavano sulle nostre teste degli aeroplani rossi, e noi li seguivamo con le nostre maledizioni. Si trattava quasi sempre di apparecchi da bombardamento di costruzione francese, e, quando passavano bassi si scorgevano bene le bombe appese sotto le ali.

I bolscevici addetti alla nostra sorveglianza erano orgogliosissimi dell'aviazione rossa, e ogni volta che un aeroplano sorvolava il cortile dove eravamo riuniti, lo salutavano con urla di gioia, e poi indirizzavano a noi frasi di scherno.

Quando poi riacquistammo la libertà, sapemmo delle splendide vittorie della nostra aviazione, ed io non potetti non pensare con un certo sentimento di compassione all'orgoglio di quei soldati.

Il dieci novembre fece molto freddo, e cadde la neve. Noi si stava però ugualmente riuniti nel cortile, preferendo quell'aria gelida ma pura alla malsana atmosfera dei corridoi del convento. Verso le tredici, dopo il primo pasto, mentre eravamo intenti a spalare la neve ammucchiata lungo il muro, udimmo del baccano di fuori, ed un soldato gridare una bestemmia.

Credemmo ad una luce (ne avvenivano ogni giorno, tra i miliziani abitanti nei baraccamenti intorno all'ex-convento) e non vi facemmo molto caso. Due minuti più tardi esplose un furibondo ruoco di mitragliatrici, e questo ci allarmò. Dal posto che occupavamo non si vedeva nulla, e quel fragore di armi da fuoco, passato un primo momento di panico istintivo, ci incuriosì. A tratti, si udivano anche colpi di cannone.

Poi uno di noi, uno spagnolo nativo di Toledo, gridò: "Los italianos! Los italianos!..."

Alzammo lo sguardo al cielo, e, dietro le sue indicazioni, scorgemmo una diecina di puntini neri muoversi nella nostra direzione.

Lo stupore ci ammutolì. Sino a quel momento non avevamo pensato all'eventualità che aeroplani nazionali potessero venire a bombardare l'abitato, e perciò la prigione che ci ospitava. Ci sembrava di stare lontanissimi dal fronte, tagliati fuori dal vero teatro della guerra.

Si rimase con le teste alzate, il respiro mozzo dall'ansia, gli occhi fissi su quelle piccole crocette nere. Improvvisamente il rumore del fuoco antiaereo fu sovrastato da una serie di colpi formidabili, che squassarono l'aria rintonando dentro di noi con una sensazione quasi fisica.

"Bombardano", disse uno di noi, semplicemente. Questo aumentò ancora di più la mia curiosità. Non avevo mai assistito ad un bombardamento aereo, e non supponevo che si effettuassero da quote così alte. Gli aeroplani volavano sicuramente a molto più di duemila metri, e non riuscii a capacitarmi come potessero tirare con sicurezza da un'altezza simile.

Fissandoli con attenzione vidi nettamente tre bombe staccarsi da uno di essi, e venire giù ondeggiando. Le persi di vista, e le scorsi poi di nuovo molto più indietro, a circa mille metri d'altezza. Cadevano altalenando, e ebbi l'impressione che venissero giù ad una velocità stranamente ridotta. Mi accorsi che tutti seguivano la discesa di quelle tre bombe. Ora mi accorgevo della loro reale velocità di caduta. Le seguimmo sino a che il tetto del convento le nascose alla nostra vista. Un momento dopo, udimmo uno scoppio tremendo, secco, lacerante. L'aria vibrò come sotto il fremito di una campana percossa, e poi seguì tutta una serie di colpi minori, più sordi, ottusi, gravi. Certamente qualche fabbricato crollava. Distratti da queste considerazioni, non ci



I resti di un «Breguet» rosso abbattuto dalla «caccia» legionaria

eravamo accorti di un nero grappolo di bombe che cadeva dritto su noi, con una sicurezza fatale. Lo scorgemmo quando già era vicino, ed avemmo solo il tempo di gettarci a terra, gli uni sugli altri, in preda al più vivo sgomento.

Un fragore immenso squarciò l'aria, riempiendola di strani clamori e di cupe rintonanze. Udii nitidamente il sibilo delle schegge, e lo scroscio dei vetri infranti. Una nuvola di polvere ci aveva avvolti, e parecchi sassi caddero su di noi. Quando rialzammo le teste, non si vedeva niente, tanta era la polvere sospesa nell'aria, e serbavamo ancora dentro di noi l'impressione di quel colpo tremendo, come se qualcosa si fosse rotto nel nostro interno. Le orecchie mi ronzavano, e sentivo i nervi tesi sino allo spasimo.

Appena la nuvola di calcinaccio si fu un po' diradata, ci accorgemmo che il muro di cinta era crollato per intero, certo sotto il colpo d'aria provocato dall'esplosione. Istitivamente, ci lanciammo fuori. Scorsi vicino a me la figura alta del siciliano. Stringeva nel pugno il chiodo, e urlava cose che non riuscii a intendere. Dappertutto c'era come una nebbia, nella quale ogni cosa sfumava assumendo aspetti strani ed irreali. Un gran silenzio era successo al fragore di prima. Mi lanciai di corsa senza scegliere la direzione, con il siciliano alle calcagna. Da questo momento in poi quasi nulla è rimasto nella mia memoria, sino all'incontro con le avanguardie delle "Frecce nere", avvenuto dopo tre giorni di cammino verso Nord. Ricordo solo una marcia estenuante nell'interno di una foresta, mentre un freddo fortissimo ci attenuagliava le membra.

M. G.

(Volontario legionario)

## CRONACA BREVE

IL DUCE, partito il 16 corrente dall'aeroporto di Guidonia pilotando un apparecchio trimotore, ha effettuato un lungo volo di allenamento sul percorso Littoria, Lido di Roma, Terminillo, Braconio, Civitavecchia, Orbetello, Monte Argentario, rientrando a Roma dopo due ore e mezza di volo.

IL GOVERNO peruviano ha deciso di acquistare un notevole numero di aeroplani italiani e di inviare alle nostre Scuole di volo i propri allievi per il conseguimento del brevetto di pilota.

IL CHIMICO inglese Harry Barron, dopo tre anni di studi e di ricerche, avrebbe trovato un metodo per prevenire ed impedire la formazione di ghiaccio sugli aeroplani, mediante una miscela chimica da applicare sulle superfici in modo rapidissimo; esperimenti fatti su apparecchi in volo avrebbero dato eccellenti risultati.

GLI STATI UNITI adotteranno presto, per gli aeroplani delle linee aeree civili, motori da 1500 cavalli che attualmente sono in esperimento; è opportuno notare che motori di tale potenza, costruiti in Italia, furono esposti al Salone Aeronautico Internazionale tenutosi a Milano lo scorso ottobre.

DICIOTTO idrovantanti « Consolidated P. B. 3 », bimotori da bombardamento e da ricognizione, appartenenti alla flotta aerea ausiliaria della Marina americana, hanno volato in formazione da San Diego di California ad Honolulu, compiendo il percorso di 2700 chilometri in 20 ore e 12 minuti, cioè ad una velocità di circa 135 chilometri all'ora, velocità veramente non eccessiva!

# BISEO, BRUNO MUSSOLINI E MOSCATELLI volano con i « Sorci Verdi » da Guidonia a Rio de Janeiro



Gli equipaggi ed uno dei tre « S. 79 » che hanno compiuto il magnifico volo

## I COMUNICATI UFFICIALI

Lunedì 24 gennaio alle ore 7,28 i tre apparecchi S. 79 I-BISE, I-MONI, I-BRUN hanno decollato dall'aeroporto di Guidonia diretti a Dakar, prima tappa del noto volo Italia-America del Sud.

Alle ore 8,30 gli apparecchi segnalavano la loro posizione al traverso di Capo Carbonara (Sardegna) e alle ore 9,15 circa sorvolavano Bona, iniziando la traversata dei massicci dell'Atlante Sahariano.

Alle ore 11,30 il Capo della formazione comunicava d'aver leggermente modificato la rotta prevista accostando verso nord. Alle ore 13,30 gli apparecchi segnalavano forte vento con nubi di sabbia e alle 15,30 comunicavano di essere in vista dell'Atlantico all'altezza di Villa Cisneros. Alle ore 16,30 davano il punto all'altezza di Port Etienne e alle 17,45 all'altezza di San Louis.

L'atterraggio a Dakar si effettuava regolarmente alle ore 18,15.

Tutta la navigazione si è svolta ad una quota oscillante fra i 4000 e i 5000 metri. Gli apparecchi si sono mantenuti costantemente in collegamento con la radio di Guidonia.

Il percorso effettivo compiuto dagli apparecchi è stato di oltre 4500 Km. e la velocità media realizzata è stata di circa 420 chilometri l'ora.

Martedì 25 gennaio alle ore 9,10 (ora italiana) gli apparecchi S. 79 I-BISE, I-MONI e I-BRUN sono partiti da Dakar diretti a Rio de Janeiro.

La navigazione, che si è svolta ad una quota media di 3800 metri, è stata disturbata nella zona centrale dell'Atlantico da temporali e da venti contrari.

Alle ore 17,30 gli apparecchi I-BISE e I-BRUN avvistavano le coste brasiliane e proseguivano verso Rio de Janeiro, ove giungevano alle ore 22,45.

L'apparecchio I-MONI, invece, per sopravvenuta avaria ad una elica, che lo costringeva a navigare con due soli motori per quasi tutta la traversata, in seguito ad ordine del capo della formazione, dirigeva su Natal ove atterrava alle ore 19,19.

Gli apparecchi I-BISE e I-BRUN hanno compiuto un percorso effettivo di oltre 5350 Km. in ore 13,35 ad una velocità media di Km. 393.

Il collegamento Roma-Rio de Janeiro si è svolto quindi nel giro di 39,17 ore con ore 24,20 di volo effettivo, su un percorso di circa 10.000 Km.

Durante tutta la navigazione, gli apparecchi si sono mantenuti in collegamento con le stazioni radio delle coste atlantiche e con quella di Guidonia.

L'I-MONI proseguirà per Rio de Janeiro nella mattinata di domani.

Alle ore 21,40 la stazione radio di Guidonia ha ricevuto il seguente messaggio dall'apparecchio I-BISE in volo alla distanza di 9.000 Km.:

« A S. E. Valle »

Prego V. E. volersi rendere interprete verso Duce sentimenti gratitudine equipaggi « Sorci Verdi » per aver loro concesso alto onore offrire Aviazione Fascista questa modesta fatica ».

## TELEGRAMMI DEL DUCE E DEL GENERALE VALLE

Il Duce ha inviato agli equipaggi il seguente messaggio:

« Colonnello Biseo - Rio de Janeiro.

Popolo italiano saluta con grande entusiasmo fulmineo volo Sorci Verdi. Avete, attraverso il Mediterraneo, il Sahara, l'Atlantico, raggiunta la meta e mostrato ancora una volta al mondo la potenza dell'Ala Fascista. Giunga a voi tutti il mio più alto plauso ed il mio cameratesco A Noi.

Mussolini ».

Il Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica generale Valle ha indirizzato agli equipaggi i seguenti messaggi:

« Colonnello Biseo - Rio de Janeiro.

Subito dopo l'altissimo plauso del Duce vi giunga l'abbraccio affettuoso dei vostri camerati che tutti sono stati col cuore accanto a voi durante lo svolgimento dell'epica impresa.

Generale Valle ».

« Capitano Moscatelli - Natal.

Vi giunga vivo elogio del Duce per avere raggiunto Brasile malgrado difficoltà avaria. Esprimo certezza che domani raggiungerete meta riunendovi ai camerati nella comune vittoria.

Generale Valle ».

# Attraverso il Sahara e l'Atlantico a tempo di primato

Se i tre apparecchi S. 79, che hanno spiccato il volo il mattino del 24 gennaio dall'aeroporto della città aeronautica di Guidonia, invece di dirigersi a sud avessero rivolto la prua a nord, o a sud-est, diretti verso le terre e i mari settentrionali, o verso i paesi d'oriente, sarebbero giunti ugualmente e regolarmente, dopo 10.000 km. di percorso, alle mete prefisse. Vogliamo dire che i *sorci verdi* non sono apparecchi costruiti per sostenere un determinato sforzo eccezionale, ma sono macchine in dotazione normale ai reparti da bombardamento della nostra aeronautica militare. Si aggiunga che gli S. 79 sono stati progettati e costruiti quasi due anni orsono. Né gli equipaggi hanno compiuto uno speriale addestramento per voli atlantici. Gli equipaggi dei *sorci verdi* sono dei valorosi piloti e specializzati allenati con metodo e animati da una splendida fede. Ecco tutto. Sono gli aviatori delle trasvolate in massa delle alpi, dell'oceano artico e dell'atlantico del nord e del sud, delle splendide imprese della guerra etiopica e delle prodigiose vittorie di Spagna. Sono degli uomini che onorano la stirpe e la civiltà seguendo l'esempio di un grande capo. Sono i soldati di un'idea e di una volontà.

Che cosa sono oggi i 260 km. orari del record segnato dall'equipaggio Codos-Reine-Gimié, detto in Francia equipaggio d'Elite, nel raid Parigi-Santiago del Cile in quattro tappe, al confronto con i 420 di media tenuti dalla pattuglia Biseo-Mussolini-Moscatelli durante la prima tappa e i 400 della traversata atlantica di questo fulmineo volo che ha portato ancora una volta a tempo di record la giovinezza nostra e le macchine italiane sulle coste delle genti latine del Brasile? Si ripete esattamente la sproporzione della gara Parigi-Istres-Damasco, prima

grande vittoria dei *sorci verdi*. Non per niente i giornali francesi rilevano con tanto rammarico l'enorme differenza fra le due industrie.

Le caratteristiche che distinguono la nostra aviazione in genere e questo che alcuni francesi ci fanno il piacere di chiamare impressionante volo degli S. 79, sono la velocità, la regolarità, l'autonomia. Sono caratteristiche indispensabili per progredire sul cammino difficile della supremazia nell'impiego militare e in quello commerciale.

## Lettercina a Bruno

Caro Bruno,

permettiti che ti dia del tu, perché io sono un ragazzo e diventerò aviatore come te, che sei un ragazzo e un uomo insieme. Io ti ammiro. Ammiro i tuoi compagni, come tutti gli aviatori intrepidi d'Italia, ma più di tutti ammiro te perché sei figlio del Duce, e sei giovane, e potresti vivere le tue giornate, non dico senza far niente, ma tranquillo, senza rischi, senza correre pericoli, senza, sopra tutto, far trepidare la tua mamma e il papà. Invece tu sei d'esempio a noi che veniamo dopo, ma che arriveremo in tempo per compiere tutto il nostro dovere.

Tu sei stato in guerra, quando io ero più giovane ancora e sognavo ad occhi aperti le battaglie grandiose e colorate sulle alte montagne etiopiche e quelle nel cielo pieno di nuvole e di proiettili rabbiosi. Tu hai combattuto. Hai già compiuto una parte del tuo dovere.

Poi hai partecipato ad una grande gara: la corsa Parigi-Istres-Damasco. E anche allora sei stato vincitore.

Adesso hai percorso 9850 chilometri traversando il Mediterraneo,

il Sahara e l'Oceano Atlantico, tu pilota e tu comandante; responsabile davanti al mondo che ti guardava e davanti a tuo padre che era sicuro di te, perché tuo padre ha fede negli italiani e nei giovani; come gli italiani hanno fede in lui, sopra tutto in lui. Tu mi capisci.

Se penso al momento che hai ricevuto il telegramma di tuo padre mentre stavi ancora in volo, io ti invidio con tutta la forza dell'anima. E scrivendo le parole tu padre io mi commuovo profondamente. A te non farà certamente l'effetto che fa a noi, perché sei vicino

spesso, perché è, insomma, tuo padre. Ma a noi!

Io immagino sempre come siete voi quando vi vedete. Mica ti dà mai nessun ordine, tuo padre. Ti guarda negli occhi, e tu capisci. Tu sai sempre qual'è il tuo dovere di soldato e di italiano.

E' il dovere, che comanda a casa vostra. Io lo so. E lo sanno tanti giovani che vi seguono ogni giorno per il duro luminoso cammino.

Io che ti ammiro e, anche oggi, ti invidio un poco, sarò come te. Lo prometto.

Tuo Massimo Martini.

## RADIOCRONACA DI BORDO

« I - BISE - ore 9,50 (italiane). Decollo perfetto alle 9,10 sulla pista di Dakar ove erasi adunata molta folla. Vento sensibile di prua. Ho dato ordine di prendere quota 3500. L'« I - BRUN » mi è a lato. L'« I - MONI » segue. Le previsioni meteorologiche sono discrete. Vi è incertezza soltanto circa le condizioni della zona sotto l'Equatore. F.to BISEO ».

« I - BRUN - ore 10,25 - Navighiamo sull'Oceano a 3700 metri. L'orizzonte è brumoso. Manteniamo la formazione di partenza vicino a I - BISE. I - MONI segue. F.to BRUNO M. ».

« I - BRUN - ore 11. L'orizzonte a sud-ovest si è oscurato. Sentiamo pochissimo Guidonia. Siamo in continua comunicazione con le stazioni della costa africana. Ho lasciato poco fa il pilotaggio a Mancinelli per eseguire un rilevamento col sestante dalla torretta della fusoliera. Siamo perfettamente sulla rotta nonostante la forte deriva. F.to BRUNO M. ».

« I - BISE - ore 12,30. Siamo sui confini di una vasta zona temporalesca. Ordino di prendere quota per affrontare sulla cresta l'imponente banco di cumuli nubi che ci sbarrano la strada. Prevedo che le condizioni peggioreranno e che dovremo buttarci dentro al temporale. L'« I - BRUN » mi è sempre in vista. L'« I - MONI » segue. Sono tranquillo per qualunque evenienza. Ambedue gli equipaggi sono allenatissimi al volo alla cieca. Radio Guidonia si sente a

sb'zi tra disturbi. Anche i rilevamenti radiogoniometrici sono difficili. Eseguirò prima di perdere la visione del sole il punto col sestante. Poi prevedo che per un pezzo il sestante ci sarà inutile. Il Tenente Mussolini mi comunica che a bordo dell'« I - BRUN » tutto procede benissimo. Bruno che durante lo scalo a Dakar ha voluto sorvegliare personalmente il rifornimento del suo apparecchio, era stamane pieno d'entusiasmo e d'ansia di ripartire. F.to BISEO ».

« I - BISE - ore 13,15. Siamo nel centro della zona temporalesca. Teniamo il collegamento con le stazioni della costa africana. La visibilità è minima. Il ballo è violentissimo. Soltanto ad intervalli nelle schiarite mi riesce di scorgere l'« I - BRUN ». Do ordine al Tenente Mussolini di distanziarsi. L'« I - MONI », che ci segue a qualche distanza, accusa inconvenienti ad una elica. Il temporale è davvero violento. Procediamo tra frequenti scariche elettriche che illuminano fantasticamente la cabina. F.to BISEO ».

