

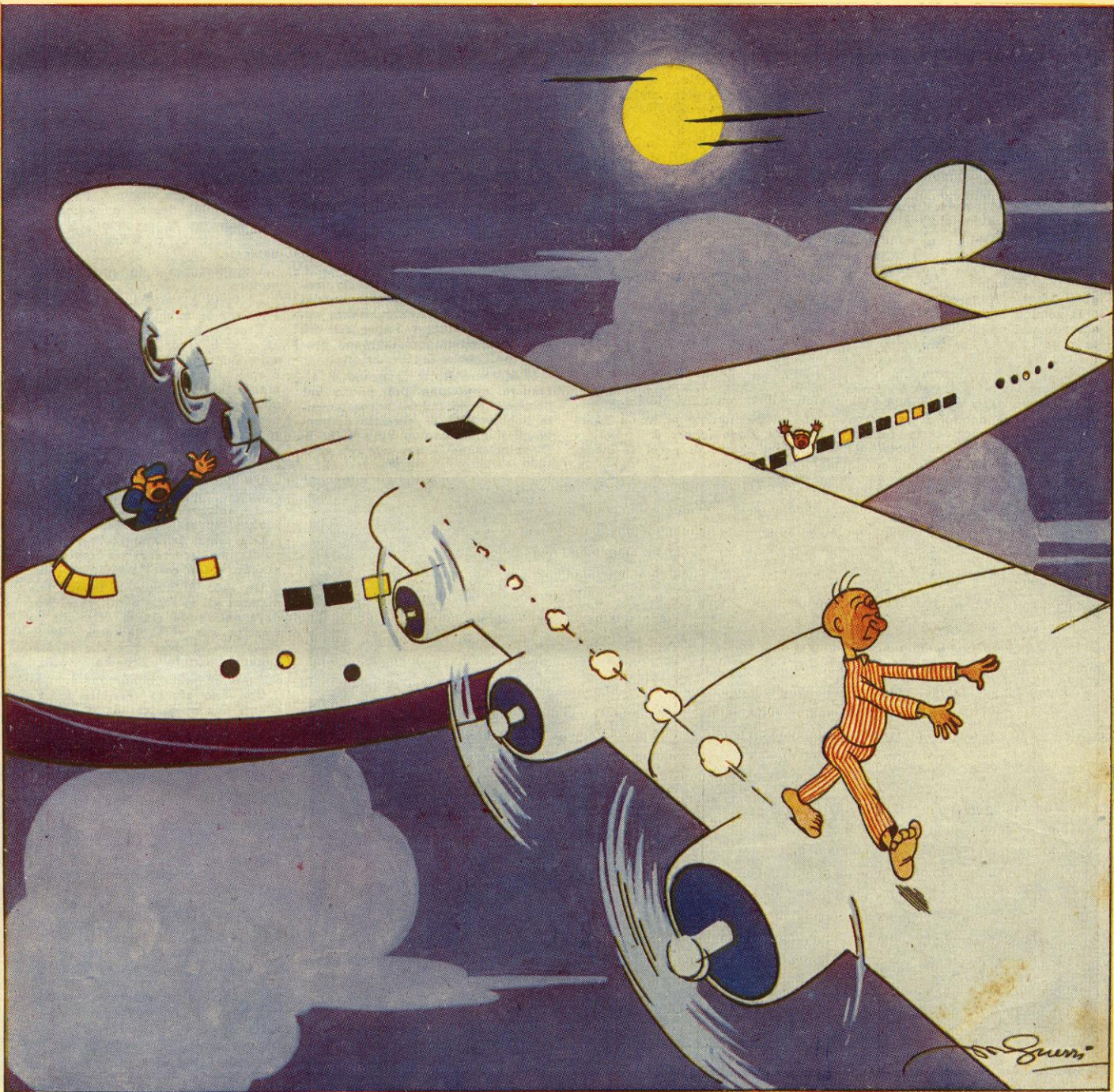
L'AQUILONE

settimanale per i giovani

CMI 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 Amministrazione e Pubblicità:
ROMA - Via Libro e Moschetto
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



IL SONNAMBULO

EROISMO DI ERNESTO BOTTO

Il 12 ottobre dello scorso anno due squadriglie legionarie da caccia, la 31ª e la 32ª, in tutto diciotto apparecchi, si alzavano da un campo d'aviazione della Spagna nazionale per puntare verso il fronte dell'Ebro, sulla linea Saragozza-Zuera.

Sono le 7,30, quando i velivoli italiani si lasciano dietro il campo. Una leggera foschia copre il terreno che si inabissa sempre più rapidamente sotto le macchine. Si cresce di quota: 2000, 2500, 3000 metri...

Il comandante Borgogno, della 31ª squadriglia, guida la formazione verso il nemico.

Sono le 7,55, quando il caccia di punta batte le ali, poi, con un rombo più forte, vira cabrando e rimonta la formazione che lo segue con manovra decisa.

Cosa è avvenuto?

