

# L'AQUILONE

*settimanale per i giovani*

C<sup>mi</sup> 30

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

## EDITORIALE AERONAUTICA

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

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



IL PILOTA TROPPO PESANTE E IL MOTORE TROPPO POTENTE

# L'AVIAZIONE ITALIANA NELL'ANNO XVI

Il giorno 16 c. m. il gen. Valle, Sottosegretario all'Aeronautica, ha parlato dinanzi alla Camera Fascista facendo una minuta relazione sull'attività dell'Arma Aerea.

Dopo aver ringraziato i camerati che hanno compiuto il bilancio dell'Arma, egli ha annunciato ufficialmente che il 15 maggio Roma sarà collegata con Londra mediante un servizio aereo che permetterà di andare da una delle due capitali all'altra in sole cinque ore di volo.

Il gen. Valle ha quindi proseguito rilevando la mancanza di un buon velivolo italiano da turismo, e ha detto che tra breve cinque prototipi saranno posti da ditte italiane all'esame dello S. M. I tipi prescelti verranno ordinati in grande serie per dotarne le scuole di volo della R.U.N.A. e perché possano essere facilmente acquistati dal turista aereo.

Il Sottosegretario ha quindi cominciato a parlare dell'organizzazione dell'Arma Aeronautica, pronunciando il seguente discorso.

La spina dorsale della organizzazione aviatoria, e cioè l'allestimento della infrastruttura a terra, può considerarsi compiuta. Nel prossimo sedicesimo annuale della sua fondazione, il 28 marzo p. v. l'Aeronautica fascista inaugurerà in blocco, con quello che è semplice e austero che è suo costume, i lavori di tre anni, ciascuno dei quali ha richiesto stanziamenti da due a trenta milioni, con l'impiego continuativo di decine di migliaia di operai. Entreranno così a far parte integrante del nostro patrimonio demaniale sessanta nuove opere, costituite da 29 aeroporti, 26 depositi di mobilitazione, 5 Istituti.

In prosieguo di tempo verranno

perfezionati gli impianti delle varie basi aeree. Parallelamente alla efficienza degli aeroporti procede la organizzazione degli impianti necessari a permettere la navigazione nelle nuvole e nella nebbia.

Con regolarità che può apparire stupefacente ai profani, gli apparecchi delle linee aeree di Venezia e Milano hanno funzionato durante l'intero inverno, navigando spesso negli ammassi nebbiosi appena avvenuta la partenza da Roma ed atterrando a San Niccolò di Lido e a Linate senza mai vedere il terreno, guidati dai perfetti impianti radiogoniometrici serviti da personale espertissimo.

## Autarchia aeronautica

In Regime Fascista l'Aeronautica ha saputo conquistare, a grado a grado, la necessaria indipendenza dall'estero, liberandosi con uno sforzo tenace e ininterrotto da ogni servitù di materie prime e di concezioni tecniche.

In pochi anni da tributari della industria straniera per i metalli leggeri e le loro leghe, siamo riusciti non solo a emanciparci totalmente, ma anche ad avviare prometenti correnti di esportazione. Altrettanto dicasi di quasi tutti gli altri metalli.

In quanto all'autarchia dell'industria aviatoria propriamente detta, della produzione, cioè, degli stabilimenti di costruzione di apparecchi e di motori, la superiorità del prodotto italiano è stata ed è ampiamente dimostrata dai primati conseguiti e mantenuti dai nostri piloti.

Distanza, quota, velocità con carico e senza carico, stabiliscono in quasi tutte le prove fissate dalla Fe-

derazione Aeronautica Internazionale la superiorità dell'Italia. Se si pensa poi che le nostre vittorie sono state ottenute con apparecchi di serie, equipaggiati con motori di serie, potremo concludere con giusto orgoglio che i velivoli italiani sono i migliori del mondo. Essi infatti hanno conquistato nell'anno solare 1937, ben 45 primati internazionali: fra i 64 primati di carattere militare iscritti nell'albo, 39 ci appartengono: il 61 per cento; il 39 per cento restante è diviso fra le altre Nazioni.

Nel solo anno 1937, inoltre, sono stati firmati contratti con l'estero per esportazione di materiale esclusivamente aeronautico per la cifra di alcune centinaia di milioni di lire.

Ciò dimostra come la febbre di armamenti da cui il popolo intero è pervaso, volga essenzialmente la propria ansia verso l'accaparramento delle macchine aeree migliori e cioè verso il potenziamento della propria aviazione.

## L'efficacia bellica della Aviazione

Vane sono a tale riguardo le acide argomentazioni di pseudo competenti, circa l'efficacia dell'aviazione in genere e dell'armata aerea in specie. Pochi giorni or sono su di un periodico militare professionale francese assai diffuso, un generale scriveva che le teorie italiane sull'impiego dell'aviazione avevano risentito un rude colpo per il fatto che malgrado il fattore aviazione a tutto nostro favore, la guerra etiopica non era stata risolta in poche settimane. Non vorrei dare un dispiacere al generale ripetendo che non sei mesi, ma sei anni e ancor

più — vedi conquista dell'Algeria — sarebbero occorsi per la conquista dell'Impero, se non avessimo potuto contare sull'apporto dell'Arma aerea.

Osservazioni altrettanto peregrine l'illustre scrittore emette al riguardo della guerra di Spagna: come se non fosse arcinoto che le vittorie sul fronte basco furono dovute in buona parte all'aviazione! Ed anche recentemente il comandante in capo delle forze aeree nazionali della Spagna, in un fiero ordine del giorno diramato ai propri reparti, proclama che il 75 per cento della vittoria di Teruel è dovuta all'aviazione; in prima linea l'aviazione legionaria, che egli definisce "magnifica di efficacia, bravura e precisione in uno sforzo prodigato senza indugio né riposo".

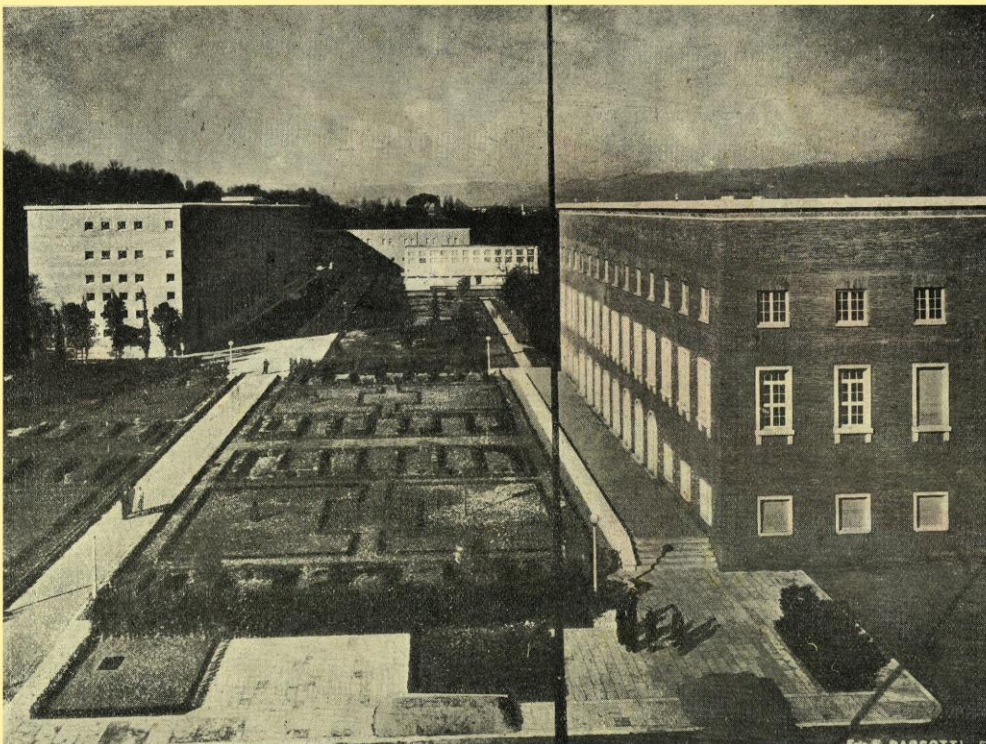
La teoria sull'impiego dell'arma aerea che il Duce ha fissato sino dal primo anno dell'Era Fascista, è ben salda ed attinge ogni giorno maggior convincimento dalle esperienze recenti, per quanto non complete e sporadiche. Tale impiego è tutto basato sull'impeto e sull'audacia caratteristiche del pilota italiano, in un martellamento di masse aeree concentrate nel tempo e nello spazio ove possa arrecarsi il maggior danno. Non si ripeterà mai abbastanza che l'impiego frontale delle forze, sia della terra che del mare che del cielo, conduce ad un logoramento statico che prolunga indefinitivamente il conflitto; che oggi tutta la Nazione è coinvolta nella tragicità di una guerra, e che la più logica umanizzazione di essa consiste nel tendere con ogni sforzo alla sua maggiore brevità, sia pure ottenuta a durissimo prezzo.

## La "Squadra Aerea",

L'inquadramento dei nostri reparti è tutto volto al potenziamento della massa. Noi per primi abbiamo costituito unità omogenee superiori allo Stormo. Tra breve, entro la primavera, saremo in grado di passare dalla grande unità "Divisione Aerea" alla "Squadra Aerea", ne verranno costituite due, per un primo esperimento. La prima agirà alla presenza del Fuehrer.

La Squadra Aerea, forte di un certo numero di Divisioni da bombardamento e da combattimento, sarà svincolata dalla schiavitù delle basi terrestri, costituendo un complesso bellico di eccezionale potenza offensiva, mobilissimo, formato da centinaia di apparecchi che potranno venire in 24 ore portati dall'uno all'altro settore, ove il Comando Supremo delle Forze Armate ritenga necessario compiere il massimo sforzo. L'unità elementare di tale massa, già oggi funzionante sulla formula di 1000 Kg. di bombe su 2 mila chilometri di percorso a 400 chilometri all'ora, avrà domani caratteristiche ancora notevolmente superiori. Il riserbo mi impone di tacere al riguardo.

Le Zone Aeree Territoriali rimarranno integre, con tutti i relativi servizi, per il rifornimento di combustibili, munizioni e parti di ricambio necessari alle Squadre Aeree operanti sulla loro sfera d'azione.



Un'artistica inquadratura della Scuola superiore di Applicazione Aeronautica di Firenze

Ma le altre Forze Armate non temano che le cure poste nel perfezionamento dell'Armata Aerea significhino minore rendimento dei servizi di aerocooperazione.

I camerati Pariani e Cavagnari ne hanno data nei loro discorsi lusinghiera testimonianza: ed egli ne è tanto maggiormente grato in quanto ciò è palese segno della reciproca comprensione e del perfetto affiatamento che legano, coi vincoli della più cordiale simpatia, i tre quotidiani collaboratori del Duce nella sua diuturna fatica di Ministro delle Forze Armate; da questa comprensione ed affiatamento deriva quel mirabile cameratismo che dei fanti, dei marinai, delle camicie nere, degli aviatori forma un tutto omogeneo forgiato in una granitica unità a difesa del sacro suolo della Patria.

### Clima d'eroismo

L'impiego dell'Arma Aerea, con il sempre maggiore tecnicismo dei suoi mezzi, l'accrescersi del suo raggio d'azione, la sempre maggiore molteplicità dei suoi compiti, presuppone una perfezione di addestramento che soltanto può venire raggiunta nel clima eroico delle nuove generazioni fasciste.

La Leva Aeronautica, che avrà tra breve la sua prima attuazione, è destinata non già a sopperire a deficienze di reclutamento, come si è voluto in piena malafede insinuare oltre i nostri confini, ma bensì a disciplinare e contenere l'irresistibile impeto dei giovani che affollano i nostri concorsi in misura sempre almeno tre volte superiore al fabbisogno.

La Gioventù del Littorio, che nuovo impulso ha ricevuto dal Ministro Segretario del Partito, esprime tangibilmente per qualità e per numero la passione aviatoria che ne anima i cuori.

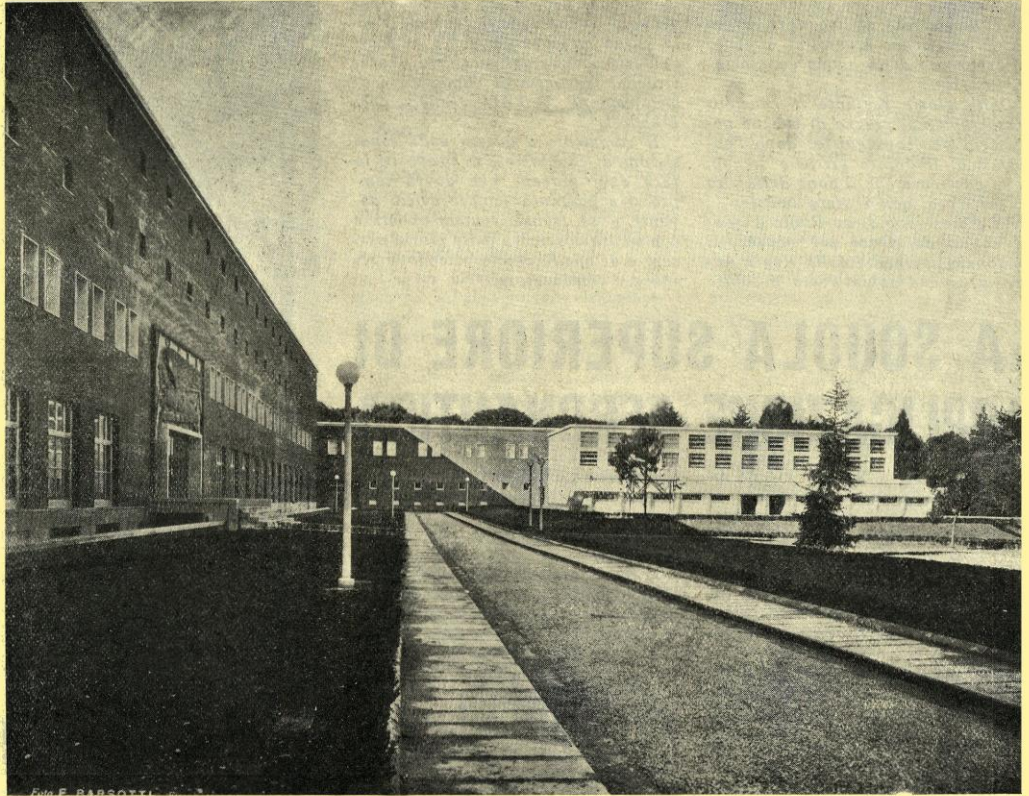
Con tale lievito è facile pertanto portare l'addestramento collettivo a forme di perfezione che non costituiscono più il monopolio di pochi.

Tutti sono nell'aviazione fascista ugualmente ottimi. Lo dimostra lo sforgorante successo della competizione Istres-Damasco-Parigi, in cui l'Ala fascista conquistò i primi tre posti con cinque arrivi su nove, ad una velocità superiore ai 400 chilometri orari: lo dimostra l'esibizione della squadriglia acrobatica nel Sud America, in cui dieci piloti da caccia, scelti a sorte, hanno suscitato un delirio d'entusiasmo nelle spettacolari esibizioni dinanzi a folle innumerevoli del Perù, del Cile, dell'Argentina, dell'Uruguay, del Brasile, dimostrando in pari tempo di essere ottimi navigatori, sorvolando le difficili Ande per la prima volta in perfetta formazione a 7000 metri: lo dimostra il volo dei "Sorci Verdi" da Roma a Rio de Janeiro, che in ventiquattro ore ha collegato due continenti, attraverso il Mediterraneo, il Sahara, l'Oceano a oltre 10.000 chilometri di distanza, essendo comandante di uno degli apparecchi Bruno Mussolini.

"Onorevoli Camerati,

Prima di concludere la rapida sintesi espositiva della efficienza della nostra aviazione e delle attività ad essa collegate, ritengo, doveroso elevare il pensiero agli eroi di questa Arma Azzurra, per darle gloria e potenza, hanno fatto sacrificio di se stessi.

I loro nomi sono dati volta per volta in laconici comunicati alla



La Scuola superiore di Applicazione Aeronautica di Firenze: luminosità, eleganza e modernità

stampa, con quella cruda chiarezza amante della verità fino all'estremo che è nel nostro stile.

Il loro numero, in relazione all'attività cinque volte maggiore di pochi anni or sono, è proporzionalmente diminuito, malgrado la maggiore potenza degli apparecchi da bombardamento che richiedono a bordo la presenza di cinque persone. Ma pur tuttavia l'aviazione rimane sempre l'arma che del rischio forma la propria bandiera, che della più completa dedizione ai più sacri ideali forma il proprio orgoglio, che è sempre pronta con gioia ad offrire la vita per assolvere sino all'estremo, nel nome del Sovrano e agli ordini del Capo, ogni più ardua missione.

E in riconoscimento di tali meriti che il Duce ha recentemente voluto la creazione di un Ruolo d'Onore per il personale navigante della R. Aeronautica che abbia avuto a subire mutilazioni per effetto dell'esercizio del volo.

Nei ruoli dell'aristocrazia del sacrificio, che l'Italia ha riconosciuto oggi in ogni campo di attività, si aggiunge così ora un nuovo apporto, scaturito dal travaglio di conquista e di affermazione dell'Ala Italiana nel Mondo.

Tutto ciò che S. E. il gen. Valle afferma ha i contorni ben definiti di una realtà che tutti possono controllare.

Quando, ad esempio, si afferma che gli aeroplani italiani sono i migliori del mondo, le prove sono lì a sorreggere quest'affermazione: 45 primati internazionali conquistati dall'Italia nel 1937. Ben 39 primati internazionali di carattere militare sui 65 esistenti sono italiani, ciò che corrisponde al 61 %, mentre il restante 39 % se lo dividono tutte le altre aviazioni del mondo.

