

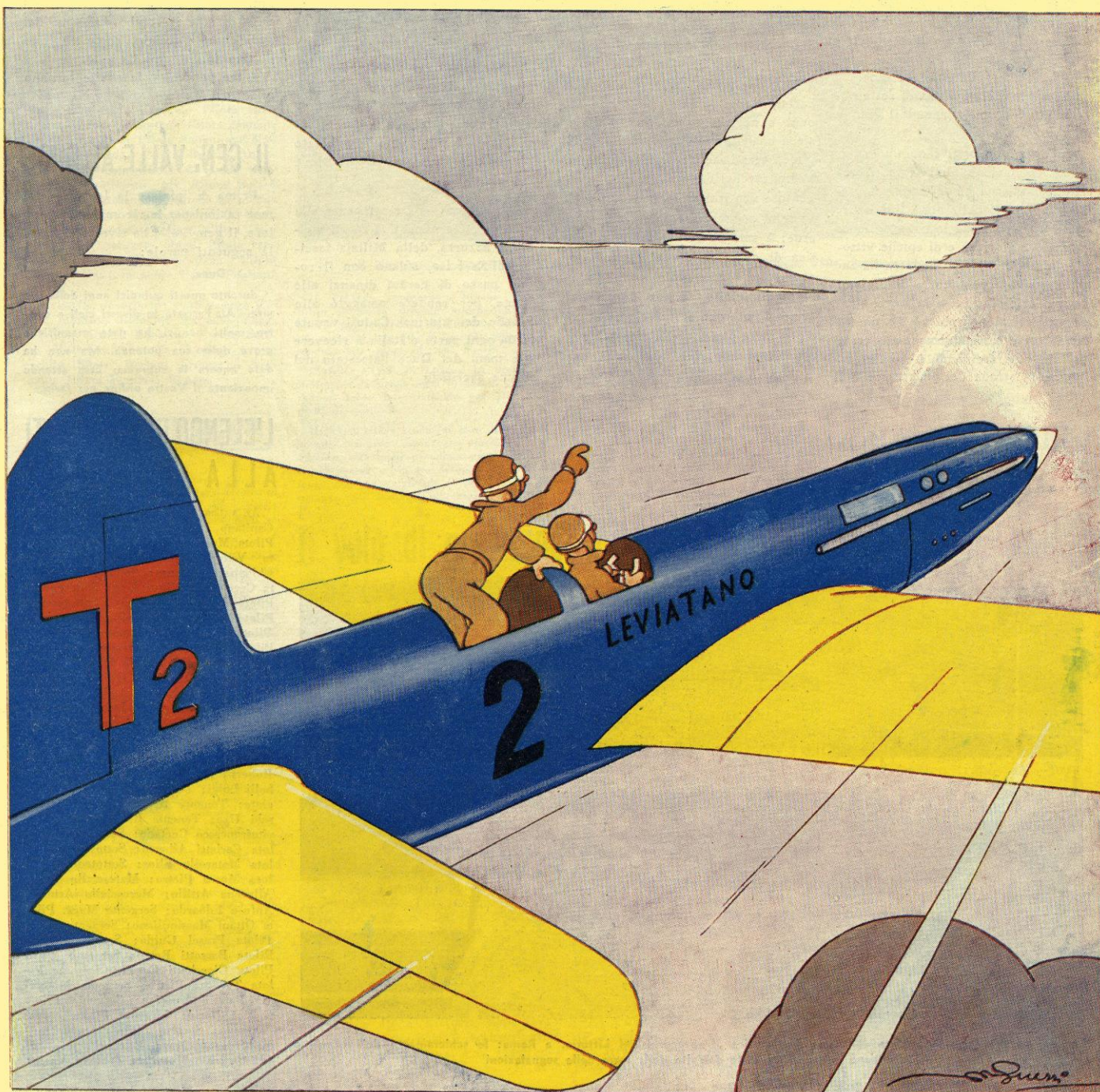
L'AQUILONE

settimanale per i giovani

Cm 30 Un anno L. 14 - Sei mesi
L. 7,50 - Estero, annuo,
L. 28 - Num. arr. il doppio

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

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



PUNTI DI RIFERIMENTO
... SIAMO VICINI; RICONOSCO QUELLA NUVOLOA!...

IL XV ANNUALE DELL'ARMA AZZURRA

28 marzo - Aeroporto del Littorio

Il cielo sembra essersi messa la sua veste più bella, per celebrare la festa di coloro che tra gli uomini sono a lui più cari: gli aviatori.

Sul campo, sessantatré aquile di acciaio, ventisette "S. 79" e trentasei apparecchi d'assalto, stendono al sole le loro ali poderose, che recano, in un disco bianco, i segni del Littorio.

Nei colori mimetici, le fusoliere si fondono, si uniscono, sfumano nel colore del prato: solo le eliche tripartite spiccano nitide, acciaiate, sulla massa confusa delle macchine.

Una semicorona bruna di folla impaziente incornicia a sud il grande campo.

Si compiono oggi i quindici anni dalla fondazione dell'Arma Aeronautica. L'arma giovanissima si presenta al fianco delle altre Forze Armate con lo stesso loro bagaglio di tradizioni gloriose e di epiche vittorie: a tappe rapidissime, essa ha saputo scrivere una storia di eroismi leggendari; ed è forse la storia stessa dell'aviazione, poichè la nostra Arma aerea è stata sempre alla testa delle altre, trascinandole con l'esempio sulla strada del progresso: e il

solo schematico, laconico elenco dei primati internazionali che le appartengono, basta, come giustamente ha affermato il gen. Valle, a definirne il valore.

L'aviazione italiana inizia il suo sedicesimo anno con l'appello a coloro che per essa soccomberanno.

Nel mezzo della pista di cemento che circonda l'aeroporto, si eleva un palco di acciaio: su di esso il Duce, Ministro dell'Aeronautica, consegna le ricompense alla memoria degli eroi che si immolarono nelle vie del cielo per la grandezza dell'Italia.

Una voce, ingigantita dagli altoparlanti posti d'intorno, sulle tribune e nei recinti nei quali si assiepa una folla innumerevole di pubblico, scandisce settantanove nomi. Sedici medaglie d'oro, quaranta d'argento e ventitré di bronzo. Le motivazioni seguono il nome di ogni eroe: è sempre la narrazione sintetica di gesta epiche e leggendarie, che solo l'indomabile coraggio e l'irraggiungibile perizia dei nostri aviatori poterono scrivere a caratteri d'oro nelle pagine della storia. Fatti che sembrano miti, eroismi che paiono leggende, vengono elencati

dinanzi alla folla chiusa in un religioso silenzio.

Passano su di essa, nei cuori di tutti i presenti, i capitoli della fulgidissima vita della nostra gloriosa aviazione in questo quindicesimo anno che tramonta: appaiono nelle menti visioni africane, iberiche, oltreoceaniche: poichè in ogni parte del mondo il volontarismo italiano è sempre accorso, per un'opera di redenzione e di umanità, lasciando ovunque l'impronta della tradizione romana.

Nell'alto dell'azzurro un minuscolo caccia volteggia, si affonda, precipita, scivola, ruota, s'avvita; a tratti, il rombo del suo motore giunge fioco, lieve: come annebbiato dalla troppa luce dorata che piove dal cielo.

La consegna delle ricompense alla memoria è terminata. Reparti dell'Arma azzurra, della Milizia fascista, dell'Esercito, sfilano con il romano passo di parata dinanzi alle tribune, per rendere omaggio alle famiglie dei gloriosi Caduti venute qui da ogni parte d'Italia a ricevere dalle mani del Duce l'attestato del sublime sacrificio.

Le autorità lasciano l'aeroporto. Sul campo, le eliche lucenti dei poderosi trimotori da bombardamento "S. 79", che recano sulle fusoliere il simbolico disegno dei "Sorci Verdi", si muovono, rotano, lanciano barbagli d'acciaio. I motori cominciano a strepitare, vomitando sbuffi di fumo.

Le macchine poderose rompono l'allineamento, prendono a rullare spazzando in rapide mareggiate con il vento delle loro eliche l'erba alta del prato, si dispongono alla partenza.

La folla immensa comincia a sfociare verso la via Salaria.

Una prima squadriglia di "S. 79" si alza a volo, sfreccia verso l'alto lanciando nell'azzurro del cielo inondato di sole il rombo altissimo dei suoi cuori d'acciaio, come un inno di trionfo.

A tre per volta, le aquile tornano ai loro nidi.

Guer

IL GEN. VALLE AL DUCE

Prima di iniziare la lettura delle motivazioni per le ricompense al valore, il gen. Valle ha rivolto al Duce le seguenti parole:

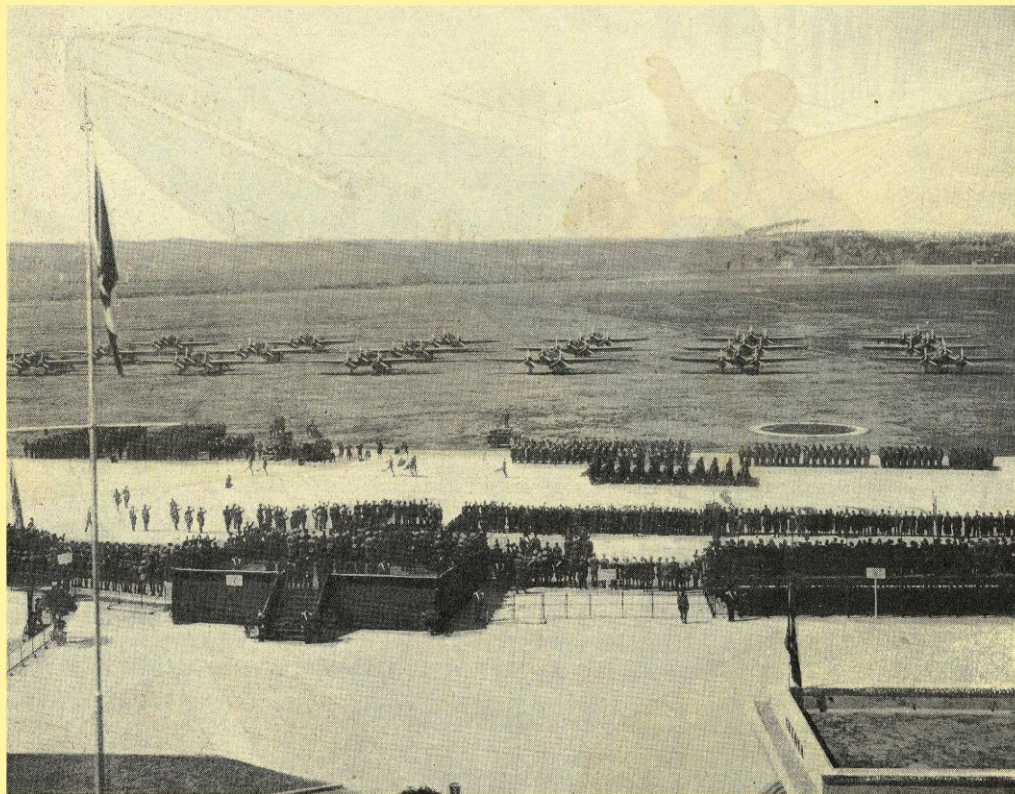
Duce,

durante questi quindici anni della sua vita, l'Ala Fascista, in diversi cieli e contro molti nemici, ha dato magnifiche prove della sua potenza. Ma non ha dato ancora la suprema. Essa attende impaziente il Vostro ordine per farlo.

L'ELENCO DEI DECORATI ALLA MEMORIA

AL VALORE MILITARE: *Medaglia d'oro*: Capitano Pilota Lodi Luigi; Capitano Pilota Mosca Goliardo; Capitano Pilota Vittori Bruno; Capitano Pilota Chiapparò Alfonso; Sottotenente Pilota Ceccherelli Vittor Ugo; Sottotenente Pilota Franceschi Giorgio; Sottotenente Pilota Giuglioli Marcello; Maresciallo Pilota Vaschi Luigi; Sergente Magg. Pilota Magistrini Giovanni; Sergente Magg. Pilota Di Marzio Dino; Sergente Magg. Pilota Presel Guido; Sergente Magg. Pilota Nerieri Luigi; Sergente Magg. Pilota Lagna Luigi; Sergente Magg. Pilota Dal Pan Ermenegildo.

Medaglia d'argento: Capitano Pilota Barbacini Lucio; Tenente Pilota De Robertis Giuseppe; Tenente Pilota Gabelli Luigi; Tenente Pilota Sibilla Giacinto; Tenente R. E. Osserv. Franceschi Ugo; Tenente R. E. Osserv. Devitofrancesco Gaetano; Sottotenente Pilota Carletti Alberto; Sottotenente Pilota Matarollo Elios; Sottotenente Pilota Mosca Pietro; Maresciallo Pilota Allavena Attilio; Maresciallo Armiere Anfuso Edoardo; Sergente Magg. Pilota Ottani Massimiliano; Sergente Magg. Pilota Presel Guido; Sergente Magg. Pilota Barsotti Remo; Sergente Magg. Pilota Giacchetti Enrico; Sergente Pilota Taverna Pietro; Sergente Motorista Palelli Amerigo; Sergente Pilota Gallini Bacio; Sergente Pilota Farusi Ermanno; Sergente Pilota Lagna Luigi; Sergente Magg. Pilota Presel Guido; Sergente Motorista Zannoni Vasco;



La celebrazione della fondazione dell'Arma Aeronautica all'aeroporto del Littorio, a Roma: lo schieramento dei velivoli e le tribune del pubblico viste dall'alto della torre delle segnalazioni

1° Aviere Eletttricista Comoglio Gioacchino; Aviere Scelto R. T. Tomada Francesco; Aviere Scelto R. T. Fedrigo Erminio; Aviere Scelto Motor. Mazzolari Aldo; Aviere Scelto Armiere Lanzetta Giuseppe.

Medaglia di bronzo: Capitano Pilota Cianfarani Virginio; Tenente Pilota Giurleo Carmelo; Tenente Pilota Sibilla Giacinto; Sottotenente Pilota Paolella Bruno; Sottotenente Pilota Sassi Salvatore; Sergente Magg. Pilota Zepini Manlio; Sergente Magg. Pilota Presel Guido; Sergente Pilota Bertocchini Luigi; Sergente Pilota Chierici Attilio; Sergente Motorista Natalini Guerrino; 1° Aviere Eletttricista Comoglio Gioacchino; 1° Aviere Armiere Dall'Olio Dario; Aviere Scelto Motorista Zuchetta Armando; Aviere Scelto R. T. Grassi Ugo; Aviere Scelto Armiere Borra Vincenzo; Aviere Scelto Motorista Brauzzi Giovanni; Aviere Scelto Aiuto R. T. Febo Giuseppe; Aviere Scelto Fotografo Niccolini Luigi.

Ricompense AL VALORE AERONAUTICO - Medaglia d'oro: Capitano Pilota Cecconi Fausto e Capitano Pilota Comani Enrico.

Medaglia d'argento: Maggiore Pilota Rovis Umberto; Capitano Pilota Bertotti Giuseppe; Capitano Pilota Manzin Bruno; Capitano Pilota Sanguinetti Mario; Sottotenente Pilota Bucchi Angelo; Sottotenente Pilota Grignani Giovanni; Sottotenente All. Pilota Basevi Giorgio; Sottotenente G. A. r. i. Fabrizi Fabrizio; Maresciallo R. T. Iaria Demetrio; Sergente Magg. Pilota Ticiati Italo; Sergente Magg. Pilota Stenico Rinaldo; Sergente Magg. Pilota Saporiti Ugo; Sergente Pilota Pogliani Renato.

Medaglia di bronzo: Sottotenente Pilota Mazzina Michele; Sergente Magg. Armiere Anfuso Edoardo; Aviere Scelto Motorista Granchi Bruno; Aviere Scelto Elett. Bertani Ermes; e Sergente Pilota Pogliani Renato.