« I - BRUN - ore 14,14. Traversiamo la zona più densa della formazione temporalesca. Visibilità nulla. Navighiamo con gli strumenti. Il comandante ha ordinato di diminuire la quota. F.to BRUNO M. ».

« I - BISE - ore 16,06. Usciti nel bel tempo. L'« I - BRUN » mi è subito venuto in vista. L'« I - MONI » è ancora nel temporale. Abbiamo ripreso i collegamenti con varie stazioni e anche con Fernando de Noronha su cui dirigiamo. Contiamo di giungervi fra un'ora. F.to BISEO ».

« Radio Fernando di Noronha - ore 16,43. Non avvistiamo apparecchi. Osservatori disposti sopra il faro e sulle alture scrutano l'orizzonte. Ripetiamo: non avvistiamo apparecchi ».

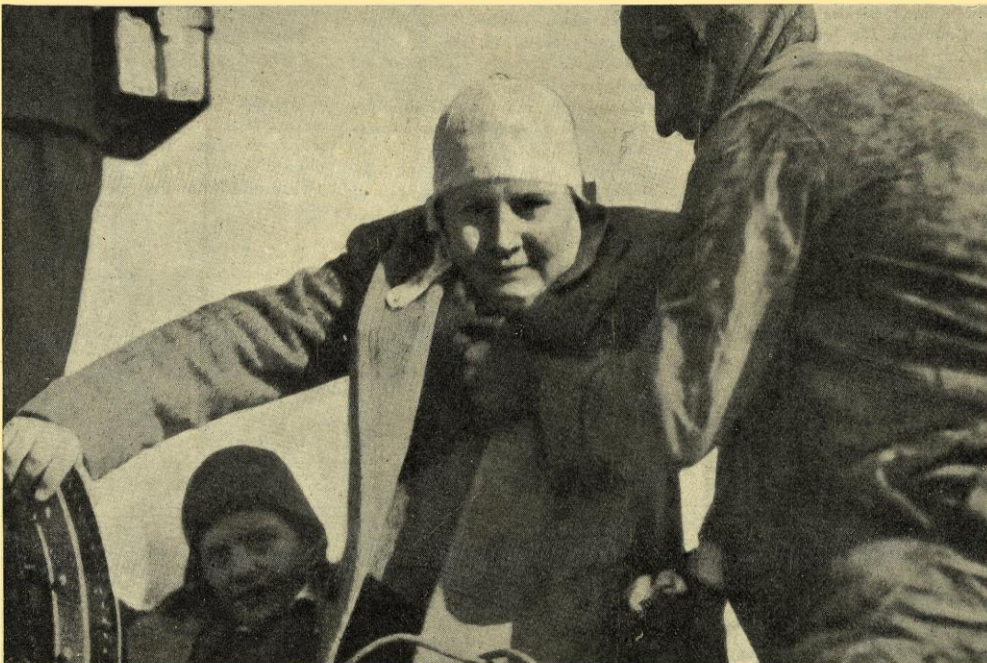
« Radio Fernando di Noronha - ore 16,50. Avvistati due apparecchi cielo nord-est. Ripetiamo: due apparecchi cielo nord - est ».

« I - BRUN - ore 16,59. Dopo aver compiuto a quota ridotta un giro sull'isola Fernando de Noronha ove abbiamo scorto gruppi di popolazione sulle alture e sulle terrazze, dirigiamo per 222 gradi magnetici verso la costa. Abbiamo ancora moltissima benzina. Moscatelli non è lontano nonostante l'inconveniente all'elica. Il suo volo è magnifico date le condizioni nelle quali si svolge. F.to BRUNO M. ».

« I - MONI - ore 17,10. Sono costretto a marciare con due soli motori. L'apparecchio tuttavia vola ad ottima andatura. F.to MOSCATELLI ».

« I - BISE - ore 17,29. Siamo in vista della costa brasiliana. « I - MONI » segue. Gli ho dato ordine di atterrare a Natal. F.to BISEO ».

« I - BISE - ore 17,30, diretto al generale Lengua. Entrando in acque brasiliane prego presentare autorità e popolo brasiliano il nostro saluto. F.to BISEO ».



I primi voli di Bruno e Vittorio Mussolini su un vecchio Cant.

« I - MONI - ore 18. Presi ordini dal comandante. Dirigo verso Natal per atterrare causa l'avaria all'elica. Abbiamo a bordo ancora quasi tremilacinquecento litri di benzina.

F.to MOSCATELLI ».

« I - BRUN - ore 18,30. La costa rocciosa, frastagliatissima, rotta da estuari frequenti, ci è venuta incontro luminosa di sole. Voltiamo ora all'altezza di Maccio, a sud di Pernambuco. Sotto di noi è un lungo ricamo di isoletti. Il volo procede benissimo nell'atmosfera ritornata finalmente limpida e serena.

F.to BRUNO M. ».

« I - BISE - ore 19,12. Moscattelli mi comunica di avere atterrato regolarmente a Natal. Gli trasmetto il mio compiacimento entusiasta per la magnifica prova. Con due soli motori efficienti la transolata di 3200 chilometri d'Oceano nelle condizioni atmosferiche che abbiamo incontrate rappresenta un'ottima conferma delle qualità del materiale e riprova la perizia dei piloti italiani.

F.to BISEO ».

« I - BRUN - ore 21. Sorvoliamo Bahia tutta bianca circondata di boschi. Il nostro volo ha quell'andamento regolare che era previsto.

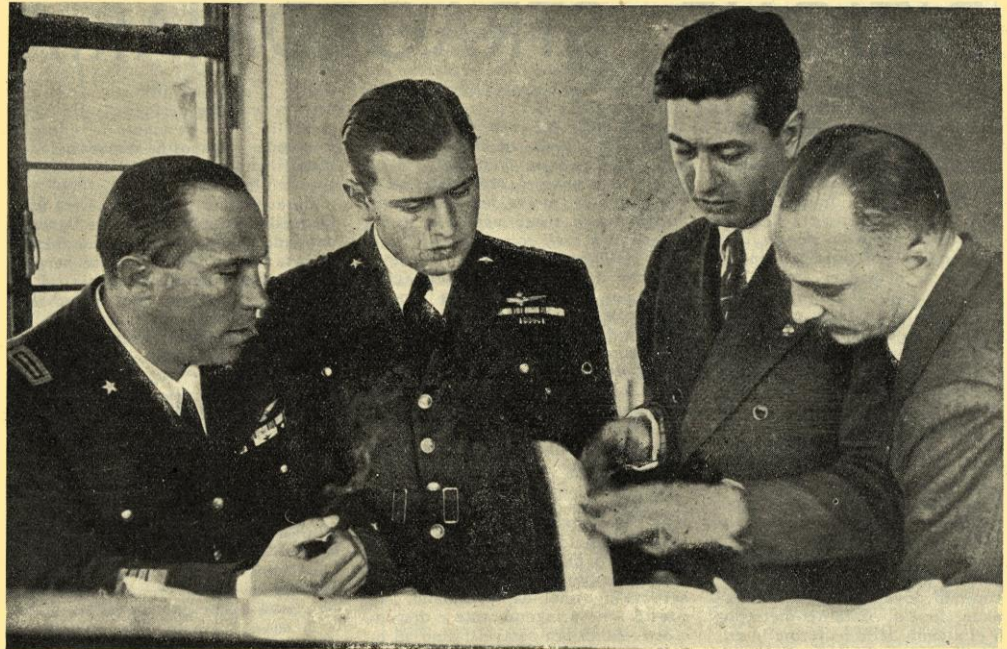
F.to BRUNO M. ».

« I - BISE - ore 21,35. Al traverso di Barado Rio Noce intravediamo la zona di Caravellas ove pochi giorni or sono il valerosissimo Stoppani ha ammarato dopo il suo magnifico volo primato. Telegrafiamo S. E. Valle nostro saluto riconoscente.

F.to BISEO ».

« I - BRUN - ore 22. Ricevo da papà un telegramma che mi colma di gioia. Siamo a poca distanza dalla meta, e il volo procede in modo perfetto.

F.to BRUNO M. ».



Due giornalisti dell'Editoriale Aeronautica intervistano il col. Biseo e il ten. Bruno Mussolini

« I - BISE - ore 22,43 (ora locale 18,43). Siamo sulla baia di Rio de Janeiro. Lo specchio d'acqua illuminato dal sole, è bellissimo. Puntiamo su Pao de Azucar. Voliamo vicini. Ordino di ritirare l'aereo della radio per disperci all'atterraggio.

F.to BISEO ».

## Rotte dell'Atlantico Sud

La spettacolosa impresa dei "Sorci Verdi" ha, ancora una volta, raccolto l'ammirazione del mondo intorno alle nostre ali invitte. Tre aeroplani montati da quindici uomini e comandati dal col. Biseo, dal ten. Bruno Mussolini e dal cap. Moscattelli hanno, in due fulminei balzi, raggiunto il continente sud-americano ad una velocità da primato. Gli apparecchi sono i Savoia Marchetti S. 79, trimotori Alfa Romeo, quelli stessi che uscirono vittoriosi dalla corsa Istres-Damasco-Parigi.

La presenza di Bruno Mussolini, non ancora ventenne, tra gli ardimentosi piloti che hanno sorvolato il deserto e l'Oceano, è la testimonianza e nello stesso tempo il simbolo dell'appassionato fervore dei nostri valorosi giovani. Tutto il popolo italiano è orgoglioso che il prestigio dell'Ala fascista sia affidato ai sicuri cuori dei giovanissimi, portatori di una fede che non tramonterà mai.

Tra poco, avranno anche inizio i voli sperimentali per il servizio aereo tra l'Italia e l'America Latina. Lo studio del nuovo importantissimo collegamento è già compiuto. Probabilmente la rotta sarà differente da quella attualmente percorsa da altre compagnie straniere. Difatti, invece di seguire la costa dell'A-

frica occidentale, la linea italiana potrà seguire la rotta Tripoli-Bolama o Tripoli-Dakar attraverso il Sahara. In tal maniera l'Italia e l'Argentina saranno unite in sole trentasei ore di volo, che rappresenteranno un guadagno di circa dieci ore sul tempo impiegato dai servizi ora esistenti.

L'Italia è dunque decisa ad affrontare l'Atlantico per migliorare i "massimi" commerciali stabiliti dalle due società aeree francese e tedesca. Nessun dubbio che la nuova impresa della nostra aviazione civile sarà coronata dal più largo successo.

L'idea di una linea civile sull'Atlantico del sud venne ai francesi nel 1918, ma occorsero più di dieci anni prima che si potesse parlare di un vero e proprio servizio postale. Più tardi si fecero avanti i tedeschi, ed i risultati da essi raggiunti non furono per nulla inferiori a quelli ottenuti dai loro concorrenti. I francesi, fino al tempo in cui non poterono disporre di apparecchi adatti per il superamento del tratto oceanico, ricorsero all'ausilio di rapidi "avvisi" che collegavano Natal e Dakar per San Ferdinando di Noronha, di modo che la posta usufruiva della nave e dell'aereo. I tedeschi, invece, adottarono il sistema del catapultag-

gio a mezzo di navi appoggio opportunamente munite di apparati per il lancio.

Se ora vogliamo dare una rapida occhiata alla storia dei voli sull'Atlantico meridionale, ricorderemo la prima transolata compiuta, dal 30 marzo al 18 aprile 1922, dall'ammiraglio Coutinho e da Sacadua Cabral, su idrovolante, sul percorso Lisbona-Isola di San Paolo (Brasile). Dopo quattro anni, e precisamente dal 22 gennaio al 5 febbraio 1926, l'equipaggio spagnolo Franco, Ruiz de Alda, Zuran e Rado compì il volo a tappe in idrovolante da Palos a Rio de Janeiro. Finalmente nel febbraio '27 il balzo di De Pinedo, Del Prete e Zaccchetti sul "Santa Maria" S. 55 e che fu l'inizio della loro crociera famosa, su tutto il continente americano conclusasi con la traversata dell'Atlantico settentrionale. Dopo di essi Cobbes e Lebrich furono gli unici, nel 1927, a compiere regolarmente la traversata dell'Atlantico sud. I tentativi di De Beires, De Barros, Saint-Romain, Renfern e Lane-Borges furono interrotti e qualcuno finì tragicamente. Il 1928 vide il trionfo di Ferrarin e Del Prete con il loro indimenticabile volo da Montecelio a Tauros nel Brasile. Partiti il 3 luglio da Montecelio con il Savoia S. 64, essi batterono il primato mondiale di distanza in linea retta con 7 mila 188 chilometri percorsi in meno di 51 ore. Nel proseguimento di quel volo attraverso le capitali sud-americane che vollero applaudire e festeggiare i due valorosi, Carlo Del Prete perdette la vita mentre la gloria rimase con loro e con le ali italiane. Il 24 e 25 marzo 1929 gli spagnoli Jimenez e Iglesias compirono a bordo dell'aeroplano "Jesus del gran poder" il volo Siviglia-Baja

ed il 15 dicembre dello stesso anno Challe e Lane Borges effettuarono quello da Siviglia a Maiarona, nello Stato brasiliano di Rio Grande.

Si giunse così, nel dicembre 1930 alla Crociera Atlantica Italia-Brasile. Il nostro ricordo deve oggi soffermarsi particolarmente su quella che fu la più grande impresa aerea fino allora compiuta nel mondo, in un'epoca in cui un simile volo, anche per un apparecchio isolato, era considerato come una gesta prodigiosa. Per la prima volta l'Oceano fu sorvolato in massa. Il raid era stato preparato da un anno ed ogni equipaggio aveva lavorato in silenzio, con passione, con fede. Nessun dettaglio venne trascurato: le macchine vennero approntate e messe a punto attraverso un lungo periodo di prova e tutto si svolse in una atmosfera di volontà e di coraggio fino alle trepidanti ore della partenza. Da Orbetello, l'itinerario fu fissato per Los Alcázares-Kenitra-Villa Cisneros-Bolama Natal-Rio de Janeiro, in tutto 10.350 chilometri. Quarantaquattro uomini, al comando di Italo Balbo, 11 idrovolanti S. 55 partirono da Orbetello all'alba del 15 dicembre 1930 ed in quattro superbi balzi giunsero a Natal nel Brasile, dopo un volo memorabile che ebbe fasi drammatiche e leggendarie. La crociera fu uno spettacolo ammirevole di organizzazione, di abilità e di ardimento. La gloriosa pattuglia si sciolse a Rio de Janeiro in mezzo alle deliranti manifestazioni di giubilo delle folle entusiasmata.

Nella scia azzurra che questi valorosi lasciarono sopra l'immenso oceano, molti altri coraggiosi aviatori hanno continuato la grande opera fino a tessere i primi argentei fili della rete aerea che congiungerà materialmente due civiltà.

I. V.

# EDIZIONE STRAORDINARIA

Sino ad oggi il mezzo più conosciuto che potesse permettere all'uomo di compiere un volo senza l'aiuto di un aeroplano, era costituito dalla classica buccia di banana posta opportunamente sotto un piede. Oggi, invece, finalmente, in virtù di Albert Fire, tutta l'umanità si può alzare in volo per avviarsi sulle strade celesti senza aeroplano e senza bucce di banana.

La notizia naturalmente, ce la dà un quotidiano americano, e più precisamente di quello Stato della Confederazione nord-americana che si chiama California.

California! Paese beato dove, secondo l'istruzione fornitaci dal cinema e dalla stampa, non c'è mai inverno, non esiste occupazione più onorevole di quella di ammucciarsi sulla spiaggia a fare concorsi di bellezza femminile o strane gare; paese sensazionale dove aranci, mele, noci, uva e mille altre qualità di frutta crescono in una maniera tale da minacciare di sommergere le città. Paese stupendo dove tutti vanno in acquaplano, dove al posto dei metropolitani ci stanno delle ballerine in costume da bagno, dove tutti vivono ottimamente senza il bisogno di lavorare. A tutte queste virtù, oggi, grazie al genio di A. Fire, si viene ad aggiungere quell'altra di insuperabile valore, che permette ai propri abitanti di volare senza aeroplano.

L'illustre scienziato Albert Fire, (ma in California, esistono degli scienziati?) avrebbe infatti progettato, costruito ed esperimentato uno speciale apparecchio che, applicato addosso ad un qualsiasi mortale, permetterebbe a questi di volare per ben tre ore, con qualsiasi tempo. Dico applicato addosso, ripetendo le parole del giornale, perchè questo apparecchio del miracolo si indosserebbe più nè meno come un abito.

Si tratta di "...un paio di ali ingegnosamente attaccate ad una speciale combinazione, che reca anche il castello motore. Questo ultimo è costi-

tuito da due bracci di acciaio che, partendo dalla vita, si prolungano sino all'altezza del capo. Il motore, le cui caratteristiche tecniche sono ora segrete, è un bicilindrico a cilindri contrapposti, raffreddati ad aria. Esso fa rotare un'elica tripala propulsiva a passo variabile. I comandi principali sono posti dietro la testa dell'uomo, e questi con semplici cenni del capo li può far agire. Altri poi sono posti sulla cintura della combinazione, e perciò a facile portata di mano...".

Il quotidiano seguita per un bel pezzo, decantando il genio di A. Fire, e specificando che l'umanità dovrà essere grata a lui, se tra breve (un anno o due) tutti potranno volare così tranquillamente come sino allora usavano camminare.

Secondo il bravo collega cronista, sarebbero già state eseguite parecchie esperienze, e l'inventore stesso avrebbe volato sopra la testa di pochi parenti invitati per l'occasione.

Era tempo! Si cominciava ad essere stufo ormai dell'aeroplano, di questo arnese ingombrante e dispendioso, che si era costretti sino ad ora a portarsi dietro ogni volta che si voleva andare a fare un volotto! Viva Alberto Fire!

In virtù di quest'uomo grandioso, degno figlio della California, ogni impiegato non farà più tardi la mattina all'ufficio, le automobili cesseranno di esistere, e uomini, donne, vecchi e bambini solcheranno il cielo simili a stormi di rondinelle.

Un semplice cenno del capo, e via! I piedi si staccano dal suolo, le cose precipitano intorno a noi... l'elica ronza forte dietro gli orecchi,umenta i giri... Si prende quota. Le terrazze delle case sono sotto i nostri piedi... siamo a 50 metri d'altezza. Una folla di persone volanti si incrocia, producendo il rumore di una nuvola di cavallette. Impiegati che vanno al ministero con le borse sotto il braccio, operai che si dirigono verso le officine, massaie che vanno

a fare la spesa al mercato, o che non tornano cariche di fagotti. Un vecchiarolo segue petulante le signore, e chiede l'elemosina smorzando a tratti il motorino perchè si senta la sua flebile voce.