Anche le battute polemiche hanno questa stessa caratteristica di sicurezza e distruggono le faticose argomentazioni avversarie con un solo colpo d'ala. Ad un generale francese che aveva recentemente affermato che la teoria italiana sull'impiego dell'aviazione aveva subito un rude colpo dal fatto che, malgrado l'aviazione, la guerra etiopica non era stata risolta in qualche settimana, il generale Valle risponde che non sei mesi sarebbe durata la campagna etiopica, ma sei anni e forse più — come hanno dimostrato tutte le guerre coloniali — se non avessimo potuto contare sull'apporto dell'Arma Aerea. Notiamo, tra parentesi, che quel tale generale francese deve essere stato uno di quei famosi esperti che preconizzavano alle nostre armi — ivi compresa l'aviazione — una incerta e faticosa campagna di anni.

E con un crescendo spontaneo e irresistibile, con un calore pieno di orgoglio e di commozione che ha fatto scattare tutta la Camera dei deputati in un'ovazione irrefrenabile, il generale Valle ha ricordato le imprese della nostra aviazione legionaria, che continua in Spagna il suo cammino di gloria: Bilbao, Santander, Gijon, Teruel, tappe della guerra di liberazione, anelli di una catena che inchioderà l'idra rossa al livore della sua impotenza, imprese che sono state possibili per l'audacia e la potenza della nostra magnifica aviazione legionaria.

La teoria italiana sull'impiego dell'Arma Aerea riceve ogni giorno conferma: "essa è basata sull'impeto e l'audacia caratteristiche del pilota italiano, in un martellamento di masse aeree concentrate nel tempo e nello spazio, ove possa arrecarsi il maggior danno".

Al di sopra di ogni esitazione e di ogni cauto riserbo, il generale

Valle ha riaffermato con romana chiarezza il concetto italiano della guerra: guerra di iniziative ardite, di impeto e di potenza. Lo strumento aereo, che di questa guerra è stato il divinatorio e di essa sarà l'arma più perfetta e risolutiva, si potenzierà ogni giorno di più: dalla "Divisione Aerea" passeremo tra breve alla "Squadra Aerea" che "svicolata dalla schiavitù delle basi terrestri, costituirà un complesso bellico di eccezionale potenza, mobilissimo, formato da centinaia di apparecchi che potranno venire portati in 24 ore dall'uno all'altro settore, ove il Comando Supremo delle Forze Armate ritenga necessario compiere il massimo sforzo".

Venendo a parlare della Leva Aeronautica che darà la possibilità a tutti i giovani di avere l'orgoglio di servire l'Arma Azzurra, S. E. Valle ha garantito dell'entusiasmo che regna nei ranghi della Gioventù Italiana del Littorio, aggiungendo come sia falsa e piena di malafede l'insinuazione che è partita dall'estero che la Leva Aeronautica sia destinata a sopperire a deficienze di reclutamento, quando invece è notissimo che le domande per ogni concorso sono sempre superiori per almeno tre volte al fabbisogno.

Poiché tutti gli italiani nascono aviatori, con la passione del volo e dell'audacia nel sangue. Lo dimostra il fatto che non è possibile fare alcuna graduatoria tra i nostri piloti, perché tutti egualmente abili ed egualmente entusiasti. E S. E. Valle ha ricordato il trionfo della corsa Istres-Damasco-Parigi, le magnifiche prove di abilità dei nostri 10 piloti d'acrobazia, scelti a sorte nel nostro splendido vivaio, nelle Repubbliche del Sud America, e infine il trionfale volo di 10.000 km. dei "Sorci Verdi" da Roma a Rio de Janeiro, attraverso il Mediterraneo, il Sahara e

l'Oceano, ad oltre 400 km/ora di media. Comandante di uno degli apparecchi era Bruno Mussolini, simbolo ed esponente della nuova generazione fascista.

Dalle glorie raggiunte il pensiero passa rapido al prezzo di sangue necessario per conseguirle: dopo l'entusiasmo, il dolore virile e sereno, nella coscienza che il dono della vita di tanti eroi non è stato inutile.

"La creazione di un Ruolo d'Onore voluto dal Duce per onorare il personale navigante della Regia Aeronautica che abbia avuto a subire

mutazioni per effetto dell'esercizio del volo — conclude il generale Valle — dà un nuovo apporto ai ruoli dell'aristocrazia del sacrificio, scaturito dal travaglio di conquista e di affermazione dell'Ala Italiana nel Mondo".

Il commento a questa nuda esposizione di conquiste e di propositi lo farà ogni giovane che dovrà temprarsi a guardare sempre dritto davanti a sé, senza tentennamenti e con sicura coscienza delle glorie passate e di quelle che lo attendono artefice e continuatore.

## LA SCUOLA SUPERIORE DI APPLICAZIONE AERONAUTICA

Il 28 marzo p. v., nel giorno in cui la R. Aeronautica celebra il XV Annuale della sua costituzione, viene inaugurata in Firenze la nuova Scuola di Applicazione Aeronautica presso la quale si svolgeranno i corsi di perfezionamento per gli allievi che hanno frequentato i corsi regolari della R. Accademia di Caserta.

Sono previsti anche dei corsi integrativi per gli ufficiali di altri Ruoli che aspirino al passaggio in servizio permanente effettivo.

Il Duce ha voluto che la nuova Scuola, che dovrà perfezionare gli aquilotti usciti dal vivaio di Caserta, fosse sorta tra il verde delle incantevoli Cascine, in uno dei polmoni floreali della nostra italianissima e grande città toscana.

Il Ministero dell'Aeronautica, dopo averne tracciato le linee direttive, ha affidato il complesso problema edilizio all'architetto Raffaello Fagnoni, che l'ha pienamente risolto sia nelle esigenze funzionali che in quelle estetiche. I lavori sono stati iniziati nell'aprile dello scorso anno ed è davvero un primato del genere quello di aver saputo condurre a termine una simile impresa in uno spazio di tempo così breve. Per avere una idea della intensità del lavoro, basti pensare che è stata impiegata una media giornaliera di 1400 operai con un totale di circa 240.000 giornate lavorative. Gli edifici misurano un volume complessivo di 190.000 metri cubi ed occupano una superficie di circa 12 ettari, compreso il magnifico parco che è costituito dall'arboreto della R. Stazione Sperimentale di Selvicoltura e dalla vegetazione esistente accresciuta con bei giardini a disegno.

Gli otto fabbricati sono così destinati: Comando, Scuole, Alloggio ufficiali e allievi, Impianti sportivi e Infermeria, Caserma avieri, Magazzini, Autorimessa e Centrale termoelettrica, Portineria.

Nel fabbricato scuole vi sono le aule di quattro tipi. Aule per 75 allievi, provviste di gabinetti scientifici e di locali per la preparazione delle esperienze; aule più grandi per la preparazione di esperienze; aule per disegno e per carteggiare; aule per materie culturali. L'Aula Magna è dotata di oltre 400 posti a sedere ed è dotata di una cabina per le proiezioni cinematografiche.

Nel fabbricato Comando si trovano gli uffici del comando in prima, oltre gli ambienti riservati all'ufficiale di servizio. Poi vi sono i locali destinati a ricevimento e parlatorio, i piccoli alloggi per ufficiali scapoli e per le rappresentanze.

Nel medesimo corpo di fabbrica trovano posto gli uffici del comando in seconda, gli alloggi per ufficiali superiori con famiglia ed un rifugio antiaereo.

Il fabbricato alloggio ufficiali e allievi comprende le camere da letto, le aule di studio, la mensa ed il circolo ufficiali. Le aule di studio comunicano direttamente, a mezzo di scale situate all'estremità dell'edificio, con le camere da letto. Queste, in numero di 50, sono capaci di tre letti ciascuna e delle dimensioni di m. 3,50 per 8,70. Ogni cameretta dispone di una piccola terrazza a pianta triangolare, di una doccia e di un ripostiglio. In una estremità si trova il rifugio antiaereo a torre accessibile da tutti i piani del fabbricato e capace di oltre 200 persone.

Collegato direttamente a questo edificio vi è quello destinato all'infermeria ed alle sale sportive. L'infermeria comprende due camere con sei letti ciascuna, oltre ai locali per la visita medica e per l'isolamento.

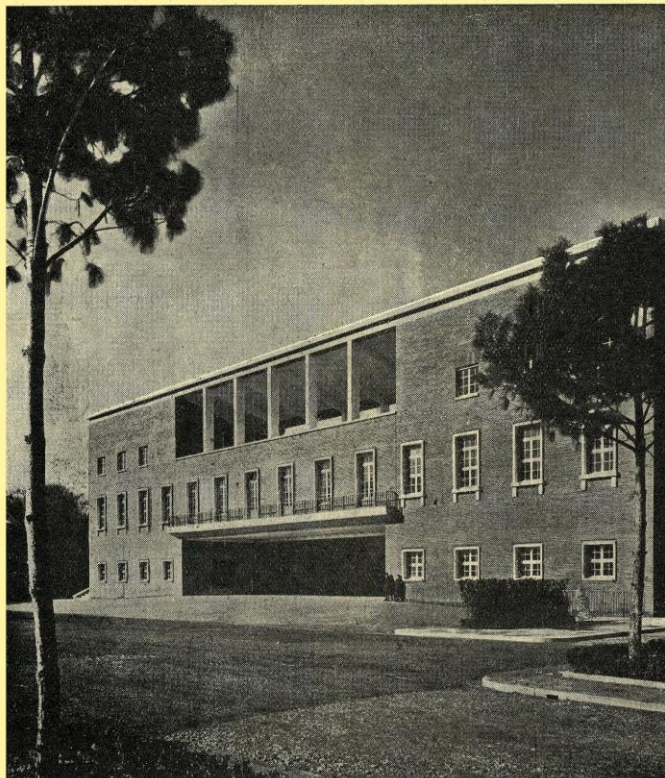
Nel piano sopraelevato si trovano le camerette di punizione, ed al seminterrato un albergo diurno con barbiere e bagni in vasca. La sala per le esercitazioni di pugilato dispone di una piccola gradinata intorno al ring, come pure una gradinata trovata in un lato della bellissima piscina scoperta. Questa è a pianta rettangolare con profondità variabili e rivestita in mosaico di vetro con la banchina perimetrale in cipollino verde e con il trampolino per i tuffi. A fianco si trova la palestra coperta delle dimensioni di metri 22 per 11,90 con la sala di scherma, gli spogliatoi e le docce.

Tutti gli edifici descritti, insieme agli altri secondari, sono dotati di adeguati impianti di riscaldamento, igienico-sanitari, idrici, elettrici, telefonici, ecc. L'illuminazione di gala è costituita da proiettori posti a terra davanti agli edifici e proiettanti la luce dal basso in alto.

L'impianto degli orologi elettrici è formato da un orologio dirigente situato nel fabbricato del Comando e da dieci orologi secondari distribuiti nei vari edifici. Vi è, inoltre, un orologio da torre a doppio quadrante e due orologi fusso-orari.

Alla Scuola sono addetti 40 ufficiali permanenti, 20 sottufficiali, 200 avieri e 30 specialisti.

La parte artistica e decorativa è costituita da un cavallo alato, dello scultore Giorgio Gori, situato nel cortile del Comando, oltre a quattro pregevoli busti del Re Imperatore e del Duce, opere degli



Una gaia veduta della nuova Scuola superiore di Applicazione Aeronautica

scultori Gronchi, Albano, Mannucci e Gelli. La cattedra dell'Aula Magna, in legno scolpito, è dello scultore Umberto Bartoli. Per l'altare della Cappella, Maria Biseo ha dipinto una "Pala" ed infine, in una sala del Circolo Ufficiali il pittore Colacicchi ha rappresentato le città fondate dal Fascismo, in chiaro carattere stilistico.

Come si è detto in principio, la cerimonia dell'inaugurazione ufficiale ha luogo il 28 marzo, ma fin dal 7 corrente la nuova Scuola ha virtualmente iniziato la sua vita con l'apertura del primo corso di integrazione, che avrà la durata di sei mesi e che conta 113 allievi.

Già sul pennone altissimo che si eleva nel centro del piazzale sventolano la bandiera tricolore e le insegne del comandante: il gagliar-

detto azzurro fregiato da una stella rossa. Il comandante, generale Vespignani, ed il comandante in seconda, col. Borri, si sono insediati nei rispettivi uffici, ai quali sono addetti numerosi ufficiali e sottufficiali. Reparti di avieri sono giunti per l'espletamento dei servizi dell'Accademia. Gli allievi hanno trovato una atmosfera suggestiva di tranquillità e di agio, che allietta lo spirito e lo prepara al lavoro fecondo.

Un sentimento di profonda riconoscenza ci lega ancora di più al nostro Duce, che con questa nuova grandiosa creazione ha voluto arricchire il patrimonio materiale della nostra Aeronautica per un maggiore impulso alla preparazione dei soldati azzurri, vigili sentinelle della Patria eterna.

## CRONACA BREVE

NELLA RICORRENZA del XV annuale della Regia Aeronautica, che, com'è noto, cade il 28 marzo, sarà inaugurata ufficialmente la Scuola di Applicazione Aeronautica costruita al parco delle Cascine a Firenze.

NEL PERIODO dal 7 al 12 marzo corrente diciotto allievi delle Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado e sono stati rilasciati quattro brevetti di pilota civile di secondo grado, tre brevetti di pilota civile di terzo grado, un brevetto di ufficiale di rotta di 2° classe e un brevetto di marconista.

LA SOCIETA' tedesca «Luft Hansa» inaugurerà il 1° maggio prossimo un servizio aereo regolare per passeggeri tra Berlino e Bagdad, che rappresenta il primo tronco della progettata linea verso l'estremo Oriente.

IL GIOVANE aviatore svizzero Fritz Chur, uno specialista del volo a vela, è rimasto a librare nel cielo di Olten per 28 ore e 6 minuti, all'altezza media di 1500

metri, raggiungendo una sola volta i 3000 metri.

NELLE PROVE effettuate nei giorni scorsi l'apparecchio francese «Henriot 220» avrebbe raggiunto la velocità media di 515 chilometri all'ora, superando le speranze degli stessi costruttori che avevano previsto di raggiungere i 505 chilometri.

LA SCUOLA francese per paracadutisti ha già un'attività notevole: salti eseguiti per la formazione di istruttori dalla torre di lancio 1946; da aeroplani 1097; salti eseguiti alle manovre aeree 59; salti di propaganda 100; salti per prove di materiale nuovo 61.

L'INDUSTRIA aeronautica inglese ha costruito l'apparecchio «C. W. Cynnet» con motore da 130 cavalli interamente metallico, che costa 20.000 lire circa.

LA SOCIETA' belga «Sabena» nella prossima estate metterà in servizio regolare tre apparecchi italiani «S. 83», che saranno destinati al collegamento col Congo belga.

# ALI ARMATE

## SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

### PARTE SECONDA

#### I "bombardatori",

##### I.

##### No!

Nel 1916 i *Caproni*, pesanti seminatori di strage, e terrore del nemico, non hanno ancora pensato a profittare delle tenebre per portare il loro carico di bombe sugli obiettivi. La guerra nel cielo è solo all'infanzia, ed anche quella pericolosissima missione che è il bombardamento si compie a luce solare.

Quando il bersaglio proposto è lontano, a mille doppi si accresce il pericolo dell'impresa.

Ma un soldato non discute, ed obbedisce. E poi, per un soldato del cielo, la difficoltà maggiore rappresenta uno sprone più forte per l'azione.

Al mattino del 16 febbraio 1916 una squadriglia di *Caproni* si innalza, diretta a Lubiana.

Questa città, nodo ferroviario di grandissima importanza, posto di concentrazione di uomini e materiale, è obiettivo che a qualunque costo bisogna raggiungere e danneggiare.

I formidabili seminatori di strage lo sanno ed avanzano.

Durante il volo di andata l'inferno delle artiglierie si scatena contro le macchine. L'urlo delle granate e degli *shrapnells* accompagna pel cielo, con una scia urlante e mortale, le aquile tricolori, ma non le allontana dalla rotta prefissa. Lubiana è raggiunta.

Mentre tutte le bocche da fuoco poste a difesa della città sparano furiosamente nella speranza di abbattere qualcuno dei *Caproni*, questi girano sulle case, sulla stazione, sui baraccamenti che allargano la vera città con sobborghi fittizi, e cominciano il lancio.

Una dopo l'altra le bombe fischiano nell'aria, precipitando verso il bersaglio, ed una dopo l'altra le terribili fiamme mortali sprizzano fra case ed uomini, laggiù, sulla terra lontana.

Cortine ineguali di fumo e di polvere si levano, ondeggiando, invadono l'atmosfera e mascherano i punti colpiti. Non importa: dal bordo dei *Caproni* ogni colpo è stato spiatto, ed ogni punto colpito accuratamente notato sulla carta.

Il compito è assolto: si può ritornare.

Mentre l'artiglieria austriaca si esaurisce in un forsennato lancio di granate, e riempie il cielo di vampe e di schegge, le aquile tricolori puntano le prorie verso la terra italiana e prendono la via del ritorno.

Sono tutte. Alla tempesta di fuoco e d'acciaio scatenata dall'ira impotente del nemico, sono sfuggiti tutti i bombardatori.

E volano fiduciosi verso la Patria, a cuor leggero.

Ma l'ostilità nemica non è cessata. Lontano, in coda al gruppo che marcia disseminato nel cielo in lunga teoria di ali, due linee sottili

disegnano, a maculare l'azzurro. Dall'apparecchio di coda sono scorte e classificate: due "caccia" austriaci.

Il *Caproni* di coda porta il numero 478. Sono al suo bordo i piloti capitani Bailo e Salomone osservatore il tenente colonnello Barbieri.

Vecchi volatori, la minaccia delle ali dalle croci nere non li sgomenta. Freddamente si preparano per lo scontro.

Mentre il capitano Salomone resta al volante e bada alla manovra, il capitano Bailo si porta alla mitragliatrice di poppa, ed il colonnello Barbieri appronta quella di prora.

Nel cielo il rombo alto e solenne dei motori pare riempia l'immensità. L'attesa, sulla macchina pulsante che fugge verso la terra amica, è intensamente epica.

Frattanto i "caccia", due *Fokker* del nuovo tipo creato dalla Germania, si avvicinano rapidissimamente. Ben presto sono nettamente visibili in tutti i particolari, e dalla loro manovra si comprende che l'attacco è imminente.