CRONACA BREVE

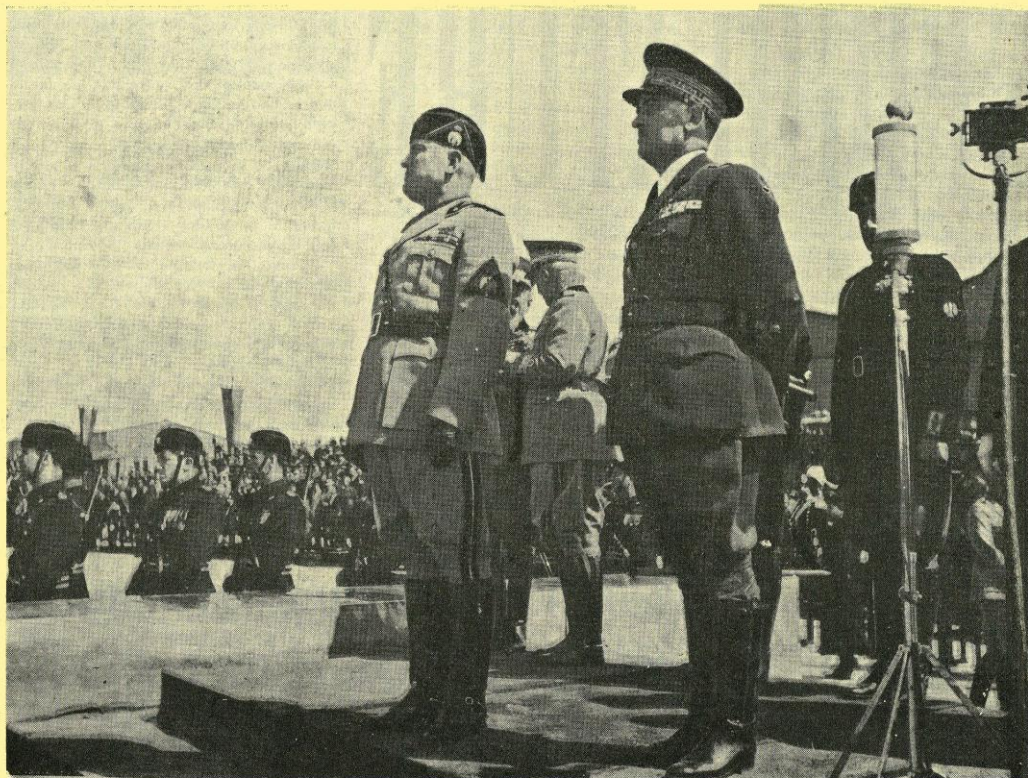
A GENOVA, dalla motonave «Orazio» è sbarcata una missione militare aeronautica silena che visiterà l'Italia ed i nostri stabilimenti che costruiscono aeroplani e motori.

SULL'AEROPORTO di Ronchi, il modello volante «Vampiro», costruito dall'aeromodelista Licio Bisiach, lanciato con 60 metri di cordicella, ha raggiunto prima 700, poi 1000 metri di altezza; dato il vento favorevole, il modello è giunto fino a Polazzo, dopo un volo durato 10 minuti e 41 secondi.

L'AVIATORE australiano Broadbent, partito il 12 marzo scorso da Limpne per battere il primato aereo Inghilterra-Australia detenuto dall'aviatrice Jean Batten con 5 giorni, 21 ore e 3 minuti, si era perduto il giorno 16 nel tratto Batavia-Port Darwin, ma dopo due giorni di ricerche, è stato ritrovato incolume sulla costa di Iava presso Rembang.

I PILOTI tedeschi Ritz e Schmidt, su idrovolante bimotore «Heinkel», hanno stabilito il 20 marzo scorso il nuovo primato internazionale di velocità su 2000 chilometri con 2000 kg. di carico, alla media di 329 chilometri all'ora, volando sulla base Punta Laboe-Faro di Schwinemunde di 500 chilometri; con questo volo i piloti tedeschi si aggiudicano anche i seguenti sette primati internazionali: velocità su 1000 chilometri, velocità su 2000 km., velocità su 1000 km. con 500, 1000 e 2000 kg. di carico, velocità su 2000 km. con 500 e 1000 kg. di carico, tutti appartenenti all'aviazione italiana.

IL PROTOTIPO francese «Bloch 170», che effettuava dei voli sperimentali a Villacoublay, è rimasto seriamente danneggiato il 14 marzo scorso durante la manovra d'atterraggio per mancato funzionamento del carrello retrattile; il pilota Curvale è rimasto incolume.



Il Duce assiste allo sfilamento dei reparti. Accanto al Duce è il gen. Valle, Sottosegretario all'Aeronautica

IL PILOTA cecoslovacco Brazda ha stabilito il nuovo primato internazionale di altezza per apparecchi da turismo della terza categoria (da 2 a 4 litri di cilindrata) salendo alla quota di 7500 metri.

L'AERO CLUB di Lugano ha deciso di indire per la prima metà di agosto 1933 un raduno aereo internazionale per gli aeroplani di ogni tipo.

IL 14 MARZO scorso si sono iniziate le grandi manovre aeronavali americane del Pacifico, alle quali prendono parte 160 navi da guerra e 500 tra aeroplani e idrovolanti, con un totale di 55.000 uomini di truppa; tali manovre dureranno fino agli

ultimi giorni di aprile e avranno per tema l'attacco e la difesa del gruppo delle isole del Pacifico.

IN ISVIZZERA è stato inaugurato un servizio aereo invernale che da Zurigo in circa mezz'ora porta i passeggeri all'aeroporto delle nevi, predisposto ad Oberengadin, situato a 1750 metri sul livello del mare.

LA CASA tedesca Bücker ha costruito un apparecchio, cui ha dato il nome di «Student», destinato alla scuola e all'allenamento; fornito di un motore di 55 cavalli, può raggiungere la velocità massima di 175 chilometri all'ora e consuma 7 litri di benzina per ogni 100 chilometri.

sottoscritti 10 milioni di pesos, pari a circa 60 milioni di lire italiane) e allo scopo di avere dal Governo argentino speciali agevolazioni che rendano più pronte e fruttifere le relazioni transoceaniche e transcontinentali dei paesi ove vivono considerevoli collettività italiane.

« Hanno rubato gli smeraldi! »

Hanno arrestato l'ambasciatore. La moglie del Presidente della Repubblica è svenuta. Un ministro cloroformizzato... 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, che cominceremo a pubblicare nel prossimo numero.

Il volo di prova del «Cant. Z. 506», sul percorso atlantico

In questi giorni un idrovolante trimotore «Cant. Z. 506», pilotato dal presidente dell'Ala Littoria on. Klinger, e avente a bordo il comandante Tonini, ha compiuto un volo di prova sul percorso dall'Italia all'Argentina, raggiungendo la sponda dell'America latina in due tappe coperte con la massima regolarità alla media prestabilita, nonostante il tempo notevolmente sfavorevole trovato in più punti del percorso atlantico.

I giornali bonaerensi rilevano l'efficienza aeronautica incontestabile dell'apparecchio italiano «Cant. Z. 506», con il quale l'on. Klinger ed il comandante Tonini hanno compiuto il viaggio dall'Italia all'Argentina in modo sicuro e regolare. Con solo due tappe essi hanno coperto gli 11.900 chilometri del percorso.

Gli stessi giornali manifestano il loro compiacimento per la innovazione che l'Ala Littoria apporterà ai viaggi aereo-postali transatlantici con il riservare sui suoi apparecchi «Cant. Z. 506» il posto per al-

cuni passeggeri, che godranno comodità non inferiori a quelle offerte dai transatlantici.

L'on. Klinger ha iniziato senza indugio l'opera sua di presidente dell'Ala Littoria, procedendo alla definizione di utili accordi con i dirigenti della nuova «Corporacion Sud Americana de Aviacion» presieduta dall'ingegnere italiano Mauro Herlitska e diretta dall'ing. Venturini, altro italiano ben noto nel campo dell'aviazione commerciale.

L'istituenda linea regolare fra l'Italia e l'America latina, di cui il volo dell'on. Klinger costituisce uno studio tecnico circa l'itinerario e il materiale, avrà appunto stretta relazione con le linee che si diramano dalla capitale argentina e cioè: Buenos Aires-Rio; Buenos Aires-Paraguay; Buenos Aires-Bolivia; Buenos Aires-Patagonia; Buenos Aires-Laghi del Sud, dotate tutte di apparecchi italiani.

La «Corporacion Sud Americana de Aviacion» è stata costituita su iniziativa di elementi e capitali in gran parte italiani (sono già stati

SPIGOLATURE

Una delle più interessanti e meno note figure di religiosi che abbia mai avuto l'Italia, fu senza dubbio quella di P. Nicolò Betti, dei Minori Osservanti di Camerino, nato verso la fine del settecento, il quale, oltre un insigne studioso di tutti i problemi che avessero attinenza con la natura, fu un vero apostolo della fede e della religione di Cristo, tanto da sentirne tutte le più grandi e gravi responsabilità, tutti i più alti e sacrosanti doveri, tutti i più nobili sacrifici, come ne provò tutte le gioie più pure, tutte le più ambe e più dolci soddisfazioni morali.

Membro di parecchie Accademie, versato in tutte le arti e specialmente nelle lettere (aveva composto un poema di 70 canti su «La fine del mondo» che meritò le lodi del Pindemonte), Nicolò Betti fu uno di quegli ingegni eclettici che s'interessarono di ogni ramo dello scibile.

Dalle poche notizie giunte fino a noi e raccolte in un manoscritto datato dal 1810 esistente nella Biblioteca Federiciana di Fano, risulta che questo pio francescano «dedicatosi con intenso studio e così buona riuscita alle scienze fisiche, onde solo ideò e diresse la costruzione di una macchina aerea che gli costò molti anni di lavoro e parecchio denaro». Questo scriveva a suo tempo un anonimo e fu senza dubbio l'elogio più completo e più sintetico dell'opera del Betti, che ci appare un sostenitore convinto della navigazione aerea per mezzo del più pesante dell'aria. Infatti al «più leggero», che non è scevro d'inconvenienti e di difetti, egli preferì qualcosa di diverso giacché, secondo una nota da lui tracciata nel manoscritto suaccennato «un pallone enorme, di sottilissima materia composta, e che si nutrice di fuoco non sembra un comodo troppo sicuro da trasportare uomini per aria».

Per lunghi anni evidentemente il Betti aveva studiato il problema e con la lettura delle altrui proposte e con l'aiuto delle proprie osservazioni ed esperienze, si propose di risolverlo con un mezzo differente da quelli usati fino ad allora, il quale consisteva nella costruzione di un carro volante che poteva muoversi nell'aria a talento di chi lo avesse guidato. Questo ordigno aviatore è minutamente descritto nella prima

parte della «Pterometria, o sia descrizione di una macchina capace al volo, colà quale potrà l'uomo facilmente e comodamente volare», opera di Nicolò Betti edita a Camerino nel 1810, che offre la sintesi dei suoi studi aeronautici. Nella seconda parte sono invece illustrati quei congegni volanti «capaci di portar in aria molta gente».

Il sistema proposto dal Betti consisteva in un apparecchio lungo una diecina di metri e largo quindici, con due ali alquanto ricurve, mobili, coperte di panno e una coda costruita come un telaio: sotto di essa stava un timone che era collegato a mezzo di cordicelle a una specie di portantina dove era sistemato il posto riservato al pilota. Le ali

venivano messe in movimento premendo con il piede una leva a molla, che avrebbe azionato un castello di carrucole che doveva sviluppare la forza motrice. L'innalzamento o l'abbassamento dell'apparecchio era invece determinato mediante le cordicelle che facevano scorrere lungo un asse girevole due contrappesi mobili.

Questa è in maniera sommaria la descrizione dell'apparecchio e dobbiamo riconoscere al Betti, dopo aver osservato attentamente la forma del velivolo, il vanto di aver teoricamente divinato l'avvenire.

Peccato, che l'ultimo modello di questa macchina che provocò gli scherni e le beffe dei suoi colleghi, fu dal Betti distrutta, prima che potesse provarne l'applicazione pratica, il giorno in cui Napoleone ordinò la soppressione degli ordini religiosi.

Tuttavia, malgrado che dell'apparecchio in questione sia rimasta memoria soltanto nell'opera manoscritta conservata nella biblioteca di Fano, giova ricordare al Betti se non altro per la sua fiducia verso il «più pesante dell'aria» e per la sua convinzione circa il trionfo finale della nuova arte del volo.

Antonio Brunori

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

1° Velocità su circuito di Km. 1000 e 2000 per idrovolanti senza carico e con carico di Kg. 500.1000.2000, alle medie orarie rispettive di Km. 313,261 (4 primati) e 307,311 (4 primati), per opera dei piloti cap. Mario Stoppani e Amelio Novelli, dell'ing. Marco Luzzatto e del motorista Remigio Visentin (7 luglio: circuito di Orbetello-Fiumicino-Livorno; apparecchio azionato da tre motori Fiat «A-59 R» da 700 cv. l'uno); 2° Altezza per idrovolanti con carico di Kg. 2000, alla quota di m. 7831, per opera del cap. Stoppani, del ten. Vincenzo Baldini e del motorista Guglielmo Rondoli (29 novembre: Montefalcone; apparecchio azionato da tre Alfa Romeo «125 RC» da 680 cv. l'uno); 3° Altezza per idrovolanti con carico di Kg. 5000, alla quota di m. 6727, per opera del cap. Stoppani e del motorista Rondoli (1° dicembre: Montefalcone).

I due primati della categoria turistica furono quelli di: Velocità su circuito di km. 100 per idrovolanti multiposti leggeri di 1ª categoria, battuto dal pilota Giangiacomo Chiesi, col passeggero Domenico Rossetti, su idroleggero «Eta-Cna». Cna «C 6» 150 cv., alla media di km. 197,672 (16 maggio: pista di Fiumicino-Anzio) e Velocità su circuito di km. 1000 per multiposti terrestri leggeri di 1ª categoria,

battuto dal pilota cap. Zappetta col passeggero Guido Stellingwerf, su Nardi «F. N. 305» - Fiat «A 70 S» 185 cv., alla media di km. 310,999 (17 luglio: pista di Fiumicino-Orbetello-Livorno).

L'aviazione turistica svolse a sua volta nel 1936, un'enciclopedia di attività propagandistica a mezzo di numerosi avioraduni regionali e di altre manifestazioni varie, la maggior delle quali fu il «2° Avioraduno sahariano» (24 aprile-1° maggio), cui parteciparono 14 equipaggi (10 italiani, 2 belgi, 1 francese, 1 spagnolo). La manifestazione comportante due prove (Avioraduno a Gadamès e Corsa sul circuito Gadamès, Gath, Murzuk, Homs, Bengasi, Agedabia, Agheia, Sirte, Tripoli, di km. 2661) si concludeva con la vittoria di Gori Castellani, classificatosi al primo posto in entrambe le prove, su «Saiman-C 4».

Altri avvenimenti aviatori non trascurabili furono infine: i voli sperimentali in zona stratosferica del ten. col. Mario Pezzi (21 marzo: m. 14.000) e del cap. Angelo Tondi (6 aprile: m. 13.800) del Reparto «Alta Quota» di Montecelio; l'intervento della squadriglia da caccia del magg. Chiesa alla giornata ungherese dell'Ala, a Budapest (14 giugno); l'inaugurazione a Lugo del monumento al superaso Francesco Baracca (21 giugno); la visita alle istituzioni aeronautiche tedesche dei gen. Valle e Pel-

legri, con altri ufficiali dell'Arma Azzurra (24-28 giugno); la costituzione delle divisioni aeree «Aquila» (Venezia) - «Borea» (Torino) - «Centaur» (Bologna); la partecipazione dei migliori volovelisti italiani alle Olimpiadi tedesche del Volo a Vela (agosto); l'inaugurazione dell'avio-linea «Roma-Addis Abeba-Roma» (15 ottobre) e la crociera propagandistica al Nord-Europa d'un bimotore civile terrestre Savoia-Marchetti «S 84» (ottobre-novembre).