Un aeroplano passa veloce tra tutta quella gente affaccendata, strombettando per farsi strada. Una donna anziana impreca ad alta voce perchè le è passato vicino, sfiorandola.

"Questi aeroplani! Si credono che tutta la strada sia per loro!..."

Un metropolitano passa ronzando

da un gruppo all'altro... "Circolare, circolare... a sinistra prego, signore". Una balia volante spinge avanti a sé una carrozzella con dentro due bambini, e le signore che le passano vicino si soffermano un istante... "che amori...".

Un ronzio più forte degli altri, un ronzio imponente, sonoro, fa voltare tutte le teste.

Passa un grasso signore con la bombetta, la faccia rossa, le borse sotto gli occhi. Stringe tra i denti un sigarone spento. Sorpassa tutti perchè ha dietro la nuca due motorini, che azionano due eliche. E' un commendatore.

Guer.

## Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

Marsiglia - Cairo - Calcutta - Batavia - Brisbane - Nuova Caledonia - dei francesi Barone De Venneilh, cap. Dévé e motor. Monch, sul trimotore leggero Conzimet 33 « Biarritz » (9 marzo-5 aprile: km. 21.530 in 15 tappe); « Inghilterra-Australia » a tempo di primato, del campione inglese C. A. Scott, su Comper « Swifts-Pobjoy (19-27 aprile: km. 16.500 in 13 tappe, 8 giorni, 20 ore, 44 primi); « Spagna-Filippine » del cap. Rein, su Puss Moth (aprile-maggio); « Marsiglia - Persia - Egitto-Marocco-Lisbona-Parigi » dei francesi col. Girier e com. Rignot, su Breguet Hispano (19 giugno-11 luglio: km. 13.200 in 14 tappe); « Londra-Bombay », di Sir Irwin, su « Puss Moth » (settembre-ottobre); « Francia-Indocina » dell'atlantico Lefèvre, su Mauboussin Salmson (18-28 dicembre: km. 11.000, da Parigi a Saigon, in 13 tappe, 10 giorni, 7 ore, 50 primi).

Sul continente americano (Stati Uniti), dove da anni avevano preso voga le transoceaniche ad elevatissime velocità di crociera, si flettarono i seguenti voli primati: « Los Angeles-Newark » dell'atlantico Amelia Earhardt-Putnam, su Lockheed « Vega » (13 luglio: volo attardato da neie al motore; 24-25 agosto: km. 3939 senza scalo in ore 19,4' alla media di km. 206; primato femminile); « Burbank (California)-Cleveland (Ohio)-Nuova York », del pilota Haislip, su Wedell-Williams-Pratt e Whitney (29 agosto: km.

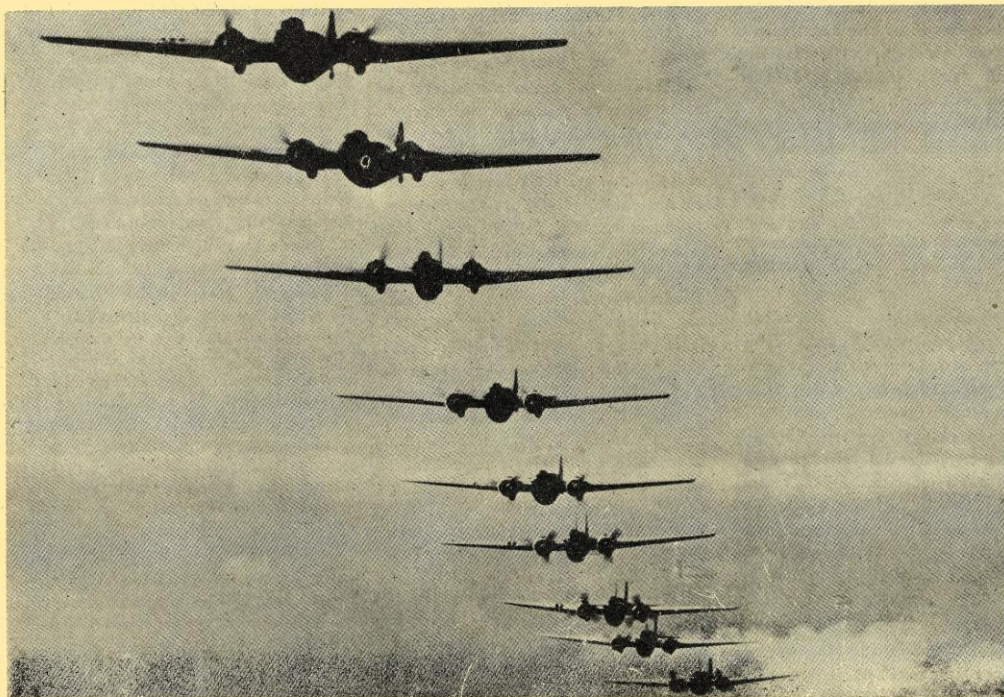
3980 in ore 11,58', alla media di km. 377; nuovo primato); « Ottawa-Washington-Patterson-Mexico », di James Wedell, su Wedell-Williams (24 ottobre: km. 3950 in ore 11,53', alla media di km. 332; del Col. Turner, su Wedell-Williams (14 novembre: km. 3980 senza scalo, in ore 12,33' alla media di km. 315; nuovo primato).

Esista rinomanza, fra le molte manifestazioni a carattere internazionale ed agonistico, ebbero: il 3° « Raduno aereo internazionale » di Zurigo (22-31 luglio), comportante 7 gare (avioraduno turistico, concorsi di velocità e di acrobazia, circuito delle Alpi per apparecchi militari e civili, concorsi per squadriglie militari e per apparecchi da turismo); la 3° « Challenge aviorutistica europea » organizzata dall'Aero Club tedesco con la partecipazione di 43 concorrenti (16 tedeschi, 8 italiani, 8 francesi, 5 polacchi, 4 cecoslovacchi, 2 svizzeri) e comportante 3 gare (14-20 agosto: prove tecniche, a Berlino, vinte dall'italiano Ing. Colombo, su Breda-39; 21-27: Giro d'Europa di km. 7348 in tre grandi tappe — da Berlino a Roma — da Roma a Parigi — da Parigi a Berlino; 28: prova di velocità su circuito di km. 308), conclusasi con la vittoria del polacco cap. Zwirko, su R. W. D. 6-Genet Major 140 cv. (alcuni gravi incidenti avevano costretto la squadra italiana a ritirarsi nel corso della prima tappa); l'annuale « National Air Race » di Cleveland (Stati Uniti), comportante 7 gare (29 agosto: corsa senza scalo Burbank-Cleveland, di km. 3283, per il « Trofeo Bendix » vinto del pilota Haislip, su Wedell-Williams, alla media di km. 394; 29 agosto-4 settembre: gare diverse; 5 settembre: corsa su circuito di km. 160 per il « Trofeo Thompson » vinta dal campione velocista Doellle, su Gee Bee « Super Sportster R. I. », alla media di km. 405).

I massimi mondiali battuti nell'annata si ridussero unicamente a quelli di altezza assoluta (18 agosto: belgi prof. Augusto Paccard ed Ing. Coem, su « F. N. R. S. », con m. 16.201, partenza da Zurigo e discesa a Volta Mantovana, presso Desenzano sul Garda, dopo 12 ore di ascensione); di altezza per aeroplani (16 settembre: inglese cap. Uwins, su Vickers « Vespa » Bristol « Pegasus », con m. 13.404); di velocità su base per aeroplani (3 settembre: americano Magg. James Doolittle, su Gee Bee « Super Sportster R. I. », Pratt e Whitney 800 cv., a Cleveland, alla media oraria di km. 473.826); di distanza in circuito (23-26 marzo: francesi Bossoutrot e Rossi, su Bleriot Zeppelin 110 Hispano, con km. 10.601.430).

L'attività aerea dell'annata registrò, infine, anche nove viaggi regolari di servizio posta e passeggeri « German-Brasile-Germania » del aeroplano tedesco « Graf Zeppelin » (dal 20 marzo al 3 novembre: 7 viaggi fino a Pernambuco e 3 sino a Rio de Janeiro) per un totale di km. 150.225 percorsi in 1468 ore.

Piero Botto



Come gli Stati Uniti difendono il Canale di Panama: una squadriglia di « Martin Bomber » in volo di formazione

(Continua)

# ALI ARMATE SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

## PARTE PRIMA

### "Gli esploratori",

#### III.

### La guardia armata

(Continuazione dal numero precedente)

Possibile che due "cacciatori" non accettino battaglia contro un pesante apparecchio da ricognizione? Possibile che se la battano così vergognosamente?

No. Piuttosto questa è una mossa che nasconde un tranello.

Il pilota lo sospetta, ed apre gli occhi; ma non desiste dalla caccia, e continua ad inseguire.

Fatica sprecata: dopo pochi minuti i due veloci austriaci sono scomparsi verso il nord, lasciando il Saml deluso.

L'italiano prosegue ancora per qualche minuto la sua rotta, nella speranza di ritrovare gli avversari; poi sfiduciato, e non volendo addentrarsi troppo nel territorio nemico, pensa al ritorno.

Il pilota, com'è atto istintivo, getta un'occhiata al suolo prima di eseguire la virata, e nel far questo resta colpito da uno strano spettacolo: un "caccia", austriaco fila fra lui ed il terreno, in direzione di sud.

La sorpresa non dura molto: il pilota ha capito ogni cosa.

I due han fatto finta di dileguarsi, si son buttati giù e quindi son tornati indietro a bassa quota per sorprenderlo.

Il piano è riuscito solo in parte. L'aviatore italiano cerca subito nell'aria il secondo nemico, e lo vede, a meno di duecento metri, corrergli addosso furiosamente.

Dà un colpo violento alla cloche e si butta giù.

Appena in tempo!

La raffica dell'Austriaco lacera violentemente l'aria e sibila vicinissima perdendosi nello spazio.

Il pilota italiano si raddrizza, e lasciando al suo osservatore la cura di tenere a bada l'apparecchio sottostante, inizia il duello con il secondo ben più pericoloso.

L'Austriaco è molto aggressivo, e approfittando della notevole agilità del suo apparecchio, tiene costantemente sotto il suo fuoco il Saml.

Il nostro sente le pallottole nemiche sibilargli attorno, scrosciare sulla testa, spezzare seccamente le cèntine, far vibrare le crociere, minacciarlo paurosamente.

Manovra con tutta la destrezza di cui è capace, saltella, si sbanda, si tuffa, risale, ma l'Austriaco è diabolicamente agile e gli è sempre intorno, e rinnova continuamente i suoi assalti.

Inoltre ha cura di non mettersi mai sul tiro della mitragliatrice fissa del Saml.

Rapidissima, serrata, violenta, la battaglia si svolge.

I combattenti hanno l'impressione di averla impegnata da ore, e, forse, essa dura da pochi minuti.

L'Austriaco sale, scende, gira, attacca, volteggiando come un falco intorno alla sua preda. Si porta così vicino, talvolta, da fare temere una collisione.

Certo chi lo monta deve "sapere il suo mestiere".

Per il Saml continuare questa schermaglia è questione di vita o di morte. Tralasciarla per un attimo significa ricevere in pieno un rosario di pallottole ed inabissarsi per sempre. Non ci si può nè ci si deve stancare.

L'occhio incollato al traguardo di mira, il pilota aspetta la sua volta, ed intanto bada a schivare gli assalito-

ri e le sventagliate della mitragliatrice nemica.

Chi si stancherà prima?

L'Austriaco.

L'agilissimo Ago, dopo un ultimo assalto, s'impenna rapido e si allontana.

Perchè? Il "cacciatore", è stanco? E' sfiduciato? Non vuol più continuare la lotta? Una nuova finta?

Chi lo sa! Di certo non vi è che il suo allontanarsi verso il nord, ed in questo il pilota italiano vede giunto il momento per la sua azione.

Forza il motore e si getta all'inseguimento.

Un minuto di corsa affannosa, di inseguimento accanito nello spazio, poi, l'atteso.

L'Austriaco fa un voltafaccia fulmineo, e si lancia diritto contro l'Italiano.

Questi non si muove, non cambia rotta, ed i due avversari si corrono addosso con tutta la velocità che possono imprimere loro le macchine.

Quando ormai non sono che a poche decine di metri, le due scariche di mitraglia s'incrociano. Lo scroscio delle due armi si confonde in un unico stridulo urlo di morte ed il piombo schianta e rompe dalle due parti.

I due apparecchi seguivano la loro corsa, e solo con un'impennata improvvisa e violenta il Saml può evitare il cozzo.

L'Ago gli passa sotto, vicinissimo. L'Italiano getta un'occhiata nella carlinga nemica e vi vede qualcosa di raggomitolato ed informe qualcosa che non si muove, che non si muoverà più.

Nello stesso istante l'apparecchio aza la coda e picchia.

Il pilota fa in tempo a vedergli iniziare una discesa a picco; meglio, una caduta. Poi l'ala del suo Saml gli nasconde la fine del nemico.

L'osservatore invece può seguire la caduta terribile, rapidissima, e notare lo schianto vicino a Canal San Eovo, del "cacciatore", dalle croci nere. Anche i lugubri segni sono cancellati dalla neve sconvolta dall'urto.

Un avversario non c'è più.

Il Saml vira, vola in cerchio, ed aspetta l'urto del secondo Ago ancora effluente, che le scariche della mitragliatrice dell'osservatore hanno tenuto a bada durante tutto il tempo del duello.

Ma il secondo Austriaco non si fa vivo. Ha sgomberato il campo e, visto il cattivo risultato dell'insistenza del compagno, si è affrettato a prendere la via di casa.

Durante dieci minuti il Saml incrocia sul posto, poi temendo di restare senza benzina, s'abbassa e si dirige verso il campo.

Il suo compito è assolto.

La guardia armata che aveva montato alle spalle delle truppe retrocedenti è terminata.

E' stata assolta con fedeltà ed onore.

Il Saml che ritorna porta sulle ali e nella carlinga i segni della battaglia.

#### IV

### Selvaggina

Il giorno 25 ottobre 1917 un apparecchio da ricognizione si reca su Tolmino per eseguire delle fotografie ed osservare il movimento delle truppe austriache.

A bordo di questo velivolo sono l'aspirante Molino, pilota, ed il capitano Giacomo Macchi, un vero asso della ricognizione che si è già guadagnato quattro medaglie, delle quali tre militando nell'aviazione.

Il viaggio è stato abbastanza movimentato per l'accanimento della artiglieria antiaerea che ha inseguito costantemente il velivolo con le sue salve per tutta la durata del volo, ma, tranne quelle sbucature alle ali ed alla fusoliera, che sono i segni distintivi di ogni azione, nulla di male è capitato all'aeroplano.

Su Tolmino il volo, benchè disturbato dal cannone nemico, è stato fruttuoso. La macchina fotografica ha lavorato e la messe di documenti è fatta.

Al cenno dell'osservatore il pilota vira, puntando sulle linee italiane. Si ritorna.

Mentre tutto intorno urla nello spazio la rabbia imponente dell'artiglieria austriaca, il volo procede con regolarità. Fra non molti minuti si sarà su territorio italiano, al sicuro.

Improvvisamente l'osservatore scopre nel cielo qualcosa di molto inquietante: quattro sottili, lontane linee scure.

Mentre il pilota ignora, bada alla manovra, il capitano osservatore non stacca gli occhi da quei piccoli, eppur terribili, segni che maculano l'immenso azzurro. In lui vive una leggera speranza, e il tempo che scorre rapido, la distrugge in breve: le quattro linee scure ingrandiscono visibilmente.

Nessun dubbio è possibile: se sono più veloci dell'apparecchio italiano, non possono che essere "cacciatori".

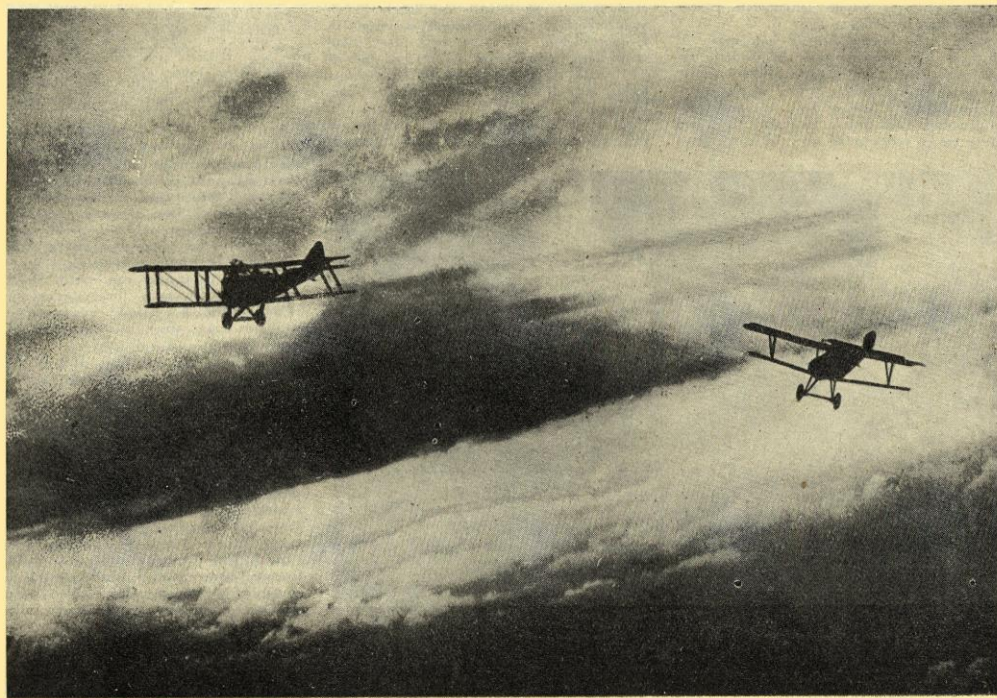
E sono quattro!

Il capitano attende qualche secondo ancora e s'aggrappa irragionevolmente alla sua piccolissima speranza. Ma ogni secondo che passa fa ingigantire la certezza.

Sono quattro "caccia" austriaci, non si sbaglia.

E puntano sull'apparecchio tricolore, decisamente.

L'osservatore picchia sulla spalla al pilota, e con un gesto largo, eloquente, gli indica i quattro nemici ora nettamente visibili.



... il secondo nemico, a meno di duecento metri, corrergli addosso furiosamente

Armando Silvestri

6 - (Continua)

# Il Regolamento del Concorso Nazionale di modelli volanti

## PREMESSA

Il Regolamento del Concorso Nazionale di modelli volanti dell'anno 1938-XVI ha dovuto subire alcune modificazioni a causa della variazione del regolamento dei primati dei modelli volanti; il Regolamento del Concorso dell'anno XVI si uniforma alle prescrizioni della F. A. I.

La classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome della R.U.N.A. ha subito un perfezionamento, nell'intento di mettere in condizione di parità, nelle graduatorie parziali per categoria, le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome rappresentate da una sola scuola con quelle rappresentate da più scuole, tenendo conto tuttavia che queste ultime hanno diritto ad un riconoscimento tangibile nella classifica finale.

È stata mantenuta la categoria « scuole », che ha dimostrato di avere un vero e proprio valore, sia perché alcuni tipi presentati al Concorso dell'anno XV erano veramente originali, sia per l'interessamento personale che gli istruttori, in massima parte, hanno dimostrato. Anche nel Concorso dell'anno XVI i risultati della categoria « scuole » decideranno per la precedenza nei casi di parità di classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome.

Per la categoria « allievi », minori di 16 anni, onde eliminare il fatto che nella maggior parte dei casi, in passato, i concorrenti non sono stati perfettamente in regola con le condizioni imposte dal Regolamento, è prescritto che i Delegati all'Aeromodellismo certifichino, nella scheda di iscrizione, che il modello è stato effettivamente costruito dal concorrente.

La inevitabile scarsità di concorrenti con modelli a motore meccanico è causa della esclusione di questi dal Concorso, come categoria; la gara dei modelli con motore meccanico rimane quindi ancora una gara a parte, cosa tanto più necessaria in quanto graverebbe eccessivamente sulla classifica agli effetti dell'assegnazione della Coppa R. U. N. A. — Coppa Bonmartini.

Rimane da parlare, infine, dei disegni dei modelli. I disegni schematici mandati per il Concorso dell'anno XV erano, in moltissimi casi, incompleti; la mancanza delle indicazioni delle misure principali e necessarie per il calcolo della superficie alare e della sezione maestra della fusoliera, ha portato ad un aggravio del controllo. Tanto più si rende indispensabile la massima precisione nei disegni, dato che nel presente Regolamento del Concorso entra in funzione, per il calcolo del carico alare, la superficie dell'impennaggio orizzontale, quando sia superiore al 33% della superficie alare.

I concorrenti devono uniformarsi con la massima cura alle prescrizioni del regolamento, poiché per loro la fatica di eseguire un disegno è irrisoria in paragone al lavoro di controllo e di determinazione delle misure su disegni spesso mancanti perfino della scala. I Delegati all'Aeromodellismo sono tenuti al controllo esatto dei disegni che devono mandare, affinché siano esattamente compilati con tutte le indicazioni richieste, e devono tener presente che la Presidenza della R. U. N. A. non ammetterà fra i concorrenti se non quelli che si uniformeranno, soprattutto cominciando dai propri disegni, alle prescrizioni del Regolamento.

## REGOLAMENTO

Art. 1. — La R. U. N. A. bandisce un Concorso Nazionale di modelli volanti per l'anno 1938-XVI, in occasione del quale viene disputata la « Coppa annua » R. U. N. A. — Coppa Bonmartini (vedi regolamento speciale che segue).

Le prove di detto Concorso si svolgeranno a Roma, sull'Aeroporto del Littorio o altro, nei giorni 4 e 5 settembre 1938-XVI, salvo che le condizioni di tempo non ne impongano la sospensione od il rinvio ad altra data, a giudizio della giuria.

Art. 2. — Possono partecipare al Concorso solo i soci della R. U. N. A. in regola con la tessera per l'anno XVI, che abbiano conseguito l'attestato di aeromodellista e che non siano notoriamente proprietari od appartenenti ad aziende commerciali costruttrici di modelli volanti.

Art. 3. — Il Concorso comprende 4 categorie:

cat. a) individuale, modelli volanti ve-

leggiatori con motore a matassa elastica, esclusi i modelli « canards »;

cat. b) individuale, modelli volanti veleggiatori;

cat. c) « Scuole » modelli volanti a fusoliera con motore a matassa elastica, esclusi i modelli « canards »;

cat. d) « allievi », individuale, modelli volanti veleggiatori.

Art. 4. — I modelli volanti delle categorie a) b) c) devono rispondere alle prescrizioni della F. A. I. relative ai primati dei modelli volanti, qui di seguito riportate:

a) il carico alare minimo è di grammi 15 per decimetro quadrato di superficie portante, calcolata esternamente alla fusoliera;

b) l'apertura alare deve essere compresa fra m. 0,70 e m. 3,50;

c) la fusoliera deve essere completamente chiusa;

d) la sezione maestra della fusoliera, o la somma delle sezioni maestre delle fusoliere, deve avere il valore minimo (S) seguente, in funzione della lunghezza (L) della fusoliera:

$$\text{cat. a) e c): } S = L^2/100$$

$$\text{cat. b): } S = L^2/200$$

Per i modelli volanti senza coda, nei quali la fusoliera si presenterà come un rigonfiamento della parte centrale dell'ala, per sezione maestra della fusoliera, o dell'ala, la fusoliera, sarà assunta la superficie di un'ellisse che ha per asse maggiore l'altezza verticale del rigonfiamento e per asse minore una lunghezza minima uguale ad 1/3 dell'asse maggiore. Indicando con A l'asse maggiore verticale, in tal caso la superficie dell'ellisse risulta di valore:  $3,14 \times A^2/12$ ;

e) per lunghezza della fusoliera (L) s'intende la lunghezza « fuori tutto », compresa quindi l'elica. Non sono ammesse appendici, anteriormente alla fusoliera, per pesi addizionali di centramento;

f) la superficie dell'impennaggio orizzontale deve essere, al massimo, uguale al 33% della superficie alare. Al di sopra di tale percentuale la superficie totale dell'impennaggio sarà considerata come superficie portante, e sarà sommata alla superficie alare per il calcolo del carico per decimetro quadrato;

g) la matassa elastica dei modelli delle categorie a) e c) deve essere completamente contenuta nell'interno della fusoliera;

h) non è permesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Nella cat. c) « Scuole » possono concorrere soltanto le Scuole debitamente riconosciute dalla Presidenza della R. U. N. A. e regolarmente funzionanti da non meno di 3 mesi. Esse presenteranno un modello volante con motore a matassa elastica ideato dalla Direzione della Scuola stessa e costruito dagli allievi e dagli aeromodellisti dipendenti dalla Scuola medesima. Il lancio deve essere eseguito da uno dei concorrenti

appartenenti alla Scuola, partecipante in una delle categorie a) o b).

Nella cat. d) « allievi » possono partecipare gli allievi delle Scuole di modelli volanti della R. U. N. A., che non abbiano compiuto, alla data del Concorso, il 16° anno di età, e che abbiano conseguito l'attestato di aeromodellista. I concorrenti partecipano alla gara con il modello veleggiatore tipo Scuola del corso iniziale, del quale dovranno essere gli effettivi costruttori. I Delegati all'Aeromodellismo sono garanti di tale condizione.

Art. 5. — I concorrenti devono presentare, insieme con la scheda di partecipazione al Concorso allegata al regolamento e debitamente riempita, i disegni schematici dell'apparecchio eseguiti su moduli apposti con l'indicazione di tutte le misure e dati necessari per la verifica delle condizioni costruttive delle quali al precedente art. 4.

Non sarà ammesso in gara nessun apparecchio del quale non siano inviati gli schemi nel modulo indicato e munito del timbro a secco della Presidenza della R. U. N. A., che gli enti periferici dipendenti richiederanno, nel numero loro occorrente, alla Presidenza della R. U. N. A.

Gli apparecchi ammessi in gara saranno controllati per verificare la corrispondenza delle misure effettive con quelle indicate dai concorrenti, e quindi punzonati.

La verifica del peso, nei riguardi del carico alare, sarà eseguita al momento del lancio, con l'apparecchio pronto per il lancio.

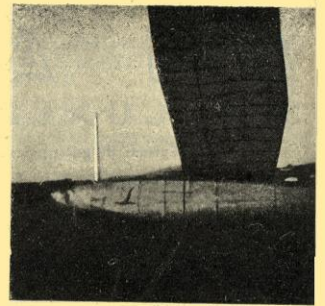
Art. 6. — La partenza dei modelli è effettuata nei seguenti modi:

cat. a) c): esclusivamente da terra ed unicamente per mezzo dell'elica. L'apparecchio deve essere abbandonato a se stesso, senza spinta;

cat. b) d): a mano (operatore al suolo); con cavo elastico (di lunghezza, non teso, non superiore a 3, tre, metri); con verricello o sistema equivalente e cavo inestensibile (il cavo deve essere di lunghezza, fra il veleggiatore e il punto fisso del sistema di lancio, non superiore a 200, duecento, metri); di corsa con filo inestensibile (la lunghezza del filo non deve essere superiore a 100, cento, metri, e la corsa è limitata a 75, settantacinque, metri).

I concorrenti delle categorie b) e d) devono presentare il cavo elastico o inestensibile, per il controllo della lunghezza. All'estremità saranno apposti due piombi: a tutti i nodi che eventualmente si troveranno lungo il filo, sarà applicato un segno di riconoscimento. Se all'atto del lancio si riconosceranno dei nodi mancanti del segno di riconoscimento, il concorrente dovrà far controllare la lunghezza del filo, ed in casi particolari, specialmente ove sia riconosciuta un'aggiunta di filo, il concorrente sarà squalificato.

All'estremità del filo munita di anello per l'aggancio, dovrà essere applicata una



Il veleggiatore di Giorgio Bonsi di Firenze

bandierino per il controllo del momento del distacco.

Art. 7. — Il tempo di volo dei modelli delle categorie a) e c) è calcolato dal momento nel quale l'apparecchio è abbandonato a se stesso, e per i modelli delle categorie b) e d) dal momento del distacco dal sistema di lancio o dal lancio a mano, fino al momento del ritorno al suolo, dell'urto contro ostacolo o della scomparsa alla vista del cronometrista.

Art. 8. — I concorrenti possono effettuare fino a due lanci di gara. Per la classifica viene considerato il miglior tempo di volo. Per entrare in graduatoria i concorrenti devono totalizzare un minimo di 30" di volo.

Art. 9. — Le gare sono di durata ed individuali, ed ogni concorrente può partecipare in una sola categoria e con un solo apparecchio.

Art. 10. — L'ordine di lancio segue il numero di gara che viene comunicato dal numero di iscrizione (Art. 14 b), ed il secondo lancio avrà luogo, seguendo il medesimo ordine, dopo che sarà esaurita la serie dei primi.

Non sono tollerati più di minuti primi 3 di ritardo dalla chiamata per il lancio; trascorso tale termine, il concorrente è considerato rinunciario.

È in facoltà della giuria, in casi specialissimi e di evidente non colpevolezza del concorrente, di prorogare tale termine, ma non più di due volte, facendo eseguire nel frattempo altri lanci.

Art. 11. — Sulla linea di partenza è ammesso il solo concorrente. Per le categorie a) e b) il concorrente non può farsi sostituire per il lancio del modello.

I concorrenti delle categorie b) e d) possono farsi aiutare nel lancio da un altro concorrente della propria squadra.

Per il lancio degli apparecchi della categoria d) è ammesso che il concorrente iscritto si faccia sostituire dal concorrente della categoria b) appartenente alla medesima squadra.

Il concorrente iscritto nella categoria d) deve, in tal caso, agire di aiutante reggendo l'apparecchio per il lancio.

Art. 12. — Durante lo svolgimento delle gare sono vietati voli di prova senza speciale autorizzazione della giuria. L'inosservanza di questa prescrizione produce l'esclusione del concorrente dal Concorso.

È in facoltà della giuria di sospendere o revocare l'assegnazione dei premi a quei concorrenti che compissero atti di indisciplina o di scorrettezza sportiva, e di escludere dalla gara quei concorrenti che danneggiassero, sia pure involontariamente, i modelli altrui, e ciò indipendentemente dai risultati già conseguiti dal concorrente escluso.

## ELIMINATORIE PROVINCIALI

Art. 13. — Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome dipendenti, seguendo ed attenendosi tassativamente alle prescrizioni di cui agli articoli precedenti, faranno eseguire una eliminatória per ciascuna delle categorie a) e b) per ogni Scuola di Aeromodellismo da esse costituita, debitamente riconosciuta dalla Presidenza della R. U. N. A. e regolarmente funzionante da non meno di 3 mesi. Tali eliminatorie possono essere effettuate contemporaneamente, tenendo però conto separatamente dei risultati ottenuti dai concorrenti appartenenti alle diverse Scuole.

Le gare dovranno essere controllate dai componenti una giuria formata dal Presidente della Sede Provinciale o dal Delegato della Sezione Autonoma, presidente, dal Delegato all'Aeromodellismo, e da un



Le amorevoli cure di tre aeromodellisti per ricoprire in fretta uno strappo

rappresentante della Presidenza della R. U. N. A.

Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome dovranno comunicare tempestivamente, almeno 15 giorni prima, l'elenco nominativo dei concorrenti divisi per ogni Scuola e per ogni categoria e la data in cui intendono svolgere le eliminatorie, affinché la Presidenza della R. U. N. A. possa approvare la data stessa e provvedere per la nomina e l'invio del Delegato suddetto.

I concorrenti classificati al primo posto in ogni categoria di ciascuna eliminatoria saranno proposti per la partecipazione al Concorso Nazionale.

Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome saranno quindi rappresentate, in ogni categoria, da un numero di concorrenti uguale a quello delle Scuole da ognuna di esse istituite.

I risultati delle eliminatorie dovranno pervenire alla Presidenza della R. U. N. A. almeno 10 giorni prima della data del Concorso.

I Presidenti delle Sedi Provinciali, o i Delegati delle Sezioni Autonome, dovranno assicurarsi che la partecipazione al Concorso Nazionale sia autorizzata, per i concorrenti di età minore, da chi su di essi esercita la patria potestà.

Art. 14. — Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome dipendenti, nel comunicare i risultati delle eliminatorie con le proposte dei concorrenti al Concorso Nazionale, dovranno trasmettere i seguenti documenti:

a) il verbale originale della gara compilato e firmato dai componenti la giuria; b) le schede di iscrizione, sul modulo allegato al presente regolamento, debitamente riempite nella parte A, firmate dal concorrente, dal Delegato all'Aeromodellismo dal Presidente della Sede Provinciale, o dal Delegato della Sezione Autonoma.

Le schede devono essere riempite dai concorrenti solamente nella parte A: le conferme di iscrizione, parte B, saranno riempite dalla Presidenza della R. U. N. A. e rimandate ai concorrenti che dovranno presentarle al controllo;

c) i disegni, dei quali all'art. 5, degli apparecchi che prenderanno parte al Concorso Nazionale.

Art. 15. — Non saranno ammesse né tollerate deroghe alle norme fissate nel presente regolamento e non saranno prese in alcuna considerazione proposte di partecipazione che pervenissero alla R. U. N. A. oltre i termini stabiliti, o che non fossero completamente documentate, come è detto negli articoli precedenti.

Art. 16. — Ciascuna Sede Provinciale o Sezione Autonoma nominerà, quale rappresentante, il proprio Delegato all'Aeromodellismo, o in sostituzione di esso uno dei propri concorrenti.

Non saranno ammessi né accompagnatori né aiutanti che non siano essi pure concorrenti.

È fatto assoluto divieto, alle Sedi Provinciali ed alle Sezioni Autonome di comporre le squadre con elementi che, pur da esse tesserati, non siano anche residenti nella circoscrizione della Sede Provinciale o Sezione Autonoma.

#### CLASSIFICA DELLE SEDI PROVINCIALI E SEZIONI AUTONOME.

Art. 17. — Oltre alla classifica individuale sarà effettuata una classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome.

A questo fine si stabiliscono le graduatorie parziali, per ogni categoria a) b) c) d). La somma dei tempi di volo di classifica di tutti i concorrenti classificati e non classificati, appartenenti alla medesima Sede Provinciale o Sezione Autonoma, viene divisa per il numero delle Scuole di ogni Sede Provinciale o Sezione Autonoma, rappresentate al Concorso: ad ogni Sede Provinciale, o Sezione Autonoma, viene assegnato, per ogni categoria, un numero di punti pari al numero d'ordine della graduatoria.

Per entrare nelle graduatorie parziali le Sedi Provinciali o Sezioni Autonome devono totalizzare un minimo di 30". A quelle Sedi Provinciali o Sezioni Autonome che, in difetto dei 30", non entrano in graduatoria, vengono attribuiti tanti punti quante sono le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome classificate, più uno.

Per entrare nella classifica complessiva, le Sedi Provinciali, o Sezioni Autonome, devono concorrere in tutte le categorie e risultare classificate in almeno due categorie.

Per la determinazione della graduatoria complessiva si attribuisce ad ogni Sede Provinciale, o Sezione Autonoma, un numero di punti pari alla somma dei punti spettanti ad ognuna di esse in ogni graduatoria di categoria, detrando da tale somma un punto per ogni Scuola istituita in più di

una, e rappresentata al Concorso, da ogni Sede Provinciale, o Sezione Autonoma.

Qualora due o più Sedi Provinciali, o Sezioni Autonome, risultassero classificate a pari merito, l'ordine di esse, nella graduatoria, viene stabilito secondo l'ordine di precedenza risultante dalla classifica della categoria e) « Scuole ».

Art. 18. — La Giuria del Concorso è così composta:

- 1) un rappresentante della R. U. N. A., Presidente;
- 2) un rappresentante del Ministero dell'Aeronautica;
- 3) un rappresentante del giornale « L'Aquilone »;
- 4) due commissari sportivi della R. U. N. A.;
- 5) un cronometrista ufficiale.

Art. 19. — Negli stessi giorni del Concorso Nazionale la R. U. N. A. indice una gara per modelli a motore.

Art. 20. — L'iscrizione a tale gara è libera e subordinata esclusivamente al possesso dell'attestato di aeromodellista, da non meno di 6 mesi, e dovrà avvenire per il tramite delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome.

Art. 21. — I modelli volanti dovranno essere azionati da motori meccanici, a coppia o ad aria compressa, esclusa la polvere piroca.

I modelli volanti devono rispondere alle prescrizioni della F. A. I. per la categoria « modelli con motore meccanico ». Tali prescrizioni sono identiche a quelle della categoria c), modelli con motore a matassa elastica, per quanto riguarda il carico alare minimo, la proporzione fra la superficie alare e la superficie dell'impenaggio orizzontale, la superficie della sezione maestra della fusoliera.

Inoltre:

a) il carico alare non deve superare il valore di 50 grammi per decimetro quadrato di superficie portante;

b) la cilindrata massima complessiva dei motori, per i modelli plurimotori, è di centimetri cubi 10.

Per le rimanenti modalità di gara i concorrenti dovranno uniformarsi alle prescrizioni del regolamento per il Concorso Nazionale.

Art. 22. — Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome possono iscrivere nella categoria a motore, insieme con i concorrenti delle categorie a) b) e d) del Concorso Nazionale, un concorrente scelto fra i propri iscritti secondo i criteri che ad ognuna sembreranno più idonei.

Le iscrizioni devono essere accompagnate dalla scheda e dal disegno del modello, come è prescritto per i concorrenti al Concorso Nazionale.