Sul Ca. 478 regna la calma più serena. Mentre il pilota, immobile al suo posto, "tiene" la rotta, i due uomini a prora ed a poppa tengono i pollici sui bottoni di scatto delle due armi e cercano di seguire con la linea di mira gli agili nemici.

La battaglia è ritardata dall'incontro d'una vasta nube. Il *Caproni*,

troppo pesante, non vi si può cacciare; i due *Fokker* vi spariscono.

Sotto i bombardatori braccati si stende la selva di Ternova, tutta ne-reggiante. La Patria non è molto lontana.

Se si potesse sfuggire fino...

Impossibile. D'un tratto i *Fokker* sbucano dalla nube, e sono proprio sul *Caproni*, picchiano furiosamente, e si gettano come due nibbi sull'apparecchio tricolore.

L'urlo furioso di quattro mitragliatrici si alza improvvisamente, e riempie l'aria, si incide nel rombare continuo e solenne dei motori, fa sentire la voce stridula della morte.

Il capitano Salomone sente sibillare attorno a sé la mitraglia micidiale, sente un gran colpo alla testa, vede le ali sbrecciarsi, e i bordi della carlinga forarsi bruscamente, come se l'indice d'una mano invisibile sfondasse la tela...

E' ferito. Il sangue gli annebbia la vista, ma tuttavia i suoi polsi non cedono, e mantiene il pesante apparecchio in linea di volo.

Nello stesso tempo l'orecchio lo avverte che le mitragliatrici hanno cessato di parlare.

La prima raffica è andata.

Il pilota alza il braccio destro, e si deterge rapidamente il volto.

Appena libera la vista, allibisce. Innanzi a lui il colonnello Barbieri è immoto, arrovesciato contro il bordo della carlinga, inerte.

Nervosamente l'uomo si volta in cerca d'un volto amico, d'una occhiata d'incoraggiamento e di fiducia, ma ancora, il cuore s'arresta, attanagliato dall'emozione: anche il capitano Bailo giace nella passerella che va alla torretta della mitragliatrice, ed il suo sangue stilla goccia a goccia nella carlinga.

Due morti!

Il cuore del pilota s'impetra in un dolore senza nome, ed i suoi muscoli s'irrigidiscono. Le mani, strette al volante, lo artigiano quasi vo-

lessero farlo partecipare, con una sofferenza fisica, al martirio che pulsa col sangue stesso in tutte le vene del superstite.

Ed ecco i *Fokker*, che hanno sorpassato nella foga dell'attacco il *Caproni*, tornare, pronti a ripetere l'assalto.

Salomone, immobile e rigido al suo posto, li osserva freddamente, ed attendendo la morte non sposta la prua del velivolo neppur d'un millimetro dalla rotta che conduce in Patria.

Gli Austriaci ritornano pronti alla lotta, ma s'accorgono subito che a bordo non c'è più che un carico di morti guidato da un ferito verso le terre della Patria.

Volteggiano attorno al *Caproni*, ostinato a seguire la sua rotta, ed osservano.

Volando a velocità quasi uguali, l'uno sforzando i motori, gli altri diminuendone il regime, si guardano con lo stesso agio come se fossero fermi a poche decine di metri di distanza.

Ogni particolare è distinto nettamente, e nulla può sfuggire all'attenta osservazione.

Gli Austriaci si avvedono che Salomone è ferito, che il *Caproni* governa malamente pel peso del colonnello Barbieri che grava su uno dei volanti, che l'aquila, infine, è in loro balia.

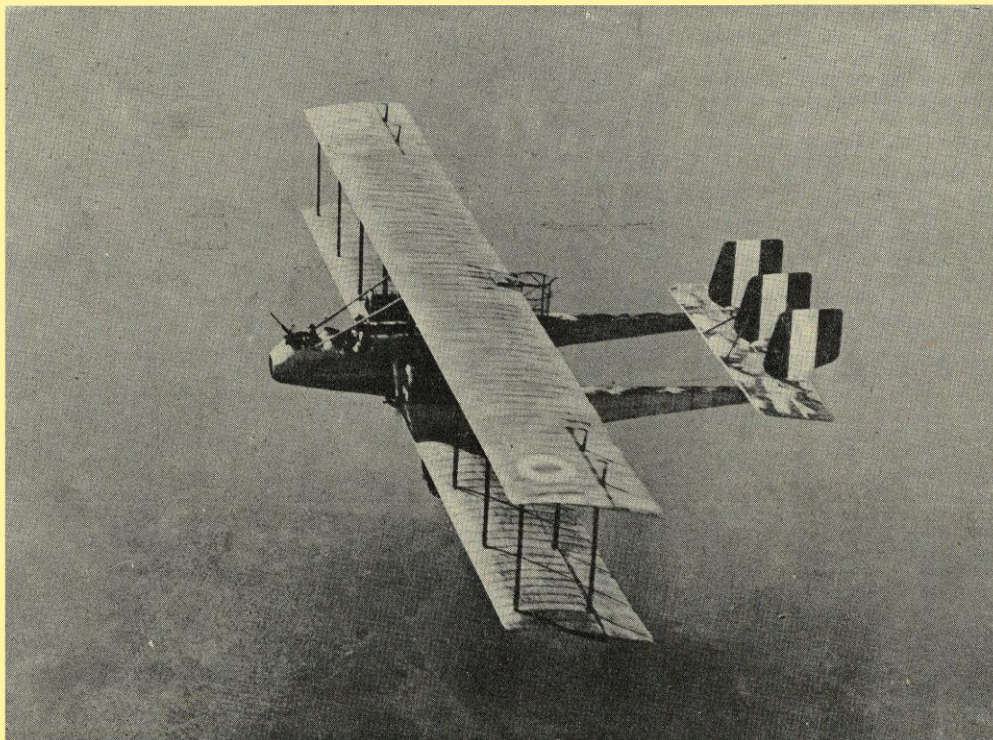
Ed allora, generosamente, le intimitano la resa.

Il gesto è il vero esperanto dell'umanità, ed i gesti degli Austriaci sono inequivocabili. Essi indicano il *Caproni*, la terra, il pilota, e fanno chiaramente capire che, atterrando sul suolo austriaco, il superstite salverebbe la vita.

Salomone, immoto ed incontrolabile, vede ma non risponde.

Armando Silvestri

14 — (Continua)



... la minaccia delle croci nere non li sgomenta. Freddamente si preparano allo scontro.

# BOMBARDAMENTI T E R A P E U T I C I

Cui mai, sino ad oggi, aveva pensato a curare con applicazioni intensive di bombardamenti aerei la foruncolosi cronica delle isole del Pacifico?

Nessuno.

A questa spiacevole negligenza ha posto malmezzo rimedio un grande scienziato degli Stati Uniti, uno scienziato tanto grande che i giornali, nel dare la notizia, si sono guardati bene dal nominare, non si capisce bene se per salvaguardarlo da eventuali risentimenti o se considerando la sua grandezza tanto famosa da escludere la necessità di stamparne il nome.

Molte malattie, si curano inoculando nelle vene del paziente (non ho mai capito poi, perché i malati si debbano chiamare pazienti, quando la maggior parte di essi manifestano sempre un'incredibile impazienza) si curano, dicevo, inoculando nelle vene del paziente, mediante successive iniezioni intramuscolari, colture sempre più numerose dei bacilli della stessa malattia dalla quale è affetto.

La reazione che si sviluppa in seguito a questa cura, che a prima vista sembrerebbe illogica, guarisce il malato entro pochissimo tempo.

Forse riferendosi a questo fatto, lo scienziato americano ha pensato di bombardare i vulcani in eruzione, per salvare dalla loro furia le città, i paesi, i villaggi vicini.

Senza dubbio, questa è la più bizzarra applicazione che sia mai stata immaginata dell'aviazione.

"Fuoco di sotto, e fuoco di sopra — ha pensato l'americano. — Come i bacilli del vaiuolo possono guarire dal vaiuolo, così gli scoppi delle bombe guariranno i vulcani dalle loro eruzioni".

E veniamo ora alla cronaca dei fatti.

Il teatro che l'illustre scienziato americano, del quale ignoro il nome (e questo è causa di un mio indicibile tormento), ha scelto per il suo straordinario esperimento è costituito dai diversi arcipelaghi sparpagliati per il Pacifico.

Tutto, oltre la posizione geografica, è leggiadro in quelle isole; e il cinema americano ce l'ha insegnato con abbondanza di mezzi. Secondo i films americani relativi a quel posto di paradiso, le isole in questione sono leggiadre isolette con la montagna da una parte e la spiaggia dall'altra. Sulla spiaggia, affinché il sole dei tropici non faccia troppo male al capino dei bagnanti, una leggiadra cortina di palmetti si eleva elegantemente verso il cielo. Piante e fiori, enormi e bellissimo, dappertutto. Cascatelle freschissime gorgogliano tra le rocce muscose, polle potabilissime chioccolano tra le corolle dei fiori. La popolazione di questo Eden, composta tutta di giovani (e i vecchi?) passa le giornate occupata a nuotare, cantare, fare ghirlande di fiori bianchi che poi vanno a finire sulle teste delle fanciulle. Quando si è stanchi di nuotare, si balla, al suono nostalgico e lamentoso di un banjo suonato con rara maestria da un indigeno. In questo paese non si lavora, poiché questa strana forma di attività umana è re-

sa illogica e inutile dalla benignità della natura, che ha profuso sulle isolette paradisiache ogni sorta di leccornie. Banane, ananas, datteri, manghi, aranci, e ogni altra sorta di frutta prelibate, crescono a getto continuo per ogni dove, e se quei bravi isolani non ne mangiassero continuamente, certo in breve le palme, i banani, i meli e i manghi sarebbero tanti da non lasciare un angolo di terra libero.

Bello, no, questo paese? A tutti, certamente, piacerebbe traslocarsi in un posto simile. Ma ci sono dei difettucci che il cinema americano non si è mai curato di farci vedere. Ci sono i vulcani.

Queste isole, infatti, soffrono di un'incurabile foruncolosi che si manifesta in annuali eruzioni di un'incredibile violenza. Eruzioni all'americana, con tutti i vantaggi spettacolari dell'organizzazione della repubblica stellata.

D'improvviso la terra trema, si odono dei boati, e le vette delle montagne si illuminano di luce rossigna.

Poiché queste eruzioni avvengono in serie. Non si tratta mai di un solo vulcano, ma di cinque, sei, dieci alla volta.

Dai larghi crateri si sprigionano turbinii di fumo soffocante; poi, di colpo, il gigante dà di stomaco e un oceano di lava si rovescia giù verso i villaggi ardendo e consumando sul suo passaggio ogni cosa che di consumabile gli si pari davanti. E così per settimane di seguito, la lava cola a fiumane dalle bocche spalancate dei mostri, inonda le isole, spazza i paesi, e arriva sino al mare, dove frige, ribolle, fischia, urla e sfrigola per un pezzo, sino a coagularsi in duri macigni che restano, finita l'eruzione, come trofei saturi di ricordi storici, sulle rive delle isole ritornate ridenti come prima.

Brutti, no, i difettucci delle isole del Pacifico? Ed ecco lo scienziato americano darsi da fare per trovare un rimedio a tutto questo, trovarlo, e fare la sua brava e disinteressata proposta al governo federale.

Per disgrazia non siamo in grado di riportare per intero la proposta dell'illustre luminare della scienza americana, ma possiamo riassumere nel suo concetto ciò che lo scienziato, in termini senza dubbio note-

voli, ha scritto al governo della sua repubblica.

Lo scienziato avrebbe dunque pensato di dotare le isole del Pacifico di una speciale flotta aerea costituita da apparecchi da bombardamento, aventi però scopi tutt'altro che bellici.

Infatti, questi apparecchi avrebbero il compito di sorvolare, durante le eruzioni che periodicamente turbano la leggiadria di quelle isole, i vulcani. Gli osservatori potrebbero così agevolmente studiare le tendenze manifestate dai fiumi di lava, accorgersi in anticipo della direzione verso la quale i torrenti di rocce liquefatte stanno per dirigersi.

Ed allora le bombe entrano in azione.

Le bombe scendono giù a salve continue, calano sul terreno che sta per essere sconvolto dalla lava, e lo sconvolgono per conto loro, dilaniandolo e fratturandolo con la forza delle loro esplosioni.

Ed ecco l'acume dello scienziato farsi strada.

Gli scoppi producono delle voragini, dei solchi, degli squarci nei quali la lava precipita.

Gli aviatori hanno modo, manovrando opportunamente, di scavare la terra a furia di bombardamenti in maniera da obbligare la lava a seguire una speciale strada, verso regioni disabitate, nelle quali la furia devastatrice si smorzerebbe pacificamente, senza far male a nessuno.

Non è un'idea grandiosa?

L'americano, approfittando di una grandiosa eruzione in corso, ha inviato al governo americano un suo preventivo, chiedendo una sollecita e cortese risposta in merito.

Spese di logistica, costo dei velivoli, equipaggi, bombe e spese varie, totale una somma corrispondente a cinquanta milioni di lire italiane.

La sollecita e cortese risposta del governo americano?

Non la so di preciso, ma penso che sia stata presso a poco così:

"Egregio signor (nome e cognome)

In merito alla Sua gradita in data... Le comunichiamo che, in seguito a perizie promosse da questo Governo degli Stati Uniti, abbiamo potuto accertare che il costo complessivo di tutto ciò che è sulle isole del Pacifico di nostra proprietà, più un eventuale trasloco della popolazione indigena, assomma a un totale che non va oltre i centomila dollari (presso a poco due milioni di lire).

In base a questo il suo preventivo ci è parso alquanto superiore al valore dell'articolo in esame, e siamo quindi costretti a respingere la Sua gentile offerta.

Si abbia, egregio signore, i nostri più distinti saluti".

Così penso che sia stata, presso a poco, la risposta del governo americano.

Lo scienziato sarà forse rimasto male, e avrà mormorato contro il governo e contro l'incomprensione con la quale l'umanità usa trattare i geni. Poi se ne sarà andato, per dimenticare, a empirsi di whisky.

\*\*\*

Però, mi meraviglio del governo americano. Non accettate una simile proposta! Esso, che ama tanto il grandioso, lo spettacoloso, il cinematografico, respingere l'offerta dello illustre scienziato!

Pensate, quanto sarebbe bello, durante il parossismo di un'eruzione,



La galleria aerodinamica, oltre a servire per studiare la forma dei modelli di aeroplani allo scopo di renderla sempre più aerodinamica, viene usata, come si vede in questa fotografia, anche per provare i modelli dei grattacieli americani, sottoposti a raffiche di vento

assistere all'esperimento ideato dall'illustre luminare della scienza.

Il cielo è nascosto da nubi turbinate di denso fumo nero; l'aria è scossa da esplosioni terrificanti, che empiono l'atmosfera di urli, schianti, rombi, scrosci, crepitii, boati. Raffiche di cenere rovente piovono su tutto. Schegge di roccia solcano l'aria. Poco lontano, la muraglia incandescente della lava avanza inesorabile, abbattendo bruciando consu-

mando ogni cosa. Vampe violacee e vermiglie guizzano, serpeggiano, scaturiscono improvvisamente dalla terra. Le alte piante si contorciono all'avvicinarsi del pericolo si accartocciano, fremono, si incendiano di colpo e si abbattono in una nuvola rossa di scintille.

Un rombo.  
Ecco i velivoli salvatori.  
Il fischio delle bombe che precipitano.

Un colpo improvviso scuote il suolo, un frastuono assordante copre ogni altro rumore. E ancora un colpo, ancora frastuono. L'atmosfera è tutta un'esplosione, una fiamma. La terra si apre, vomita fuoco e fumo, la lava avanza, incendia e arroventa, il suolo esplode, le rocce saltano in aria, il vulcano urla...

Quale impareggiabile scena per un regista!

Guer.

ca", testo e fotografie di Romeo Vian (Aviomeo).

Infine la giuria giudica degni di una semplice segnalazione, sopra tutto per il valore delle fotografie, i seguenti elaborati: "Singolar tenzone" di Ugo Motroni, "Il primo volo del prof. Tonti" di Marcello Jovine (collaboratori fotografici Massimo e Paolo Vaglio) e "Gloria all'Arma Azzurra" di Renato Obino. Per il valore del testo, invece, segnala "Alba imperiale" di Bruno Bosso di anni 12.

I vincitori riceveranno al loro indirizzo i vaglia, i libri e i buoni per gli abbonamenti entro 30 giorni dalla data che porta il giornale sul quale viene pubblicata la presente relazione.

Nel prossimo numero pubblicheremo l'elaborato di Muscariello, vincitore del primo premio.

## I RISULTATI DELL'ORIGINALE CONCORSO

La giuria per il Concorso originale bandito da L'Aquilone l'anno scorso e scaduto il 31 maggio del 1937, e quindi prorogato, si è riunita per l'ultima volta il 16 marzo corrente ed ha stabilito quanto segue:

**IL PRIMO PREMIO** di lire 250 e due abbonamenti annui alla rivista "L'ala d'Italia" viene assegnata a Franco Muscariello (I Liceo Alfieri di Torino) per il testo dell'elaborato "La formica" e a Oreste Noto (I. Liceo Alfieri di Torino) per le fotografie che illustrano il detto elaborato. "La formica" non è composizione di carattere strettamente aviatorio, ma è aviatoria nello spirito, che è poetico e sostenuto da un'idea originale e bene sviluppata. Il premio viene suddiviso in parti uguali fra i due vincitori. Ad ognuno di essi, inoltre, l'Editoriale Aeronautica offre per un anno l'abbonamento a L'ala d'Italia.

**IL SECONDO PREMIO** di lire 150 e di due abbonamenti a "L'Aquilone" viene assegnato a Oreste Borri (anni 17, frequenza 3° Ginnasio) di Firenze per il testo dell'elaborato "La passione di Pier Giorgio" e ad Angelo Vendra, anni 17, pure di Firenze) per otto fotografie che illustrano splendidamente il detto elaborato. "La passione di Pier Giorgio" è scritto con molto sentimento. Le belle fotografie del Vendra sono le migliori fra quelle che rispondono allo spirito del bando di concorso; esse sono, cioè, vere e proprie messe in scena di momenti del racconto. La somma di lire 150 verrà divisa in due parti fra i vincitori, ad ognuno dei quali l'Editoriale Aeronautica offre per un anno l'abbonamento a L'Aquilone.