La multiforme e giammai interrotta attività dell'Aviazione italiana si è spettacolosamente intensificata nei primi otto mesi dell'anno in corso, durante i quali, l'Ala Fascista ha ridato al mondo un'ennesima testimonianza della sua meravigliosa efficienza, attraverso successi di prim'ordine, che le confermarono quel primato morale «reale nel progresso aviatore, già anteriormente raggiunto. Tale attività, che, nota com'è a tutti, non ha bisogno di essere particolareggiata, si riassume: 1° nei molti voli ispettivi e d'allenamento del Duce attraverso la Penisola; 2° nella brillante affermazione del pilota velivola Zappetta, vincitore, su Nardi «F. N. 305», della gara di velocità sul circuito Cairo-Alessandria-Cairo (km. 166 x 3 volte) all'Avioraduno internazionale egiziano delle Oasi» (28 febbraio; media oraria km. 335); 3° nel volo turistico all'Africa sahariana ed equatoriale, dei piloti ing. Gianni Albertini e Oliviero Varzi (17 febbraio-21 marzo: km. 17.000 in 13 tappe); 4° nei solenni festeggiamenti romani celebrativi del 14° annuale dell'Arma Azzurra, culminati nella consegna fatta da S. M. al Re Imperatore delle nuove bandiere agli Stormi e dei labari ai Gruppi autonomi, e nel Gran Rapporto tenuto dal Duce al Palatino a 10.000 ufficiali dell'Arma convenuti nell'Urbe da tutta Italia (3 aprile); 5° nella partecipazione di una squadriglia di 10 Fiat «C. R. 32» da caccia alle «Gare Internazionali Aeree di Zurigo» (22 luglio-1° agosto); 6° nella superba vittoria degli equipaggi militari del ten. col. Samuele Cupini e cap. Amedeo Paradisi, del magg. Umberto Fiori e cap. Giovanni Lucchini e del ten. col. Attilio Biseo e ten. Bruno Mussolini, classificatisi, su trimotori Savoia-Marchetti «S-79», ai primi tre posti nella corsa internazionale «Istres-Damasco-Parigi» di km. 6190 (km. 2921 più 3269), alle medie orarie rispettive di km. 352,789 - 344,639 - 342,756 (20-21 agosto: 13 equipaggi concorrenti, 8 dei quali costituiti dai 6 «S-79» della squadriglia italiana dei «Sorci verdi» e da 2 bimotori Fiat «B. R. 20», poi da 2 quadrimotori e da 2 bimotori francesi e da 1 bimotore inglese); 7° nel «Secondo Avioraduno del Littorio», cui parteciparono 76 equipaggi, 52 dei quali (28 italiani, 8 tedeschi, 4 cecoslovacchi, 4 francesi, 3 polacchi, 2 inglesi, 1 austriaco, 1 belga, 1 ungherese) ultimarono le due prove (22-23 agosto: Avioraduno a Rimini; 25-27-29 agosto: corsa di km. 1950 in tre tappe sul circuito «Rimini - Parma - Torino - Milano - Venezia», «Venezia - Bologna - Viareggio - Siena - Napoli», «Napoli - Foggia - Pescara - Roma»), vinte rispettivamente dal tedesco Schmid e dal noto campione aeroturista genovese Giorgio Parodi, primo assoluto della manifestazione, su «Percival Vega Gull»; 8° nei numerosi Avioraduni regionali; 9° nei voli di propaganda indetti a favore della gioventù dal Ministero dell'Aeronautica per «L'Aquilone» in 30 città d'Italia (dal 15 maggio al 27 giugno con trasporto di migliaia di studenti d'ogni grado e di insegnanti); infine, nella conquista di ben 26 primati internazionali di varie specialità (6 della classe «aeroplani terrestri», 14 della classe «idrovolanti e 6 della classe anfibi»).

Questi ultimi, alcuni dei quali migliorarono primati già in possesso dell'Italia, costituirono, col superbo successo dell'acclamata corsa «Istres-Damasco-Parigi», una sfolgorante prova della supremazia italiana in quasi tutti i campi del progresso aereo.

(Continua)

Piero Botto



Visioni della guerra in Spagna. Apparecchi legionari da ricognizione schierati su un campo della Spagna nazionale

ALI ARMATE

SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE SECONDA

I "bombardatori",

I.

No!

(Continuazione dal numero precedente)

Il suo occhio, che nessuna lacrima veia, ch'è troppo intenso è il dolore perchè possano contaminarlo le lacrime, tissa ostinatamente l'azzurro lontano, quell'azzurro che è il cielo della Patria.

I *Fokker* piroettano attorno all'enorme aquila ferita e tuttavia incomita, e le intimidazioni si fanno più incalzanti e più imperiose. I "cacciatori" s'avvedono che di minuto in minuto la preda si avvicina alle linee e vogliono ad ogni costo costringerla alla discesa nel loro territorio.

Salomone vede ma non risponde, e le sue mani tengono il volante inchiodato sempre nella stessa posizione, quella che guida la grande macchina ed i suoi morti verso l'Italia.

Uno dei *Fokker*, più impaziente, si avvicina, si avvicina, ed il pilota, il cui volto atteggiato a sorpresa è nettamente visibile, ripete l'invito alla resa.

Salomone vede, si muove, risponde.

La sua risposta è un gesto, un gesto solo, un semplice gesto.

L'eroe è nato a Capua, ma il gesto che fa non soltanto per i meridionali ha un suo specialissimo significato: quel significato è universalmente conosciuto.

E vuol dir molte cose, molte...

Ma lo tradurrò in una sola sillaba: NO!

Il volto del "cacciatore" si contrae in una feroce smorfia di collera, ed il *Fokker* picchia furiosamente e scompare dal campo visivo del pilota ferito.

Ma egli sa dove è andato.

Egli sa quello che farà.

Lo sa, e tuttavia non devia, incrollabile, sublime. Lo sa, e non sposta d'un millimetro il volante, e non si guarda attorno, e non stacca l'occhio dalla lontana grigia distesa di terra che si chiama Italia.

I due "cacciatori", furiosi, si sono intesi. Con rapida manovra riprendono sotto la loro mira il *Caproni*, ed aprono il fuoco.

Attorno al tragico pilota che con ferrea mano ed incrollabile volontà, guida verso la terra madre due salme care ed eroiche, le pallottole sibillano numerose, e sembra che il loro strido lacerante abbia tutta l'iraconda aggressività che anima i due Austriaci beffati.

Non si può più tenere la rotta senza tentare di sfuggire alla gragnuola di pallottole.

Salomone, pur non allontanandosi dalla via più breve che conduce direttamente in Italia, cerca di zigzagare, e deviare le scariche che si succedono fitte e nutrite.

Ma il corpo del colonnello Barbieri impedisce la manovra, ed il *Caproni*, già per sua natura poco

agile, risponde pesantemente ai comandi, e si riprende dinamicamente.

In queste condizioni è un ben facile bersaglio!

Le ramme piovano, spietate, rabbiose. Il piombo sibila, strisce, sunita. La tela delle ali è strappata a brandelli, molte crociere sono spezzate, alcuni puntoni, intaccati, scricchiano lamentosamente. Il motore centrale, ripetutamente colpito, con l'elica scneggiata, alcuni cilindri ammaccati, le punterie fracassate, tace definitivamente. Dai serbatoi di benzina forati il liquido graveolente cola a ruscelli, e si mescola col sangue che allaga la carlinga e ne imbratta i bordi. Tutto intorno al *Caproni* irriducibile la morte urla con molteplici voci.

E tuttavia il pilota non piega. Fra quello sventagliare di mitraglia è passato senza essere più toccato, e non piega, e tiene duro, e s'allontana dall'Austria, in cerca della terra amata, familiare, inapprezzabile dell'Italia.

I *Fokker* tacciono, e vengono ancora una volta a parlamentare.

Negli occhi dei "cacciatori", che si avvicinano il più possibile, fino a poche decine di metri, vi è stupore, rabbia, ammirazione.

— Arrenditi, arrenditi! — dicono i rapidi segnali degli Austriaci.

— NO! — risponde il gesto intraducibile, cambronesco, dell'Italiano.

I "cacciatori" non sanno più rispondere, a quel gesto, col fuoco terribile delle loro mitragliatrici.

Quel ferito, che sospeso su una immensità sfida, tranquillo ed incrollabile, la morte pur di restituire alla Patria le salme di due suoi figli, pur di restituire all'esercito la macchina che gli è stata affidata, prende ai loro occhi proporzioni gigantesche. Quel senso cavalleresco, che spinge a tributare ammirazione incondizionata all'eroe, che è sempre presente in ogni uomo, che nessuna educazione, nessun regolamento, nessun dovere può annullare, si risveglia in quei due.

Essi seguono da presso il glorioso ferito, che stilla sangue e benzina dalla carlinga crivellata, e non sanno più assalirlo.

Un'ultima volta ripetono l'invito, quasi angosciosamente:

— Arrenditi, arrenditi!

Ancora, irriducibile, Salomone risponde:

— NO!

I *Fokker* picchiano e scompaiono. Immobile, stoico, il pilota attende il nuovo assalto, forse quello mortale, definitivo.

Ma l'assalto non viene. Gli Austriaci hanno abbandonato la partita, vinti certo dall'ostinazione eroica dell'Italiano.

La via è libera!

Con ciò i nervi non si possono distendere. Troppo difficile è la manovra, e troppo lunga la strada da percorrere!

Il *Caproni* continua ad avanzare, bara singolare di eroi, condotta da un più grande eroe, verso le linee amiche.

E l'austriaco, dal basso, gl'infligge l'ultimo martirio: furibonde le artiglierie antiaeree prendono di mira il relitto dell'aria!

Mentre la striscia argentea dell'insonzo si avvicina, pretendendosi quasi in un umanissimo appello, verso la carlinga sacra dal sangue e dai morti che contiene, dal Monte

Santo, da tutta la linea del fronte austriaco, una valanga di granate sorge a frugare il cielo.

Vortici di fuoco e pesanti bioccoli di fumo si aggroviavano e si avvolgono attorno al *Caproni*, si distendono in cortine mortali, o si scagliano in scie pericolose innanzi la sua prua o dietro la sua poppa.

Destreggiandosi come lo permettono le circostanze, procurando di non costituire un facile bersaglio ai telemetri che da terra lo seguono coi loro strumenti, Salomone prosegue.

Il dolore della ferita, la perdita di sangue, la tensione nervosa, l'angoscia, sembra che in lui non abbiano presa. Ferrigno, incrollabile, dura ancora, sempre, al volante.

L'aeroplano gemente, cigolante, ribelle alla mano che lo guida, sobbalza nell'aria: è il salto caratteristico che indica il sorvolo del l'insonzo.

Un minuto d'attesa: un altro balzo.

La barriera liquida che divide i due eserciti, le due Nazioni, è superato! Il *Ca 478* vola sull'Italia!

Affannosamente il pilota cerca un campo, un prato sul quale atterrare.

Sotto la carlinga il suo occhio abbraccia l'immensa distesa del campo di battaglia, le linee sinuose delle trincee, il raggrupparsi irregolare delle buche scavate dalle granate, il biancheggiare delle rovine ammucchiate dal cannone ed il nereggiare dei rovi che la mitraglia non è riuscita a radere, e laggiù, in fondo, una distesa chiara, piana, regolare.

L'aquila ferita, che rantola raucamente coi suoi due motori ai quali la benzina comincia a mancare, si dirige pesantemente là.

Ormai prendere terra non è che un gioco.

Il pilota guida sicuramente la macchina barcollante, la costringe ad obbedire, e la porta, col ferreo dominio del suo pugno e della sua indomita volontà, a posarsi sul campo.

Al campo di Gonar nessuno si attendeva il *Ca 478*. Una folla stupita accorre, commossa dalla vista del sangue che, dalla ferita del tenente colonnello Barbieri, ha rigato tutta la prua della carlinga, e raccoglie pietosamente quelli che giudica tre cadaveri.

Poichè Salomone, incrollabile e sublime nel cielo, non appena toccato il suolo si è abbandonato, e cedendo al dolore fisico ed alla mortale angoscia, è svenuto.

(Continua)

Armando Silvestri



Il capitano Oreste Salomone

E' uscito il numero di marzo della

RIVISTA AERONAUTICA

di cui ecco il SOMMARIO:

La potenza aerea e l'aviazione d'assalto (Col. A.A. pil. Pietro Piacentini) - La difesa antiaerea passiva (Hamed Venanzi) - Esigenze fisiologiche dell'organismo umano nei voli stratosferici (Ten. Colonnello medico M. Marinucci e Prof. dott. S. Guasco) - I reati di condotta degli aeromobili (Prof. Avv. Tancredi Gatti) - Moderna preparazione bellica ed evoluzione dei rapporti contrattuali tra lo Stato ed i privati (Dott. Giuseppe Consiglio).

Seguono le rubriche:

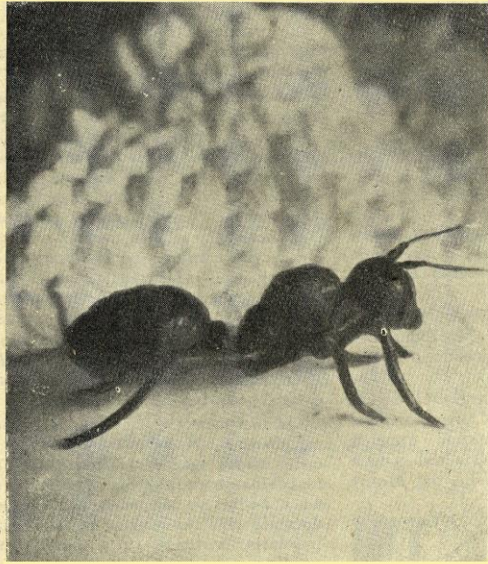
Aeronautica militare, Aerotecnica, Aeronautica Civile, Diritto Aeronautico, Rivista di Riviste, Ai margini della Storia, Varie, Bibliografia.

LA FORMICA

Ecco l'elaborato giudicato migliore dalla giuria dell'Originale Concorso, del quale abbiamo pubblicato la classifica nel numero passato. Il testo è del torinese Franco Muscariello, le fotografie sono state eseguite da Oreste Noto.

Era nata in una magnifica casa, tutta di cemento con le pareti tra il liscio e lo scabroso sulle quali le era facile imparare ad arrampicarsi. Era grande, la sua casa, ed era piena di compagne; ve ne erano molte giovani come lei, e tutte vestite alla stessa maniera, tanto che sembravano tutte uguali.

Esse venivano istruite da anziane governanti, dalle lunghe antenne



... Mirca guardava sempre là, dove la luce era più forte...

e dall'andatura posata e sicura. Ogni giorno, alla stessa ora, le portavano, da luoghi a lei proibiti, magnifiche porzioni di mangime: oggi erano semi, ieri erano state briciole di pane, domani sarà un po' di polpa di quella ciliegia caduta davanti all'ingresso della casa e sulla quale si affaticavano tutte le formiche operaie del "Formicaio murmures". E mangiando del cibo così buono e così scelto, Mirca, la più grassa e la più carina di tutte le formiche nate in quell'anno, cresceva e si sviluppava e, sviluppandosi, ingigantiva anche in lei, la smania di uscire da quella casa, di vedere la luce più grande, più luminosa, perché quella dove la tenevano era troppo scialba, e spesso offuscata da grandi ombre che si improntavano sulla parete. Mirca guardava sempre là dove la luce era più forte, a quella sola anelava. La notte, mentre le operaie disponevano in bell'ordine il frutto del lavoro giornaliero, mentre altre erano intente a scavare il duro cemento, per allargare i magazzini, Mirca era obbligata ad ascoltare gli insegnamenti: tra breve avrebbe dovuto uscire, per compiere il volo delle nozze, e già le ali diafane erano quasi pronte al volo. E mentre riguardava sospirando le sue ali trasparenti e chiare

come una goccia di rugiada sul petalo di un giglio, senava, rimbombante sotto l'antro, la voce della nutrice:

— Lavorate, Marmures, lavorate: non fate come la cicala o come il grillo. Essi volano e, volando, cantano; ma, volando e cantando, non lavorano e quando la luna lucente avrà fatto tre volte il giro, quando i fiori diventeranno brutti e le foglie ingiallite e secche cadranno, e la terra sarà tutta bianca, e il vento freddo, quanto il sole di domani sarà meno caldo, allora, essi moriranno, non avendo altro da mangiare se non il vento e la neve.

— Ma che cosa fanno, nutrice, durante la bella stagione, quando i prati sono, come dici spesso tu, verdi ed il cielo è azzurro azzurro?

— T'ho già detto, Mirca, volano...

— Cosa vuol dire, nutrice, volare? Anch'io, hai detto, dovrò volare; ma cosa vuol dire?...

— Volare... — disse la nutrice facendo riemergere alla memoria il lontano ma indelebile ricordo — tutte noi abbiamo volato, e tu tra breve lo farai. Vuol dire, piccola Mirca, alzarsi da terra, correre per l'aria, non toccare più la terra... la terra bassa, la terra vile, la terra corrotta. — E la sua voce era stanca e lontana. — Sulla terra è difficile, o Mirca, compiere delle buone azioni, è

molto difficile. Qui tutto è egoismo: questa stanza di cemento, questi magazzini ripieni, questo nostro lavoro incessante. Invece solo l'aria è pura, solo l'aria è bella e soave. Ascolta, Mirca, odimi bene. Quando

sarai in volo, inebriati dell'altezza, ascendi più che puoi verso quell'azzurro, che è purezza perfetta, sali sempre più in alto, perché più in alto andrai, più vivrai in un etere soave. Ricorda, Mirca, di rimanere e di godere più che potrai il tuo volo, perché quando le tue ali cadranno, e saranno disperse dal tepido vento, la terra nera e vile ti costringerà a lavorare, ti contaminerà, e tu diventerai, come tutte le altre, egoista e lavoratrice...

— Quando, nutrice, quando volerò?

— Domani, Mirca.

— E la cicala vola sempre?

— Sempre...

— Perché? Perché può sempre volare e noi solo una volta?

— E' giusto, Mirca, che tu lo sappia — e la sua voce era velata al triste ricordo. — Una volta tutte le formiche volavano; una volta, quando il sole era più bello e le nostre case scavate nella terra odorosa. Allora le formiche volavano sempre, come le cicale, come i grilli; ma sempre alla nostra disgraziata razza fu dolce accumulare ricchezze; e per radunarle, molto tempo, che doveva essere dedicato al volo, lo passavano strisciando sulla terra in cerca di cibo. E quando la luna divenne tonda e grande per la terza volta, ed il freddo intenso, i nostri granai erano pieni e ricolmi. Allora — oh triste giorno! — ci trovammo improvvisamente senza le nostre belle ali. Ed una voce cupa ma sublime ci disse: "Quando uscirete da questo antro, da quest'immenso e ricco granaio, che vi sta tanto a cuore, così come foste tenacemente attaccate ai beni della terra, su di essa rimarrete, e per sempre. E se fin da ora avete gustato il volo, più non ne siete degne". Riserò le formiche: ma ora noi sentiamo la gravità ed il peso della privazione del volo. Da allora, Mirca, noi non vogliamo che il giorno delle nozze.