Art. 23. — La graduatoria della categoria a motore non ha valore per la classifica delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome, di cui al precedente articolo 17.

Art. 24. — I concorrenti sono obbligati ad attenersi a tutte le istruzioni che verranno emanate dalla giuria in merito alle modalità per lo svolgimento del Concorso.

Gli eventuali reclami dovranno essere presentati entro un'ora dalla fine dell'ultima gara della giornata ed essere indirizzati

al Presidente della giuria, accompagnati dal deposito di L. 25, che saranno restituite nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

#### PREMI AI CONCORRENTI.

Art. 25. — La R. U. N. A. assegna ai concorrenti i seguenti premi:

Cat. a) fusoliera con motore a matassa elastica, individuale:

- 1) medaglia di vermeille e L. 200
- 2) medaglia d'argento e » 150
- 3) medaglia di bronzo e » 100

Cat. b) veleggiatori, individuali:

- 1) medaglia di vermeille e L. 200
- 2) medaglia d'argento e » 150
- 3) medaglia di bronzo e » 100

Cat. c) « Scuole »:

- 1) . . . . . L. 200
- 2) . . . . . » 175
- 3) . . . . . » 150
- 4) . . . . . » 125
- 5) . . . . . » 100

Cat. d) « Allievi »:

- 1) medaglia di vermeille e L. 150
- 2) medaglia d'argento e » 100
- 3) medaglia di bronzo e » 50

#### PREMI ALLE SEDI PROVINCIALI E SEZIONI AUTONOME.

- 1) targa ricordo e . . . . . L. 1000
- 2) targa ricordo e . . . . . » 750
- 3) targa ricordo e . . . . . » 500

#### PREMI PER LA GARA DI MODELLI A MOTORE, INDIVIDUALE.

- 1) medaglia di vermeille e L. 400
- 2) medaglia d'argento e » 300
- 3) medaglia di bronzo e » 150

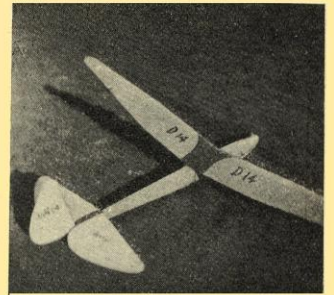
La R. U. N. A. inoltre offrirà ad ogni partecipante alle gare una medaglia ricordo.

Art. 26. — I concorrenti devono trovarsi a Roma e presentarsi alla Sede Centrale della R. U. N. A., Via Lepanto 6, onde avere istruzioni sul programma di dettaglio dello svolgimento delle gare, al più tardi per le ore 12 del giorno precedente l'inizio delle gare.

Le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome devono provvedere alla spedizione dei modelli volanti della propria squadra, confezionati possibilmente in un unico collo ed in modo tale da non subire danneggiamenti, all'indirizzo: Reale Unione Nazionale Aeronautica, Via Lepanto 6, Roma. La spedizione deve essere eseguita a grande velocità, in porto assegnato, ed in tempo utile affinché l'arrivo a destinazione avvenga al più tardi nel giorno precedente alla presentazione dei concorrenti.

Al termine del Concorso Nazionale i concorrenti devono consegnare i colli contenenti i modelli all'incaricato che sarà designato dalla Presidenza della R. U. N. A.; i colli dovranno essere chiusi e muniti dell'indirizzo per la spedizione, le cui spese sono a carico della Presidenza della R. U. N. A.

Art. 27. — Ai concorrenti viene rimborsata dalla R. U. N. A. la spesa effettiva di trasporto sostenuta, tenendo conto delle eventuali riduzioni ferroviarie consentite nel periodo del Concorso Nazionale, (per la persona e per il bagaglio dell'apparecchio) in 3ª classe, dal luogo di residenza a Roma e ritorno.



Il veleggiatore di Giorgio Bonsi di Firenze, con la sigla « D 14 » del Concorso Nazionale

La R. U. N. A. provvederà all'alloggio gratuito dei concorrenti e ad un pasto per ogni giorno di durata delle gare.

Art. 28. — La R. U. N. A. si riserva la facoltà di richiedere ai concorrenti quei modelli, che per finezza o per notevoli risultati di volo, creda meritevoli di essere per esposizioni, mostre o concorsi, salvo gli accordi eventuali.

Art. 29. — Per le gare del presente Concorso la R. U. N. A. non assume altro obbligo oltre quello di assegnare i premi secondo la classifica stabilita dalla giuria, rimanendo quindi estranea alle contestazioni che potessero sorgere in merito all'aggiudicazione dei premi, e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno possa derivare alle persone ed alle cose, sia dei concorrenti che dei terzi, in dipendenza delle gare di cui al presente regolamento.

Art. 30. — Per quant'altro non fosse espressamente previsto negli articoli precedenti oltre alle vigenti leggi, saranno osservate, se ed in quanto applicabili, le norme del codice sportivo della F. A. I.

Art. 31. — Per ogni controversia fa testo esclusivamente l'edizione del regolamento edita in opuscolo dalla R. U. N. A.

Roma, li 20 gennaio 1938-XVI.

Il Presidente della R. U. N. A.  
Gen. Piero Oppizzi

#### REGOLAMENTO SPECIALE per la Coppa annuale R. U. N. A. — Coppa Bonmartini

Art. 1. — La « Coppa annuale R. U. N. A. — Coppa Bonmartini » è tenuta in consegna, per la durata di un anno, dalla Sede Provinciale o Sezione Autonoma della R. U. N. A. prima classificata nel Concorso Nazionale per modelli volanti di ogni anno, a norma dell'apposito regolamento.

Art. 2. — La « Coppa annuale R. U. N. A. — Coppa Bonmartini » è dotata di un capitale intangibile di L. 50.000, convertito in Titoli di Stato (L. 55.000 di buoni del Tesoro novennali 4 per cento scadenza 1943, oltre L. 100 di Consolidato 5 per cento) destinato come fondo perpetuo dal conte Giovanni Bonmartini, con donazione del 22 settembre 1936 XIV.

Art. 3. — Il frutto annuo in L. 2.205, ridotto a L. 1.867,20 per il primo anno 1937-XV, per pagamento di interessi maturati alla data della conversione, è diviso in premi come segue:

#### anno 1937-XV:

alla Sede Provinciale, o Sezione Autonoma della R. U. N. A. prima classificata L. 1.417,20;

ad ognuno dei concorrenti nelle categorie a), b), d) del Concorso Nazionale di modelli volanti indetto dalla R. U. N. A. appartenenti alla Sede Provinciale o Sezione Autonoma prima classificata L. 150;

#### anni 1938-XVI e seguenti:

alla Sede Provinciale, o Sezione Autonoma della R. U. N. A. prima classificata L. 1.755,00;

ad ognuno dei concorrenti nelle categorie a), b), d) del Concorso Nazionale di modelli volanti indetto dalla R. U. N. A. appartenenti alla Sede Provinciale o Sezione Autonoma prima classificata L. 150,00.

Art. 4. — In conseguenza della dotazione di premi in denaro è abrogato l'art. 2 del regolamento speciale dell'anno 1936-XIV, riguardante l'assegnazione definitiva della Coppa alla Sede Provinciale od alla Sezione Autonoma prima classificata per tre anni consecutivi.

Roma, 23 gennaio 1937-XV.

Il Presidente della R. U. N. A.  
Gen. Piero Oppizzi



Un aeromodello veleggiatore costruito in Francia nel 1936

# La Palestra dell'aeromodellismo

## AEROMODELLO "LIBELLULA"

### La seconda Tavola del Costruttore di aeromodelli

Pubblichiamo la descrizione dell'aeromodello « Libellula », 2ª Tavola del « Costruttore di aeromodelli », monoplano a tubo con motore a elastico. Il costo della Tavola, in grandezza naturale, è di L. 3,50, da inviare alla Ditta Aeromodelli ed Accessori, Bologna, Via Riva Reno 118.

Il « Libellula » è un modello semplicissimo con fusoliera a tubo e che permetterà ai suoi costruttori, e specie a quelli che hanno già costruito il « Cirillo », di perfezionarsi nella costruzione ottenendo buonissimi risultati.

Presentiamo il modello nelle sue

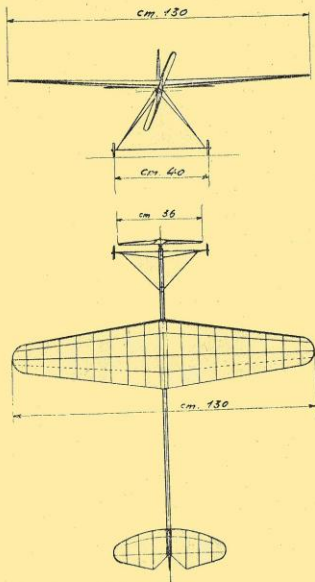


Fig. 1 e 2 — Gli schemi di fronte ed in pianta del « Libellula »

tre viste schematiche: la fig. 1 è la vista in pianta, la fig. 2 la vista di fronte e la fig. 3 la vista laterale.

Dalle illustrazioni constatiamo che trattasi di un aeromodello del tipo monoplano, monomotore con elica trativa e con ala a sbalzo con rastrematura regolare.

L'apertura alare è di cm. 130, la lunghezza è pure di cm. 130, e la superficie alare portante è di dmq. 25.

I piani di coda sono come l'ala di struttura molto semplice; il carrello ed il pattino di coda sono in filo di acciaio, e le ruote possono essere di alluminio o di legno.

L'elica è in legno e la forza motrice è data da una matassa di nastrino di gomma.

Della fusoliera: Essa è molto semplice trattandosi di un tubo che si può costruire con tranciato di acero (impiallacciatura) dello spessore di m/m 0,5, o meglio, con compensato di betulla dello stesso spessore o poco più.

La forma è cilindrica, il diametro interno è di m/m 22, e la lunghezza, come si è già detto, è di cm. 130. Alle estremità del tubo sono applicati due rinforzi, cioè strette fasciature incollate di tranciato o compensato.

Fanno parte della fusoliera il tappo di coda ed il supporto per l'albero dell'elica: il primo è in legno leggero tornito, e ad esso è applicato un piccolo gancio per il fissaggio della matassa

dell'elastico ed un piccolo perno che gli impedisca di ruotare entro il tubo per causa della torsione dell'elastico, ed il secondo invece ricavato da un pezzetto di legno duro (preferibilmente di legno bosso) tornito ed alleggerito.

Dell'elica: L'elica ha un diametro di cm. 36 con passo da cm. 45 a cm. 50; dei tipi sperimentati il più adatto è quello « Littorio » per aeromodelli.

L'elica è fissata, per mezzo di dadi e ranelle, ad un alberello che da una parte è filettato e dall'altra è piegato a gancio per tenere la matassa dell'elastico motore.

L'alberello è infilato nel suo supporto e fra questo e l'elica è frapposto un cuscinetto reggispira a sfere.

Del carrello e del pattino di coda: Il carrello è costruito con filo di acciaio, ha forma semplice ed è di facile applicazione al tubo per mezzo di una legatura forte.

Le ruote, come abbiamo detto, possono essere tanto di legno che di alluminio.

Il pattino di coda è pure in filo di acciaio, ed esso pure si fissa al tubo fusoliera con legature, come il carrello.

Dell'ala: L'ossatura dell'ala è formata da 18 centine in legno compensato, equidistanti fra loro partendo dalle due maggiori centrali; il bordo di attacco, il contorno delle estremità e il bordo di uscita sono in legno; i longaroni anteriore e posteriore sono costituiti da listelli, mentre il longarone centrale è ricavato da compensato. L'ossatura deve essere costruita in due parti simmetriche e unite poi fra loro con diaframmi trapezoidali che daranno all'ala quel diedro necessario per l'equilibrio laterale.

Ai diaframmi sono poi fissati i supporti di alluminio per il montaggio ed il fissaggio dell'ala sul tubo fusoliera.

Piani di coda: L'ossatura dei piani di coda è pure formata da centine e travi in legno compensato, mentre il contorno è completamente in filo di alluminio.

Il piano di direzione è fissato verticalmente sul piano orizzontale e per il montaggio e fissaggio al tubo fusoliera vi sono dei gancetti di filo di alluminio.

Del ricoprimento dei piani: Sia l'ala che i timoni sono ricoperti con carta, tesa e resa impermeabile all'aria con apposita vernice.

Del motore: Il motore è costituito da una matassa di nastrino di gomma, for-

mata da circa 14 fili di sezione m/m 1×3; il numero dei fili varia a seconda del peso del modello e la lunghezza della matassa in ogni caso non deve essere superiore a cm. 110.

Il disegno è presentato in forma molto chiara in ogni suo singolo particolare, rendendo facile la costruzione.

Il montaggio delle singole parti non riuscirà difficile e così pure il centraggio e la messa a punto.

Si consiglia di usare prudenza nelle prime prove, per potere, quando si sarà ben sicuri che il tutto sia perfettamente a posto, tentare dei lunghi voli.

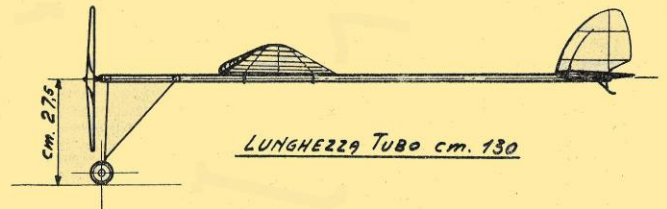


Fig. 3 — Lo schema di fianco del « Libellula »

Il peso del modello completo può arrivare fino ai 400 grammi. Se ben costruito, il « Libellula » è un modello interessantissimo, poiché oltre ad essere di dimensioni ben proporzionate ha ottima stabilità di volo e potrà decollare con i propri mezzi, percorrendo lunghe distanze.

#### Elenco dei materiali

- N. 3 tavolette compensato di pioppo dello spessore di mm. 1,5 da cm. 20×30.
- N. 1 tavoletta compensato di pioppo dello spessore di mm. 2 da cm. 20×30.
- N. 1 tavoletta compensato di pioppo dello spessore di mm. 2 da cm. 10×75.
- N. 1 tubo in legno compensato del diametro interno di mm. 22, lungo cm. 130.
- N. 1 elica tipo « Littorio » del diametro di cm. 36 con passo di cm. 45/50.

- N. 1 cuscinetto a sfere.
- N. 1 albero per elica.
- N. 12 rondelle in alluminio.
- N. 1 supporto per elica del diametro di mm. 22.
- N. 1 tappo con gancio del diametro di mm. 22.
- N. 2 listelli legno tiglio da mm. 3×5, lunghi m. 1.
- N. 4 listelli legno tiglio da mm. 2×3, lunghi m. 1.
- N. 2 listelli legno bosso da mm. 2×3, lunghi m. 1.
- N. 2 listelli legno a sezione triangolare di mm. 3×12, lunghi m. 1.
- N. 3 m. filo di alluminio del diametro di mm. 1,1.
- N. 2 supporti in alluminio per sostegno ali.

- N. 3 m. filo di acciaio del diametro di mm. 1,5 per carrello.
- N. 1 m. filo di acciaio del diametro di mm. 1,2 per pattino di coda.
- N. 1 scatoletta di colla a freddo.
- N. 1 scatoletta di gomma in polvere.
- N. 1 paio di ruote di alluminio del diametro di mm. 50.
- N. 6 fogli di carta pergamina.
- N. 1 vasetto di vernice trasparente per carta.
- N. 20 m. filo gomma della sezione di mm. 1×3.
- N. 1 matassina cordocino di elastico per legature.
- N. 10 cm. tubetto di gomma per rivestire i ganci.
- N. 4 bulloncini in acciaio del diametro di mm. 2,4, lunghi mm. 7.

## Motorini a scoppio per aeromodelli

Abbiamo pubblicato, nel numero scorso, una lettera dell'ing. Fidia Piatelli annunciante la costruzione italiana di motori a scoppio per modelli volanti; nel « cappello » alla lettera abbiamo detto che un'iniziativa simile è già a buon punto a Firenze.

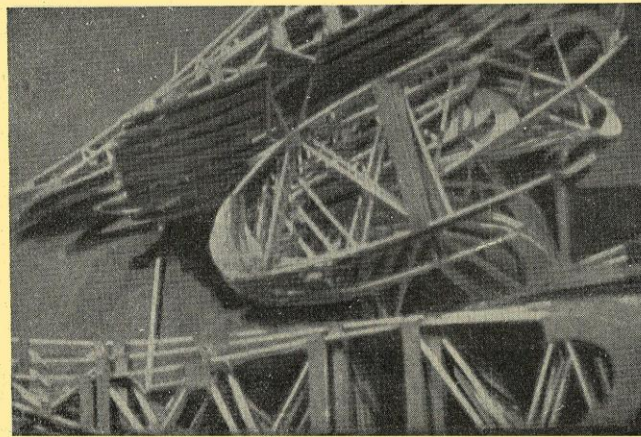
Oggi vogliamo dare alcuni ragguagli più precisi su questa notizia. Si tratta dell'istruttore della Scuola di Firenze, Giovanni Piccardi, il quale durante la

costruzione e la messa a punto del motore, provvede alla costruzione di un primo modello volante con il quale saranno fatte le prove di volo.

Pubblichiamo oggi due lettere: la prima del Piccardi, controfirmata dal Segretario della R.U.N.A. di Firenze, ing. Giorgio Valleri, la seconda del corrispondente da Firenze delle « Vie dell'Aria », che dà anche alcuni particolari sulla costruzione. A questo proposito facciamo alcune riserve sul numero di giri del primo motore, da 7 cmc., che non è proporzionato al consumo. Comunque, i dati precisi saranno dati ad esperienze ultimate, con le caratteristiche esatte del motore. Per ora è sufficiente far conoscere ai lettori il movimento che anche in Italia si sta sviluppando in fatto di costruzione di motori per modelli volanti.

Ed ora, ecco la lettera del Piccardi: Egr. Sig. Giorgio Bacchelli, Delegato centrale all'Aeromodellismo.

Sono lieto di comunicarle che da oltre un mese in una officina di Firenze stiamo facendo delle prove su di un piccolo motorino a due tempi e dopo ripetuti tentativi e modifiche, posso dirle di essere soddisfatto del nostro apparato. Vogliamo porre termine all'acquisto di motorini stranieri, cosa molto seccante. Il motorino in parola viene curato in tutti i suoi minimi particolari, come leggerezza, come montaggio su piccoli cuscinetti, pistone munito di piccole fascie elastiche: è stato applicato pure un tubo adeguato di scarico orientabile, munito di picco.



Ecco le centine del veleggiatore « Pinguino »

lissima candela e di elica adeguata al suo lavoro.

Il peso in pieno assetto si aggira sui 340/350 gr. E' fatto largo uso di materiali di alluminio. Abbiamo pure chi proaurrà bobine e condensatori nelle proporzioni ridottissime per peso e volume adattissime per dei piccoli modelli.