**IL TERZO PREMIO** di lire 100 e l'associazione alla R.U.N.A. per l'anno XVII viene assegnato ad Arturo Mario Fiorani di Milano per l'elaborato "L'aiuto del cielo" e per le tre fotografie che lo illustrano. Il racconto del Fiorani è originale; bizzarro nella concezione e drammatico nello sviluppo. Quasi surrealiste le fotografie (tecnicamente mediocri).

**IL QUARTO PREMIO**, costituito da due copie rilegate in tela de "Il costruttore di aeromodelli" di Martini e Nobili e da un abbonamento annuo a "L'Aquilone", viene assegnato a Massimo Vaglio (anni 16, primo Liceo Genovesi, Napoli) e ai suoi collaboratori per la parte fotografica Marcello Jovine (Napoli) e Paolo Vaglio (Napoli) per l'elaborato Avventura sul Sahara. Originale il soggetto del racconto. Buoni i trucchi fotografici.

**IL QUINTO PREMIO**, costituito da una copia rilegata in tela de "Il costruttore di aeromodelli" di Martini e Nobili, da una copia de

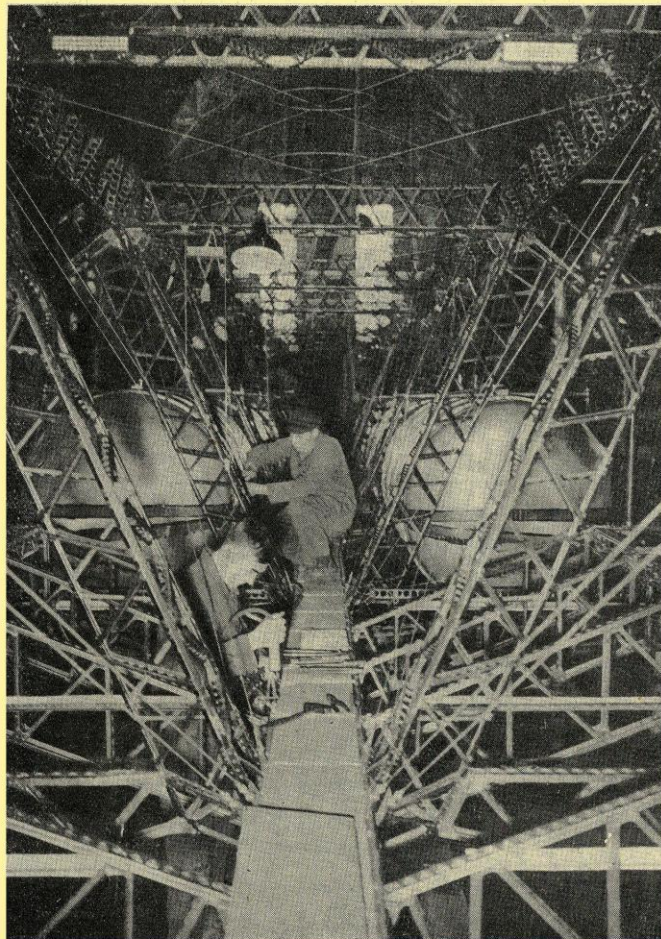
"L'arcipelago delle stelle" di Enzo Jemma e da un abbonamento annuo a L'Aquilone, ad Ugo Motroni (detto Vultur, di Milano) per l'elaborato "Quando la fortuna porta scarogna" illustrato da sei fotografie eseguite con la collaborazione di Osvaldo Cavandoli (detto Falchettaccio). La giuria rileva che, data l'intelligenza degli autori, già noti ai compagni de L'Aquilone per le loro originali trovate, questa loro partecipazione al concorso non ha dato i risultati che tutti (giuria, redazione e lettori) si attendevano.

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rampelli, dal magg. G. della Noce, dai pittori Alberto Mastroianni, Giorgio Bacchelli e Mario Guerri e dai giornalisti Federigo Valli, Gastone Martini, Vittorio Nugoli, Roberto Conigliani e Lapo Rinieri de Rocchi, ha stabilito di premiare

anche Albonetti Vittorio di Ancona (anni 15) per l'elaborato intitolato "Il B. 4.", lavoro giudicato originale e poetico nell'ispirazione, per quanto scritto con poca cura e corredato da mediocri fotografie. Al Albonetti verrà inviato il volume "L'aviazione nella parola, negli scritti e nell'esempio del Duce".

Tutte e sei gli elaborati premiati verranno, per ordine, pubblicati su L'Aquilone.

La giuria, inoltre, stima meritevoli di una segnalazione particolare e di eventuale pubblicazione, gli elaborati seguenti: "Ali imperiali", testo di Radames Zaramella, fotografie di Aldo Fornasier; "Non fu che un sogno", testo di Guido Oscar Radimiri (anni 9), fotografie di Giovanni Pelluchetti; "L'avventura di Aviolin", testo e fotografie di Attilio Obino e "Volo: parola magi-



Questo intricato labirinto di acciaio è l'interno della nuova aeronave tedesca «L. Z. 130», ora in allestimento. Tra breve questo ultimo rampollo della grande famiglia degli «Zeppelin» inizierà le sue normali traversate transatlantiche

## Un aeroplano per voli ad alta quota

L'ing. belga Alfredo Renard, che da qualche tempo si è dedicato allo studio di un apparecchio stratosferico, ha fatto alcune interessanti dichiarazioni su questo aeroplano da lui ideato e oggi interamente costruito. Basandosi sulle parole dell'ideatore, si tratterebbe dunque di un monoplano ad ala bassa, trimotore da 1950 cavalli, capace di trasportare 20 passeggeri. L'apertura alare è di m. 22,50, la lunghezza m. 17,50, l'altezza m. 5,50. Con una superficie portante di 87 mq. il carico per mq. sarà di 115 kg., ciò che permetterà all'apparecchio una velocità di atterraggio di 115 km./ora. Con i motori attuali l'apparecchio potrà salire a 6500 metri, disponendo di un'autonomia di 2100 km. e di una velocità di crociera di 280 km./ora a 5000 m. di quota, ma si prevede che dopo i primi voli sperimentali, esso sarà dotato di 3 motori da 950 cavalli ciascuno che permetteranno di realizzare 350 km./orari, elevando la tangenza massima a 9000 metri. Particolarità essenziale di questo apparecchio è la cabina chiusa ermeticamente, che ha un volume di 60 metri cubi; essa è stata sottoposta alle prove pratiche di pressione ed avrebbe corrisposto interamente alle speranze del costruttore. Questa cabina è inoltre isolata acusticamente e termicamente. L'apparecchio è completamente metallico, esclusa una parte del rivestimento che è di tela: con un peso di 10 tonnellate, il coefficiente di prova statica è di 6,75, ciò che dovrebbe assicurare una notevolissima resistenza.

## Il felice uso simultaneo dell'aeroplano e della radio

Per la seconda volta è stato fatto in Svizzera un esperimento tendente a studiare l'uso simultaneo dell'aeroplano e della radio per soccorrere gli alpinisti in particolare. L'esperimento ha avuto luogo nella regione di Saint Chergue, nel Canton di Vaud.

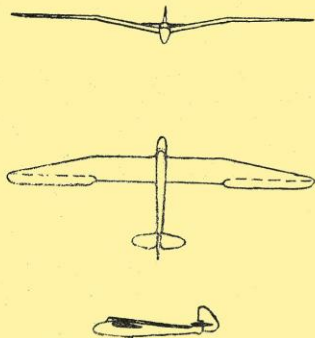
Una carovana, munita di una piccola stazione radiotelegrafica, supponendosi in situazione critica in mezzo alla nebbia a 1250 metri di altitudine, ha chiesto soccorso alla capanna vicina, pure attrezzata di radio e ha domandato l'invio di viveri e di materiali. Questi sono stati recati agli alpinisti da un aeroplano che ha ricreato la carovana, valendosi delle informazioni che gli trasmetteva radiotelegraficamente, su onde ultra corte, la squadra di soccorso rimasta alla capanna. La prova è stata soddisfacente.

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## L'aeromodello veleggiatore "A. P. 10,"

La tavola costruttiva, con tutti i particolari al vero dell'Aeromodello Veleggiatore A. P. 10, è, come per i modelli precedenti in vendita presso l'Amministrazione dell'Aquilone, La tavola dell'A. P. 10 costa L. 12.

L'aeromodello veleggiatore A.P. 10 riproduce esattamente in scala le forme aerodinamiche del famoso veleggiatore



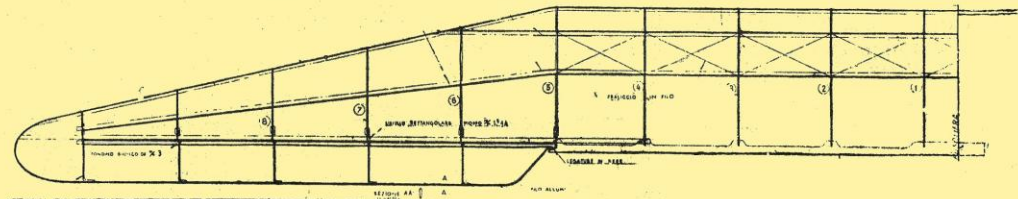
Gli schemi del « Minimoa »

tedesco *Minimoa*. Questo bellissimo apparecchio è uno dei più noti fra i moderni veleggiatori di elevate caratteristiche, essendo stato apposta studiato per riunire le migliori esperienze nel suo genere in un velivolo adatto ai voli veleggiati di grande durata, altezza e distanza, con doti particolari di maneggevolezza e di comportamento in volo. Il successo ottenuto con questo apparecchio ha recentemente indotto i suoi ideatori a costruirne uno analogo bi-posto, di cui la fusoliera e parte dell'ala erano anche esposte all'ultimo Salone internazionale aeronautico di Milano.

La costruzione del *Minimoa* è in legno, sia per l'ala che per la fusoliera, quest'ultima essendo a guscio e interamente rivestita di compensato. Il parabrezza, che in recenti modelli è stato costruito con parti in plexiglas — un vetro plastico sintetico simile alla cellulosa ma assai più limpido e resistente — si accorda perfettamente con la copertura del posto di pilotaggio, a cabina, e col resto della fusoliera. L'ala attraversa questa verso l'alto, in una posizione assai propizia per un buon raccordo aerodinamico ed all'altezza delle spalle del pilota, così che quest'ultimo gode di ottima visibilità non soltanto verso l'avanti e l'alto, ma anche indie-

tro, cosa assai vantaggiosa nei voli in gruppo e presso le nubi. La forma dell'ala, a gabbiano, è caratteristica anche per la sporgenza indietro degli alettone, che le conferiscono in pianta una speciale freccia a guisa delle ali di molti uccelli veleggiatori. Questa disposizione, caratteristica anche del ben noto seme di zanonax, di cui genera la proprietà di autostabilità longitudinale, è vantaggiosa anche in questo caso per migliorare la stabilità generale dell'apparechio, aumentando a parità di altre circostanze, l'efficacia manovrera laterale e longitudinale. Gli impennaggi, di forma razionale e moderna, sono del resto ben sviluppati ed efficienti. L'insieme acquista pertanto una linea fine ed elegante, che fa di questo veleggiatore uno dei più estetici a vedersi in volo.

Il nostro modello è di dimensioni assai ridotte e perciò, nella tavola, è stato rappresentato come costruito in un sol pezzo, senza smontaggi di alcun genere. Per necessità di trasporto, tuttavia, può essere utile smontare le ali, il che può farsi facilmente con lo stesso innesto, assai semplice, già descritto per l'A.P. 9. In ogni caso è bene costruire prima l'ala completa, poi innestarla sulla fusoliera fissandola alle or-



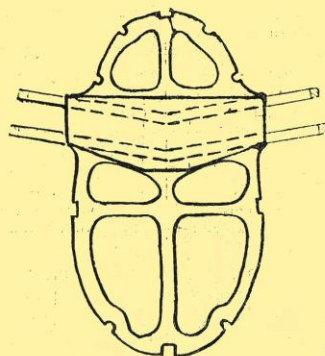
La semi-ala del veleggiatore « A. P. 10 »

date 4 e 5 di questa, e completare quest'ultima in fine con listelli superiori e copertura.

L'ala è a due longheroni, con doppia intralicciatura di filo forte per la parte fino al gomito. Il longherone posteriore, dal gomito in poi, si prolunga a formare il longherone anteriore della parte rastrenata, mentre al bordo d'uscita viene fissato un listello che fa le veci di longherone posteriore. Il bordo d'uscita dell'alettone, in filo di alluminio appiattito, conferisce a questo, con le code di centina pure in filo, una certa flessibilità, che deve venire usata non soltanto per compensare eventuali squilibri laterali conseguenti a dissi-

metriche costruttive accidentali, ma soprattutto per dare una curvatura verso l'alto a tutta questa zona alare di estremità. Si ottiene in tal modo uno svergolamento, costruttivo e aerodinamico, dei profili dal gomito fino all'estremità, che riproducendo fra l'altro quanto avviene nel vero apparecchio, ha notevoli vantaggi sia per la distribuzione della portanza, sia per la stabilità laterale e la prevenzione della vite. Per il resto la struttura dell'ala è di tipo normale e chiaramente indicata sulla tavola.

La fusoliera consta di ordinate in compensato traforato, opportunamente spaziate, e di una serie di listelli di contorno, di cui soltanto alcuni in tiglio, per ragioni di robustezza, ed i più in tondino di pioppo, per leggerezza. E' opportuno lasciare che i tondini sporgano un poco dal profilo dell'ordinata, in modo che il rivestimento risulti composto di strisce longitudinali non marcate dalle ordinate stesse. La chiglia inferiore a pattino, con dentellature per l'anello di lancio, e il musone in sughero zavorrato sono di costruzione normale. Il timone di direzione è direttamente congiunto alla fusoliera e fisso con essa. Il piano orizzontale è invece separato e viene attaccato con un anello di elastico, in modo da poggiare sul blocchetto posteriore di regolaggio, da adattarsi sperimentalmente durante i primi lanci.



Attacco dell'ala del veleggiatore « A. P. 10 »

manovra per non diminuire troppo la sustentazione totale, ed è più conveniente, in ogni caso, regolare la coda, che rispetto al centro di rotazione, il baricentro, ha un braccio e perciò un'efficacia maggiore.

Ing. Fidia Piattelli

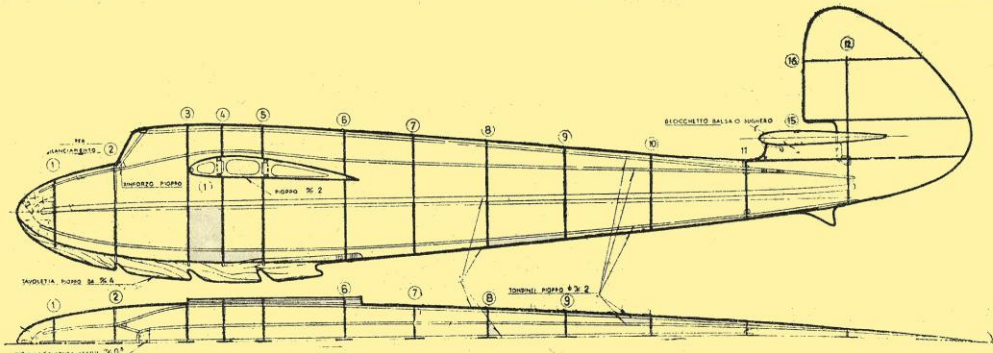
## LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

A. ZANIBONI - Napoli. — Confessi di non aver capito le lezioni di aerodinamica e fai delle domande alle quali non si può rispondere che con l'aerodinamica: come posso regolarli? Per la superficie da assegnare ad ogni profilo, nelle ali con profili vari non c'è regola: costruire un'ala con una

proporzione fra un profilo e l'altro e provare. Costruirne un'altra con un'altra proporzione e provare. Alla fine si troverà la migliore. Per dare incidenze positive o negative, costruttivamente parlando, si mettono degli spessori rispettivamente sotto il bordo d'attacco, oppure sotto il bordo d'uscita durante il montaggio. In quanto a determinare prima le differenze di incidenza, allora studiati l'aerodinamica. Fra l'ala a M e quella a V esiste una stretta parentela: occorre che siano costruite alla perfezione, tanto l'una che l'altra, per dare ottimi risultati. Comunque quella a M sarebbe preferibile, se la maggiore difficoltà costruttiva non la rendesse meno perfetta dell'altra. L'edro deve essere tale che le semi-ali risultino inclinate del 10 o del 12 per cento. Infine per leggere i diagrammi, riprendi le nozioni di aerodinamica e studiatele. Proprio non posso, purtroppo, dirti di meglio.

ALVARO CASAROSA - Fornacette di Pisa. — Fai bene a costruire il « Cirillo ». Sono certo che riuscirai a farlo volare. Se ti occorrono informazioni, scrivimi.

GIULIO MARINI - Cagliari. — La misura giusta delle centine N. 1, 2 e 3 è di mm. 100, la centina N. 9 è di mm. 40. Se disegni l'ala in pianta attenendoti a queste misure e a quelle segnate per la distanza delle centine, ti verrà di conseguenza la misura esatta delle altre centine. La differenza che hai riscontrata è dovuta parte al disegno fatto senza troppa precisione e parte alla stampa; però è facile rimediare con un po' di pazienza e piccoli accorgimenti. Il legno di balsa potrai sostituirlo con compensato di pioppo. Per ottenere lo sconto dalle ditte fornitrici di materiali, occorre mandare la fascetta con cui si riceve il gornale. Lo sconto è del 10%.  
Giar.



Vista di fianco e pianta della fusoliera del veleggiatore « A. P. 10 »

# UN PREMIO OFFERTO DA S. E. VALLE

S. E. Valle, Sottosegretario al Ministero dell'Aeronautica, ha offerto al Presidente della R.U.N.A. un motore «Brown Junior» da destinare come premio ad un aeromodellista.