Venne il domani, e Mirca uscì fuori dalla stanza ombrosa, e subito fu abbagliata dalla luce grande del sole. Si fermò, guardò il cielo e lo vide splendente, bello, azzurro.

— E' lì — disse — voglio toccarlo, voglio prenderne un pezzetto che mi ricordi il mio volo.

E volle volare, e d'un tratto si sentì leggera, trasportata da un vento che la colpiva in pieno, e con lo

sguardo teso al cielo cercava di alzarsi sempre più.

— E' mio — gridava — lo voglio io, quel bel cielo. Oh, beate le cicale che sempre lo possono avere!...

Così dicendo rivolse lo sguardo verso la terra. Era ancora vicina, e le sembrò brutta e nera. Riguardò il cielo e le parve più bello e più splendente.

— E' vero — pensò — la terra dev'essere cattiva: è nera e brutta, mentre questo etere, questo cielo sono chiari e belli". Sentì, Acario — e si rivolse al compagno che le era accanto — senti come è buona l'aria libera? Senti come, il sole è tiepido? Senti che gioia infinita è dentro di noi? E' quell'azzurro che ce la comunica, perché quell'azzurro è gioia infinita. Andiamo, voliamo ancora, ne prenderemo un lembo e lo porteremo con noi.

— Sì — le rispose — lo prenderemo. Oh, Mirca, se fossimo cicale!...

— Sì — gli gridò Mirca; ma ormai era stanca, si sentiva debolissima, ma felice. La sua ascesa era lenta, lenta. Acario, al suo fianco, era sfigurato dallo sforzo.

— Arriveremo a quell'azzurro, Acario?

— Certo... — rispose con un fil di voce.

Mirca lo guardò. Ad un tratto egli si volse e le disse:

— Addio, Mirca, prendilo tu quel bellissimo azzurro. Io cado, l'ali non mi tengono più... — e cadde.

Le sue diafane ali si erano staccate, e il caldo vento le spingeva verso quell'azzurro che non avevano potuto toccare. Mirca le vide. Erano belle, il sole e l'aria le avevano dipinte meravigliosamente; avevano i riflessi azzurri del cielo e la lucentezza dell'aria.

— Come son belle — pensò — sono come il cielo e l'aria. Forse che anche le mie saranno così? Forse che, in questo modo, abbia preso un lembo d'azzurro? "

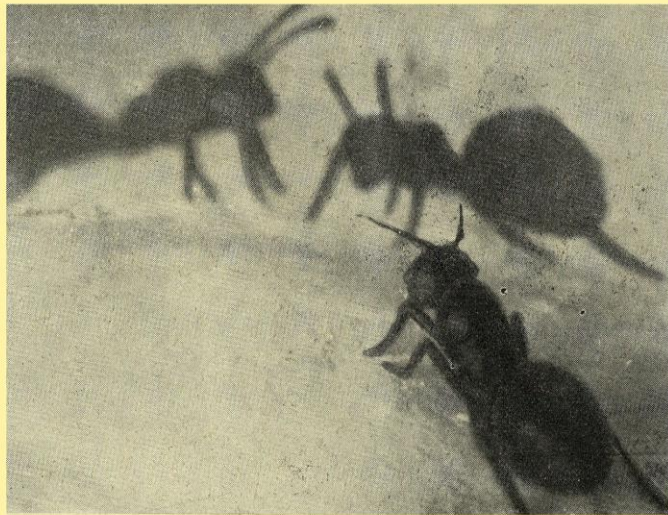
Guardò in basso. La terra lontana era bella, era lucente, era verde, con delle striscie argentee.

— Perché non ritornare un po' là, a riposarsi, per poi riprendere il volo? "

Chiuse le ali e cominciò a discendere; e quando la velocità aumentava le apriva, ma poi le richiudeva e discendeva... discendeva... Com'era bello discendere lentamente! Chiuse gli occhi: e, così cullata dal vento, rivede le belle ali di Acario... le prendeva... ma non le afferrava... Riaperse gli occhi. Era vicinissima alla terra, e si spaventò: la terra era brutta, nera, orribile. Capi l'errore e l'abbandono della discesa, capì la tentazione della terra, bella, stupenda dall'alto, orribile da vicino. In un baleno le passarono per la mente le parole della nutrice: "Sulla terra è difficile fare delle opere buone..." — ed a questo pensiero tentò di risalire, ma nello sforzo le ali cedettero e cadde. Non si fece male, tanto era vicina, tanto la terra l'aveva attratta. Il vento le portò davanti a sé una delle sue ali.

— Evviva — gridò — anche la mia ha i riflessi azzurri, e la lucentezza dell'aria. Ho portato, compagne, un lembo d'azzurro, di quell'azzurro che giammai potremo toccare...

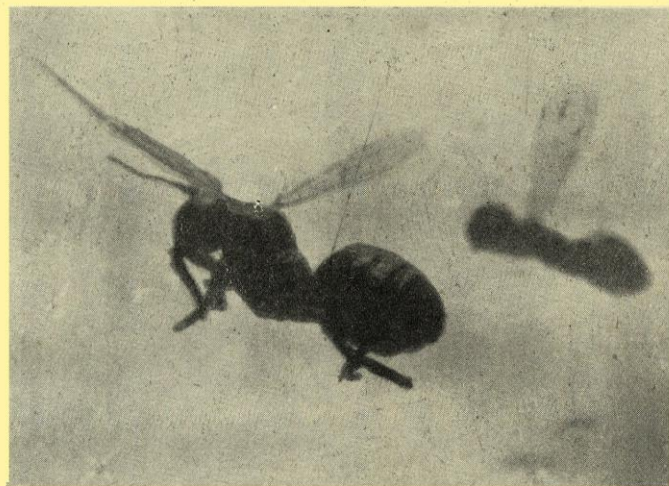
Ma si fermò. Le compagne non l'ascoltavano, non l'udivano. Lavoravano, trainavano, spinte da una forza che non riuscivano a vincere, con il capo chino a terra. Ed anche Mirca si sentì come spinta a lavo-



... era sempre offuscata da grandi ombre...

rare, a non guardare più verso il cielo, ma a cercare sulla terra. E quando il sole divenne rosso e grande e scomparve dietro l'erba alta, gettando su tutta la radura lunghe ombre e lasciando sul pallido azzurro nuvolette vermiglie, Mirca ri-

e l'accosero i fiori, il cielo, i monti — beatissimo tu, che in questo limpido cielo, in questo dolce vermiglio trapassasti tutta la vita. Io, attratta dalla dura terra, qui rimarò schiacciata dal vile lavoro. Beatissimi voi che volate! — ed il suo



... Arriveremo a quell'azzurro?...

guardò la sua aluccia dai riflessi azzurri come il cielo di mezzogiorno, e rossi come il sole al tramonto. La rimirò: e, tendendola al cielo:

— O beatissimo Acario — gridò, ed il suo grido si sparse per l'aria

gridò l'accosero le cicale, i passerii, le rondini nel nido e l'aquila sull'alta rupe.

— Beatissimi siete. Volate e dimenticate la terra. Nel puro spazio dei cieli sentirete la bontà e la vita

Franco Muscarello

DUE MINUTI A CAPOFITTO

In questi giorni avrete certamente appreso dai quotidiani la bellissima prova del paracadutista francese James Williams che ha battuto il primato mondiale di salto col paracadute ad apertura ritardata. Egli si è lanciato da 10.800 metri di altezza per aprire il paracadute solamente a 200 metri dal suolo.

Ecco un'altra impresa che dimostra, come del resto hanno dimostrato mille volte gli innumerevoli primati dell'aviazione italiana, fino a qual punto di resistenza sia possibile allenare l'organismo umano. Precipitare nel vuoto per più di 10 chilometri ed aprire il paracadute a 200 metri da terra malgrado la velocità ed il rapido aumento della pressione e della temperatura, significa possedere una discreta dose di nervi a posto.

La velocità di caduta libera di un corpo umano è notevole, ma per fortuna non aumenta in modo continuo, perchè ad un certo momento essa si stabilizza a poco più di duecento chilometri l'ora. Così Williams ha percorso i 10.600 metri in 2 minuti e 5 secondi, poi aperto il paracadute, ha effettuato la seconda parte della discesa in 18 secondi.

E' perfettamente inutile che la vostra fantasia vi faccia sbarrare gli occhi dal terrore al solo pensiero di una simile vertiginosa caduta. State invece a sentire qualche particolare delle impressioni scritte dal protagonista per il giornale francese "L'Intransigeant". Ciò vi darà la misura della perfetta lucidità che un organismo sano può conservare anche nelle condizioni più eccezionali.

noscenza? Voi volete ridere! Aver paura? Voi scherzate! Non si può dire davvero che io fossi nelle condizioni di quell'annegato che un istante prima della fine vide nell'orizzonte passare il film della sua vita. Non potevo permettermi di ricordare simili cose perchè dovevo pensare a manovrare, a lottare, a dibattermi. Bisogna, a costo di sforzi atletici sovrumani, evitare la vite. Con il corpo orizzontale e le gambe strette, tento di girare intorno ad un asse verticale. La pressione sulle spalle è fortissima, come colpi di pugno. Intanto la brina, che si era depositata sopra gli occhiali da quando ero a bordo dell'apparecchio si è fusa durante la discesa. Ho dei guanti imbottiti. Un cronometro ed un altimetro sono fissati sull'avambraccio sinistro. Ho un paracadute sulla schiena ed uno di riserva sul ventre. Le braccia conserte, proseguo la mia corsa senza emozionarmi, tenendo d'occhio il cronometro e l'altimetro, mentre la terra sale sempre ad una velocità sbalorditiva. Nessuna oppressione. Il cuore è solido, e le arterie resistono benissimo. Qualcuno dirà: "E le orecchie?". Esse sono come le vostre, malgrado la leggenda nata non so dove. Il timpano non si è mai bucato, credetemi. Io cado a 200 chilometri all'ora ma gli aeroplani moderni da caccia non picchiano a più di 700 chilometri?

Quale ebbrezza! Resto assolutamente padrone di me stesso. Il turbine non è poi così infernale come vi immaginerete: esso mi trascina in una danza interminabile. Il calore, immagazzinato elettricamente nella mia combinazione, si diradava raffreddando poco a poco l'estremità dei piedi e delle mani, tuttavia sto benissimo.

Vedo sulle strade di Chartres le vetture che si raggruppano per partire in carovana verso il luogo dove probabilmente atterrerò.

Duecenti metri. Mille metri.

Attenzione! Un diavolo s'ingaggia ora tra la prudenza e l'ambizione di battere il primato. Con la mano destra getto via gli occhiali ed impugno il comando d'apertura del paracadute. I miei occhi sono fissi sull'altimetro sensibile, il mio fedele compagno.

400 metri, 300 metri.

Attenzione alla scossa!

200 metri. E' questo il momento o mai più. Una casa è là, vicinissima. Sotto la maschera inalatrice, alimentata regolarmente con l'ossigeno, trattengo per un attimo il respiro.

Tiro il comando di apertura. Il paracadute salta fuori dal suo sacco come il diavolo dall'inferno. Si spiega. L'urto dell'apertura si ripartisce sull'insieme dell'apparecchio ed anche un poco sul mio corpo, ma non avverto nessun dolore. Però, che colpo di freno! Da 210 chilometri all'ora sono passato a 20 l'ora.

... e così sospeso termino la mia discesa".

Come vedete, per fare una simile chiacchierata, i ricordi di Williams debbono essere stati abbastanza precisi. E poi, due minuti in quella scomoda posizione sono lunghi a trascorrere.

Simili prove, che noi ammiriamo incondizionatamente, possono apparire senza alcuna utilità pratica. Eppure sono molto importanti, specie nel concetto militare. Nel cielo di Spagna è avvenuto che un pilota nazionale, costretto a lanciarsi col paracadute dopo un combattimento aereo, è stato mitragliato mentre discendeva lentamente, dai "prodi" aviatori rossi come se si trattasse di una caccia ai palloncini. Il fatto dimostra come in una lotta aerea la salvezza del pilota possa dipendere anche dal suo allenamento a precipitare nel vuoto con il paracadute chiuso.

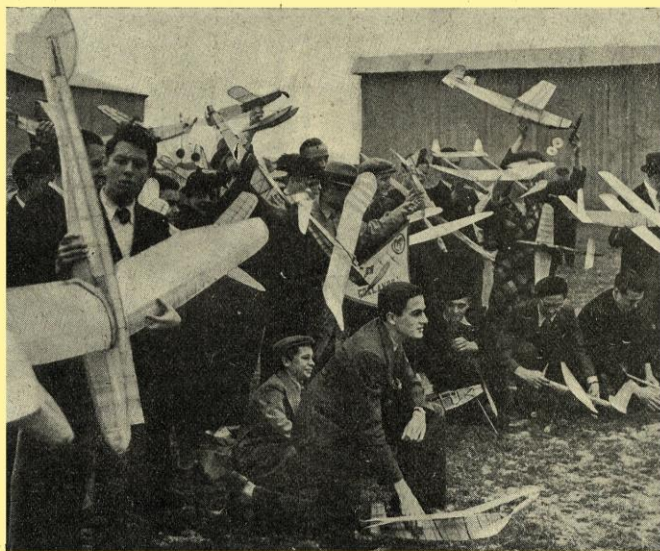
Nulla è infatti più vulnerabile del vistosissimo paracadute che cala lentamente alla velocità di 6 metri al secondo. Il caccia nemico, l'artiglieria contraerea o semplicemente la fucileria sono sicuri di colpire un simile bersaglio. Se invece di aprire subito il proprio paracadute il pilota può attendere di essere a poche centinaia di metri da terra per farlo, sfugge alla vista del suo abbattoiere perchè è difficilissimo seguire un bersaglio costituito da un punto che precipita a 200 chilometri l'ora.

Il nostro grande paracadutista Prospero Freri ha scritto a tale proposito: "Nella pratica di guerra il lancio ritardato sarà una necessità; l'addestramento tenderebbe a creare l'abitudine ad affrontare queste necessità. E' bene però tenere presente che i lanci di apertura ritardata comportano sempre un certo rischio che non dipende dal funzionamento del paracadute, su cui si può fare sempre il più completo assegnamento, bensì dall'eventualità che l'uomo non comandi a tempo debito l'apertura del paracadute".

Tale rischio può, naturalmente essere eliminato con un razionale addestramento. V.