A pieno regime con anticipo, svilupperà giri 3500 al minuto primo (con elica): con delle piccole modifiche che gli verranno apportate, raggiungerà i 4000 giri come stabilito, per portarsi in volo modelli di peso di circa tre chili.

Si tenga presente (e questo è interessante per la costruzione dei modelli) che il detto motore lavora benissimo invertito senza portare alcun danno ai suoi organi, ma a tutto vantaggio dell'estetica e del centraggio del modello.

Appena sarà messo a punto, lo farò invio di fotografie, affinché possa avere una chiara idea di quanto facciamo. Inverrà pure le fotografie del modello sul quale il suddetto motore verrà applicato, modello che trovasi attualmente in costruzione.

Voglio sperare che tutto questo sia di suo gradimento e che tutte le scuole d'Italia ne traggano profitto, così nel prossimo anno avremo delle gare interessanti in tutte le categorie.

Momentaneamente non posso comunicarle il prezzo, ma mi riprometto di farlo essere il più basso possibile, acciò che sia di facile acquisto.

Riceva infiniti auguri di fine anno augurandole un miglior principio, da parte mia e dell'Ing. Valleri.

Saluti fascisti

Firmato: PICCARDI GIOVANNI  
Ing. GIORGIO VALLERI

Ed ecco la lettera del corrispondente da Firenze delle « Vie dell'Aria »:

Caro Aquilone,

l'articolo pubblicato nel numero 1, in merito alla costruzione di motorini a scoppio per aeromodelli, mi ha abbonare un certo riserbo che noi di Firenze ci eravamo imposti.

Il riserbo era determinato non dal dubbio, ma dalla volontà di porre gli aeromodellisti italiani di fronte a risultati precisi — per motorini costruiti in Italia — non solo su prove al banco già da tempo brillantemente superate, ma su prove effettive di volo.

L'articolo suddetto, con quel certo

sconforto che vi traspare, mi ha deciso ad anticipare la notizia importante.

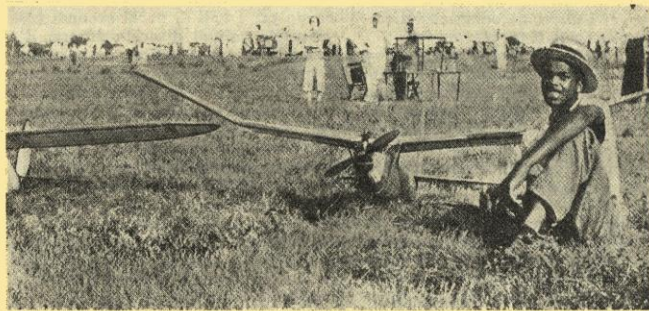
In una officina di Firenze sono già stati costruiti due motorini, a due tempi, per aeromodelli, delle seguenti caratteristiche:

motorino di 7 cmc. di cilindrata = 21 mm. di alesaggio — 21 mm. di corsa — 2500 giri al minuto — peso 500 gr. — consumo 100 gr. di miscela all'ora;

motorino di 10 cmc. di cilindrata = 25.4 mm. di alesaggio — 22 mm. di corsa — 4500 giri al minuto — peso 790 gr. — consumo 120 gr. di miscela all'ora.

Per entrambi i motorini l'accensione è a spinterogeno; i movimenti sono montati su cuscinetti a sfera e nel peso di ciascuno sono compresi: 2 pile, 1 condensatore, 1 bobina e l'elica. Il primo potrà sollevare un apparecchio in pieno assetto di volo di Kg. 2.500, il secondo un apparecchio nelle stesse condizioni del peso di circa 4 chilogrammi.

Le prove a pieno regime hanno dato ottimi risultati, tanto che presso la stessa officina si è iniziata la costruzione in



Thomas Brantley, di St. Louis, manifestamente negro autentico, è un costruttore di modelli a motore a scoppio

serie di 25 motorini. Quello di 7 cmc. è stato spedito a Parigi da dove si attendono ordinazioni; l'altro, quello di 10 cmc., è in attesa di essere applicato ad un modello che l'istruttore Piccardi della R.U.N.A. di Firenze ha attualmente in costruzione.

Credo che questa notizia farà piacere.

re. Mi riservo di aggiungerne altre a suo tempo.

Saluti fascisti.

GASTONE CIMA

Corrispondente di «Le Vie dell'Aria».

## L'aviazione giovanile negli Stati Uniti d'America

### L'AEROMODELLISMO

Due settimane o sono vi abbiamo parlato dell'azione che si svolge in Germania in favore dell'aeromodellismo e del volo a vela. Oggi, continuando nella nostra rassegna delle varie attività aviatorie giovanili in alcuni importanti Paesi, vi intratterremo sulle realizzazioni degli Stati Uniti d'America.

I nostri giovani, aeromodellisti e volovelisti, non sono molto al corrente del lavoro e dei risultati ottenuti dai loro compagni nordamericani, mentre attraverso riviste e giornali possono più agevolmente apprendere quello che si fa in Europa e specialmente in Francia. Questo nostro scritto potrà far loro apprezzare il considerevole sviluppo che negli Stati Uniti ha assunto l'aviazione giovanile.

Mentre in buona parte delle Nazioni europee lo Stato guida e con-

trolla indirettamente l'attività aviatoria dei giovani — esclusa la Francia dove l'intervento è diretto — nella Repubblica stellata non esiste alcuna iniziativa del Governo federale in questo campo. E' quindi illogico supporre che esistano negli Stati Uniti programmi di educazione aeronautica da impartirsi nelle scuole. L'iniziativa è totalmente privata, ma non bisogna credere che da questa sua caratteristica derivi una minore diffusione del movimento aeromodellistico e quindi un limitato valore dei risultati che si raggiungono. Al contrario, grazie allo spirito di iniziativa americano, sono sorte molte Società e Clubs aeronautici di simpatizzanti e di praticanti l'aviazione giovanile. Un'associazione di simpatizzanti è quella creata dai giornali del gruppo Hearst, la quale è aperta a tutti coloro che contano dagli 8 ai 25 anni di età; ad essi viene consegnato un distintivo all'atto dell'adesione. L'associazione contava nel '37 più di 400 mila iscritti, i quali si interessano ai problemi di aviazione giovanile leggendo nei giornali Hearst il quotidiano articolo aviatorio sotto la rubrica "Junior Birdmen of America".

Vi sono poi i praticanti dell'aeromodellismo, in massima parte adolescenti; non mancano tuttavia molte persone adulte che si interessano della costruzione dei modelli volanti, le quali, naturalmente, sono iscritte in una categoria a parte. In mancanza di una statistica, possiamo ritenere che le unità di misura per calcolare gli aeromodellisti nordamericani debbano essere le decine di migliaia; basti pensare, per convincersi, che ogni Stato della Repubblica svolge un'attività aeromodellistica indipendente da quella degli altri Stati; organizza i propri campionati, riunendo centinaia e centinaia di giovani, i quali in eguali masse numeriche prendono parte alle gare che, riccamente dotate di premi, si effettuano ogni settimana. L'organo che presiede al movimento aeromodellistico è la "Academy of models Aeronautics", la quale, tra l'altro, provvede a premiare i più valenti costruttori di modelli. Una volta all'anno si svolgono i campionati nazionali che riuniscono in gara i rappresentanti di 46 Stati. Una conseguenza logica dell'imponente

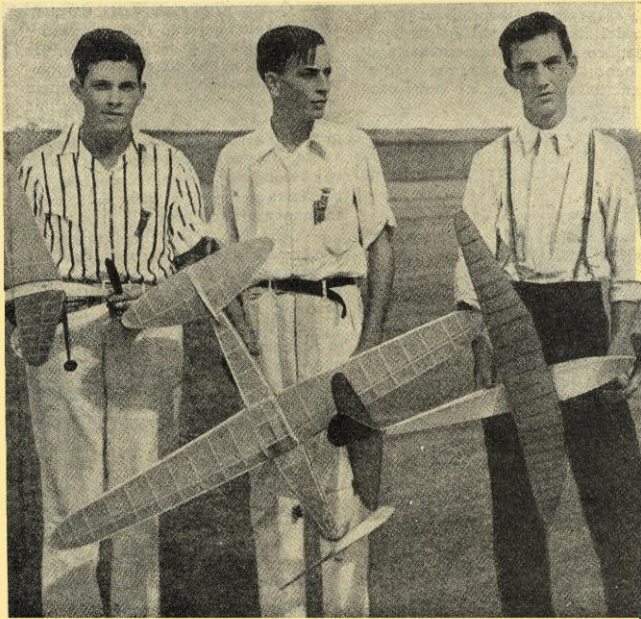
numero dei praticanti e della loro passione è l'alto valore tecnico dei risultati che si ottengono.

Molti primati mondiali sono nelle loro mani; uno degli ultimi ad essere conquistato fu quello per modelli a tubo ad opera dei diciassettenne Happy Ierty Kolb di Cleveland, il cui apparecchio tenne l'aria per 41 minuti e 15 sec. contro il precedente primato di 33 minuti. E da notare tuttavia che tali primati non hanno l'omologazione della F. A. I.

Da pochi anni ha preso grande sviluppo l'uso dei modelli a motore, che però ha dato origine a una serie di inconvenienti, in quanto le autorità di alcuni Stati ritengono che la costruzione di questi modelli con porti un pericolo per i giovani costretti a maneggiare e a tenere in casa la benzina, e un pericolo per la proprietà privata e per gli aeroplani in partenza e in arrivo negli aeroporti, e infine per la incolumità delle persone. Gli Stati del Connecticut e del Massachusetts, ad esempio, hanno interdetto il volo a tutti quei modelli che non siano azionati da un motore ad elastico. Naturalmente su tutte le riviste americane di aviazione abbondano i pareri e le proteste dei molti dirigenti dell'aeromodellismo nei vari Stati. Il disciplinamento del volo dei modelli a motore non dovrebbe riuscire difficile, ma metter d'accordo le autorità di 46 Stati non è cosa tanto agevole. Sembra tuttavia che non si sia lontani da un'intesa, in base alla quale si provvederà ad imporre ad ognuno di questi pericolosi apparecchi fantasma una sigla o un segno distintivo, ed una limitazione di carburante per regolarne l'autonomia. Certo sarebbe un peccato stroncare un'attività tanto istruttiva ed utile che viene affermandosi tra i giovani, perché consente ad essi, date le caratteristiche di questi modelli del tutto simili a quelle degli aeroplani, di affrontare e risolvere importanti problemi di tecnica e di meccanica.

### IL VOLO A VELA

Prima di passare a parlare del volo a vela negli Stati Uniti, diciamo qualche parola su di una organizzazione recentemente costituita e i cui componenti potrebbero essere para-



I tre primi classificati in una gara di modelli volanti svoltasi a Charlotte, negli Stati Uniti d'America

gonati ai reparti aeronautici dei nostri avanguardisti e giovani fascisti gli "Air Scouts Troop", ossia i "boy scouts", dell'aria. Il primo nucleo, costituito il 2 giugno 1937 a Kansas City, era composto di 20 giovani dai 16 ai 21 anni, e lo statuto ufficiale venne consegnato all'americana, ossia mentre i componenti del nucleo volavano su quella città.

Per poter essere ammesso a far parte degli "Scouts" dell'aria, i giovani devono essere "Scouts" di prima classe, ossia devono avere almeno 15 anni e possedere la presentazione del loro "Home Troop Scoutmaster" ossia del capo locale degli "Scouts". Se ottengono un distintivo al merito aviatorio, essi diventano "Air Scouts Cadets" portando, oltre al distintivo, una cravatta e una fascia speciali. I giovani che frequentano un corso sullo smontaggio e montaggio dei motori e superano alla fine un esame, sono nominati "Air Scouts Mechanic" e fregiati di un piccolo motore metallico da apporre sul berretto. Dopo un proficuo corso di studi e di esami in meteorologia, radio, fotografia, navigazione, cartografia, ed esercitazioni al bersaglio aereo, uno "Scout" diventa un "Air Scout Observer" e può mettere sulla divisa un paio di mezze ali. Per avere il privilegio di mettersi le ali complete, ossia diventare un "Air Scout Pilot", l'osservatore deve istruirsi più profondamente sui motori degli aeroplani e costruire e far volare un modello volante azionato da un motore a scoppio. Mentre le autorità aeronautiche non hanno ancora permesso il pilotaggio di aeroplani ai "Boy Scouts", una salda istruzione ed un intensivo allenamento danno loro reali cognizioni sul volo e sul lavoro di macchina intesi sia come sport che come patrimonio professionale.

Se dunque da quanto abbiamo detto, risulta che l'aeromodellismo nordamericano è ai primissimi posti nella graduatoria internazionale, e per numero di praticanti e per valore di risultati, non altrettanto può dirsi del volo a vela.

La "Soaring Society of America", che è l'ente coordinatore della attività volovelistica, ha una data di costituzione recente, essendo stata fondata sei anni or sono da un gruppo di persone desiderose di diffondere maggiormente il volo senza motore; essa ha proseguito ed esteso l'opera iniziata dalla "National Glider Association" e da altre in precedenza. La sua azione, che si svolge particolarmente tra la gioventù universitaria, non si è potuta sviluppare completamente anche perché i giovani americani facoltosi, e non sono pochi, essendo attratti dal volo silenzioso, appena possono montano su un apparecchio a motore, che può dare soddisfazioni maggiori. La "Soaring Society of America" svolge un'importante attività nello assistere i vari clubs che sorgono e i cui soci hanno in proprietà comune uno o più alianti, con i quali partecipano alle gare regionali indette dalla S. S. A.

Il Governo degli Stati Uniti recentemente dimostrò il proprio interesse per l'aviazione senza motore, con mezzo di allenamento degli aviatori militari.

Il comando della Marina effettuò l'anno scorso alcuni esperimenti con esito favorevolissimo nella Florida, per determinare se gli alianti avrebbero potuto recare un contributo alla determinazione dell'attitudine al volo degli allievi piloti dell'aviazione della Marina.

I tipi di alianti usati negli Stati Uniti sono tre e si chiamano: *primary*, *utility* ed *sailplane*. Il secondo viene chiamato utilità, in quanto può servi-

re sia per i voli di pochi secondi come per i voli di discreta durata. E' insomma il tipo maggiormente usato e rappresenta una semplificazione del "sailplane", col quale si fa del vero e proprio volo veleggiato. Nell'intento di far conoscere le soddisfazioni e l'utilità del volo a vela, la S. S. A. pubblica un bollettino periodico intitolato "The gliding and soaring bullet'n".

Vi sono poi altre attività aviatorie giovanili, ma che non riguardano particolarmente la nostra indagine e il carattere di questo giornale: esse sono le scuole di preparazione

per fornire all'industria del nuovo personale tecnico specializzato e la attività degli Aero Clubs universitari. Esistono anche moltissime scuole che danno, oltre ad un insegnamento generale, nozioni aeronautiche e preparano un gran numero di giovani per le esigenze sempre crescenti dell'industria aviatoria. Il Governo controlla e ispeziona solamente le scuole che formano dei piloti e dei meccanici, scuole che del resto sono private. Gli Aero Clubs universitari sono numerosi, ma nessun sussidio viene loro accordato dal Governo federale.

Con la recente affiliazione alla N. A. A. (National Aeronautic Association) delle tre organizzazioni aeronautiche nel campo giovanile, "The Academy of Models Aeronautics", "The Soaring Society of America" e "The National Intercollegiate Flying Club", è posta una solida base tecnica per un proficuo lavoro comune, il quale, sotto la direzione tecnica della N. A. A., fornirà nuovi elementi atti a meglio indirizzare e potenziare l'educazione aeronautica della gioventù nordamericana.

Vittorio Nugoli

## Gli strani casi di Artabano

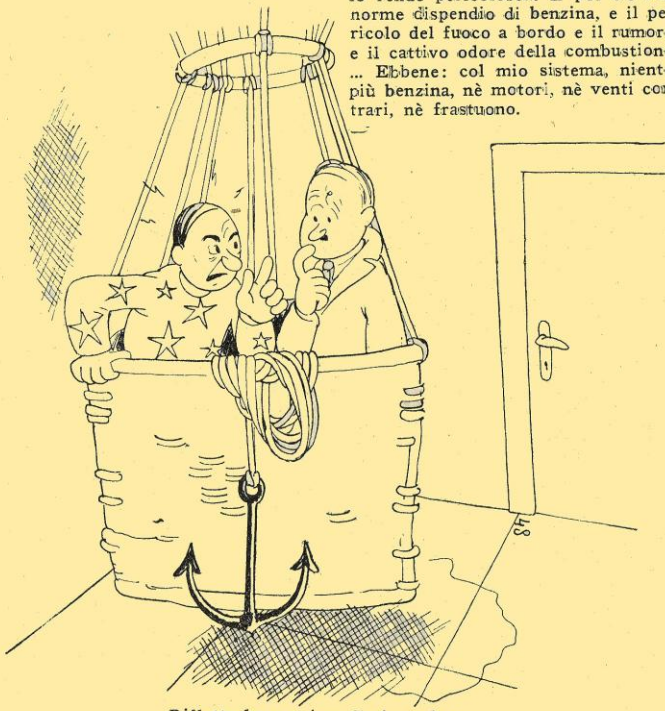
III.

— Non deve mica credere, lei, che io abbia trascurato il più pesante dell'aria solo perché il più leggero mi è più simpatico, — dichiarò perentoriamente Artabano minacciandomi con una delle sue pantofole di velluto turchino — Lei pensa forse che io?... Rifletta bene prima di rispondere, sa, perché ci troviamo soli, io e lei, in una navicella d'aerostato a 7000 metri sulla baia di San Francisco.

Sporsi cautamente il capo e sbirciai il pauroso abisso di maiolica che si spalancava a un metro sotto i miei piedi. Lo sguardo di Artabano fiammeggiava.

— No, — risposi con grande fermezza — No; son più che certo che lei ha studiato con eguale amore i problemi del più pesante; anzi, son disposto a scommettere che ha in serbo qualche prodigiosa invenzione. Oh! — esclamai con slancio appassionato — Artabano, mio buon signore, mi riveli qualcosa; mi faccia partecipe dei suoi meravigliosi segreti... Non dica di no, non mi respinga, Artabano!

Il mio caldo, commosso appello non fu vano; il *cosmonauta* scoppiò in singhiozzi e mi abbracciò strettamente inondandomi di lacrime una spalla. — No... — balbettò — no... Tito Livio non avrà pregato invano. Parlerò. Avvenga quel che vuole, parlerò.



...Rifletta bene prima di rispondere...

S'asciugò gli occhi con la papalina e si guardò intorno sospettosamente.

— Siamo soli? — bisbigliò.

— Diamine, amico! — risposi — A 7000 metri da terra...

— Uhm! — fece, tranquillizzato solo a metà — Qualche aeroplano di passaggio....