La Presidenza della R.U.N.A. ha proposto di destinare il motore a quel-

l'aeromodellista che per primo sorpasserà l'ora di volo con un modello con motore a scoppio: fra breve pubblicheremo il regolamento per l'assegnazione del premio.

Questo atto di S. E. Valle è il miglior incoraggiamento per gli aeromodellisti, perchè manifesta praticamente l'interesse che il loro lavoro suscita negli ambienti aeronautici.

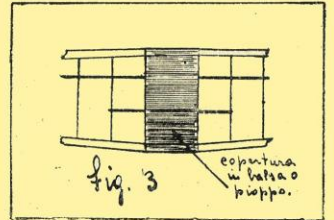
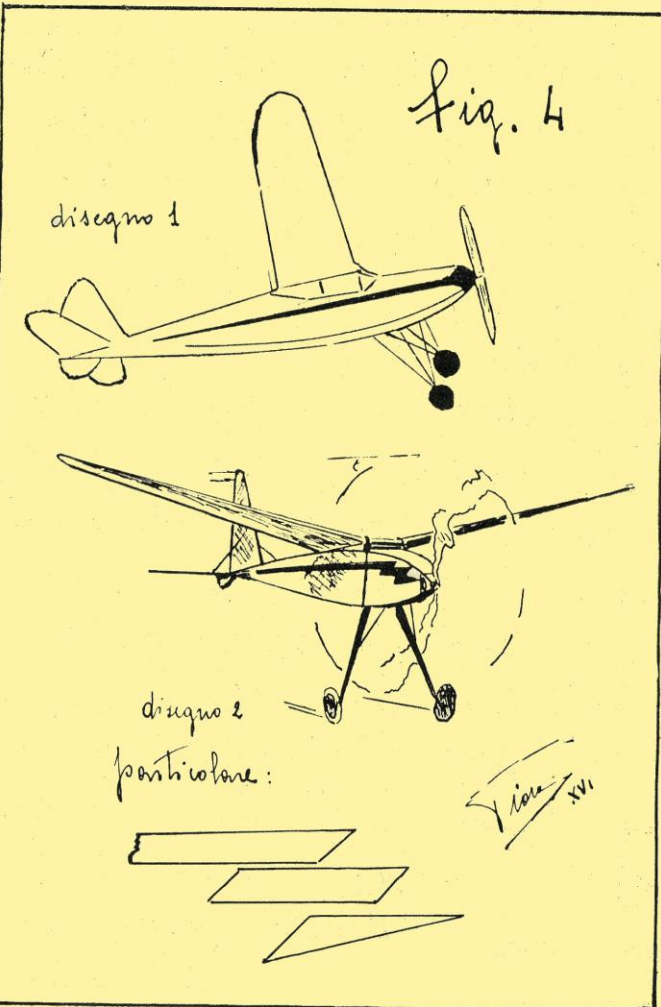
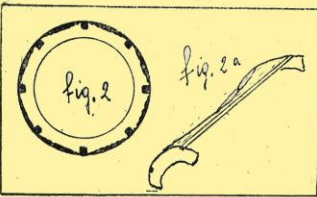
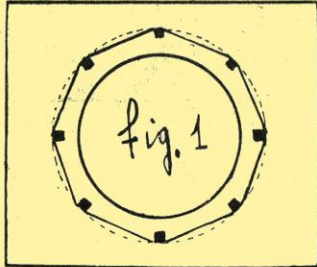
## PROBLEMI COSTRUTTIVI LA COPERTURA DEL MODELLO

### La Tecnica

Il nostro modello deve riuscire perfetto, quindi niente impazienze inutili, in quest'ultima fase della costruzione. Bisogna lavorare con calma ed accuratezza: solo così si potranno avere dei buoni risultati.

Vi sono taluni che progettano e costruiscono un apparecchio in una settimana e, nel breve periodo di un mese, lanciano due o tre tipi diversi l'uno dall'altro. Questi giovani si vantano della propria sveltezza e si ritengono degli «Assi»; parlano di risultati sbalorditivi, di modelli perduti, perchè usciti di vista dopo minuti di volo, ecc. ecc.

Se poi, spinti da legittima curiosità, li seguite sui campi delle prove, potrete assistere a tutto, fuorchè ai grandi voli decantati ai quattro venti: un breve susseguirsi di cabrate disastrose, di picchiate in candela o di atterraggi sull'ala ed infine un mesto ritorno senza il tanto vantato modello, non scomparso all'orizzonte in pieno volo, ma, naturalmente, lasciato in minuzzoli, sul prato!



zione delle strutture e conseguenti avvallamenti della ricopertura. Tuttavia, in generale, per qualsiasi sezione di fusoliera, 6 spicchi sono praticamente sufficienti.

Il tessuto va tagliato, a dritto filo, in strisce di lunghezza e di larghezza un po' maggiori dello stretto necessario.

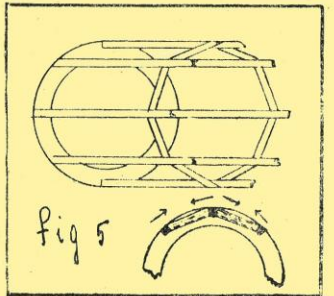
Si può cominciare a coprire la fusoliera, sia dalla parte inferiore, sia da quella superiore; sarà bene però lasciare per ultimo le parti meno curve.

La seta va dapprima fissata all'estremità posteriore con emmailite e, per maggiore sicurezza, con due o tre spilli. Dopo un minuto o due, si tira con cura verso il naso e vi si incolla per circa 1 cm., trattenendola a posto con parecchi spilli. Ci si assicura che la tensione sia perfetta e quindi si incolla il tessuto sulla rimanente parte del naso, sui longheroni e sulle ordinate, badando però di non dare alcuna tensione in senso laterale. Si tolgono poi gli spilli e si tagliano le parti eccedenti con una lametta da rasoio.

E' bene coprire immediatamente dopo lo spicchio simmetrico, per evitare che la fusoliera possa risultare storta.

Ultimato completamente il rivestimento, si lascia solidificare l'adesivo per 5 o 6 ore; trascorso tale periodo di tempo, si passano, per tendere la seta, una o due mani di emmailite opportunamente diluita. Appena questa diviene asciutta, si leviga con un pennello morbido bagnato di acetone.

Il giorno successivo si vernicia la fusoliera con uno smalto alla nitrocellulosa del colore che si desidera. Tale preparato non deve essere molto denso; se lo fosse, lo allungheremo con l'apposito solvente. Occorre adoperare un pen-



nello non troppo piccolo e a setole morbide in modo da non lasciare striature. Si lavora rapidamente curando di non ritoccare, per nessuna ragione, le parti già dipinte.

Qualora, ad asciugamento avvenuto, si riscontrino delle imperfezioni nella coloritura, si passerà una seconda mano di smalto molto più diluito, sull'intera fusoliera o, se del caso, solamente sulle parti che presentano tali difetti. Sarebbe utile usare, in luogo del pennello, una pistola per verniciatura a spruzzo o, in mancanza di tale strumento, un comune vaporizzatore di latta, del tipo usato per gli insetticidi liquidi. Si otterrebbe così uno strato di smalto perfetto e brillantissimo. Verniciando a spruzzo, il preparato nitrocellulosico deve essere opportunamente diluito.

Il procedimento per ricoprire in carta la fusoliera è analogo al precedente e non offre alcuna speciale difficoltà; e-

Le scuse però non mancheranno: il vento a raffiche, i vuoti d'aria, i vortici, l'umidità e, finalmente, la «jella» dovuta all'incontro con un tizio che... Cercate di far riflettere tali giovani sull'estrema esattezza richiesta anche nella costruzione degli apparecchi veri, tanto più grandi? Sugli enormi difetti che, in relazione, presentava il modello poco prima passato... al numero dei voli? Parlate di svergolature, di profilo falsato e di altre imperfezioni?

Tutto inutile: può essere che quei cocciuti, impressionati dal recente disastro, vi diano ragione, salvo a dimenticare completamente le vostre parole il giorno successivo e a riprendere il prediletto sistema di produzione, a getto continuo, di trabiccoli mal volanti.

Noi non ci rivolgiamo a loro, ma ai veri aeromodellisti degni di questo nome, a quei ragazzi che, con paziente precisione, vogliono costruire delle piccole macchine aeree, assolutamente perfette; capaci perciò di compiere magnifici voli.

Abbiamo visto che i materiali, adatti a rivestire il modello, sono la carta e la seta; molto più usata, la prima; d'impiego generalmente limitato alle fusoliere, la seconda.

Prima di cominciare la ricopertura, dobbiamo compiere alcune operazioni preliminari della più grande importanza.

Si osservi pertanto se le strutture si sono mantenute dritte, i longheroni ben piazzati negli incastri e si verifichino, ad una ad una, tutte le incollature, procedendo poi a togliere qualsiasi asperità da quelle parti dello scheletro che vengono in contatto con il rivestimento.

Se la fusoliera è a sezione rotonda od ovale, sarà opportuno renderla poligonale rettificando i vari archetti, in cui viene frazionata, da ogni coppia di longheroni (fig. 1), altrimenti si verificherebbero degli avvallamenti nella copertura. Infatti, nel tendersi questa sarà sostenuta in corrispondenza delle ordinate e per conseguenza obbligata a seguirne il profilo curvo; mentre, nell'intervallo fra un'ordinata e l'altra, si disporrà secondo una linea di sviluppo più breve, tendente, cioè, alla retta (figura 2 e 2-a).

Tali avvallamenti sono dannosissimi, poiché avanti e dietro ad ogni ordinata si formano dei moti vorticosi che, aumentando la resistenza all'avanzamento, diminuiscono l'efficienza del modello.

Preparato così lo scheletro, si passa alla sua ricopertura.

Descriviamo qui il procedimento per rivestire in seta la fusoliera e in carta le ali e gli impennaggi, come di solito si fa per i veleggiatori (nel caso di modelli con motore ad elastico si dovrà invece usare esclusivamente la carta, per risparmio di peso data la presenza del carrello; la copertura della fusoliera corre meno rischio di danneggiarsi).

Il rivestimento della fusoliera non può farsi in un solo pezzo, ma deve essere frazionato, a seconda della sezione di essa (triangolare, rettangolare, poligonale), in tre, quattro o più spicchi, di modo che la sua tensione si eserciti esclusivamente in senso longitudinale, altrimenti si potrebbero verificare dei cedimenti nei longheroni, con deforma-

saminiamo invece quello che riguarda l'ala.

E' bene, anzitutto, rivestirla in balsa (mm. 1.5) o in impiallacciatura di pioppo da 5/10 di mm. (fig. 3), nella sua parte centrale, a causa del grande sforzo che il cordoncino elastico di unione con la fusoliera esercita in tale punto.

Nel tagliare la carta bisogna fare attenzione perchè la sua fibra sia nel senso della lunghezza dei pezzi, i quali devono avere dimensioni un po' maggiori della semiala.

Come adesivo è opportuno usare dell'emmailite diluita.

Si comincia a coprire la parte inferiore di una semiala.

Il rivestimento viene fissato in un solo punto dalla centina di centro (nel mezzo di essa) e su tutta l'ultima, di modo che esso sia in tensione nel triangolo avente per base quest'ultima centina ed il vertice al centro della prima. Si fa aderire la carta al bordo d'attacco e al bordo d'uscita, procedendo dall'estre-

spruzzatore di latta, oppure uno spruzzapropoli o, meglio ancora, un vaporizzatore « a doppia palla » per inalazioni che assicura un flusso costante di acqua polverizzata. Non appena la semiala comincia ad apparire meno bagnata, deve essere posta sotto pressa.

Crediamo che pochi aeromodellisti abbiano a disposizione un buon piano di montaggio; comunque quelli sprovvisti di questo attrezzo, non si devono scoraggiare; bastano il piano di marmo di un cassetto, due righe ed alcuni libri (se possibile, rilegati). S'impiegherà maggiore tempo, ma il lavoro riuscirà perfetto egualmente.

Messa la semiala sul marmo, si posa una riga sul bordo d'uscita, l'altra in corrispondenza del longherone e sopra ed ognuna di esse si pongono alcuni libri di peso sufficiente.

Poi dite che questi non servono a nulla!!

La carta si asciuga lentamente; è necessario quindi aspettare due o tre ore prima di togliere i pesi e compiere le stesse operazioni per l'altra semiala.

La ricopertura degli impennaggi si realizza analogamente.

In seguito si vernicia la carta con emmailite diluita, cominciando dalla parte inferiore e sempre una semiala per volta. Si attende che il rivestimento non sia più appiccaticcio e si mette sotto peso come prima.

Si uscirà poi, per finire, una vernice trasparente a spirito od alla nitrocellulosa. La prima va data con un pennello molto morbido; la seconda deve preferibilmente essere applicata mediante spruzzatura. In tale caso verrà opportunamente diluita.

E' necessario che il rivestimento, sia in carta o in seta, presenti, dopo la verniciatura, una superficie ben liscia perchè la resistenza d'attrito possa essere minima.

Il nostro modello si presenta veramente bene: la copertura è riuscita in modo perfetto, ben tesa e verniciata. Eso sarebbe però molto più grazioso se portasse sull'ala, in lettere ben chia-

re, il suo nominativo e se opportune linee sveltissero ancora di più la fusoliera.

Purtroppo quasi nessuno finisce così i propri apparecchi. Eppure ogni costruttore ha il suo temperamento artistico e proprio in questo campo l'artista avrebbe la più ampia facoltà di sbizzarrirsi. E allora perchè il costruttore non segue il suo impulso? Per un motivo semplicissimo: egli ha paura di rovinare la perfezione del rivestimento con un ornamento mal riuscito.

Ora, vogliamo spiegare un sistema rapido, preciso e di riuscita certa per « disegnare », sulla copertura finita, tutto quello che si desidera.

Prendiamo ad esempio la figura 4. Sulla vista di fianco della fusoliera, si disegna l'ornamento desiderato, in grandezza naturale. Il disegno 2, più complicato, viene scomposto in tre parti. Si misurano le varie dimensioni di ognuna di esse e si riportano su di un foglio di carta velina di colore adatto, dal quale, per mezzo di una riga e di una almetta da rasoio, si ricavano delle strisce della forma e delle dimensioni segnate.

Tali strisce vengono incollate, sulla fusoliera nella posizione voluta. Come adesivo si userà, al solito, l'emmailite diluita.

Le lettere ed i numeri si disegnano in modo analogo, sebbene questi ultimi si possano ricavare, con maggiore facilità, ritagliandoli da foglietti di calendari.

Ancora una cosa. Può darsi il caso che la ricopertura dopo un po' di giorni presenti degli avvallamenti; le ordi-



Giovanni Palmerio di Frascati con il proprio modello « Roma »

nate della fusoliera sono distanti fra loro e i longheroni, troppo deboli, hanno ceduto. Non ci dobbiamo disperare; a tutto c'è un rimedio!

Si toglie la ricopertura in corrispondenza dell'avvallamento e si raddrizza bene le strutture incrinimate. Da un bastoncino o da un listello, si ricavano dei pezzi di lunghezza adatta che s'inseriscono fra i longheroni, come indicato nella figura 5. Si forma così una nervatura sulla quale la tensione non potrà avere alcun effetto deformato, in quanto tutti i suoi elementi vengono ad essere sollecitati a soli sforzi di compressione.

Carlo Tione



Gli aeromodellisti di Tunisi hanno mandato al segretario generale della R.U.N.A. questa fotografia accompagnata dalla seguente lettera: « I ragazzi delle Scuole Medie di Tunisi La ringraziano vivamente per la squisita cortesia loro usata con l'iscrizione gratuita alla R.U.N.A. e nell'attesa di fare molto e bene al servizio della grande Patria fascista, si ripromettono di farsi grande onore come aeromodellisti e come piloti veleggiatori. Fervidi ed entusiasti, questi nostri giovani sentono tutto l'onore concesso ammettendoli nella R.U.N.A. che costituisce per loro un legame di più alla Patria ed all'aviazione. La loro riconoscenza si esprimerà meglio col bene operare. Il fiduciario per le Scuole Medie di Tunisi: f.to Dr. Carlo Maralla »

mità dell'ala verso il centro. Si scioglie poi, bagnandola con acetone, l'incollatura della centina centrale e si provvede a fare aderire la carta, con la dovuta tensione, su tutta la centina.

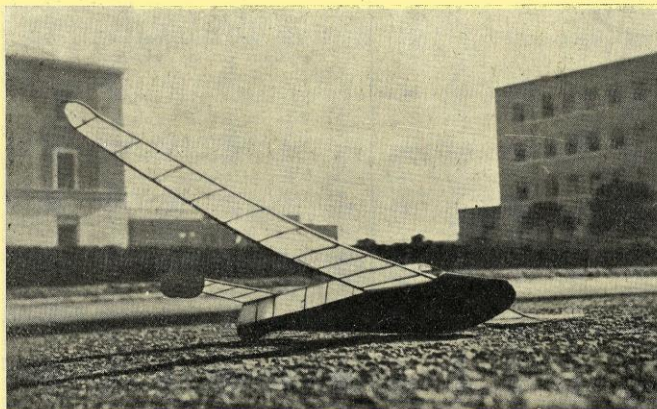
Lasciamo asciugare un poco, quindi, con un pennellino, passiamo l'emmailite fra la carta e le centine, segnatamente nella parte concava di esse, dove è necessario che l'adesione sia perfetta.

In modo analogo si procede poi alla copertura della parte superiore della semiala, ma la carta non viene fissata sul dorso delle centine, bastando la sua tensione a trattenerla momentaneamente aderente ad esse. In seguito, l'emmailite diluita che si adopera come prima mano di vernice, filtrando attraverso alla ricopertura, compie la funzione di adesivo. (Se si usa la pergamina, affatto porosa, è necessario incollare le centine mentre si fissa la carta sui bordi d'attacco e d'uscita).

La copertura dorsale fra l'ultima centina ed il contorno esterno ad essa, deve essere fatta a parte.

Si copre poi l'altra semiala.