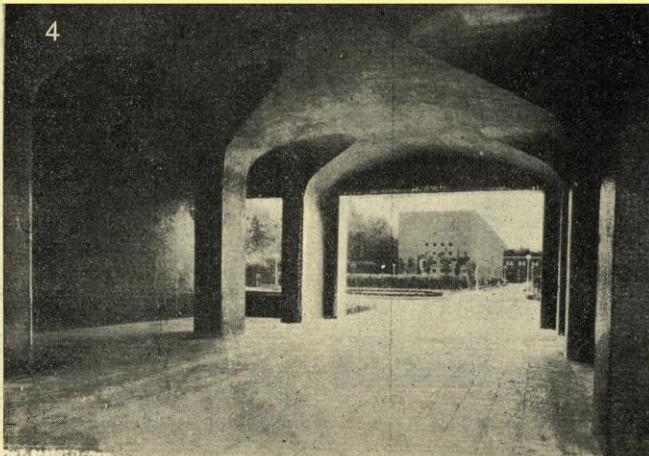
Un volo sfortunato di un costruttore

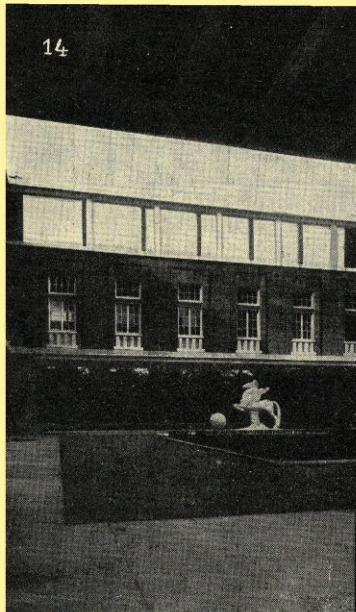
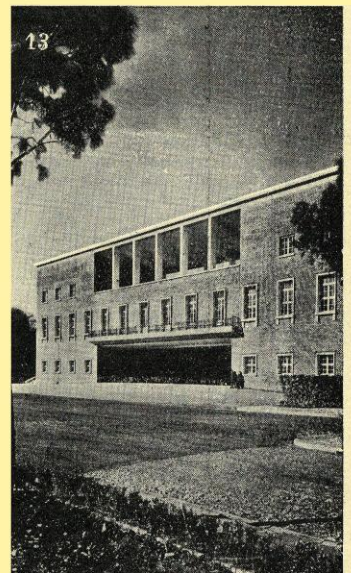
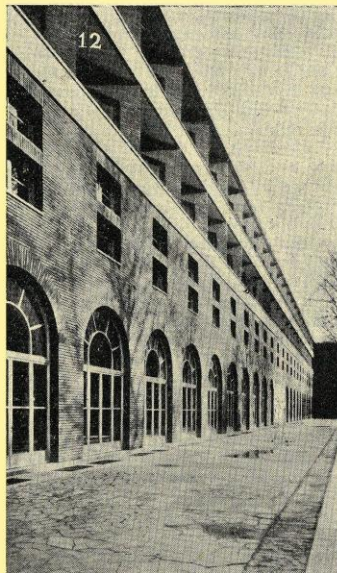
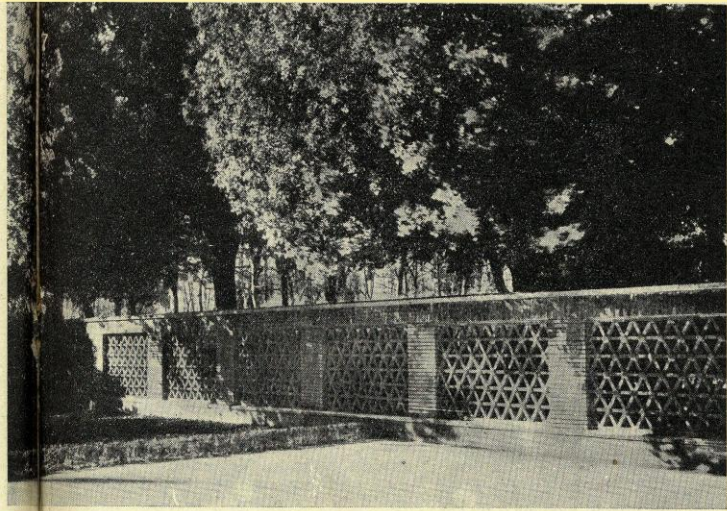
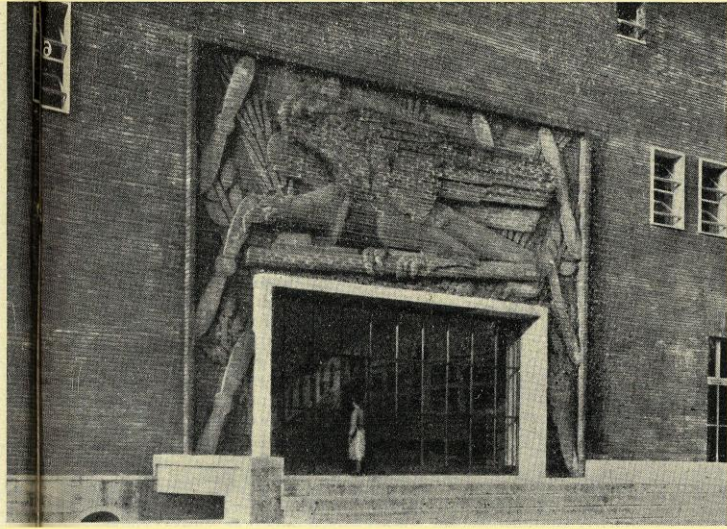
Un appassionato del volo a vela, l'ac Giorgio Winkler, di anni 37, da Bressanone, che già lo scorso anno aveva tentato, senza successo, di lanciarsi in volo con un aereo da lui ideato e costruito, da una delle vette della Plose, ha ripetuto ieri, con non maggiore fortuna, la prova. Per spiccare il volo, aveva scelto questa volta la località Eores, intendendo racconciare il fondo valle nei pressi di Verena. Messo l'apparecchio a punto, egli si è librato in aria, ma, fatte alcune centinaia di metri, a causa della rottura di un tirante, un'ala si è staccata e il velivolo è precipitato al suolo. Nell'incidente lo sfortunato aviatore ha riportato la frattura di una costola e varie contusioni leggere. Dopo i primi soccorsi prestati dalle persone che assistevano all'esperienza, il Winkler è stato trasportato all'ospedale di Bressanone.



Aeromodellisti francesi durante la Coppa di Francia del 1936

**visioni
dell'
accademia
aeronautica
di firenze**





- 1 La piscina
- 2 L'edificio del Comando
- 3 Bar e sala del Circolo Ufficiali
- 4 Atrio delle scuole
- 5 Cortile d'onore
- 6 Ingresso alloggi, mensa, circolo uff.
- 7 Recinto sulle Cascine
- 8 Comando e scuole
- 9 Scuole
- 10 Uno scorcio della palazzina del Comando
- 11 Scala dell'edificio del Comando
- 12 Alloggi
- 13 Prospetto principale
- 14 Cortile d'onore

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

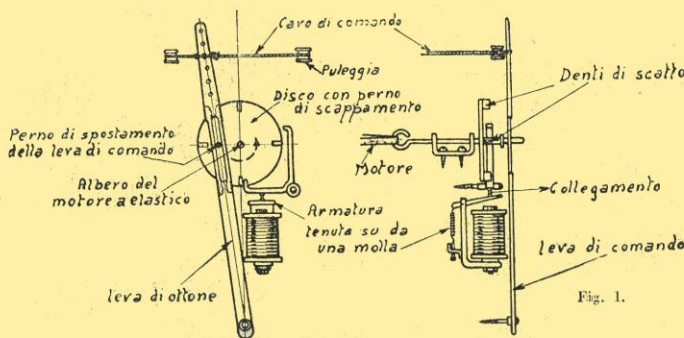
MODELLI VOLANTI RADIOCOMANDATI

L'interesse per i modelli radiocomandati, veleggiatori o con motore a scoppio, comincia a sorgere anche in Italia e i lettori di *L'Aquilone* hanno già potuto mettersi al corrente dei progressi che sono stati fatti ultimamente in questo campo. A parte l'importanza che un tale orientamento può avere per fini bellici (trasporto di messaggi, servizio di bersaglio per allenamento delle batterie antiaeree, ecc.) la realizzazione di un modello volante radiocomandato comporta la soluzione di tanti e complessi problemi sia nel campo aerodinamico e strutturale del modello stesso, sia nel campo dell'equipaggiamento radio, che il successo è mèta degna di essere tentata dall'aeromodellista provetto e dal radio-amatore appassionato insieme.

I modelli finora costruiti, pur mettendo in evidenza le gravi difficoltà del problema, ne hanno anche rilevato lo straordinario interesse. Veleggiatori radiocomandati sono stati presentati in Germania alle gare della Weerkeruppe, in America, in presenza di membri della Soaring Society. Modelli con motore sono in costruzione in America e in Europa, nonché nel Giappone, dove si intende sostituirli agli attuali bersagli aerei.

Il problema è stato quasi sempre attaccato da aeromodelлисти, con cognizioni di radio relativamente limitate. Di un felice tentativo, intrapreso invece da cultori di radio con nozioni di aeromodellismo, parla diffusamente la rivista americana "Model Airplane News" del gennaio 1938.

Dopo vari tentativi infruttuosi, si è pervenuto alla costruzione di un veleggiatore di circa quattro metri di apertura, con ala a pianta



rettangolare con estremità rastremate, di profilo Clarky modificato, del peso totale in volo, equipaggiamento radio compreso, di circa cinque chilogrammi. L'impianto radiorecettore è sistemato a prora (fig. 1) ed è molto semplice e sicuro. Su oltre cento lanci, alcuni della durata di vari minuti, il radio-comando ha fallito soltanto quattro o cinque volte.

Lo schema del circuito radio (figura 2) è studiato in modo da funzionare in accordo con un trasmettitore a tasto (o simile) installato in un'automobile, di cui naturalmente usa le batterie. Il ricevitore, ad ogni impulso, lancia la corrente in un'elettrocalamita, che attira l'ancora di un piccolo scappamento a quattro denti. Una molla regolabile porta l'ancora nella posizione iniziale appena cessa l'attrazione dell'elettrocalamita.

Il comando dei timoni (fig. 3) è perciò semplicissimo e ingegnoso. Tenendo presente che l'azionamento diretto dei timoni da parte di elettrocalamite o motorini elettrici porterebbe a meccanismi di peso proibitivo, si è ritenuto che un mo-

tore ad elastico sia la soluzione più razionale per la forza motrice necessaria. Nell'interno della fusoliera è tesa perciò una normale matassa,

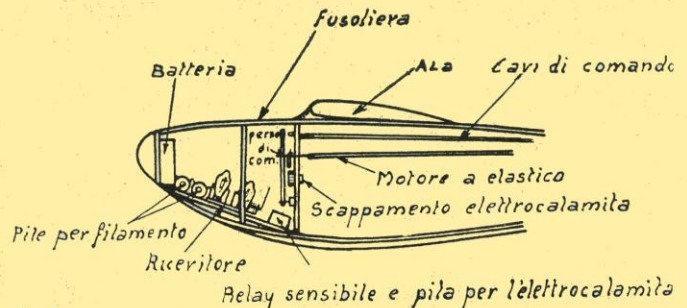


Fig. 3.

che fa ruotare un perno portante un disco a quattro denti. L'ancora collegata alla calamita consente, per ogni impulso, lo spostamento di un dente. Il disco porta poi un perno, che scorrendo in apposita scanalatura di una leva di comando, ne provoca gli spostamenti, con arresto al centro o in due posizioni opposte di estremità.

Caricato l'elastico ad un migliaio di giri circa (si tratta di pochi fili, ed è possibile smorciare tale carica), si hanno disponibili moltissime manovre dato che per ognuna di esse bastano da uno a 2 quarti di giro. Supponendo infatti che il timone sia nella posizione neutrale al centro, e il perno di comando della leva al centro in basso, desiderando far virare il modello da una parte basterà dare un impulso; l'ancora lascerà passare un dente e il disco ruoterà di un quarto di giro, facendo passare la leva, per esempio, verso destra. Un nuovo impulso, a manovra finita, la riporterà al centro. Un impulso successivo sposterà la leva a sinistra, e così via. Il caso più complesso è quello in cui, spostata la leva da una parte e riportata al centro, si renda necessario un nuovo spostamento dalla parte appena considerata. In questo caso è evidentemente necessario, col dispositivo descritto, dare tre impulsi successivi, durante i quali il timone passerà successivamente dalla parte non desiderata, al centro, e dalla parte richiesta. Questo sembra un grave inconveniente del sistema, ma non lo è in pratica. Si è infatti visto nel modello in volo, che effettuando la manovra rapidamente, il timone ha

appena una rapida ondulazione, per arrestarsi poi dalla parte voluta. E' invece difficile ricordarsi sempre se si devono dare i tre colpi o uno solo, quando si manovra un tasto telegrafico normale. Per evitare tale incertezza, che nel caso del modello americano descritto ha portato a varie catastrofi, il costruttore ha ideato una specie di barra di comando orizzontale a contatti, montata su un treppiede, che elimina ogni confusione, riproducendo a terra la situazione del dispositivo in volo.

Come si è visto dalla descrizione fin qui fatta, si provvede finora soltanto ad azionare il timone di direzione. E' molto discutibile l'utilità di azionare contemporaneamente il timone di quota e gli lettori diedro laterale sufficiente e derive ben proporzionate, la virata può essere assai bene eseguita col solo timone, senza aggiungere altre complicazioni meccaniche e radio-elettriche, con relativo aumento di peso.

Per quanto riguarda la quota, è assai discutibile che possa convenire di far variare, a distanza, l'assetto di un veleggiatore. Sarà molto meglio regolarlo una volta per sem-

pre nell'assetto di efficienza massima o di minima discesa, e dirigerlo verso i punti di più probabile ascendenza o mantenerlo per tentativi in qualche termica. Nel caso dei modelli a motore, regolato il motore in modo da far salire il modello con un desiderato eccesso di potenza, si potrà più opportunamente regolare l'interruttore a tempo per provocare, dopo una durata di volo sufficiente, l'arresto del motore e la planata. Anche in questo caso basterà regolare una volta per sempre i piani di quota per l'assetto di massima efficienza o di miglior salita.

In ogni modo, l'esperienza ha dimostrato che il comando da terra con il radio non è per ora limitato, per i modelli, dal raggio d'azione del trasmettitore o dall'autonomia del modello. Quando il piccolo aeroplano o veleggiatore è due o tre chilometri lontano, le difficoltà di tenerlo d'occhio e giudicare l'opportunità dell'una o dell'altra manovra sono già tali, che il comando più frequentemente inviato è quello... di tornare indietro.

Ing. Fidia Piattelli

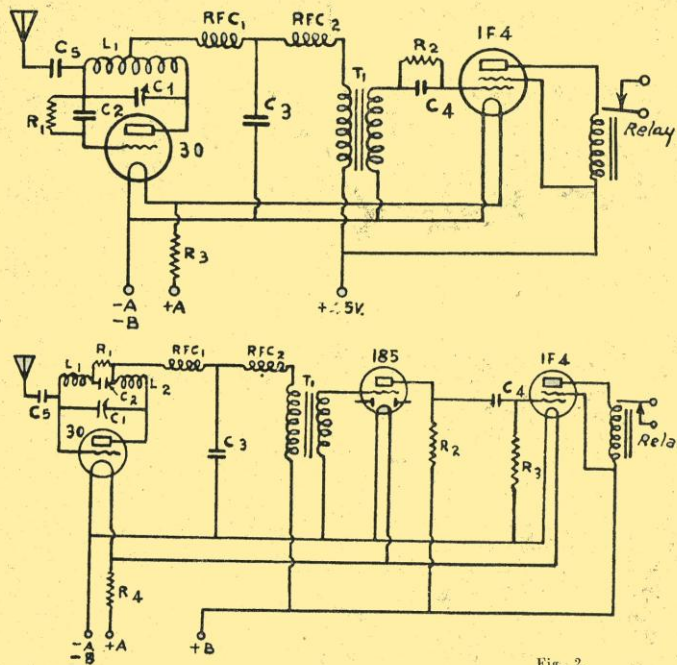


Fig. 2.

Un corso di aeromodellismo presso la R. Scuola Industriale di Teramo

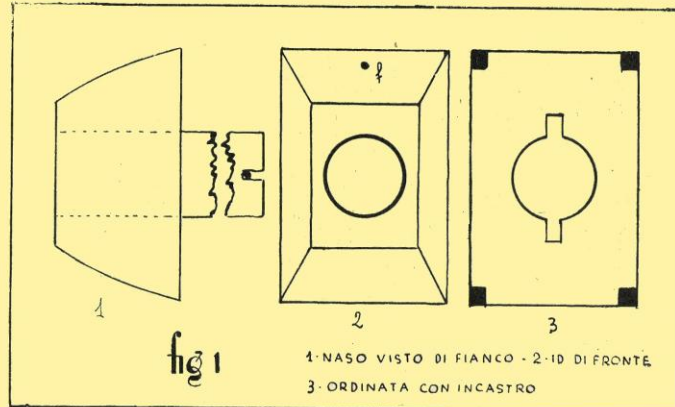
In accordo con la Sezione Autonoma "Andrea Costantini" della R.U. N.A., la R. Scuola Industriale "Cioti-Ventili" di Teramo farà svolgere, a partire dal 2 aprile p. v., un corso serale di aeromodellismo per la costruzione di modelli volanti, che avrà la durata di tre mesi.

Nessuna tassa è dovuta per l'iscrizione e la frequenza.

PROBLEMI COSTRUTTIVI IL TUBO PORTAELASTICO

I primi aeromodelli erano costituiti dall'ala, dagli impennaggi e da un leggero carrello, collegati da un asticciola di legno fungente da fusoliera e che serviva a sostenere il supporto dell'elica e l'elastico motore.

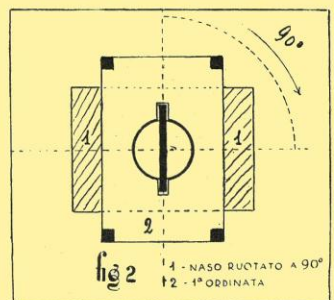
Detta asticciola non presentava la dovuta resistenza alla forza flettente e di torsione della matassa ed allora noi italiani l'abbiamo sostituita con un tubo di legno cavo internamente.



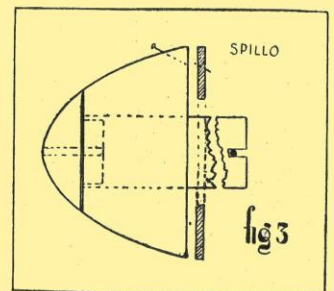
Il tubo presentava infatti il vantaggio di resistere benissimo alla torsione e di poter alloggiare nel suo interno l'elastico motore, diminuendo così la resistenza all'avanzamento.