— Ma c'è il motore, Artabano, il motore... e il suo fracasso...

— E' vero. Grazie, mio benefattore! — esclamò con volto serio e concentrato e, afferratami una mano, me la scosse con tremenda energia, facendo, per contraccolpo, oscillare spaventosamente la navicella.

— Soffiando sotto le ali... — mi sussurrò in un orecchio.

— Non capisco. — mormorai attonito.

— Soffiando sotto le ali... — ripeté con gli occhi chiusi, una mano al petto e l'altra distesa avanti come nei giuramenti dei drammi storici. — Questo è il segreto dell'aviazione; la soluzione di tutto il problema. Non comprende ancora?

— Ecco... — cominciai titubante — Son così abbagliato che ancora...

— Non m'interrumpa e non perda la parola. Che cos'è oggi l'aeroplano? Una o due superfici trascinata o spinte da motori che si spostano sorreggendo pesi più o meno grandi. E che succede? Succede che, quando il vento è contrario o di traverso, ostacola il volo e spesso lo rende pericoloso... E poi c'è l'enorme dispendio di benzina, e il pericolo del fuoco a bordo e il rumore e il cattivo odore della combustione... Ebbene: col mio sistema, niente più benzina, né motori, né venti contrari, né frastuono.

— Sbalordito! Mai sentito nulla di simile! — gridai sudando per l'entusiasmo. — Ma come, Artabano, come? Parli! Non vede che soffro? Crudele!

— Soffiando sotto le ali l'ho già detto. Immagini un aliante, ma con la differenza che il vento, invece di trasportarlo dove vuole, lo serve come umilissimo schiavo. Capisce? Immagini che nel piano inferiore delle ali ci siano dei piani inclinati all'indietro, come delle vele lunghe e strette, con uno dei margini connesso al piano. Più indietro in corrispondenza di queste vele, ci sono molti tubi dalle cui bocche si sprigionano correnti più o meno forti, a volontà. Le correnti spingono le vele, le vele spingono l'ala, l'ala spinge l'aeroplano. Regolando l'uscita dell'aria dalle bocche dei tubi, si vira a destra e a sinistra e variando l'intensità della corrente, si sale e si scende.

— Ma questa corrente chi la dà? — Il vento la stessa aria circolante. Sistemato nella fusoliera vi è un aspi-compressore.

— Un aspi-compressore? Che roba è?

— Lo dice la stessa parola. Un congegno, una pompa in fin dei conti, che aspira l'aria e la comprime a pressioni anche formidabili, ripartendola nei vari tubi.

— Già ma... e che forza iniziale fa agire questa pompa?

— Quella impressa dalla catapulta di lancio. Quando l'apparecchio è lanciato, per mezzo d'un ventilatore l'aria entra nel serbatoio e vi è compressa. Cessando la spinta del lancio si aprono le valvole di immissione nei tubi. Accade che l'aria esce, spingendo l'aeroplano, il serbatoio si vuota, il vuoto assorbe nuova aria con violenza, questa, compressa, si precipita nei tubi, si riforma il vuoto, nuova aria affluisce...

— Ah! Ma... Per l'epigastrio di Narciso! E' il moto perpetuo questo! — gridai al colmo dell'entusiasmo — Artabano, lei ha scoperto il moto perpetuo...

— Sì, sì... — annuì modestamente Artabano succhiandosi i pollici — può darsi che incidentalmente abbia scoperto anche quello... Ma scriva, mio buon amico, scriva... Guai a perdere una sola parola di quel che dico!

e. j.

(Continua).

**TUTTO PER IL COSTRUTTORE  
DI AEROMODELLI**

**Utensili e materiali**

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando Lire 1,50

alla ditta

**AEROMODELLI e ACCESSORI**

Via Riva Reno, 118 — BOLOGNA



(Continuazione dal numero precedente)

## Cap. XVII.

## In cui Don Ildelfonso sviene

Quando Marino, seguito da vicino da Ibrahim, infilò la valletta con l'impeto di una raffica d'uragano, si trovò di fronte ad un vecchio tutto impolverato e contuso che, con i pugni tesi al sud, minacciava in lingua a lui ignota, cose orribili a tutta la Svezia in generale e ad un certo svedese in particolare.

Un giovanotto, con un fazzoletto annodato che gli pende dal collo, lo andava spolverando, imprecaando anch'esso con gli occhi volti nella direzione presa dall'aeroplano e, accoccolati in terra, una mezza dozzina d'indigeni contemplavano con suprema indifferenza le smanie degli incomprensibili figli dell'occidente.

Marino saltò a terra e si precipitò verso Zurriaga.

— Chi ha preso il mio aeroplano? — gridò — Dove l'hanno portato?

Nicanor lo squadro stupefatto e si volse al professore:

— De donde será este señor? Que idioma habla?

Don Ildelfonso sorrise e parve che ogni furore gli cadesse.

— Es italiano, Nicanor, de la tierra de Cristobal Colón... Dicevo a questo giovanotto, signore, che siete del paese di Colombo. Non vi meravigliate se parlo italiano. Nessu-

na persona che aspiri a una certa cultura può fare a meno d'imparare la vostra bella lingua.

Marino ebbe un pallido sorriso e si presentò:

— Un certo signor Urjiady... — cominciò poi.

— Urjiady! — esclamarono insieme, stupiti, gli spagnuoli.

— Lo conoscete? — chiese Marino.

— Continuate, amico mio, continuate! — esortò Zurriaga.

— Questo Urjiady, vi dicevo, che ho incontrato qualche giorno fa, mi ha detto che in questa valletta, dove un paio di settimane or sono ero atterrato per esaurimento di carburante, avrei trovato altra benzina che aveva mandato a prendere non so dove.

— Proprio così, mio caro! — confermò il vecchio, ritornando accigliato — ed erano proprio questi gli uomini che ne avevano ricevuto l'incarico. Purtroppo, come avete veduto voi stesso, il vostro aeroplano è stato portato via con un ignobile trucco dal più lurido pirata che si possa incontrare.

Marino tacque profondamente depresso.

— Allora siete voi — continuò Zurriaga per distrarlo — che la volta precedente a questa avete lasciato Urjiady in non ricordo quale oceano lontano?

— Precisamente nel Pacifico; al largo della Nuova Zelanda.

— Esattamente così! Ora rammento!

— Io riconosco i cavalli, signor professore, ed anche quell'uomo! — intervenne Nicanor, che voleva dir la sua, indicando Ibrahim.

— Ma, un momento; — fece a sua volta Marino — Voi dovete essere lo scienziato spagnuolo di cui mi ha parlato Urjiady... Se ben rammento, vi interessate di studi sulle origini dell'uomo...

— Per essere più esatti, sulla sua degenerazione, amico mio... Non mi interessa affatto sapere se l'uomo deriva dalla scimmia; quello che voglio dimostrare è che l'uomo s'avvia a diventare scimmia... Non pitecantropo, dunque, ma andropiteco!

— Giusto, giusto! — s'affrettò ad ammettere il giovane — Ne parleremo con comodo, professore..., come ha detto che si chiama?

— Zurriaga, mio caro, Ildelfonso Zurriaga, dell'Università di Salamanca.

— Vogliamo decidere allora qualcosa, professore? Che progetti avete?

— Io? Raggiungere Urjiady a tappe forzate. I miei uomini ci guideranno.

— Supponete dove si dirigesse il ladrone del mio aeroplano?

— So che anch'egli voleva raggiungere Urjiady e, temo, con cattive intenzioni. Non correva buon sangue fra loro... Hanno fatto ambedue il viaggio di mare con me, da Cadice a Gibuti. Voi verrete con noi, naturalmente.

— Io? Impossibile! — esclamò con energia Marino.

— Capisco... — mormorò Zurriaga — Non so chi mi ha detto giorni fa che è scoppiata la guerra e che gli italiani avanzano verso Adua...

— Davvero? — esclamò l'aviatore afferrando il braccio del vecchio. — Oh, ditemi tutto quel che sapete!

— Questo è tutto quello che so, ragazzo mio!

— Allora non mi resta che tornare a Gibuti.

— Solo?

— Per forza. Anche il mio uomo mi lascerà ormai. Aveva l'incarico

di accompagnarmi fin qui, poi era libero. Ehi, Ibrahim! — chiamò.

— Che comandare, padrone? — fece placidamente il negro il quale, già da tempo, s'era messo a preparare il pranzo.

— Da questo momento tu sei libero, amico mio. Ti cado solo di mettermi sulla pista di Gibuti o di Tagiura, se ce n'è una... Poi tirerò avanti da me.

— Ibrahim non fare questo, padrone! — dichiarò calmo calmo il brav'uomo, mentre rimetteva qualcosa in una casseruola.

— Come, non ci sono piste?

— Sì, padrone, piste esserci...; ma Ibrahim avere ordine di accompagnare te fino tuo aeroplano e solo lasciare te quando veduto volare via.

— Sei pazzo, Ibrahim! Come hai visto, l'aeroplano me l'hanno rubato; chissà dove si trova adesso! Fa' quello che ti dico.

— Ibrahim accompagnare te fino aeroplano, padrone, o morire. Tuo pranzo pronto... Ibrahim conoscere laggiù vicino Ancober, uomo di Dio, voi chiamare missionario, che avere automobile... Tu comprare o fatti prestare automobile... Non troppo difficile sapere dove trovarsi aeroplano tuo... Tu potere anche prendere aeroplano del negus. Ibrahim conoscere loro nidi.

— Ma io, Ibrahim, sono italiano, nemico del negus, capisci?

— Molto bene, padrone. Tu prendere aeroplano del negus, così nemici avere aeroplano di meno e italiani aeroplano di più. Io non amico del negus. Suoi soldati fatto molto male a famiglia di Ibrahim; sì, troppo male; tutti uccisi per rubare pecore... Ibrahim aiutare te e fare anche sue vendette. Ora mangiare, padrone; tutto pronto... Venire; qui essere ombra.

Un paio d'ore più tardi, Marino, Zurriaga e gli altri si mettevano in cammino pel sud, abbandonando definitivamente la valletta del Nuova Roma, chiamamola così, che tanti avvenimenti aveva veduto.

Don Ildelfonso, marciando, si struggeva per l'impazienza di intrattenere il suo nuovo e simpatico amico sull'importantissima questione dell'andropiteco, ma non osava, vedendolo triste e preoccupato. Ma, quando verso il tramonto Marino apparve un po' più sollevato dal crudele colpo che gli aveva inferto la sorte, il vecchio prese dalla fonda della sua sella una grossa busta di tela cerata e ne trasse un grande e robusto foglio accuratamente ripiegato in quattro. Conteneva un disegno di caccia; figure umane, o quasi, armate di lance ed animali selvatici; la copia esatta e minuziosa di quello inciso sul preziosissimo pietrone inviato a Salamanca.

Con un risolino nervoso porse il foglio a Marino che gli cavalcava a fianco.

— Che ne dite, amico mio? Che ne dite? Ora vi spiegherò ciò che rappresenta e allibirete!

L'aviatore vi gettò appena uno sguardo, sorrise e lo rese al professore esclamando:

— Magnificamente riprodotto, professore. Dovete averci perduto molto tempo. Conosco bene l'originale. Era inciso su un grosso sasso nella valletta dove ci siamo incontrati. E' un disegno fatto per me da Ali, il nipotino d'un bravo pastore che mi aveva accolto dopo la mia atterrata di fortuna; un certo Abdul. Il ragazzo voleva spiegarmi come si svolge la caccia con l'asta e... Ma, professore! Che avete? Che succede? Aiuto, gente! Qui, Nicanor!...

5 - (Continua)

Enzo Jemma



...Dicevo a questo giovanotto che siete del paese di Colombo...



EZECHIELE CORETTI - Cremona. — Bravo! La tua lettera mi dimostra che sei un ragazzo intelligente. Ma questo già lo sapevo.

AQUILOTTO MERANESE. — Hai mandato i soldi, ma non hai specificato quale numero arretrato ti si deve mandare. Riscrivi presto ricordando la somma già inviata, e specificando bene di quale numero si tratta. Ma che distratti, però, che siete! A proposito, lo sai come si guarisce dalla distrazione? Uno che conosco io è guarito così: è diventato tanto distratto che alla fine ha dimenticato di esserlo, e perciò è tornato assolutamente normale. Un po' fiacca, vero?

AQUILOTTO IMPLUME - Grosseto. — Caro mio, tu per di trazione batti cento Aquilotti Meranesi messi insieme! Mi scrivi: siccome sono assai distratto ho perduto i seguenti numeri dell'anno 937: . . . . . che desidererò riavere. Beh, e i seguenti numeri, quali sarebbero? Anche tu, provvedi a comunicarmeli presto, affinché possa farteli avere. I piani del C. R. 32 sono riservati. Come non l'hai supposto? Sarebbe carina che noi vendessimo i piani dei nostri apparecchi da guerra!

RENATO EUZZOR - Firenze. — Birbantello, birbantello, ti sembra quella un'idea adatta per la copertina de *L'Aquilone*?

WANDO BAROZZI - Duenza. — All'ufficio spedizioni risulta che il giornale ti viene spedito con regolarità cronometrica. Con la licenza di una R. Scuola di avviamento professionale puoi partecipare ad un concorso per sergente pilota.

FRECCIA AZZURRA - Faenza. — Dalla R. U. N. A. non ci è ancora pervenuto nulla circa la tua associazione. Prova a scrivere alla sede presso la quale ti sei abbonato, affinché sollecitino l'invio del nominativo.

FIORENZO BIANCHINI e FABIO BASSETTI - Rovereto. — Vi abbiamo spedito solo il supplemento al N. 52, poiché i disegni del «Breda 39» sono esauriti. Per l'aeromodello «Cirillo» vi dovette rivolgere alla ditta «Aeromodelli e Accessori, via Riva Reno 118, Bologna». Auguri per le costruzioni aeromodellistiche. Inviatemi presto la fotografia di un aeromodello a elastico capace di trasportare ventiquattro passeggeri.

AQUILOTTO SENZ'ALI. — Non abbiamo i disegni delle centine dell'«Eolo». A Torino la sede della R. U. N. A. sta in via S. Francesco d'Assisi N. 14. Se intendi però abbonarti a *L'Aquilone* per tramite della R. U. N. A., sappi che facendo così verresti a perdere tre mesi di abbonamento, poiché gli abbonamenti compiuti presso la R. U. N. A. hanno decorrenza soltanto dal mese di ottobre.

GIANNI JARRE - Torino. — Prestissimo riceverai l'agognato assegno del Banco di Roma. Naturalmente, essendoci stati due vincitori a pari merito del primo premio, la somma di 200 lire è stata divisa in due parti uguali. Le tavolette dell'«A. P. 2» costano dieci lire.

RENZO MARIANI - Firenze. — Il mio cestino vi ringrazia di cuore per l'abbondante materiale che gli avete voluto generosamente inviare. Gli «SPAD» vengono costruiti dalla Francia. La parola «sesquiplano» definisce un tipo di apparecchio biplano avente l'ala inferiore lunga la metà di quella superiore. Il motorino ad aria compressa è descritto nel «Costruttore di aeromodelli», sulla costruzione del motorino a scoppio non esiste nessuna pubblicazione.

ENRICO ACCARISI - Casalecchio di Reno (Bologna). — Il costo di un modello varia in base a tante qualità del modello stesso: dimensioni, genere delle strutture, ecc. Si può costruire un modello con 10 lire, come

con 50 lire, magari più. In quanto alla scelta ti conviene andare a Bologna, alla Sede della R.U.N.A., Via Rizzoli 7, e chiedere del Delegato all'Aeromodellismo, Paolo Nobili: lui potrà darti indicazioni precise. Però, visto che siete al principio, sarebbe bene che vi esercitate a fare dei veleggiatori: costano di meno, potrete imparare di più: prima di passare a provare i modelli a elastico che sono più difficili a far volare, e sulle colline che avete lì intorno potete avere dei buonissimi risultati. Potreste costruire il modello «Roma», oppure qualche altro che potrebbe indicare il sig. Nobili. Non è difficile che qualcuno venga in aiuto alla vostra società. Tuttavia, credo che sarebbe bene che vi associaste alla R.U.N.A. di Bologna.

L'AQUILOTTO SLEDENSE. — Ti farò spedire ciò che meriti. Abbiti intanto un applauso da tutta la Redazione per la propaganda. Sono contento che tu sia contento dello pseudonimo che ti ho scelto. (Dando un'ultima occhiata alla tua lettera, mi accorgo che hai dimenticato l'indirizzo: e come vuoi che si faccia a spedirti la fotografia?).

RAFFAELE TENTONI - Ancona. — Non ricordo le lettere alle quali accenni. Per il corso di pilotaggio civile ti devi rivolgere alla R. U. N. A. della tua città, in Piazza Roma. Il tuo racconto «L'ultimo volo» abita adesso nella cartella *Collaborazione dei giovani* in attesa della pubblicazione.

LEONELLO ALDEGHERI - Verona. — Caro amico, ho una brutta notizia: dalle mani del Barbutto Centore, il tuo racconto è passato direttamente nel capace stomaco del famigerato cestino. Sincere condoglianze.

GIOVANNI PAPPALARDO - Catania. — Il tuo «Bicchiere d'acqua», dopo aver mutato il titolo in «Brevetto B», è passato ai torchi. Le idee per la copertina che mi hai inviato hanno una virtù e un difetto: la prima è quella di essere delle ottime idee; il secondo è quello di essere già state sfruttate da Mastrojanni durante il 1936. In base a questa fatale considerazione, chi ci ha guadagnato è stato il cestino. Ho passato la tua strepitosa invenzione all'Ing. Sofistico, il quale, dopo un ben ponderato esame, ti farà sapere la sua illuminata opinione nella sua famosa «Bottega».

ALBERTO ZAVATTI - Forlì. — Tre evviva per la bella fotografia che mi hai inviata, ma che non può venire pubblicata, per ovvie ragioni. Ho fatto modificare il tuo indirizzo sulla targhetta, e spero che adesso il giornale ti arrivi puntualmente. La tiratura de «L'Aquilone»? Vicino alle 30.000.

BRUNO LEGLISSA - Pola. — Caro amico l'aquilotto Boris Cermel m'incarica di farti avere i tuoi saluti.

BORIS CERMEI - Gorizia. — Come qui sopra vedi, ho soddisfatto il tuo desiderio più vivo. Ti ho anche fatto spedire un po' di milioni di copie.