Lasciamo trascorrere un quarto d'ora e poi bagniamo (una semiala per volta) il rivestimento. Questa operazione non deve essere fatta con un batuffolo di cotone o con uno straccetto. In tale modo si correrebbe il rischio di sfondare la carta che, bagnata, non ha più alcuna resistenza; occorre invece usare uno



Una bella fotografia del modello veleggiatore « V. T. 2 »

## Regolamento per le gare fra allievi e soci della R. U. N. A. di Torino

La Reale Unione Nazionale Aeronautica Sede Provinciale « Gino Lisa » di Torino bandisce una gara di modelli volanti che avrà luogo il 15 maggio 1938 alle ore 9 presso l'Aeroporto Civile di Mirafiori, fra gli allievi delle proprie Scuole di Aeromodellismo « C. Pisoni » e « Istituto Arti e Mestiere ».

Nello stesso giorno si effettuerà pure una gara regionale di modelli volanti, alla quale possono partecipare i soci della R.U.N.A. « Gino Lisa » in regola con la tessera per l'anno XVI che non siano notoriamente proprietari od appartenenti ad aziende commerciali costruttrici di modelli volanti.

La gara comprende:

Per gli allievi delle Scuole, le seguenti categorie:

- modelli volanti a fusoliera con motore a matassa elastica, esclusi i modelli canards;
- modelli volanti a tubo con motore a matassa elastica, esclusi i canards;

c) modelli volanti veleggiatori;

Per i soci le seguenti categorie:

- modelli volanti a fusoliera con motore a matassa elastica, esclusi i canards;
- modelli volanti veleggiatori.

I modelli volanti delle categorie a) c) d) e) devono rispondere alle prescrizioni della F.A.I. qui di seguito riportate:

- il carico alare minimo è di grammi 15 per decimetro quadrato di superficie portante, calcolata esternamente alla fusoliera;
- l'apertura alare dev'essere compresa fra m. 0,70 e m. 3,50;
- la fusoliera dev'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:

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

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

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 delle fusoliere, 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 al 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) si intende la lunghezza « fuori tutto » compresa quindi l'elica. Non sono ammesse appendici, anteriormente alla fusoliera, per pesi addizionali di centrimento;

f) la superficie dell'impennaggio orizzontale dev'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) d) dev'essere completamente contenuta nell'interno della fusoliera;

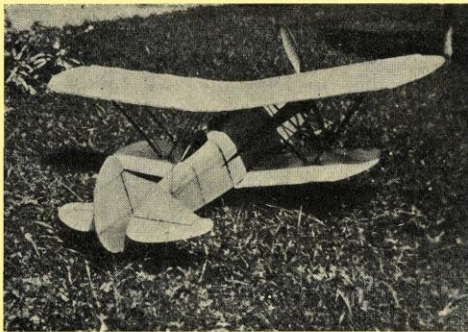
h) non è permesso lo sgancio in volo di parti del modello.

La partenza dei modelli è effettuata nei seguenti modi:

— categoria a) b) d) esclusivamente da terra ed unicamente per mezzo dell'elica. L'apparecchio deve essere abbandonato a se stesso senza spinta;

— categorie c) e) a mano (operatore al suolo); con cavo elastico (di lunghezza, non teso, non superiore a 3 metri); con verricello o sistema equivalente e cavo inestensibile (il cavo dev'essere di lunghezza, fra il veleggiatore e il punto fisso del sistema di lancio, non superiore a 200 metri); di corsa con filo inestensibile (la lunghezza del filo non dev'essere superiore a 100 metri e la corsa è limitata a 75 metri). All'estremità del filo munita di anello per l'aggancio, dovrà essere applicata una banderuola per il controllo del momento del distacco.

Il tempo di volo dei modelli delle categorie a) b) d) è calcolato dal momento del



L'aeromodellista Tullio Sartori ha eseguito questa riproduzione del « C. R. 32 ».

quale l'apparecchio è abbandonato a se stesso e per i modelli delle categorie c) e) 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.

I concorrenti possono effettuare due lanci. Per la classifica viene considerato il miglior tempo di volo. Per entrare in graduatoria, i concorrenti devono totalizzare un « minimo di 30" di volo.

Le gare sono di durata; ogni concorrente « allievo » può partecipare a tre categorie a) b) c) con n. 1 apparecchio a fusoliera, n. 1 apparecchio a tubo, n. 1 modello veleggiatore costruiti dal concorrente.

Ogni concorrente della gara « soci » può partecipare ad una sola delle categorie d) e) e con un solo apparecchio.

L'ordine di lancio segue il numero d'iscrizione ed il secondo lancio avrà luogo seguendo il medesimo ordine, dopo che sarà esaurita la serie dei primi.

I concorrenti delle categorie a) b) potranno farsi aiutare nel lancio da un altro concorrente della propria Scuola.

Durante lo svolgimento della gara sono vietati voli di prova.

E' in facoltà della Giuria di sospendere o revocare l'assegnazione dei premi a quei concorrenti che commissero atti d'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.

La Giuria della Gara è così composta:  
Presidente della R.U.N.A. « Gino Lisa »  
Presidente.  
Delegato dell'Aeromodellismo.  
Commissario Sportivo della R.U.N.A.  
Cronometrista.

N. B. — Le gare saranno dotate di diversi premi, che verranno comunicati.

## VII Concorso Regionale Piemontese di Modelli Volanti e Coppa "Ettore Croce",

1. — La R.U.N.A. Sede Provinciale « Gino Lisa » di Torino organizza un Concorso annuale di modelli volanti riservato agli studenti e studentesse delle Scuole Medie di Torino e del Piemonte (1) da disputarsi il giorno 5 giugno 1938 XVI presso l'Aeroporto Civile di Mirafiori. La gara si effettuerà in conformità del regolamento della F. A. I. e, sotto il controllo della Commissione Sportiva del « Gino Lisa ».

2. — Il Concorso, oltreché dei premi individuali segnati in susseguente articolo, è dotato di una artistica coppa intitolata al valoroso asso pilota piemontese Ettore Croce, che sarà assegnata annualmente a quella Scuola o Istituto al quale appartiene il vincitore. La coppa passerà in proprietà assoluta e definitiva alla Scuola o Istituto che l'avrà vinta per tre anni entro cinque.

3. — Al Concorso possono prendere parte modelli volanti costruiti con qualsiasi materiale e di qualsiasi forma, sistema e dimensioni esclusi i « canards », atti a staccarsi dal suolo con mezzi propri ed azionati da qualsiasi tipo di motore.

4. — L'ordine di lancio sarà estratto a sorte e sarà comunicato ai concorrenti prima dell'inizio della gara.

5. — Ogni modello dovrà portare, ben visibile sul dorso dell'ala e sul timone di direzione, il numero

d'iscrizione.

6. — Ogni concorrente potrà presentare diversi apparecchi purchè non eguali tra loro.

7. — Il punto per la classifica sarà dato in base alla durata di volo che verrà calcolata considerando il tempo intercorso fra l'istante in cui il modello inizierà il volo e l'istante in cui il modello toccherà terra o scomparirà dalla vista del cronometrista. Potranno essere eseguiti due lanci e verrà classificato il migliore.

8. — Ogni concorrente che rechi, volontariamente o no, danno ai modelli degli altri concorrenti, sarà escluso dal proseguimento delle gare e quindi avrà cancellati i risultati: eventualmente già conseguiti.

9. — Ogni concorrente potrà essere aiutato da un solo aiutante, qualunque sia il numero dei modelli presentati.

10. — Con l'iscrizione alla gara ogni concorrente dichiara di conoscere il presente regolamento e di osservarne le prescrizioni.

11. — La gara sarà dotata dei seguenti premi:

1. premio L. 150 — 2. premio L. 100 — 3. premio L. 75 — 4. premio L. 50.

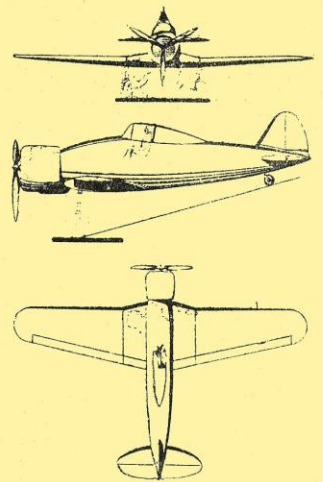
12. — La tassa di iscrizione è di L. 3 per ogni modello presentato. Per i soci del « Gino Lisa » l'iscrizione è gratuita.

13. — Le iscrizioni devono pervenire alla R.U.N.A. « Gino Lisa » a mezzo della Scuola o Istituto al quale è iscritto il concorrente, non più tardi del 2 giugno.

14. — La Giuria si riserva di rimandare lo svolgimento della gara, qualora le condizioni atmosferiche ne impedissero il regolare svolgimento.

Qualunque giudizio della Giuria è inappellabile.

P. S. — Ogni Scuola o Istituto non potrà



Gli schemi del caccia « Fiat G. 50 »

presentare più di 10 (dieci) studenti concorrenti. Per la scelta dei migliori è in facoltà del direttore della Scuola o Istituto di indire gare eliminatorie sulla scorta del presente regolamento.

(1) Per le Scuole Medie debbono intendersi quelle Governative, quelle paritarie e quelle private riconosciute dai Provveditorati (art. 114 R. D. 6 Maggio 1923, numero 1054).

## I NOSTRI APPARECCHI IL CACCIA FIAT "G. 50",

Come abbiamo già esaminato in altre precedenti descrizioni di apparecchi la caccia moderna ha ormai abbandonato il tipo di velivolo biplano. Questa tradizionale struttura, che permette di ottenere costruzioni resistentissime perchè collega le travature delle ali tra loro, non risponde più alle esigenze richieste dalla velocità. La ricerca dell'affinamento in ogni parte del velivolo spinge a realizzare oggi il caccia moderno con cellula monoplana, che se pur non offre una grande agilità di evoluzione, specie alle alte velocità, presenta una resi-

stenza all'avanzamento indubbiamente molto minore della formula biplana.

In Italia abbiamo oggi due tipi di caccia che sono derivati da questa tendenza: il Ro. 51, da noi già descritto, e il Fiat G. 50. Ambedue monoplani, il primo a carrello fisso ed il secondo a carrello retrattile, montano uno stesso tipo di motore: il Fiat A. 74 da 850 cavalli.

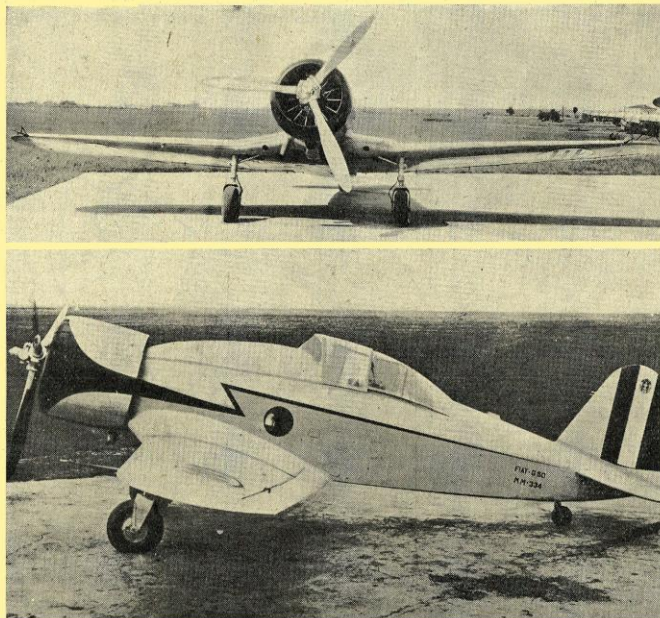
Il G. 50 può essere utilizzato sia per la caccia sia per l'attacco al suolo, in quanto l'armamento bellico può essere rapidamente cambiato a seconda delle esigenze d'impiego.

Il motore a doppia stella montato su questo velivolo è stato perfettamente carenato con capottatura Magni in modo da ridurre al minimo la resistenza, in modo da ridurre al minimo la resistenza delle ruote di atterraggio vengono occultate entro speciali alloggiature situate sotto il troncone centrale dell'ala.

L'ala è costruita completamente in metallo e si compone di un troncone centrale costruito con la fusoliera e di due semiali. Mentre il troncone centrale è in acciaio ad alta resistenza, le due semiali sono costruite a cassone in duralluminio con due longheroni e rivestite in tela e lamiera di duralluminio. Al troncone centrale vanno ad attaccarsi le due semiali e il complesso di atterraggio.

Ecco le caratteristiche principali dell'apparecchio: apertura alare metri 10,70; lunghezza m. 7,80; superficie portante mq. 10; peso a vuoto 1615 chili; carico utile 430 chili; coefficiente di sicurezza a pieno carico: 14. Velocità massima a 4000 metri: 470 chilometri ora; velocità di crociera all'altezza di 3800 metri e con l'impiego dei sei decimi della velocità d'atterraggio 118 chilometri potenza motrice, 420 chilometri ora. Salita a 5000 metri in 6 minuti. Quota di tangenza 9.500 metri.

A. M.



Il caccia « Fiat G. 50 » visto di fronte e di fianco



(Continuazione dal numero precedente)

Bob sfogliò per un po' in silenzio le carte dello svedese, esaminò la bombola del gas, ormai vuota, poi sedette su una delle poltrone da campo, trasse l'inevitabile taccuino e l'indispensabile stilografica e s'accinse a scrivere il quotidiano articolo per la *Sweet Moon Tribune*.

Il titolo per quel giorno fu:  
"Una nuova industria di guerra:  
la fabbrica di atrocità".

Cap. VIII.

« ... Cimitero di noi soldati... »  
(da una canta dell'ironte)

Appena in aria, Jim puntò direttamente in direzione d'una lunga striscia nerastra che si snodava in lontananza: la carovana di Sal. Rapidamente le fu sopra e la superò. Si videro uomini e animali sbandarsi da ogni lato (i disgraziati non avevano dimenticato ancora la sgradita visita del *Nuova Roma*), ma poi, visto che nulla accadeva, riformarono, esitanti, le file. Zurriaga e Jim sventolarono dai finestrini i fazzoletti e, dal basso, Urjiady rispose agitando il bandierone di Enzo.

Jim riacquistò quota e, governando con la sinistra, scrisse su un foglio del taccuino che Zurriaga gli teneva fermo su un ginocchio:

"Caro Sal, evviva! Benvenuto! Rieccoci insieme tutti! Il professor Zurriaga è con me e anche l'andropiteco, che è finalmente riuscito a trovare nella persona d'un aviatore russo, quello stesso che ha rapito Enzo e bombardato la vostra carovana tempo fa. L'ho qui, nel bagagliaio, ben legato, e ogni tanto lo sento grugnire.

Il professore verrà con me, per ora. Non potrebbe lasciare il suo tesoro. Ci rivedremo tutti insieme ad Addis Abeba. Se avrete bisogno di me, fatemelo sapere. Non vi mancherà il mezzo. Arrivederci!  
Vostro JIM DWINDLE".

Zurriaga firmò a sua volta e annodò strettamente il messaggio in un fazzoletto, poi, quando il *Passaguai* tornò a sorvolare la banda, lo lanciò. Qualcuno lo raccolse e lo portò a Urjiady che lo lesse rapidamente e salutò con grandi gesti, mostrando d'essere d'accordo.

Jim, fatto un ultimo cenno amichevole, dette tutto gas e, rapidamente, la carovana fu persa di vista.

— Che, torniamo indietro? — chiese Zurriaga a Jim, quando, dopo più d'un'ora di volo, vide che il *Passaguai* virava rimettendo la prua a nord.

— No, facciamo un giretto qua sopra per farci notare da qualcuno che mi aspetta e che mi deve dare una notizia.

Il *Passaguai* compì un giro, poi un secondo, abbassandosi sempre più.

— Non vedete nessuna colonna di fumo? — chiese Jim un po' inquieto.

— No, piuttosto mi sembra che ci sia della gente che scappa, là, fra gli alberi, all'estremità di quel campo.

Effettivamente, al margine d'una vasta radura che poteva benissimo servire per l'atterrata del *Passaguai*,

una cinquantina d'indigeni armati si disperdevano in ogni senso. Sopra una roccia si distinguevano due figure sdraiate, di cui una agitava lentamente qualcosa di bianco.

— Santo cielo! — mormorò Jim. — Purchè non sia accaduta qualche disgrazia!

Sorvolò un paio di volte i fuggiaschi, tempestandoli con la mitragliatrice; poi atterrò e manovrò l'apparecchio, portandolo vicino alla rupe avvistata poco prima.

Subito saltò a terra, seguito da Zurriaga. Cinque o sei cadaveri di abissini erano sparsi intorno, ma egli non si arrestò e corse alla rupe gridando:

— Arsenghi! Babbo!

S'inerpicò rapidamente e si trovò dinanzi a due corpi distesi tra i massi, in mezzo a una quantità di bossoli esplosi. Di quei corpi uno solo dette segno di vita all'arrivo dei due: quello di Arsenghi.

— Benvenuto, figliuolo!... — bisbigliò questi, tentando di stirare a un sorriso il volto livido. — Ho piacere d'averti riveduto... prima di sgombrare...

— Che hai, babbo? Che t'hanno fatto quegli assassini? — gridò Jim col pianto in gola e gli s'inginocchiò accanto disponendosi a sollevarlo con l'aiuto di Zurriaga.

— No, Jim, lasciami andare... Non c'è niente da fare. Me ne inendo di ferite... Ho due pallottole in corpo... Se mi muovi, mi ammazzi più presto... Hai ritrovato il ragazzo?

— E' in salvo, babbo... ed anche il fratello Marino. Io ho giù, nel mio *Passaguai*, ben legato, l'aviatore che lo aveva rapito. Un russo...

— Ne ho proprio piacere... Me ne vado più tranquillo, ora... Il mio caro Giordani, qui, mi ha preceduto... Era del mio battaglione, in Trentino. Mi aspetta, è qui vicino, lo sento... Faremo insieme l'ultima marcia.

Tacque un momento, con gli occhi chiusi, come per raccogliere le estreme energie. Jim e Zurriaga si guardarono costernati. Il moribondo era disteso in un piccolo stagno di sangue che s'allargava sensibilmente ed ogni speranza di salvarlo era chiaramente assurda.

— Il *Passaguai*... — mormorò riaprendo gli occhi. — Quanti ricordi! Rammenti la nostra lugubre isola,

Jim?... E Serenella che ti salvò? La nostra cara Serenella?... E il mio vecchio battello, l'*Archeopterix*...