Il materiale impiegato per la sua costruzione era l'impiallacciatura di acero da 5/10 di mm. Si costruivano tubi a doppio ed a semplice strato. I primi erano usati per i modelli sperimentali, i secondi che data la loro fragilità, venivano ricoperti interamente in seta o, quanto meno, solo nelle parti più sollecitate, servivano per gli apparecchi da gara.

Quando qualche anno fa, si cominciarono a costruire i primi modelli a fusoliera, ritenendo che questa, se ben ricoperta, sarebbe stata in grado di resistere alla coppia torcente dell'elastico, ed in un primo



Esso potrà facilmente essere costruito avvolgendo l'impiallacciatura su due delle solite anime di metallo usate per la confezione dei tubi normali. Esse saranno unite strettamente l'una all'altra, in modo da formare un tutto unico.



tempo si è pertanto abbandonato il vecchio tubo. Si è dovuto in seguito constatare che mentre in condizioni normali una fusoliera così costruita resisteva abbastanza bene alla torsione, ciò non avveniva facendo volare il modello con tempo umido, in quanto la copertura, allentandosi, permetteva alle strutture di svergolarsi. Dopo tale esperienza, si sono cominciate a costruire fusoliere munite di tubo; ma ancora oggi molti aeromodellisti non montano sui loro apparecchi questo accessorio importantissimo.

In questi ultimi tempi, con la definizione delle norme internazionali regolanti i primati, si è fissato come carico alare minimo 15 gr. per decimetro quadrato. I modelli ad elastico così caricati per salire in quota, hanno bisogno di una matassa di sezione assai forte, la quale pertanto permetterebbe di dare all'elastico motore solo un numero di giri limitato. Per ottenere una durata di scarica maggiore, è necessario costruire apparecchi "bimotori", cioè con due matasse giranti in senso opposto ed azionanti un'unica elica per mezzo di appositi ingranaggi. In questo caso, la risultante delle forze torcenti è nulla, quindi la fusoliera non corre pericolo di svergolarsi; tuttavia consigliamo di montare egualmente un tubo anche su un modello di questo tipo. In caso contrario, possono infatti verificarsi i seguenti inconvenienti: nell'eventualità di rottura della matassa, resteranno danneggiate la ricopertura e le strutture della fusoliera; l'interno di questa, dopo pochi voli, risulterà sporco di glicerina, che penetrando nel legno, provocherà deformazioni e scollamenti delle ossature, mentre la carta di ricopertura resterà antiestetica macchiata.

E' quindi conveniente montare il tubo su tutti gli apparecchi con motore ad elastico. Se questo è ad una sola matassa, se ne userà uno normale, a sezione rotonda; nel caso in cui le matasse siano due, s'impiegherà un unico tubo, a sezione ovale, capace di contenerle entrambe.

Il tubo del modello a fusoliera deve essere costruito in impiallacciatura di pioppo da 5/10 mm. perché questa è più leggera di quella di acero, anche se meno resistente; deve essere a semplice strato, rinforzato alle estremità ed in corrispondenza delle ordinate, con strisce di tessuto di seta incollate con emmailite.

Si deve lasciare con estrema cura la parte che risulterà interna, curando di ridurre a zero lo spessore dello spigolo relativo, di modo che l'elastico non si rovini per lo sfregamento contro uno spigolo vivo e contro una superficie ruvida, durante la scarica.

Il lubrificante del motore lorda in breve l'interno del tubo e se il legno fosse lasciato vergine, imbevendosi, diverrebbe molle e si deformerebbe. E' quindi necessario procedere all'impermeabilizzazione di tale parte interna, mediante due mani di emmailite un po' diluita ed una di vernice trasparente alla cellulosa. Non potendosi usare il pennello, si procede nel modo seguente: si prende un filo d'acciaio di circa due mm. di diametro e a una estremità di esso fissiamo solidamente un batuffolo di ovatta rivestito con un pezzetto di tessuto di cotone. Il tampone così confezionato deve avere una grossezza appropriata in modo da entrare nel tubo forzando molto leggermente, lo si satura di vernice e lo si passa in su e in giù, a guisa di scovolo, ripetendo più volte l'operazione.

Il tubo può essere fisso o smontabile: nel primo caso esso viene incollato nell'apposito incastro di ogni ordinata; nel secondo, invece, vi può

scorrere e il naso del modello viene incollato sul tubo; per poter montare quest'ultimo sulla fusoliera, esso deve essere ruotato di 90° rispetto alla sua posizione normale, di modo che il gancio posteriore della matassa sia in corrispondenza delle apposite fenditure praticate nelle ordinate (fig. 1 e 2).

Introdotta completamente il tubo, si riporta il naso in posizione normale e si ferma, inserendo uno spillo nel foro (f) fig. 3.

Il gancio posteriore, viene a trovarsi così trattenuto contro l'ultima ordinata ed impedisce al tubo di spostarsi (fig. 4).

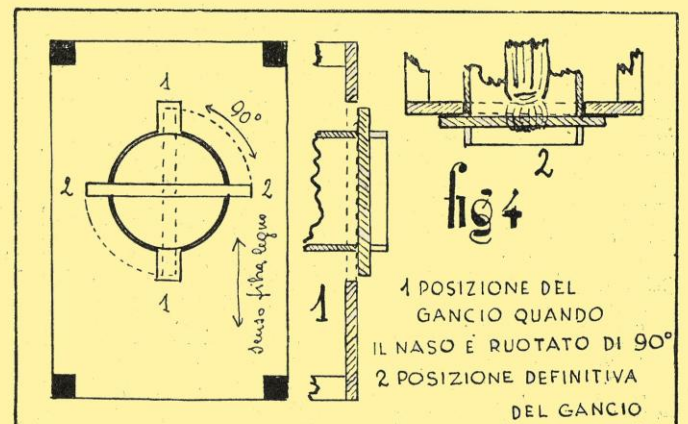
Nel caso di un tubo a sezione ovale per motore a doppia matassa, si può invece usare un sistema ancora più semplice; in ogni ordinata è praticato un incastro di grandezza e forma tali da permettere il passaggio del tubo e dei ganci posteriori delle matasse (fig. 5).

La prima ordinata è in sughero massiccio ed in essa viene praticato il foro passante (a) che è in corrispondenza con quello (a') praticato nel tubo (fig. 6). Quest'ultimo in tale punto è rinforzato con tre strati di seta incollata e viene fissato alla fusoliera da uno spinotto in legno passante nei fori suddetti. Il tubo smontabile è sempre da preferirsi a quello fisso, in quanto, con la sua adozione, non si corre il rischio di danneggiare la ricopertura o le strutture della fusoliera durante l'operazione di caricamento della matassa.

Regolamento della gara per la Coppa «G. Fogli e C. Solari»

Art. 1. — La Sede Provinciale della R. U. N. A. «Luigi Olivari» di Genova indice, con l'approvazione della R. U. N. A. Centrale, una gara di modelli volanti per la disputa della Coppa «G. Fogli e G. Solari».

Art. 2. — La gara, alla quale potranno partecipare i soci in possesso dell'attestato di aeromodellista, iscritti alla Sede Provinciale «Luigi Olivari» ed alle Sezioni Autonome della Liguria, consiste in due prove distinte da disputarsi il 15 maggio ed il 3 luglio 1938, rispettivamente.



Art. 3. — A ciascuna prova sono ammesse tre categorie di modelli:

- Cat. A): modelli volanti a fusoliera con motore ad elastico;
- Cat. B): modelli volanti idro a fusoliera con motore ad elastico;
- Cat. C): modelli volanti veleggiatori.

Art. 4. — Le gare sono di durata ed individuali.

Art. 5. — I modelli delle categorie A) e B) debbono soddisfare ai seguenti rapporti

tra la lunghezza L e la sezione massima S della fusoliera:

$$S = L^2/100$$

Art. 6. — Per i modelli della categoria C) deve essere:

$$S = L^2/200$$

Art. 7. — Per tutte le categorie il carico alare minimo è di 15 gr. per dm.² di superficie portante.

Art. 8. — L'apertura alare non deve essere minore della lunghezza della fusoliera (misurata fuori tutto) e non deve essere superiore a metro 3,50.

Art. 9. — I modelli delle categorie A) e B) devono partire rispettivamente da terra e dall'acqua senza ricevere energia dall'esterno.

Art. 10. — Il lancio dei modelli della categoria C) si può effettuare o a mezzo di un filo lungo metri 100 e correndo per non più di metri 75 o con verrucello con filo lungo non più di metri 200.

Art. 11. — Il tempo di volo dei modelli delle categorie A) e B) è calcolato dal momento nel quale il modello è abbandonato

Carlo Tione

a se stesso e per la categoria C) dal momento del distacco del sistema di lancio, fino al momento del ritorno al suolo o sull'acqua, o dell'urto contro un ostacolo, o della scomparsa alla vista dei cronometri. Il tempo di volo dei modelli della categoria B), ai fini della classifica per l'assegnazione della Coppa, viene aumentato del 50 per cento.

Art. 12. — Ogni concorrente può fare effettuare al proprio modello due voli dei quali, ai fini della classifica, viene considerato il migliore.

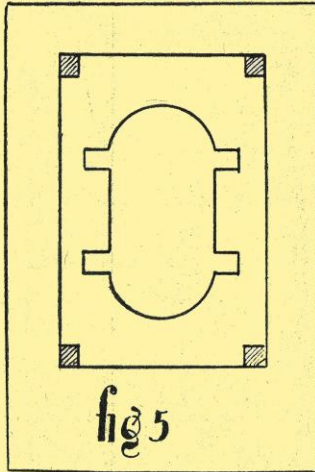
Art. 13. — L'ordine di lancio viene estratto a sorte dalla Giuria e comunicato ai concorrenti il giorno prima delle prove (a mezzo lettera).

Art. 14. — Il tempo minimo di volo per entrare in graduatoria è di 30" di volo.

Art. 15. — Le prove per modelli della categoria B si svolgeranno all'idroscalo XXVIII Ottobre, il mattino dei giorni 15 maggio e 3 luglio e per i modelli delle categorie A) e C), sul Campo Terrestre della R.U.N.A. il pomeriggio degli stessi giorni.

Art. 16. — Agli aeromodellisti provenienti dalle Sezioni Autonome della Liguria, i cui modelli siano entrati in graduatoria, verrà rimborsata la spesa sostenuta per il viaggio di andata e ritorno in III classe.

Art. 17. — Le domande di partecipazione alla gara, compilate sugli appositi moduli, dovranno pervenire alla Sede Provinciale della R. U. N. A. «Luigi Olivari» - Vice alla Chiesa della Maddalena 9 - Genova, con oltre le ore 12 del 30 aprile, e non oltre le ore 12 del 23 giugno per confermare la partecipazione alla 2ª prova.



Vedi «Il tubo portaelastico», a pag. 11

Art. 18. — I concorrenti dovranno presentarsi con i loro modelli non oltre le ore 9 del giorno delle prove, alla Sede della R. U. N. A. «Luigi Olivari», muniti della conferma di iscrizione che verrà loro inviata non appena ricevuta la domanda.

Art. 19. — Unitamente alle domande di partecipazione, dovranno inviarsi i disegni schematici dei modelli in scala 1/10 con tutte le misure necessarie per la verifica delle condizioni di cui agli articoli 5 e 6.

Art. 20. — Il trasporto dei modelli dalla Sede della R. U. N. A. all'idroscalo Ba. cino XXVIII Ottobre, verrà effettuato a cura della R. U. N. A.

Art. 21. — Ai primi due classificati di ogni categoria in ciascuna prova, verranno assegnati i seguenti premi:

a) 1° classificato Lit. 50;
al 2° classificato l'abbonamento ad una rivista aeronautica a scelta.

Art. 22. — Assegnazione della Coppa «G. Fogli e G. Solari»:

La Coppa verrà assegnata definitivamente al concorrente che avrà totalizzato il maggior tempo di volo complessivamente nelle due prove.

Art. 23. — La Giuria sarà così composta: un Membro del Consiglio Direttivo della R. U. N. A. di Genova - Presidente; il Delegato all'Aeromodellismo; due Commissari Sportivi della R.U.N.A.; un Cronometrista ufficiale.

Art. 24. — Per quanto non fosse contemplato nel presente Regolamento, la Giuria si atterrà al Regolamento per il Concorso Nazionale Modelli Volanti.

Come si forma un pilota nord-americano

Nel Texas, a non molta distanza dalle acque dell'Oceano Atlantico, che bagna le terre di questo Stato con il nome di Golfo del Messico, sorge, nella parte interna della pianura costiera, la cittadina di Sant'Antonio, che deve la sua fama, come la nostra Caserta, al suo «Air Corps Training Center», istituto che ha, a un dipresso, la medesima funzione della nostra Accademia Aeronautica. In questo «centro», insomma, si istruiscono e si preparano i giovani che poi dovranno servire nell'aviazione militare nordamericana.

Nei dintorni di quella cittadina, scelta a sede della scuola di volo per le condizioni climatiche eccezionalmente ideali di cui godono quelle terre, ma in particolarmente nelle vicinanze dei campi di Randolph e di Kelly, appartenenti alla scuola, il cielo è, più che in altri luoghi, solcato da innumerevoli macchine volanti di ogni tipo, dal caccia al bombardiere, di ogni potenza, dai 100 ai 3000 cavalli, guidate dai giovani allievi della scuola. Chi sono essi, e come vi entrano? I «Flying Cadets of the Army Air Corps» — così infatti vengono chiamati —, sono giovani dai 20 ai 26 anni, che devono aver già studiato per due anni nei «colleges» o in scuole equivalenti, e che devono aver sostenuto una rigorosa visita medica prima di entrare nel «Center».

Non si esige infatti molto da questi aspiranti aviatori, oltre ad una certa cultura e ad una perfetta costituzione fisica; vi si può perciò trovare così il ragazzo che viene dalla fattoria come il figlio di un ricco finanziere.

Mentre alcuni anni or sono l'«Air Corps», ossia l'aviazione militare, era seriamente impegnato nello svolgimento dei corsi sempre affollatissimi a Randolph Field, oggi deve svolgere una attiva propaganda per attirare i giovani a questi corsi, in ciò coadiuvato dalla National Aeronautic Association, che, per mezzo delle sue sezioni e dei gruppi affiliati, provvede alla diffusione di materiale propagandistico per discorsi alla radio e per conferenze illustrative davanti ad organizzazioni di ogni genere.

L'«Army» tiene ad affermare che un cadetto è qualche cosa di più che aspirante pilota; egli è un ufficiale in potenza dell'«Army Air Corps», ed è trattato come tale. Questi corsi preparatori non hanno unicamente un insegnamento per la giusta coordinazione dei movimenti delle mani e dei piedi sui comandi di un aeroplano e per lo sviluppo della padronanza di se stessi nell'aria; al cadetto si insegna anche ad essere un soldato, e lo si imbeve della non breve tradizione di onore, lealtà e disciplina dell'«Army».

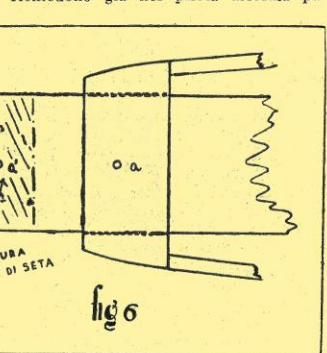
Seguiamo un cadetto attraverso la sua preparazione, da quando fa la sua brava domanda all'aiutante generale dell'«Army» a Washington, fino a quando ottiene le ali d'argento da mettere sulla parte sinistra del suo petto. Il primo passo che egli deve effettuare è quello di apparire per l'esame fisico, davanti ad un medico specializzato per

l'aviazione, presso un reparto dell'«Air Corps» o davanti ad una delle 5 commissioni che girano per le università e per i «colleges». Dopo aver superato con felice esito questa prova, egli è ufficialmente nominato cadetto e inviato a Randolph Field a spese del Governo.

I corsi normalmente si iniziano il 1° marzo, il 1° giugno e il 15 ottobre. Appena entra nel recinto di Randolph, egli penetra in una vita nuova. Prende subito contatto con i cadetti del corso precedente, è istruito sul contegno da tenere davanti ad un ufficiale, e viene abituato a prendere ordini senza mormorare e senza giudicare.

La vita comincia di buon ora a Randolph. Avanti di consumare la prima colazione, alle 6,35, il cadetto prende parte agli esercizi di ginnastica collettiva, completa la toletta e mette in ordine la sua camera per l'ispezione. Il volo e le lezioni occupano l'intera mattinata. Dopo la seconda colazione, egli torna alle lezioni fino alle ore tre del pomeriggio. Per quattro pomeriggi alla settimana l'allievo partecipa agli esercizi ginnastici o atletici della durata di un'ora, fino alle quattro e un quarto. Il terzo pasto è alle 5,45. Dalle 7 alle 9 egli deve rimanere nella sua stanza a studiare per le lezioni del giorno seguente. Per gli allievi più meritevoli sono previste delle libere uscite, che normalmente vengono occupate al teatro del Randolph Field.