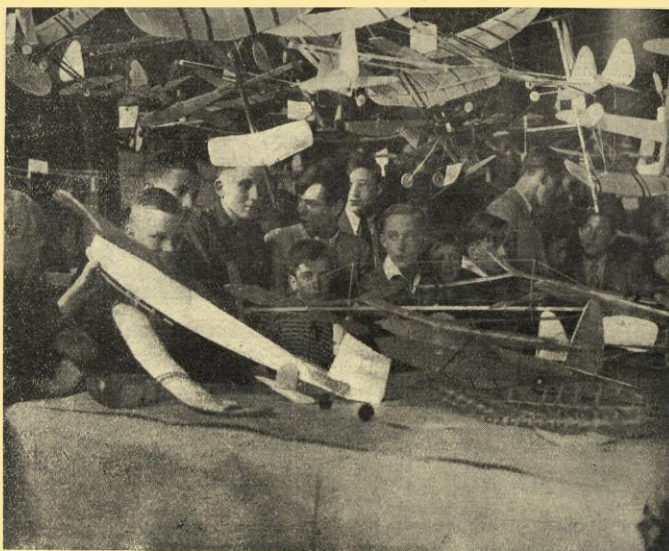
GIUSEPPE LANDINI - Milano. — Mi risulta che «L'Aquilone» ti viene spedito regolarmente, all'indirizzo giusto. La tua idea per la copertina non era affatto scema, come l'hai definita tu: era scemissima. Senza la mia crudeltà, e abbiti i miei saluti.

ANNA SALVATORE - Arezzo. — Congratulazioni vivissime per il notevole progresso compiuto nel campo aeromodellistico: se già sai distinguere un timone di profondità da una semiala, sono certo che a quarant'anni potrai facilmente riconoscere un'aeroplano da una trebbiatrica. Lo schizzo che mi hai mandato dimostra che hai una spiccata attitudine al disegno, (specialmente Stoppini, era caricaturato molto bene) ma mi duole dirti che ha finito i suoi giorni nel cestino, sotto accusa di «ingerenza nella politica internazionale», co'pa questa per noi gravissima. Se l'avessimo pubblicato, avremmo sicuramente fatto scoppiare almeno sette o otto guerre. (Tu, probabilmente, saresti stata orgogliosa di essere l'autrice di tanto baccano). Dalla lettera e dal disegno inviati mi sembri una rondinella spiritosa: perché non ti spremi il cervello sino a cavare qualche idea per la copertina del giornale? Ti guadagneresti un bel libro.

NERI NERINO PINGUENTE - Pola. — Non credere di avermi eccessivamente illuminato sul corso «Faina» con la tua lunga conferenza: quello che mi interessava sapere, è se si tratta di un istituto «pareggiato», o no. Se è «pareggiato», e lo puoi sapere facilmente informandoti presso i tuoi insegnanti, potrai entrare nell'Arma Azzurra con il grado di sergente pilota. Il vaglia è giunto felicemente e in ottima salute, e il giornale ha cominciato a partire settimanalmente, con regolarità esemplare, verso il tuo indirizzo.

C. REMIGIO - Foggia. — Il «Costruttore di aeromodelli» ti è stato spedito con pacco postale N. 38 il giorno 13 del corrente mese, e certo a quest'ora domicilierà già sotto il tuo stesso tetto. Non credo che il modello del «C.R. 32» da te visto esposto nella tua città sia quello di Enzo Biasci, essendo quest'ultimo di Pontedera, ma tutto è probabile a questo mondo, come diceva quel tale che sperava di vincere la lotteria di Tripoli senza aver comprato il biglietto.

Zio Falcone



Sopra: una mostra di aeromodelli costruiti dagli allievi di una scuola media di Berlino. Sotto: un lancio contemporaneo a mano di alcuni aeromodelli veleggiatori

Informiamo i nostri abbonati che l'Amministrazione della  
**Editoriale Aeronautica**

ha aper'o il Conto Corrente Postale numero  
**1 - 24718**

Tutte le rimesse per gli abbonamenti ordinari, per numeri arretrati od altre ordinazioni di pubblicazioni varie possono essere effettuate tramite conto corrente postale *specificando in modo chiaro* il motivo della rimessa e il nome e l'indirizzo del mittente

Collaborazione dei giovani

# Ricordi di guerra

Quando l'ingegner Castaldi chiamava intorno a sé i suoi figlioli annunciando loro che doveva raccontare cose molto interessanti, e più belle e più fantastiche della più bella fiaba, i fanciulli indovinavano subito di che genere sarebbero stati i racconti del babbo. L'ingegner Castaldi era stato ufficiale di aviazione nella Grande Guerra. E aveva compiuti prodigi di valore e di eroismo. In fondo, non era stato un mago, anche se era stato eroe valorosissimo. Quindi non era inesauribile il suo... repertorio di ricordi. Ma tanto belli, tanto avvincenti e strani erano i suoi racconti, pur essendo realtà, che i fanciulli li ascoltavano ogni volta con lo stesso interesse; anzi forse con interesse crescente. E del resto era naturale che quei racconti veri e così interessanti valessero più delle fiabe e dei romanzi avventurosi. Anche quella sera l'ingegnere aveva riunito i tre figli intorno alla sua scrivania (pur concedendosi brevi momenti di sosta, mai si staccava, per tutto il giorno e per tutta la sera, dalla scrivania dove lavorava ai suoi progetti di apparecchi aerei) e disse loro:

— Quest'avventura, capitatami al ventinove luglio del '16, non l'avete mai sentita. Ascoltatemi.

Carlo e Mario, i due maggiori, gemelli, si sedettero vicino alla scrivania, e appoggiarono i gomiti sul piano del tavolo, e il viso sulle mani, fissando gli occhi attentissimi in volto al padre. Gianni, il più piccolo, che aveva dieci anni, si andò ad accoccolarsi su un basso sgabellino, e poi alzò il viso ansioso.

— Vedo che siete avidi addirittura di sentire la mia avventura. Mi sembrate tre cagnolini in attesa di un buon bocconcino, che il padrone tiene, e mostra, ma non dà ancora — disse ridendo l'ingegnere.

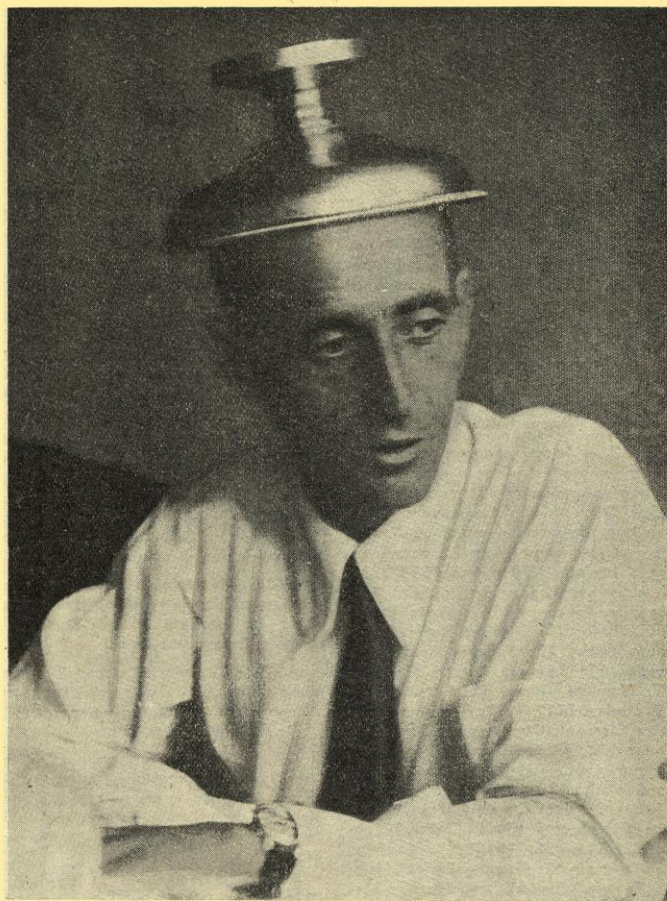
Anche i ragazzi risero.

— Beh, ma ora racconta, babbo. Fra mezz'ora sarà pronta la cena, perciò bisogna far presto per non interromperci — disse Mario.

Allora Castaldi cominciò davvero.

— Era, vi dicevo, il 25 luglio 1916. Occorreva fare un giro di ricognizione sui campi nemici, e poi dovevo portare, io, perché a me era stata affidata la missione, un messaggio, con qualche notizia sui nemici e con l'ordine di avanzare, ad un battaglione di arditi che stava sul fronte occidentale, in prima linea. Io mi trovavo dalla parte orientale della frontiera. Avevamo un piccolo campo su cui potevamo atterrare, e da cui potevamo alzarci senza difficoltà. Era impossibile invece atterrare nel luogo in cui mi dovevo recare. Il messaggio avrei dovuto gettarlo volando a bassissima quota, con gran pericolo di essere mitragliato dai nemici non lontani. Ma io mi misi nelle mani di Dio, e partii. Quando salii in carlinga, i miei compagni erano tutti emozionati e commossi. Il mio attendente piangeva. «Ma che vi prende? Perché avete tanta paura?» — chiesi. E cercai di rassicurarlo, e promisi che sarei tornato sano, salvo, e dopo aver anche fatto qualche cosa... di bello.

Decollai benissimo, presi quota e mi diressi alla volta del campo nemico. Osservai quello che dovevo e quello che potei. Poi, andavo tranquillamente verso l'ultima metà, allorché mi accorsi, con mio disappunto, di essere seguito da un aeroplano austriaco: un «Albatros» gigantesco. Mi avevano avvistato dal basso, e subito mi scatenavano dietro uno dei più pericolosi diavoli del loro inferno. Allora pensai «Qui è venuto il tempo di agire sul serio. Se io scappo, questo non è degno di me. Se vado a destinazione, l'apparecchio mi viene dietro. E allora?». Allora, presi una determinazione. Salii a quota altissima, e rapidamente mi portai sull'«Albatros». Cominciai a mitragliarlo, cercando di colpirlo nelle parti vitali. Allorché il pilota si accorse che io avevo capito di essere inseguito, e mi ero messo in una posizione da cui potevo operare qualunque offensiva senza poter essere a mio volta offeso, si alzò anch'esso alla mia quota, e cominciò ancora a inseguirmi. Io allora in pochissimo tempo arrivai sulle nostre linee, poi cominciai a fare segnali disperati, mentre preparavo la nuova azione d'offesa. I nostri capirono: misero in azione i cannoncini antiaerei, e cominciarono a crivellare di colpi il nero apparecchio. Allora l'«Albatros» si trovò una posizione critica: io lo mitragliavo di sopra, i miei soldati da terra. Io finalmente colpiti con un proiettile il serbatoio dell'«Albatros», dopo una lotta di pochi secondi, in cui anche il mio piccolo apparecchio aveva riportato ferite, ma non di gravissima entità. Allora, una fiamma di vampo, grande, tetra, nel cielo azzurro. Tre piccole figure nere si precipitarono con un volo dall'apparecchio. I paracadute si aprirono in tempo. E gli uomini furono salvi. Ne fui contento: tanto cadevano nelle nostre linee. Infatti, appena toccata terra, i tre austriaci furono accerchiati dai nostri, e imprigionati. L'«Albatros» fumante e fiammeggiante, lugubre fiaccola, precipitò poco lungi dalla frontiera. Io, libero, terminai la mia missione. Questa volta senza alcun incidente. E quando tornai al mio «campicello» (così chiamavamo il nostro aeroporto), i miei mi accolsero trionfalmen-



Fra coloro che indovineranno chi sono questi due strani tipi qui fotografati, zio Falcone estrarrà a sorte un abbonamento gratuito a «L'Aquilone» e il volume «L'Aviazione nell'esempio, nella parola e negli scritti del Duce». Non potranno partecipare al concorso gli abbonati e i lettori di Roma

te. «Eccomi qui: se mi credevate morto, sono resuscitato. E... non ho mantenuto... l'altra promessa?». Risì. Ridemmo tutti, felici, allegri. E intanto il capitano austriaco e i suoi due satelliti bfonchiavano «Maledizione, maledizione!» e lanciavano lampi dagli occhi. Ma furono rimessi in libertà solo nel '18, con l'armistizio. E a me... a me dettero la medaglia di bronzo che vedete in questa scatola». E Castaldi si alzò, e preso da un cassetto un astuccio, ne levò una medaglia che Mario, Carlo e Gianni fissarono con occhi lucidi e ardenti. E rivedevano il piccolo «caccia» vittorioso, e il grande «Albatros» nero che precipitava. Gianni disse:

— Papà, questo è il racconto più bello e non lo dimenticheremo mai.

Poi, commosso, si rifugiò sulle ginocchia del babbo, gli si strinse al collo, lo baciò, e mormorò:

— Eroico papà, eroico papà!

— Ma che fai, sciocherello? — domandò l'ingegnere alzando il viso del bimbo. — Piangi?

— No, non piango. Ossia, piango d'orgoglio, piango d'ammirazione. Ed anche... penso che forse io non potrò mai essere così. Mai forse la Patria mi chiamerà. Perché se mi chiamasse... babbo, non mi credi capace di essere... quasi come te?

— Come me, e anche di più, bimbo mio, ti credo. Ma ora non pensare a questo. Va' a giocare.

— No, babbo — ribatì ridendo Carlo — è ora di cena. Vedi? La mamma ci chiama, prima della Patria.

I fratelli e l'ingegnere risero. E si diressero alla sala da pranzo.

Maria Vitto

Sono uscite le

**TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI**

con i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

**CIRILLO**

lire 3,50 franco di porto

e dell'aeromodello a tubo

**LIBELLULA**

lire 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

**AEROMODELLI E ACCESSORI**

via Riva Reno, 118 - Bologna

**AEROPLANI IDROVOLANTI**

**SAVIA**

**SIAT**

**MARCHETTI**

• SESTOCALENDE •

# N.° 52 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(Continuazione dal numero precedente)

**ASSMAN RICCARDO** — Studioso di aerologia, nato a Magdeburgo (Germania) nel 1845. Fin dal 1881 istituì il bollettino di meteorologia nel giornale «Magdeburgischen Zeitung». Diede un grande impulso a questa scienza mediante esperimenti eseguiti durante ascensioni a pallone libero. La sua opera maggiore è il trattato di meteorologia dal titolo *Wissenschaftliche Luftfahrten*.

**ASSO** — Si designano con questo nome gli aviatori che hanno abbattuto un determinato numero di apparecchi nemici. Gli «assi» della grande guerra, che dovevano avere un minimo di 5 vittorie accertate, sono: Magg. Baracca Francesco (caduto il 18 giugno 1918): 34; Ten. Scaroni Silvio: 26; Ten. Col. Piccio Pier Ruggero: 24; Tenente Baracchini Flavio: 21; Capitano Ruffo di Calabria Fulco: 20; Tenente Ranza Ferruccio: 17; Sergente Cerutti Marziale: 17; Tenente Olivari Luigi (caduto il 13 ottobre 1917): 12; Tenente Ancillotto Giovanni: 11; Sergente Reali Antonio: 11; Tenente Novelli Gastone: 8; Tenente Avet Flaminio: 8; Tenente Lombardi Carlo: 8; Sottotenente Leonardi Alvaro: 8; Sottotenente Cabruna Ernesto: 8; Sergente Nicelli Giovanni (caduto il 5 maggio 1918): 8; Capitano Riva Antonio: 7; Tenente Fucini Mario: 7; Tenente Eleuteri Leopoldo: 7; Sergente Maggiore Fornagiari Guglielmo: 7; Sergente Renella Cosimo: 7; Capitano Costantini Bertolo: 6; Tenente Oli vi Luigi (caduto il 17 agosto 1917): 6; Tenente Parvis Giuliano: 6; Sergente Imolesi Attilio: 6; Sergente Stoppani Mario: 6; Sergente Nardini Guido: 6; Sergente Bocchese Aldo: 6; Sergente Ticconi Romolo: 6; Sergente Magistrini Cesare: 6; Sergente Rizzotto Cosimo:

6; Capitano Lega Giulio: 5; Tenente Sabelli Giovanni (caduto il 25 ottobre 1917): 5; Tenente Buzio Alessandro: 5; Tenente Masiero Guido: 5; Tenente Bodendo Sebastiano: 5; Tenente Mecozzi Amedeo: 5; Tenente Michetti Giorgio: 5; Sottotenente Allasia Michele (caduto il 28 settembre 1918): 5; Sottotenente Amantea Antonio: 5; Sottotenente Resch Alessandro: 5; Sergente Chiri Antonio: 5.

**ASSOCIAZIONE ITALIANA DI AEROTECHNICA - A.I.D.A.** — Fondata nel 1920 in Roma. Pubblicava trimestralmente un bollettino di aerotecnica che nel 1925 mutò nome in quello di *Aerotecnica* (v.). Tale associazione tenne molti congressi di aerotecnica.

**ASTRA** — Nome di alcuni apparecchi romeni costruiti dalla Ditta Romena A. I. R. associata all'Ente Industriale Romeno denominato *Astra*.

**ASTRA** — Società francese di costruzioni aeronautiche fondata dall'ing. Lourecof a Billacourt. Costrui dirigibili e apparecchi Wright su licenza.

**ATLANTICO** — Nell'Aeronautica italiana l'aviatore che abbia trasvolato l'Oceano Atlantico è denominato «Atlantico» ed ha diritto di portare sull'aquila o sul petto un «A» in smalto azzurro.

**ATLANTICO (oceano)** — Il tentativo di traversata dell'Atlantico in volo risale al 1873 quando il 17 ottobre di quell'anno gli inglesi Williams A. Donadson, Alfredo Ford e George A. Lunt partirono da Brooklyn a bordo di uno sferico per compiere tale impresa. I venti contrari spinsero l'aerostato a New Canaan dove gli ardentosi aeronautici atterrarono. Oltre a questi, altri pensarono di tentare l'impresa, tra cui il corso Luigi Capazza il capitano Frassinetti, ma soltanto nel 1910 si ebbe il secondo tentativo dovuto all'ingegnere americano Wellman, anche questo poco fortunato. Soltanto però nel 1919 la prova di traversata dell'Atlantico ebbe esito felice. Riportiamo qui appresso tutte le trasvolate e i tentativi di trasvolate compiuti dal 1919 al 1933, epoca in cui, con la memorabile Crociera del Decennale, si può dire si chiuda il periodo eroico delle trasvolate atlantiche.

(Continua)

## IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

È 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.

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

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

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

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

EDIZIONE DI LUSO  
legata in tutta tela L. 30

## 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

## AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali  
scatole di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1

Possenti ed instancabili come i motori che sollevano le ali d'Italia sono i motori che fanno pulsare il cuore delle industrie italiane

I prodotti italiani sventolano vittoriosamente il loro italianissimo nome oltre i confini della Patria e oltre gli oceani

# MARZOTTO

è il nome dell'industria italiana che fornisce tessuti di lana ad oltre 50 Paesi esteri

Lanificio V. E. Marzotto - Valdarno  
S. A. Manifatture Lane Gaetano Marzotto & Figli - Filatura di Maglio di Sopra.

Pettinatura di Mortara (Pavia)

Lanificio di Manerbio (Brescia)

Lanificio di Brughiero (Milano)

Tessitura di Brebbia (Varese)

Lanificio di Pisa