Jim inginocchiato piangeva in silenzio e non tentava neppure di nascondere le lacrime.

— Serenella!... — riprese l'agonizzante. — Sii sempre buono con lei... Lo merita... Ci siamo voluti tanto bene...

— Ti porterò con me, babbo... appena...

Arsenghi sollevò faticosamente il capo.

— Giurami, Jim, giura sul tuo onore di soldato... — disse con forza — che mi lascerai qui, su questa rupe... accanto al mio fratello d'arme...

Per tanti, tanti anni mi sono consunto l'anima pel desiderio di toccare la mia terra... Voglio rimanere qui, ora... su questo palmo di roccia che è mio... e che il mio corpo si confonda con essa...

Giurami, Jim! Fammi morire tranquillo...

— Te lo giuro, babbo; farò come vuoi!

— Grazie! Io e Giordani saremo come la pattuglia di punta dell'armata che verrà... Quando passeranno di qua i nostri camerati... li sentiremo e sarà una gioia per le nostre vecchie ossa! Ed ora, il più importante... Di' al mio colonnello che la missione è stata eseguita e che siamo stati aggrediti solo al ritorno, quando tutto era fatto... Non avrei mai sperato... di morir così bene, per la mia terra... dopo aver vissuto tanto male... Avvicinati, Jim... non ho più voce... Abbraccia la mia Serenella...

Il giovane si curvò ancor più su quel volto esangue, e questa mossa gli salvò la vita.

Un colpo e un sibilo sferzante si udirono contemporaneamente. Qualcuno aveva sparato dal basso, e il proiettile era passato dove un attimo prima si trovava la testa di Jim. Prima ancora che il giovane e Zurriaga potessero capire di che si trattava, Arsenghi, come risuscitando, si levò in ginocchio ed esplose un colpo del moschetto che ancora stringeva in pugno. Poi s'accasciò, morto, mentre quel poco di sangue che gli restava, fluiva attraverso la canna.

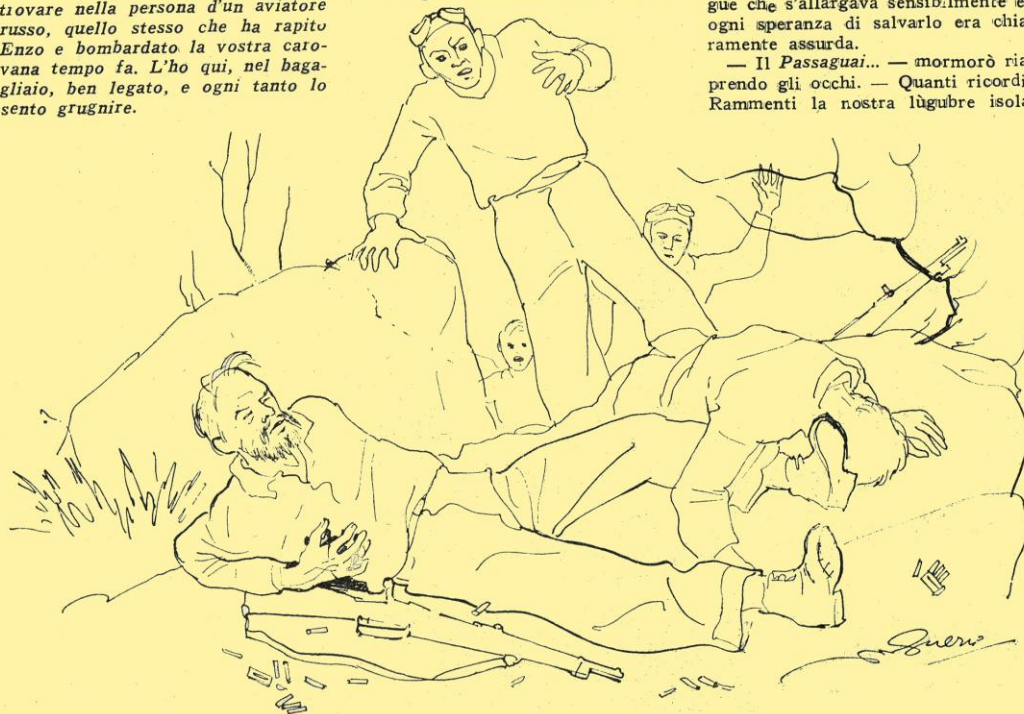
Dal basso giunse una rauca imprecazione accompagnata dal tonfo di una caduta.

— Ci ha salvato la vita! — balbettò Zurriaga, ancora tremante per le diverse e intense emozioni. Giù, accanto al *Passaguai*, si contorceva nell'agonia Raboff, che stringeva una pistola ancora fumante.

Nella fretta di raggiungere Arsenghi, i due avevano lasciate le armi nella cabina del *Passaguai* e il russo, che già in volo s'era liberato i polsi segnando la corda contro lo spigolo di lamiera d'una cassetta, ne aveva approfittato.

Rispettando la sua volontà estrema, Jim e Zurriaga lasciarono il corpo di Arsenghi sulla rupe. Si limitarono a stendergli accanto quello di Giordani e lo circondarono con un cerchio di massi, perchè non fosse visibile dal basso. Ritirati che ebbero tutti gli oggetti personali e i documenti che rinvennero nelle tasche dei caduti, deposero sui loro petti rozze croci fatte con rami e mormorarono una breve, commossa preghiera.

Decollarono che il sole era già al tramonto e quello fu il più triste volo della vita di Jim.



... e si trovò dinanzi a due corpi distesi fra i massi...

## Epilogo

Tre mesi sono trascorsi.

Nella sala maggiore della baracca che già conosciamo, si è al termine di un pranzo. E' un pranzo di congedo.

Jim e Marino sono stati incorporati nella nostra Aeronautica e addetti alla stessa squadriglia. E' stato concesso a Enzo di seguirli e di partecipare ai voli di guerra ogni volta che i suoi sessanta chili non fossero di troppo a bordo. I due piloti indossano con ostentata disinvoltura l'uniforme. Enzo guarda con invidia le aquillette d'oro che scintillano sui giovani petti e, in segreto, formula propositi e giuramenti che non siamo autorizzati a divulgare.

Attorno alla tavola, oltre ai due fratelli e a Jim, siedono Serenella, un po' pallida e sciupata, Natalina e Zurriaga. La fascia nera che cinge il braccio sinistro della giovane moglie di Jim, tutta candida nella sua uniforme d'infermiera, spiega la ragione di quel pallore.

Il posto d'onore è vuoto; ossia è occupato dal ritratto di Arsenghi, vivo e parlante nella sua barbaccia. Sotto lo stesso vetro c'è una piccola fotografia (non c'era di meglio) di Giordani, e brillano due medaglie d'argento, il supremo onore concesso alla memoria dei due valorosi. Sulla tovaglia, davanti ai ritratti, sono ammassati i più bei fiori che si son potuti trovare nei dintorni.

L'ora della partenza s'avvicina. I tre giovani vogliono fare gli spiriti forti, ma si vede che sono commossi. In quanto alle donne, hanno gli occhi rossi e non lo nascondono.

Ma ecco che Marino rompe il silenzio pesante. Vuol forse fare un discorso di commiato? No, per fortuna no.

— E' curioso, amici, — dice semplicemente — da anni sospiravo questo giorno, ed è venuto. Ebbene, ve

le confesso, credevo d'essere più felice.

— Te lo dico io che cos'è: — interviene Jim — tu sei affezionato a quella tua caravella della Nuova Roma come io a quella carcassa del Passaguai e ci dispiace, come d'un tradimento, di abbandonarli chissà per quanto tempo sotto un capannone, dopo che per tanti mesi e tante migliaia di chilometri sono stati i nostri compagni della buona e della cattiva sorte.

— Che sciocchezze! — prorompe Enzo di malumore. — Già cominciate a parlare del buon tempo passato come la guardia municipale pensionata di San Paterniano. Fatemi il piacere; come potrebbero tenere il passo quei due pezzi da museo con le belle macchine nuove che ci daranno?

— Se m'è lecito dire la mia opinione, — interloquì Zurriaga — la leggera malinconia di questi giovanotti si deve anche a un'altra causa: che son terminate, almeno finché saranno in servizio regolare, quelle loro scorribande isolate e avventurose che sono state causa di molti guai, è vero, ma alle quali avevano finito con l'assuefarsi e, forse, con l'affezionarsi. Si sentivano un po' come i vèliti di questa tempesta di guerra...

— Oh ben, che la mi scusi, sa? — sbottò Natalina — Io per me son contentona che ci sia ora qualcuno che li faccia rigar dritto questi ragazzi! E' la guerra; va bene! Può succedere lo stesso che un giorno non tornino? Si piange, sicuro, ma Dio buono, si avrà la soddisfazione di sapere che proprio non poteva andare diversamente e che son caduti facendo qualcosa di utile per loro Paese.

Ma finora? Me lo sa dire lei che hanno fatto? Hanno giuocato a nasconderella e a rincorrersi per tutta l'Abissinia, e per concludere che cosa? Niente di niente! E ci hanno

fatti stare per settimane intere col cuore in gola, che Dio li benedica! Proprio somigliano a quei tali uccellacci di mare che, dicono i pescatori, si fanno vedere quando sta per cominciare la burrasca, e quando poi scoppia, si fanno sballottare dal vento e dall'acqua che è una pena vederli. Non so perché li chiamano porcellarie. Ma non bisogna compatirli perché son loro a cercarsi i guai e senza una ragione al mondo, che io mi sappia.

— Già, porcellarie, o annunziatrici delle tempeste... — rettificò Zurriaga. — Non sbagliavo chiamandoli i vèliti della tempesta...

— Oh, insomma, porcellarie o porcellarie l'è l'istesso! La storia è che questi signorini, che si son tanto sbizzarriti prima della guerra e intorno alla guerra, soltanto da domani la cominceranno a fare sul serio... e, non so perché, mi sento più tranquillo...

— E anch'io! — approvò Serenella — Non saranno più soli coi loro capricci.

Qualcuno bussò alla porta.

— Avanti! — esclamò Marino. — Il bagaglio è caricato, signor tenente! — annunciò un aviere — Non si aspetta che loro.

Tutti si alzarono rumorosamente. — Natalina, — disse Marino sorridendo — ci 'hai fatto una noiosissima predica. Me ne vendicherò portando i tuoi affettuosissimi saluti a un certo signor Bernabè...

— E io ne informerò con lettera anonima un tale maresciallo dei carabinieri! — aggiunse malignamente Enzo.

— Son dei grandi boia loro; ecco che cosa sono! — fece Natalina, tutta rossa, prendendoli amorevolmente sottobraccio e uscendo all'aperto, dietro Serenella e Jim che già s'erano avviati tenendosi per mano.

ni ripresero l'aria fredda inerte delle fotografie, perchè agli uomini non è lecito sapere quel che pensano o dicono le cose inanimate.

Enzo Jemma

FINE.

## « Hanno rubato gli smeraldi! »

Hanno arrestato l'ambasciatore. La moglie del Presidente della Repubblica è svenuta. Un ministro clorofornizzato... Un generale digrigna i denti. Una foderà di seta verde... Due francesi in volo notturno. Un soldato che galoppa nella selva con qualcosa sotto il braccio.

Piloti che scompaiono.

Piloti che ingrassano.

Un aeroplano smontato da un barbiere in ritiro.

L'Atlantico transvolato senza volerlo.

Una curiosa partita a scopone...

Un'impiccagione che non si fa per mancanza d'alberi...

Tutti questi guai, per colpa degli smeraldi di Huasteca!

Ma com'è andata la faccenda?

Lo saprete fra poco, leggendo su *L'aquilone* il romanzo giallo "Hanno rubato gli smeraldi" di Enzo Jemma.

### AEROMODELLISMO ANNO XVI'

Modelli volanti, disegni, materiali scatole di montaggio, utensili

**M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1

### IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli 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



Me lo sa dire lei che hanno fatto?

Rimasero soli, nella stanza, Arsenghi e Giordani o, se preferite, i loro ritratti.

Avevano gli occhi allegri. — Che ne dici? — sussurrò Giordani.

— Buona razza! — bisbigliò Arsenghi. — L'Italia non finisce davvero con noi!

— E allora, camerata?

— Allora? Viva l'Italia e crepi chi le vuol male!

— Evviva, perbacco, e con tutto il cuore!

Poi, siccome un passo si avvicinava, i due compagno-



ALA 17. — Vederti cavalcare una scopa volante dev'essere uno spettacolo divertentissimo. Tuo cugino è crudele, ma ha il senso dell'umorismo. Vedi, tu sai cosa vuol dire essere donne! Tutti credono che le donne non sappiano portare a compimento le migliaia di progetti che nascono nelle loro (un po' esaltate) testoline. Io penso che questo difetto sia anche degli uomini, specialmente dei giovani. Ma nel caso specifico dell'aviazione devi permettermi di farti rilevare che troppo spesso le donne credono di avere la stoffa per fare le aviatrici, per la semplice ragione che ammirano l'aviazione e gli aviatori. Cerca dunque di fare un profondo e severo esame di coscienza e poi riserivimi. Dimmi quanti anni hai, se sei robusta (spero che sarai sana e robusta: è necessario), dove abiti e se hai la possibilità di spendere parecchi soldarelli. Quando scrivi devi avere la bontà di aggiungere al pseudonimo il tuo riverito nome con relativo indirizzo. Risponderesti tu ad un anonimo? Infine sappi che sono contento che tu legga sempre *L'aquilone* e che tu voglia farti una profonda cultura aeronautica. Fra pochi giorni sarò pronto per gli abbonati a un bellissimo distintivo.

GIORNALISTA VOLANTE - *Monza*. — Mio caro giornalista, lo sai che in una semplice cartolina tu sei riuscito a darmi due volte del voi, una del tu e sette del lei? Poi dici che non hai mai visto uno scrittore più spiritoso di me. Che razza di giornalista sei? Tu mi hai visto. Se mi hai visto, è segno che sono buffo. Se invece mi hai sentito parlare, o hai letto la mia posta aerea, può darsi che tu abbia scoperto che sono spiritoso. Hai capito il mio ragionamento? Credo di sì. E allora parliamo d'altro. Il distintivo è molto bello e verrà posto in vendita fra pochi giorni a lire 2 (franco di porto, raccomandato) per gli abbonati e a lire 4 ai non abbonati. Come vedi, gli abbonati godono anche in quest'occasione di una notevole facilitazione. Mi congratulo vivamente col gruppo scapettato di aquilotti che ha scatenato a Monza una tanto brillante propaganda. In quanto al tuo desiderio di diventare un collaboratore di riviste e giornali, io ti offro il cantuccio della collaborazione dei giovani. Manda qualche tuo scritto e il Barbutto Censore deciderà. Scrivimi quando vuoi e fai buona propaganda fra i tuoi amici e conoscenti. *L'aquilone* ha bisogno di sempre nuovi amici.

MARIO BRIOLI - *Faichio*. — L'attestato di aeromodellista viene rilasciato dalla R. U. N. A. a quei soci che abbiano frequentato un corso di aeromodellismo e che abbiano dimostrato in qualche gara di saper real-

mente costruire aeromodelli. Per concorrere come montatore devi presentare un certificato, rilasciato dalla ditta presso la quale lavori, attestante la tua qualità di falegname.

SILURO VERDE - *Roma*. — Riguardo alla regolarità della pagella che possiedi, non so dirti niente, ma se non proviene da una scuola governativa o parificata credo valga poco. Se lo desideri, puoi venire a trovarci al Ministero dell'Aeronautica.

ANGELO PARODI - *Albenga*. — Ormai il corso di aeromodellismo a Savona è iniziato e tu ne sarai uno degli allievi. Il volume «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili costa L. 22,50 per gli abbonati a *L'aquilone*.

PAOLO TADDEI MASIERI - *Ferrara*. — Bravo. I due nuovi abbonati che ci hai procurato sono giunti graditissimi nella nostra famiglia.

ENRICO ORSI - *La Spezia*. — Col diploma di licenza magistrale si può entrare all'Accademia Aeronautica ed anche partecipare ai Corsi allievi ufficiali del R. Esercito. Purtroppo il difetto fisico del tuo amico lo esclude dalle file dell'Armata aeronautica.

RI - *Firenze*. — Non hai nessun brevetto, non frequenti corsi di specializzazione aeronautica. Hai almeno un titolo di studio?

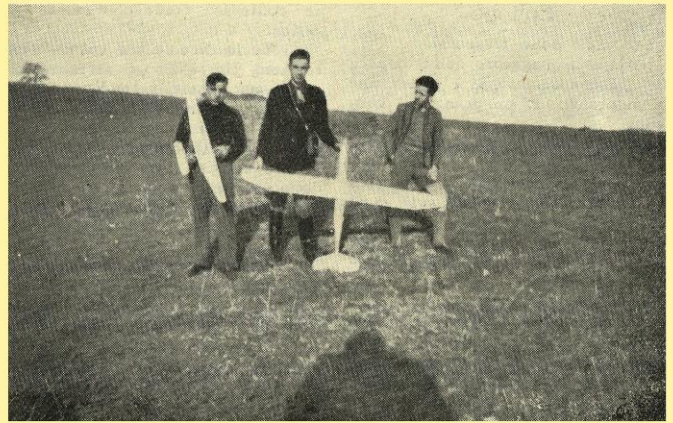
AQUILOTTO IMPLUME - *Grosseto*. — I numeri de *L'aquilone* che ti mancano potrai averli inviando alla nostra Amministrazione 60 centesimi per ciascuno.

GIUSEPPE MASSIGNANI - *Vicenza*. — L'istituzione di una Scuola di modelli volanti costa dipende soltanto dalla R.U.N.A. di Vicenza e non da noi. Manda delle fotografie degli aeromodelli che hai costruito. Non è stato deciso nulla, finora, per i raduni de *L'aquilone*.

LEONARDO GIANINETTO - *Biella*. — E' stato messo in regola il tuo abbonamento e quindi avrai ricevuto i numeri che ti mancavano. Le fotografie che mi hai mandato riproducono non il tuo modello, ma tutti gli oggetti e le cose che lo circondano; bisogna che tu ne faccia altre isolando il modello o sopra un tavolo o a terra.