Il silenzio suona alle 9,30. L'istruzione è divisa tra il «Flying Department» e il «Department of Ground Training», ossia, noi diremmo, tra il reparto voli e il reparto studi. Quest'ultimo offre argomenti che investono tutta la materia che dovrà essere campo di attività dell'ufficiale, come, ad esempio, l'aerodinamica, attrezzature e strutture costruttive dell'aeroplano, motori, navigazione, meteorologia, armi da fuoco, radio. La preparazione al volo a Randolph è divisa in due fasi, che vengono effettuate separatamente in parti opposte del vasto aeroporto. Ci sono inoltre 6 campi di fortuna nelle vicinanze dove gli allievi piloti compiono i loro voli. La prima fase di preparazione al volo dura circa 4 mesi, e comporta l'effettuazione di manovre non del tutto semplici, come l'atterraggio forzato, la gran volta, e molte altre che richiedono già nel pilota assoluta padronanza dell'apparecchio.



Vedi «Il tubo portaelastico», a pag. 11

Dopo aver completato con profitto la sua prima istruzione, il cadetto passa alla seconda fase, che si potrebbe chiamare di perfezionamento, durante la quale viene addestrato al volo in squadriglia, viene, insomma, preparato per l'assegnazione ai reparti. Effetua

atterraggi in terreni sconosciuti, voli notturni e di distanza; incomincia il volo strumentale e quello radio comandato, e finalmente, dopo altri quattro mesi, il cadetto lascia Randolph Field per raggiungere la scuola di perfezionamento di volo a Kelly, a poca distanza. Il compito della scuola di Kelly è quello di creare dei piloti veramente specializzati nel condurre un certo tipo di apparecchio; perciò il corso di istruzione è diviso in quattro sezioni, che corrispondono alle specialità: bombardamento, caccia, assalto e ricognizione, nelle quali gli allievi, al loro arrivo, vengono subito distribuiti secondo il numero che il quartier generale dell'«Air Force» richiede per ogni branca specializzata.

Da allora l'allievo prosegue nel corso cui è stato assegnato, ma ciò non vuol significare che la sua capacità e la sua competenza rimangano limitate ad una sola specialità; al contrario, ogni sezione prevede l'effettuazione di parecchi voli di passaggio sugli altri tipi di apparecchi, dal piccolo e veloce monoplano al più grande e potente plurimotore da bombardamento.

E' durante tale attività che l'allievo si forma veramente come pilota militare. Alla fine di questo periodo egli è pronto per la nomina, che si manifesta con la consegna delle ali d'argento e dei gradi d'oro di sottotenente. Come cadetto ha ricevuto un assegno mensile di 75 dollari, pari a circa 1500 lire, e in aggiunta gli vengono fornite le divise. Dopo la nomina, egli è assegnato per un servizio attivo di due anni ai reparti regolari dell'aviazione con una paga di circa 205 dollari pari a circa 4000 lire al mese; dopo di che può abbandonare il servizio attivo per la vita civile, e in questo caso gli viene assegnato un premio di 500 dollari, cioè 10.000 lire. Oppure, nel caso che venga scelto per capacità professionale, può continuare per due anni ancora, durante i quali può essere proposto per la promozione a primo tenente con un aumento di stipendio fino a circa 280 dollari, cioè a circa 5600 lire.

A parte il denaro ricevuto da ufficiale, egli è diventato, dopo tale servizio, un pilota veramente pratico del mestiere, abile a pilotare ogni tipo di apparecchio, ed ha potuto formarsi una cultura notevole su ogni argomento tecnico e militare. Egli ha effettuato più di 1200 ore di volo che gli permettono di poter aspirare a divenire pilota di linee civili.

Egli può quindi entrare nell'aviazione civile, poiché le linee aeree degli Stati Uniti hanno crescente bisogno di piloti, e accolgono dall'aviazione militare una buona metà dei piloti che abbandonano il loro servizio nell'«Army».

Come abbiamo più sopra accennato, l'aviazione militare si vale dell'appoggio e della cooperazione della National Aeronautic Association, la quale, essendo il massimo ente aeronautico del Paese, ha la possibilità di agire favorevolmente e meglio di ogni altro, tra le masse giovanili, con la sua opera propagandistica. Perciò non si potrà mai apprezzare abbastanza il contributo che questo ente apporta all'aviazione militare, indirizzando, come già riferimmo in precedenti scritti, l'aeromodellista alle scuole di volo, e attuando in tale modo un ciclo continuo e rinnovantesi di energie nuove per l'aviazione nord-americana.

Vittorio Nugoli

Gli strani casi di Artabano

V.

— Li per li rimasi un po' stordito — continuò a narrare Artabano. — Capirò, sentirsi schizzar via, verso l'alto, dalla cima d'un'alta montagna, a una velocità incalcolabile, è cosa che non capita tutti i giorni. Avevo chiuso gli occhi per l'impresione, ma li riapersi subito. Vidi soltanto cielo, perchè nel salto m'ero trovato a pancia all'aria e con la schiena volta verso terra. Feci per voltarmi, ma non ci riuscii.

— E perchè?

— O bella! Come fa lei quando si rigira? Si puntella, magari senza accorgersene, o col piede o con la mano o con la schiena contro qualcosa di esterno. Io invece non poggiavo su un bel nulla. Tutt'intorno il vuoto, e il sole che mi batteva sugli occhi che era una bellezza... Ma poi feci come i gatti.

— Come i gatti?

— Già, non ha mai fatto osservazione che i gatti cadono invariabilmente sulle zampe, qualunque sia la loro posizione in aria? Eseguono un brusco movimento rotatorio, scattando contemporaneamente con le zampe, la testa, la spina dorsale e la coda. Provai a imitarli e, con molta fatica, ci riuscii. Mi ci vollero una dozzina di scatti, però, per via di tutto quel peso che avevo addosso. Insomma ci riuscii e la prima cosa che vidi fu l'America Meridionale.

— Ehi, piano, piano! — interruppi. — Non m'ha detto poco fa che s'era lanciato dalla cima del Kilimangiaro? Bè, fino a nuovo ordine il Kilimangiaro si trova in Africa Orientale.

— E chi ha mai detto il contrario? — esclamò Artabano, passandosi, per star più comodo, una gamba attorno al collo. — Io mi trovavo in quel momento sull'America

Meridionale, ecco tutto, e a tale altezza da rendermi possibile d'abbracciarla tutta in un solo sguardo, dall'Istmo di Panama allo Stretto di Magellano.

— Però, — obiettai, non ancora convinto — come faceva a trovarsi sull'America se era partito dall'Africa?

— Ma ragazzo mio, — cantilenò Artabano con un'espressione d'immensa pietà per la mia poca intelligenza — io ero partito dalla terra appunto perchè animato da una velocità superiore a quella di rotazione, se no è chiaro che mai mi sarei staccato dalla superficie. Ha capito? E allora, se la mia velocità era maggiore di quella del punto della superficie dal quale m'ero staccato, è naturale che dovevo correr di più; e così...

— Ah, capisco ora! — sclamai con profonda reverenza. — Così ha proseguito la corsa nel senso della rotazione, ossia da ponente a levante e in tal modo ha potuto sorvolare rapidamente l'Oceano Indiano, le Indie Olandesi e il Pacifico...

— Ora si che ci siamo! — gridò trionfalmente Artabano, passandosi, per la gioia, pure l'altra gamba attorno al collo. — Fu da quelle parti che mi accadde un piccolo incidente. Allo svolto d'una nuvola mi trovai faccia a faccia con un aeroplano e, istintivamente, sul punto di essere investito, tesi le braccia e mi ritrovai aggrappato ai piani di coda. Istantaneamente l'apparecchio cessò d'avanzare nella sua direzione e si mise a seguirmi a ritroso.

— Eh? Ma... Scusi... Non le sembra che questa sia... ecco, un po'... come dire?... Un po' monumentale... Difficile a trangugiare?

— E perchè, poi? — ribatte Artabano con calma sinistra — Il mio impulso era tale da farmi sradica-

re il Monte Bianco, se al Monte Bianco mi fossi aggrappato. Il pilota si svolse e strillò: "Eni! Non lo sa che è vietato farsi trainare?". "Idiota malcreato! — gli risposi — Non s'accorge che son io a tirarmi dietro questo suo ridicolo macchinone?". Allora quel briccone mi puntò addosso una grossa pistola ed io istintivamente lasciai la presa e proseguii il mio cammino, solo. Ed ora anche l'America rimaneva rapidamente indietro e l'intero globo terrestre andava rimpicciolendosi a vista d'occhio, quando qualcuno mi gridò: "Eni, dove andate? Volete darmi una mano, per piacere?".

— Ascolti, Artabano: — esclamai con calma piena di fredda risolutezza — lei mi ha descritta la sua partenza dalla terra mediante l'aggiunta di grossi pesi, e l'ho creduta; ho bevuta anche la storia dell'aeroplano trainato; mi narrò tempo fa d'un suo viaggio nell'Inferno di Dante e anche quella l'ho ingoiata; ma, per piacere, ora non mi venga a dire che qualcuno si facesse, dall'America, sentir da lei che viaggiava a una centinaia di chilometri da terra. Quello che è troppo è troppo!

Artabano si snodò le gambe dal collo e tentò vanamente di frugarsi le tasche coi piedi.

— Provi con le mani — suggerii benevolmente.

— Grazie! — rispose commosso — Non ci avevo pensato — prese il fazzoletto, si soffiò il naso e pianse per un paio di minuti.

— Figliuol mio! — riprese, asciugandosi gli occhi. — Le giuro che la voce non veniva dall'America, e neppure da un qualsiasi altro punto della superficie terrestre... La persona che aveva gridato poteva trovarsi a una ventina di metri da me, al massimo.

— Qualche aviatore? Ma a cento chilometri da terra? E poi il rumore del motore?

— Niente rumor di motore, amico mio. Era e non era un aviatore, e l'aeroplano c'era e non c'era...

— Ma si spieghi, pel rugoso ventre di Saturno! Che aspetto aveva quel tale?

— Nessuno. Perchè non si vedeva pur trovandosi lì, al mio fianco.

Come un manto nero mi avvolse i rotolai nel fondo della navicella.

e. i.

(Continua)



JENI - Pordenone. — Sappi che non risponderò più a coloro che rimano soltanto con il pseudonimo. (Io rispondo, sì, allo pseudonimo, ma quando conosco nome e cognome e recapito postale del mio corrispondente. Questo sia detto, ripetuto e proclamato per te e per quegli altri pochi finti tonfi che scorrazzano nella mia aeronipotera). Ed ora veniamo ai fatti che ti stanno a cuore. Prima di tutto levati dalla testa ch'io sia stato poco cortese. Ho detto — mi pare — che mi hai scritto una lunga lettera senza dirmi niente. Che c'entra la scortesia? La cosa è vera, o non è vera. E' semplicemente una questione di opinioni. Più oltre parli di delicatezza (che io non avrei...). Senti, io vorrei impiccarti ad un ramo di capelvenere. Se conosco Gastone Martini? Se lo conosco! In quanto al tuo contegno in collegio (o a scuola, semplicemente, che sia) non lo approvo affatto. Che bisogno c'è di dire a Suor Cecilia certe cose che non può capire? Ad ogni modo vorrei pregarti di ammirare l'aviazione, non gli aviatori. «Voglio voglio» è un'erbetta maligna che tutti credono di poter coltivare in un vasetto da porre sul balcone per ornamento. L'erbetta maligna si vendica molto spesso di chi pretende di tenerla tanto male, e crepa, con grande scorno del giardiniere (o della giardiniera). Con questo non voglio dire che tu non riuscirai nei tuoi propositi. Ti voglio soltanto mettere in guardia contro le delusioni derivate dai facili entusiasmi. La tua grafia è spaventosa: piena di volute e di svolazzi inutili. *In cauda venenum*: «Una lezione finita male» è stata inghiottita dal famelico cestino. Morale: non prendere in giro i professori.

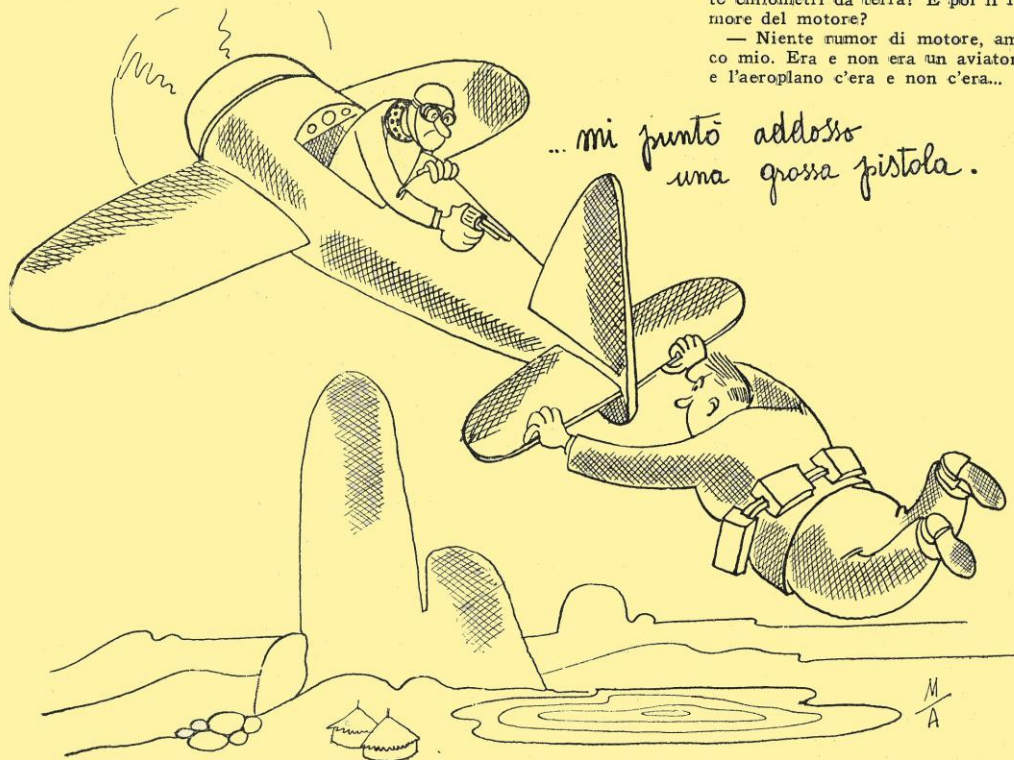
GIGI - Ancona. — Riceverai *L'Aquilone* invece de *Le vie dell'aria*.

AQUILA NERA MILANESE. — Caro amico, hai una sola via da seguire per poter, entro due mesi, metterti in grado di venire arruolato nella R. Aeronautica: prendere il brevetto di pilotaggio civile. Per quest'ultimo, io ti so dire solo che viene a costare quasi quattromila lire. Per le altre informazioni rivolgiti direttamente alla R.U.N.A. della tua città.

UMBERTO BOGGIANI - Genova. — Il numero arretrato per il quale hai inviato il sessanta centesimi ti è già stato spedito. Geo Chavez non fu travolto dalle bufere del Sempione, come tu scrivi, ma cadde perchè le ali, mentre l'apparecchio già si disponeva a toccare il terreno, si staccarono improvvisamente dalla fusoliera.

ALUNNI R. SCUOLA COMMERCIALE - Como. — Ho ricevuto il vostro pacco di disegni per la copertina del giornale. Questa volta, le vostre idee non sono andate a finire nel cestino. Non c'entravano. Il pacco era infatti così voluminoso, che ho dovuto farlo portar via da un usciere. Vi ringrazio in ogni modo della vostra buona volontà, e, in attesa del vostro secondo pacco, vi saluto affettuosamente.

LEONE ELEFANTI - Bibbiano. — Tre ewiva per il tuo entusiasmo e per la tua propaganda. Il libro «Come si diventa aviatore-pilota» ti è già stato spedito, e presto lo riceverai. Dei raduni non so che dirti, perchè su quest'argomento non è stato ancora deciso nulla, e non sappiamo quindi se si faranno o no.



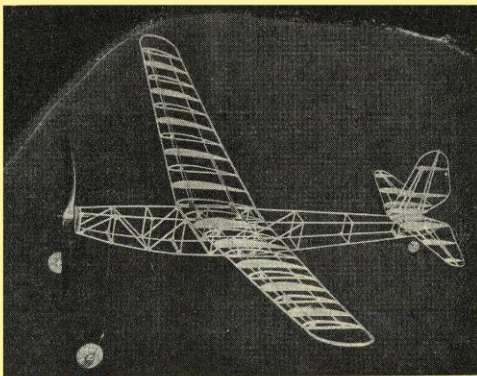
FALCO CADORINO. — Che c'entra la timidezza? Ti ho fatto spedire una delle due fotografie senza le quali, a sentir te, la tua vita sarebbe niente. Siccome te ne ho spedita una, adesso la tua vita sarà mezza. Beh, meglio che niente...