R. ANIELLO. — «Per pietà, zio Falcone, rispondi alla mia lettera» scrivi in una cartolina che, sebbene priva di francobollo, ci è stata consegnata non tassata. Ma come posso rispondere se da te niente mi è pervenuto?

FRECCIA LUCCHESI. — Approvo le tue ottime intenzioni e sono certo che sarai ca-



Tre aeromodellisti, due aeromodelli e l'ombra di un fotografo, nei pressi di Frascati

pace di procurare nuovi amici al giornale. Allo scopo ti faccio spedire un assortimento di numeri de *L'aquilone* che distribuirai con intelligenza. La Scuola di aeromodellismo potrà venire quando a Lucca sarete in molti a chiederla alla R.U.N.A. centrale, Roma, via Lepanto 6.

AEREO ROMBANTE - *Genova Rivarolo*. — La R.U.N.A. di Genova ha annunciato la prossima apertura di un corso teorico-pratico di aeromodellismo, al quale potrai iscriverti. Si entra in Aeronautica come motorista prendendo parte ai concorsi per specializzati che periodicamente bandisce il Ministero dell'Aeronautica.

VITTORIO PIERGIOVANNI - *San Ginesio*. — Per uno dei tanti fenomeni, che qualche volta non si possono spiegare, rispondo soltanto oggi alla tua vecchia lettera dicendoti che saremmo tutti lieti se tu potessi accettare l'incarico di corrispondente-propagandista de *L'aquilone*. Vuoi parlarne al tuo preside e sentire la sua opinione?

AQUILA BIANCA - *Vicenza*. — Ti ho già fatto spedire, a velocità ultrasonora, il modulo per il versamento in conto corrente del quale tu lamentavi sì urgente bisogno. Ti ho anche fatto spedire (inginocchiati dinanzi alla mia sconfinata generosità) una colonna di autotreni carichi di copie per la propaganda. A proposito di quest'ultima, ti devo far sapere due cose. Primo: l'intera redazione, in omaggio alla tua buona volontà, ha deciso a pieni voti di innalzarti un monumento in bronzo nel salone d'ingresso dell'*Editoriale Aeronautica*. Secondo: nella frase stenografica con la quale tu hai creduto bene di chiedermi le copie, ho rilevato i seguenti errori: nella parola copia è sbagliatissima l'unione della sillaba co alla successiva consonante p. Inoltre, hai arrotondato quest'ultima come se contenesse una o, e hai, infine, errato nell'accennare al dittongo ie. Così come tu l'hai scritta, la parola si dovrebbe leggere coeipoe. Passiamo alla preposizione per. Questa la dovrei scrivere senza il trattino della e. La parola propaganda, poi, è un'intera collezione di sbagli! La g doveva essere rafforzata, così pure la n, e quest'ultima doveva essere unita alla d. Aquila Bianca, Aquila Bianca, lo vedi cosa ci guadagni a tentar di mettere in imbarazzo Zio Falcone? Qui dovrei citare il classico fatto dei pifferi di montagna, ma non lo faccio, perchè è venuto a noia anche a me. Come vuoi, amico mio, che possa indovinare l'autore della lettera dattilografata allegata alla tua? Ti voglio dire però che il soprannome Batocchio, il mio segretario non lo trovo brutto. Beh, chissà che non lo adotti.

LAMPO AZZURRO - *Salerno*. — L'indirizzo della R.U.N.A. di Napoli è in via Filangieri 36; quello della R.U.N.A. di Salerno è in via Indipendenza 5 presso l'avv. Nunziantie. Il tuo racconto è andato a far com-

pagnia a tanti altri nel cestino. Non ho ricevuto la fotografia cui accenni. E' difficile, per non dire impossibile, ottenere il permesso di visitare un aeroporto militare.

ROSARIO BONVENTRE - *Erice*. — E' impossibile mandarti copia degli apparecchi da te nominati, per la semplice ragione che non esistono. Per entrare all'Accademia Aeronautica bisogna essere in possesso della licenza di una scuola secondaria di grado superiore.

C. V. T. - *Cerano*. — Certo! Se il distintivo raffigurante l'aquila senza la corona reale non lo possono portare i piloti, chi lo dovrebbe portare? Porta dunque anche due aquile, tre, quattro, dieci aquile. Ma bada che non abbiano la corona.

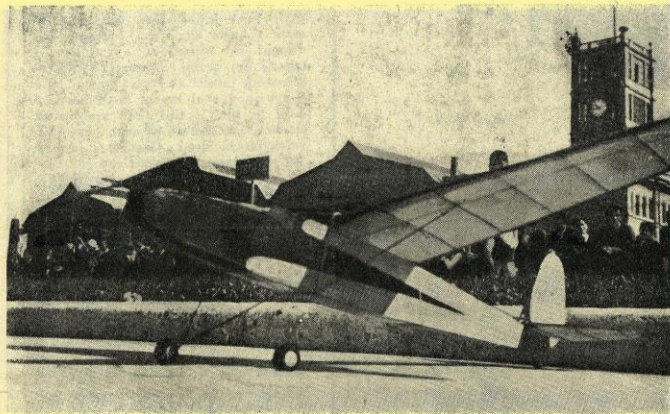
BRUNO ROSATI - *Venezia*. — Come vuoi che si possa pubblicare sul giornale la notizia del vostro sensazionale primato, se a questo manca addirittura l'ombra di officiosità? Ogni aquilotto mi può scrivere di aver ottenuto strepitosi primati con il proprio aeromodello; magari, di avergli fatto traversare l'Atlantico senza scalo. Va bene, che siate in parecchi a raccontare questa storia, ma insomma, senza la testimonianza di un commissario sportivo riconosciuto dalla F.A.I., la cosa non ha nessunissimo valore. Mi dispiace per voi. Ricostruite il modello perduto nel fortunato tentativo, e fatelo volare di nuovo alla presenza di mille e uno commissari. Auguri.

FRANCO FRASCETTI - *Roma*. — Accolgo il figliuolo prodigo a braccia aperte. Il tuo amico Rosati credo che si sia già fatto vivo. Sono contento di sapere da te che si tratta di un ottimo elemento, che è capace di ogni sacrificio per un ideale. Ammaestrato saggiamente, da buon fratello maggiore, e fa' in modo che presto mi arrivi una sua fotografia che lo riproduca vicino ad un aeromodello stratosferico capace di raggiungere l'America in dieci ore.

GIUSEPPE MIAZZON - *Vicenza*. — La lettera viene spedita a tutti gli abbonati indistintamente, sia diretti che per tramite della R.U.N.A. Ai voli di propaganda parteciparono tutti gli abbonati, diretti e non diretti. (Stavo per dire accelerati, ma ho dovuto contenermi, perchè una fredda potrebbe avere conseguenze disastrose per il mio raffreddore). Con il titolo di studio che possiedi puoi prender parte ad un concorso per sottufficiali. Il raccontino allegato alla lettera l'ho passato all'esame del Barbutto Censore.

FRANCO RICCHETTI - *Foligno*. — L'idea che mi hai inviato perchè servisse per il disegno di copertina era così fievole, poveretta, che il cestino non ha dovuto compiere il minimo sforzo per aver ragione di lei. Il numero arretrato per il quale hai inviato i sessanta centesimi ti è già stato spedito.

Zio Falcone



Il bell'aeromodello del milanese Stelio Frati, già presentato ai nostri lettori nel numero precedente

# N.° 58 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

(Continuazione dal numero precedente)

**AUTOACCENSIONE.** — L'autoaccensione, o preaccensione della miscela nei motori a scoppio, è la combustione prematura della miscela stessa dovuta ad un esagerato anticipo (V.) o alla presenza di punti, nella camera di scoppio, eccessivamente caldi, che ne determinano l'innescamento fuori tempo. Quando nei cilindri del motore si manifesta l'autoaccensione, si osserva un battito irregolare dovuto alla pressione di esplosione sul pistone prima che abbia raggiunto il punto morto superiore. L'autoaccensione può essere

**AUTOPILOTA.** — L'autopilota, chiamato anche aiutante di pilotaggio, è un dispositivo costituito da un complesso di congegni che, comandati dagli strumenti di bordo (V.) provocano automaticamente il mantenimento dell'aeromobile in un dato assetto di volo.

**AUTOROTAZIONE.** — Rotazione del velivolo che avviene spontaneamente intorno ad un asse longitudinale quando l'incidenza supera quella critica, cioè quella particolare incidenza alla quale corrisponde la portanza massima.

**AUTOMEZZI DELLA R. AERONAUTICA.** — La R. Aeronautica italiana ha

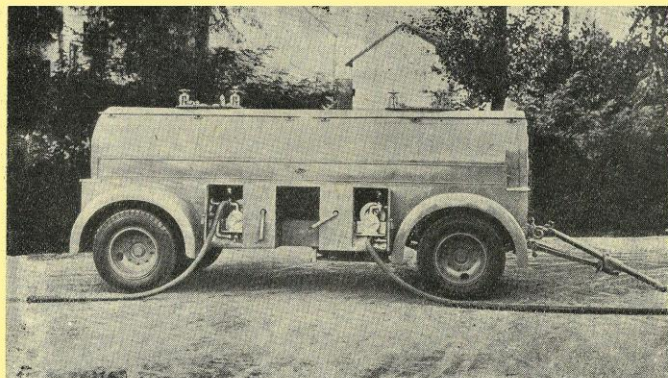


Carro officina

provocata da un rapporto di compressione troppo elevato, ma questo fenomeno non va confuso con la «detonazione» che essenzialmente dipende da quest'ultimo fattore (V. detonazione, V. antidetonanti).

**AUTONOMIA.** — L'autonomia di un aeromobile può essere riferita allo spazio o al tempo. Si dice autonomia (di spazio) la lunghezza massima di percorso che un aeromobile, senza rifornirsi, può percorrere ad una determinata velocità. Si dice autonomia (di tempo) il tempo massimo che un aeromobile può rimanere in volo senza rifornirsi. (V. distanza, V. durata).

in dotazione numerosi tipi di automezzi per i particolari servizi a terra di cui hanno bisogno i reparti di volo negli aeroporti, e per l'allestimento rapido di nuovi aeroporti non forniti di impianti fissi. I principali tipi di tali automezzi sono: il «carro autopompa», il «carro officina» per la riparazione degli aeromobili, il «carro soccorso velivoli», il «carro cisterna», i «carri trainati R. T.» per l'installazione rapida di stazioni radio trasmettenti e riceventi, il «carro impianto luce» per l'illuminazione notturna degli aeroporti, il «carro miscelatore o volugrafo» per il confezionamento di varie miscele di benzina, «autoambulanza», «trattori» ecc.



Carro cisterna

**AVET FLAMINIO.** — Asso dell'aviazione italiana nato a Nizza. Tenente del 9° Reggimento Lancieri di Firenze, durante la guerra italo-austriaca conseguì il brevetto di pilota militare facendo parte della 70° squadriglia in qualità di comandante. Durante numerosi combattimenti a cui prese parte, abbatté 8 apparecchi nemici ufficialmente riconosciuti. Decorato di tre medaglie d'argento al valor militare.

**AVIA.** — Ditta cecoslovacca di costruzioni aeronautiche che fa parte degli stabilimenti Skoda fondati a Praga dopo la guerra mondiale. Dal 1931 la stessa società ha iniziato la costruzione di motori per aviazione. Ha costru-

to anche alcuni tipi di apparecchi Fokker su licenza. Gli apparecchi e i motori costruiti da questa società portano il nome di Avia seguito dal numero tipo (V. appresso i vari tipi di questi apparecchi costruiti recentemente).

**AVIA. 37.** — Monoplano da caccia costruito nel 1931. Munito di motore Jupiter da 420 C. V. Apertura alare m. 12,4; lunghezza m. 7,93; altezza m. 2,95; superficie alare mq. 23. Costruzione metallica; carico utile Kg. 576; velocità massima a 3500 metri Km./ora 285; salita a 5000 metri 12' e 30".

(Continua)

## VIAGGI AEREI GRATUITI

SULLE LINEE CIVILI ITALIANE  
vi offre

## L'ALA D'ITALIA

Fra gli abbonati a «L'ala d'Italia» che invieranno alla nostra amministrazione il talloncino che viene pubblicato in ogni numero de «L'ala d'Italia» verranno estratti a sorte in Roma, presso il notaio Dr. Paolo Castellini

il 21 APRILE 1938

### 3 VIAGGI AEREI DI 1000 Km.

sul percorso e per la data che il vincitore indicherà a sua scelta

e il 28 OTTOBRE 1938

### 3 VIAGGI AEREI DI 1000 Km.

sul percorso e per la data che il vincitore indicherà a sua scelta

La quota d'abbonamento annuale a «L'Ala d'Italia»

è di Lire 40

### Un viaggio aereo gratuito di 1000 Km.

offriamo anche a TUTTI coloro che procureranno 40 abbonamenti annui a «L'ala d'Italia» (Quota d'abbonamento cumulativo L. 40).

30 abbonamenti annui cumulativi a «L'ala d'Italia», «Le vie dell'aria» e «L'aquilone» (Quota d'abbonamento L. 60).

15 abbonamenti annui cumulativi a tutte e cinque le nostre pubblicazioni periodiche («Le vie dell'aria», «L'ala d'Italia», «L'aquilone», «La rivista di meteorologia aeronautica», «La rivista di diritto aeronautico») (Quota d'abbonamento L. 100).

Eseguite i versamenti a mezzo del nostro conto corrente postale N. 1.24718 oppure a mezzo vaglia postali indirizzando sempre alla

## EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA - viale dell'Università, 4 - Telefoni 484-418 - 45-317 - ROMA

Per gli abbonati a

## L'AQUILONE

è in progetto altra combinazione a premi  
Verranno offerti modelli di aeroplano in acciaio e  
materiale aeromodellistico

# la storia del capitano Breus

Viveva con la madre a Tavernelle,  
Un giorno capitò a Centocelle.

A Centocelle un dì, arditi e fieri  
Vide passare più di cento avieri.

Li guidava un ricciuto capitano.  
Morvàn pensò che fosse San Gusmano,  
ed un uccello fosse l'aeroplano.  
S'i'nginocchiò: « Signore San Gusmano,  
non mi far male, per l'amor di Dio! »  
« Nè mal fo io, nè San Gusman son io.

Io servo la bandiera tricolore  
e son semplicemente un aviatore ».

« Un aviatore? Ma che cosa è mai? »  
« Guardami, o figlio, e che cos'è saprai ».

« Cos'è st'augello così grande e strano? »  
« Augel non è: codesto è l'aeroplano! »

« Che son quei nastri di sì bel colore? »  
« Medaglie. Sono i segni del valore ».

« Quelle cinghie ch'hai tu mai ho vedute ».  
« Servono per il mio paracadute ».

« E tu nascesti già così coperto? »  
Rise e rispose il capitan: « No, certo! »

« E chi le pose, dunque, intorno a te? »  
« Chi può! » « Chi può? » « Ma, caro figlio, il Re! »

## II.

Il fanciullo tornò dalla sua mamma  
e le saltò sulle ginocchia: « Mamma,  
mammina — cinguettò — tu non lo sai,  
ho visto quello che non vidi mai:

un uomo bello più del San Gusmano  
ch'è in chiesa, ed è chiamato capitano! ».

« Non v'è uomo più bello, figlio mio,  
più bello, no, d'un angelo di Dio ».

« Ma sì, ce n'è, mammina, se permetti  
ce n'è, mammina, ed aviator son detti.

Ed io, mammina, voglio andar con loro  
e aver sul braccio tre galloni d'oro ».

La madre non rispose, muta e assorta,  
e già Morvàn usciva dalla porta.

E dopo un lungo andar, per strada erta,  
giunse Morvàn nei pressi di Caserta.

Nel palazzo real c'era rivista.  
Morvàn divenne presto accademista.



## III.

Dopo dieci anni, camminando piano,  
Morvàn Breus, il prode capitano,  
sostò, guardando, avanti a quel castello;  
coperto era di rose il ponticello.

Entrò pian piano nella corte antica;  
la glicina il sfiorò come un'amica.

L'edera abbarbicata con l'alloro  
pareva dir: « Ove m'attacco moro ».

Rimase un poco a riguardar l'ostello  
poscia Morvàn premette il campanello.

Venne ad aprirgli una fanciulla bella;  
Morvàn la riconobbe: sua sorella!

Ma la fanciulla come il vide intanto  
si soffermò e ruppe in un gran pianto.

« Perchè piangete, ditemi, piccina? »  
« Io voglio dirvi, signor capitano,

il caso nostro doloroso e strano.  
Un mio fratello, ben dieci anni fa

(ora sarebbe della vostra età)  
ci abbandonò per fare l'aviatore;

e da allora contammo tutte l'ore,  
ma ei non ritornò nel suo castello.

Scusatemi, ma piango mio fratello... »  
« Non avete la madre, signorina,

non un altro fratello o una bambina? »  
« Non ho fratelli, vivo con la mamma

e insieme custodiam la sacra fiamma ».  
In quella s'avanzò, con aria stanca,

una vecchia signora tutta bianca.  
Scattò Breus: « Sia ringraziato Dio!

Abbracciami, mamma, Morvàn son io! »  
La vecchietta il guardò con meraviglia,

negli occhi c'era il pianto fra le ciglia.  
« Tu? Sei Morvàn, il figlio mio diletto? ».

« Sì, Morvàn, io son pien di gloria,  
ogni giorno ho contato una vittoria!

Mamma, raccolto ho il più ambito alloro:  
ho meritato la medaglia d'oro!

Per la gio' di questo mio ritorno,  
non penso all'ansia di quel triste giorno

che v'ho lasciate sole nell'attesa!  
Da allora la mia via fu solo ascesa!

O mamma, lo pensavi che tornassi  
davvero capitan, « asso degli assi! »?

O sorellina, credi, il cielo è bello  
assai di più di questo mio castello,

e ad esso ho tolto un dì stelle e colore  
mutandoli nei segni del valore »!

Giovanni Pascoli

e p. c. c.

Manrico il Trovatore