ENRICO GENNARI - Terni. — Tu dici che io non ti ho mai mandato un fico secco, mentre agli altri invio sempre roba. Ma tu mica mi hai mai chiesto un fico secco. Di', di' pure: quando mi hai mai chiesto un fico secco? Mai. Perché se tu me lo avessi chiesto, io te lo avrei mandato. Enrico, Enrico, tu vuoi che io ti mandi dei fichi secchi? In attesa della risposta, ti faccio spedire due treni di copie, alle quali ho allegato i miei saluti.

FRANCO MUSCARELLO - Torino. — La risposta alla tua cartolina la troverai in questo stesso numero, a pagina 6.

PIERO CAPUTO - Cagliari. — Le tavole dell'«A. P. 2» sono in vendita presso l'Amministrazione de *L'Aquilone*. Hai indovinato la risposta logica che posso dare alla tua domanda. Ti avverto che se fai di testa tua, ti troverai ad una grave delusione fin dal principio. In ogni modo, se proprio vuoi fare un modello a elica, comincia con il modello a tubo («Cirillo» oppure «Libellula»). Se vuoi proprio fare la capotatura, temo che perderai tempo, denaro e pazienza prima di concludere qualche cosa di buono. Non ti hanno insegnato a scuola a sillabare, prima di farti leggere i libri?

GIOVANNI PALMERIO - Frascati. — La R. U.N.A. di Roma si occupa dell'istituzione della scuola di Frascati. Pazienza, fra poco avrete il materiale e l'istruttore.



Uno scheletro di modello di Antonio Adilbi di Milano

SEMPRE PIÙ IN ALTO - Genova. — La caratteristica più saliente della tua lettera non era quella di costringere il lettore a prendere a schiaffi il mittente, come aveva detto quel tuo amico, ma era invece quella di produrre lesioni al nervo ottico, infiammazione della congiuntiva e stato di choc guaribile entro ventiquattr'ore. In base a questo, amico mio, ti prego di non scrivermi più in una simile grafia, se non vuoi leggere il giorno dopo sui più grandi quotidiani la notizia dell'impazzimento improvviso di Zio Falcone. E adesso veniamo al sodo. Il tuo racconto, con tutti quei punti esclamativi irti, mi è sembrato a prima vista una veduta degli stabilimenti della S. A. Prodotti Chimici Montecatini, che eleva le sue cento ciminiere in un'amena valle del Trentino. Dopo un attento lavoro durato circa due ore, sono riuscito a riunire le poche parole che tu avevi nascoste per scopi reconditi sotto una selva di punti esclamativi dominante l'intera pagina. Leggerle, sussultare, passarle al Barbutto Censore, attendere che egli le avesse lette, avesse sussultato, riprenderle e gettarle nel cestino, è stato per me l'affare di pochi minuti.

DARIO BERRINO - Castellamonte. — Sei senza dubbio un aeronipote d'oro, e l'invio a nome di tutta la redazione i più scre-

scianti applausi per la travolgente propaganda che stai compiendo tra i tuoi amici. Fammì presto sapere qualcosa del tuo gigantesco modello veleggiatore.

RALPH - Roma. — Lo sai che sei buffo? Come ti possiamo spedire le copie che richiedi se ti firmi con il solo pseudonimo «Ralph», senza nessun indirizzo? Volete capire, o no, che non risponderò più a chi non si firma con nome e cognome, oltre che con lo pseudonimo?

SAPUTELLO. — In fondo al tuo racconto hai scritto: non rivelarmi al mondo letterario, o zio. Io e il Barbutto Censore, d'accordo, abbiamo deciso di soddisfare questo tuo desiderio, e, dato fuoco al tuo racconto, ne abbiamo, nel pieno della notte, disperse le ceneri ai venti.

OLIVERO FRANCESCO (?) - Torino. — Ti ho già fatto spedire i numeri che non avevi ricevuto, eccetto il N. 1 che è esaurito. Sì, gli abbonati per tramite della R. U. N. A. godono gli stessi benefici di cui godono gli abbonati diretti.

DA SALERNO è giunto un racconto senza firma intitolato «Cuor di aviatore». Non solo è dattilografato in modo indecente, ma è anche così pieno di spropositi e di sciocchezze che il paterno cestino ha avuto qualche difficoltà ad accoglierlo.

RENATO SAPONARO - Genova. — Il Barbutto Censore, malgrado le modificazioni che affermi aver portato al tuo raccontino, non crede opportuno farlo pubblicare. Si tratta di uno scritto sconclusionato; forse potresti far di meglio.

TIMONIERE B 28. — Spero che tu non creda che il tuo modello somigli realmente al «C. R. 32», perché in tal caso avresti una pessima opinione della nostra gloriosa aviazione da caccia. Per il tuo decoro e per l'onore della nostra famiglia, ho nascosto la tua incriminata fotografia nel fondo del cestino, dopo averla avvolta, per meglio nasconderla agli sguardi umani, nel foglio contenente le tue idee per la copertina. Ed ecco adesso le risposte che desideravi: la spedizione delle tessere è già cominciata da un pezzo, quindi presto riceverai la tua. Il primato mondiale di altezza per aeroplani è detenuto dall'Inghilterra.

CANDIDO GIORGI - Albano Laziale. — I numeri mancanti alla tua collezione ti sono già stati spediti. Per avere la tessera non devi far altro che aspettare qualche giorno.

ANTONIO DE MARIA - Triggiano. — La notizia che ti hanno dato sui vantaggi che porta l'abbonamento al nostro giornale è giusta, ma non è vero però che quest'anno ci saranno voli di propaganda, poiché su quest'argomento regna per ora il più fitto mistero. Sì, a Bari esiste una scuola di modelli volanti. Tutte le notizie relative all'ammissione all'Accademia di Caserta sono raccolte nel volumetto «Come si diventa aviatori piloti», che puoi ricevere inviando alla nostra Amministrazione la somma di tre lire. La tua idea per la copertina contiene un errore: in gergo aeronautico atterraggio di fortuna significa discesa con l'apparecchio su di un terreno non attrezzato per l'atterraggio di velivoli, e non discesa con il paracadute! In conseguenza a questo tragico equivoco, la tua idea è finita nel solito, famigerato cestino.

MARCELLO PARMEGGIANI. — I disegni dei quali hai letto nella *Posta Aerea* non sono altro che schemi riproducenti in gran-

dezza naturale ogni singola parte di diversi tipi di aeromodelli, in modo da servire per la costruzione di questi. Il prezzo degli schemi costruttivi varia: per i primi sette (A. P. 1 - A. P. 7) è di dieci lire, per i successivi di dodici. Da molto tempo ormai abbiamo smesso di pubblicare caricature di Zio Falcone, perciò la tua non può venir riprodotta.

ANDREA MAGGIOROTTI - Spoleto. — Ormai lo dovresti sapere che io desidero il «tu» dai miei aeronipoti e non accetto né il «voi» e tanto meno il «lei». Le tessere sono in preparazione ed anche tu riceverai la tua e la riceverai al tuo indirizzo che ho fatto correggere.

AQUILOTTO ROMAGNOLO - Torino. — È stato provveduto alla spedizione dei numeri che ci hai richiesti.

LAMPO AZZURRO - Salerno. — Col diploma di licenza della R. Scuola industriale puoi partecipare al concorso per allievi sergenti piloti quando questo sarà aperto. La tessera è in preparazione. La fotografia che mi hai mandato non è pubblicabile perché troppo scura.

AZZURRINA - Bologna. — No, la nipote «fasulla» nominata nelle notizie stupefacenti da te citate non sei tu. Si tratta di un'aeronipote milanese che, recentemente, ha sacrificato le calze per abbonarsi a *L'Aquilone*. «Fasulla» vuol dire falsa, meglio: non autentica. Non ti posso dire nulla dei raduni per ora. L'avvenire sta in grembo a Giove, dicevano certi burloni di antichi. Non dimenticare di parlare de *L'Aquilone* alle tue amiche. Il tuo racconto passerà nella rubrica «La collaborazione dei giovani».

FRANCESCO TORELLI. — Sono certo che leggerai queste mie righe. Sarà la prova che ricevi il giornale.

SARÒ AVIATRICE - Prato. — Non so davvero se Piero Aringhieri porti l'aquila sul petto. Sarà più facile conoscerlo fra breve, quando sostituirà l'aquila (se la porta) con il distintivo de *L'Aquilone*. Sarà bello incontrare uno sconosciuto (o una sconosciuta) e da un distintivo comprendere che si tratta di un'aerocugina (o di un'aerocugina), di una persona, insomma, che ha i nostri stessi gusti, la nostra stessa fede, le nostre stesse speranze. Perché vuoi fare la radiotelegrafista? È un'idea curiosa, ma carina. Anche a te dico di non dimenticare di parlare de *L'Aquilone* alle tue compagne e ai tuoi amici. Se un giorno della mia tarda vecchiaia io capiterò a Prato, vorrò essere ricevuto da una nube di rondini e di aquilotti. Sappi che non tollero l'anonimo in corrispondenza.

UMBERTO CANALI - Parma. — Ormai ti conosco come il più fervido inventore del-



Un volo del modello «Roma» di Giovanni Palmerio di Frascati. A detta del costruttore con questo modello egli ha ottenuto oltre 50'

la nipoteria. Non passa settimana senza che qualche tuo progetto di motori ad acqua, motori elettrici, motori a razzo e a fumo di pipa venga ad arricchire l'eterogeneità della posta accumulata sul mio tavolo. Ho fatto vedere il tuo motore bicilindrico ad aria compressa all'ing. Sofistico, ed ecco l'opinione del nostro illustre uomo di scienza: «Va bene, va bene; poterino, ha fatto una cosetta carina; ma perché quel disco con due buchi? Ci sono in commercio dei distributori molto migliori...». Ti passo le parole dell'ing. Sofistico senza commenti. Una cosa mi ha colpito nella tua lettera, assai più del tuo motorino ad aria compressa: la notizia dell'esistenza a Parma di una società con scopi aeromodellistici, che si chiama S.A.C.A., e che ha tanto di presidente, segretario, amministratore, un consiglio di tre sapienti e cinque soci costruttori! bravi! vi saluto al grido di *Viva la S.A.C.A.!*

BOLIDE SCARLATTO - Genova. — Il numero de «*Le vie dell'aria*» dedicato a Chavez costa una lira e quaranta. Mandaci pure i tuoi scritti, senza timore: noi siamo tipi capaci di qualsiasi sacrificio, anche, perciò, di leggerli. La tua idea per la copertina... Beh, amico mio, speriamo che un'altra volta vada bene.

LORENZO CAPUZZO - Padova. — Ho già provveduto a farti spedire i sei numeri che mancavano alla tua collezione. Sono contento del tuo grande entusiasmo per l'aviazione, e ti auguro ardentemente di poter presto vedere realizzato il tuo sogno azzurro.

Zio Falcone



Un aquilotto anonimo ha costruito questa riproduzione di un moderno aeroporto. Quando vedremo atterrare sul campo un po' di aeromodelli?

N.° 59 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

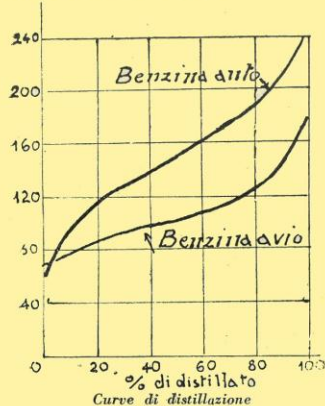
(Continuazione dal numero precedente)

AVIA 34. — Biplano da caccia costruito nel 1932. Munito di un motore Hispano Suiza da 650 C. V. — Apertura alare m. 9,40; lunghezza m. 7,25; altezza m. 2,70; superficie alare mq. 24; carico utile 425 Kg.; velocità massima Km./ora 315; salita a 5000 in 10' e 30".

AVIA B. H. 46. — Trimotore commerciale costruito nel 1932; interamente metallico.

AVIA 51. — Monoplano commerciale costruito nel 1933. Munito di tre motori Avia R. 12 da 200 C. V. Apertura alare m. 15,10; lunghezza m. 10,75; altezza m. 3,50; superficie portante mq. 38. Costruzione metallica; 2 posti d'equipaggio e 6 posti per passeggeri; velocità di crociera Km./ora 233; velocità massima Km./ora 270.

AVIA 544 — Aeroplano da caccia costruito nel 1933, munito di motore Hispano Suiza da 800 C. V. Velocità massima a 4000 m. Km./ora 370. Salita a 5000 m. in 4' e 50".



AVIA 546 — Monoplano da bombardamento, costruito nel 1933. Munito di due motori Hispano Suiza da 880 C. V. Apertura alare m. 30,10; lunghezza m. 20; altezza m. 4,80; superficie alare mq. 110,88. Costruzione metallica. Carico utile normale Kg. 4478. Velocità massima a 2000 m. Km./ora 278. Autonomia m. 1000.

AVIA B. 34-2 — Biplano da caccia costruito nel 1934. Munito di un motore Hispano Suiza da 800 C. V. Superficie portante mq. 22; carico utile Kg. 550. Velocità massima a 4000 m. Km./ora 370.

AVIA B. 534 — Biplano da caccia, costruito nel 1934. Munito di un motore Hispano Suiza da 860 C. V. Apertura alare m. 9,40; lunghezza m. 8,20; altezza m. 2,80; superficie alare mq. 24. Costruzione metallica; carico utile Kg. 444; velocità massima a 4000 m. Km./ora 406; salita a 4000 m. in 3' e 42".

AVIA A. 56 — Monoplano commerciale, costruito nel 1934. Munito di un motore Hispano Suiza da 860 C. V. Apertura alare m. 15,10; lunghezza m. 10,55; altezza m. 3,50; superficie portante mq. 38. Costruzione mista; 6 pas-

seggeri; velocità massima Km./ora 360; velocità di crociera Km./ora 300.

AVIA 57 — Monoplano commerciale, costruito nel 1935. Munito di 3 motori Hispano Suiza da 600 C. V. Apertura alare m. 22,50; lunghezza m. 15,90; altezza m. 6; superficie alare mq. 95. Costruzione metallica. 14 passeggeri e 2 uomini equipaggio. Velocità massima 330 Km./ora. Velocità di crociera Km./ora 280.

AVIA 35 — Monoplano da caccia, costruito nel 1937. Munito di un motore Hispano Suiza da 1000 C. V. Costruzione metallica. Velocità massima a 4000 m. Km./ora 500.

AVIOFONO — Apparecchio acustico costituito da tubicini porta-voce che permette le comunicazioni interne a bordo di aeromobili tra i componenti l'equipaggio senza essere disturbati dal rumore prodotto dal motore.

AVIO, BENZINA — Si dà il nome di benzina avio alla benzina che ha le necessarie caratteristiche per essere usata nei motori d'aviazione. Le aeronautiche dei diversi paesi hanno fissato in maniera esatta i limiti entro i quali deve mantenersi la evaporazione di determinate percentuali della benzina da accettare, in modo da avere la garanzia dei giusti rapporti fra prodotti di maggiore e minore volatilità ed hanno esattamente definito la relativa curva di distillazione. Ad es. le norme dell'Aeronautica italiana impongono per le benzine avio le seguenti caratteristiche: temperatura iniziale (prima goccia) non inferiore al 40°; tra 40° e 50° non deve passare più del 3%; a 100° distillazione del 60%; a 120° distillazione dell'80%; a 150° distillazione almeno del 90%; a 165° punto secco, residuo non superiore al 2%. Per definire tali caratteristiche si costruiscono così dette « curve di distillazione » (asse delle ordinate le temperature in gradi cent. e sull'asse delle ascisse le percentuali di benzina evaporata).

AVIO INDUSTRIE STABIENSI — Ditta italiana di costruzioni e riparazioni di aeromobili con sede a Castellammare di Stabia (Napoli). Appartiene al Gruppo Caproni.

AVIATIK — Società tedesca fondata a Melhouse nel 1910. Durante la guerra mondiale produsse un gran numero di apparecchi. Alcuni tipi dell'Aviatik 1915 erano posseduti dall'Aeronautica italiana che li usò all'inizio della guerra.

AVIATION — Rivista settimanale aeronautica di aviazione che si pubblica a Nuova York.

AVIATORE — Si designa con questo nome chi è qualificato a far parte di equipaggi di velivoli.

(Continua)

AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1

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

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

MARZOTTO

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

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

Pettinatura di Mortara (Pavia)

Lanificio di Manerbio (Brescia)

Lanificio di Brugherio (Milano)

Tessitura di Brebbia (Varese)

Lanificio di Pisa



Un trimotore dell'aviazione legionaria in Spagna in volo ad alta quota verso gli obiettivi nemici

(Proprietà esclusiva de L'Editoriale Aeronautica — Riproduzione vietata)