Aguzzando lo sguardo si riesce a scorgere, lontanissimo, un palpitare strano: un pulviscolo nero che sporca il nitore del cielo e che annunzia il nemico.

E' una formazione di quaranta apparecchi tra *Rata* e *Curtiss*, che scortano il volo pesante di nove goffi *Martin Bomber*.

Il nemico è diviso in due gruppi, secondo una consuetudine ormai nota ai cacciatori legionari: in alto i *Rata*, più giù di cinquecento metri i *Curtiss* e i *Martin*.

Borgogno non si è impressionato per la supremazia numerica dell'avversario, e ha deciso di attaccare. La formazione legionaria tornerà indietro aumentando di quota, per

pioombare poi sul nemico dall'alto.

Le due squadriglie di *Fiat* scalano il cielo a pieno motore. Gli avversari sembra non si siano ancora accorti dei legionari.

Diciotto contro quaranta: la differenza tra le due cifre è colmata dall'ardire insuperato degli italiani, dalla loro tattica sempre vittoriosa, dallo sprezzo del pericolo che caratterizzano questi splendidi cacciatori abituati ormai ad attaccare un nemico tre volte superiore ad essi. Tutto andrebbe bene secondo il piano di Borgogno, quando l'ultimo pilota della trentunesima, la squadriglia di coda, non riuscendo a frenare la bramosia del combattimento che lo attira come una vertigine verso il nemico, scivola d'ala e si abbandona a pieno motore, puntando sui *Martin Bomber* bolscevichi.

Il caccia fila dritto sull'avversario, mentre due nastri di pallottole si vanno vuotando attraverso le canne delle mitragliatrici. Dinanzi all'apparecchio che cala velocissimo come un rapace, i colpi tracciano due linee bianche di fumo che attraversano la formazione nemica. I *Martin* volgono in fuga dinanzi alla spavalda audacia dell'italiano, lasciando ai *Curtiss* il compito di impegnare la lotta.

Tutta la 31ª squadriglia rompe ora la formazione per seguire il compagno, la cui impulsività, anticipando il combattimento, ha messo di colpo gli italiani in una posizione di assoluta inferiorità.

Il combattimento si inizia sopra Mediana. Sono le ore 8.

Le due masse di aerei si incon-

trano, si attraversano, empiono l'aria del rombo altissimo dei motori lanciati al massimo per sostenere le macchine nelle impennate terribili, nelle rovesciate, nelle virate improvvise che formano a 3500 metri di quota una sarabanda infernale, accompagnata dal martellio esasperante delle mitragliatrici che tagliano l'aria con raffiche di piombo, cercando l'avversario, inseguendolo, investendolo... Un *Curtiss* si infiamma e cade in vite, disegnando nel cielo una spirale nera.

La lotta è orribile e splendida. Gli apparecchi si avvengono uno contro l'altro a pieno gas, si schivano, si inseguono attraverso paurose acrobazie... Due caccia legionari si urtano di prua, frantumandosi... Una fusoliera si vede attraversare il cielo, senza ali... l'altro è anch'esso spezzato, e precipita in fiamme. Poi tre *Curtiss*, uno dopo l'altro, si accendono e filano verso terra, lasciandosi dietro una parabola fumosa.

I superstiti rossi si riuniscono e fuggono. Tutto è durato pochissimi secondi.

Cosa era intanto avvenuto della 32ª squadriglia?

Non vista, si era portata alla quota di 4500 metri, al disopra dei *Rata*, che nel frattempo, senza curarsi dei compagni impegnati più sotto con gli italiani, avevano proseguito il volo in formazione.

Il capitano Botto fa cenno di attaccare e piomba per primo sul nemico, scegliendosi accuratamente l'obiettivo: l'avversario di punta gli si getta contro, apre il fuoco. Il velocissimo *Rata* vola verso il

Fiat: le due macchine s'incrociano, scaraventandosi contro raffiche di pallottole incendiarie. L'apparecchio russo rallenta: il motore, colpito, arrossisce. Poi una vampata scoppia improvvisa e avvolge la macchina, che precipita.

Un secondo *Rata* abbandona il carosello mortale impegnato dalle due squadriglie avversarie, e cade in fiamme. Ancora un altro, colpito a morte, scende verso la terra lontana, rovesciato sul dorso.

Ecco la 31ª squadriglia, terminata la lotta con i *Curtiss*, salire a dare aiuto. Un legionario della 32ª s'avvita con l'apparecchio in fiamme.

Otto *Rata*, colpiti a morte dalle armi degli italiani, spariscono dalla lotta, inghiottiti dalla voragine che si spalanca sotto la sarabanda folle del combattimento.

L'apparecchio del capitano Botto è dovunque: insegue un *Rata*, lo colpisce, lo abbatte, poi passa ad un altro, e a un altro ancora... l'italiano spara su tutti i nemici che trova sul suo cammino, passando da un gruppo all'altro, aiutando i suoi gregari che vede pericolosamente impegnati, dirige la lotta spaventosa con l'audacia fredda e ragionata che lo distingue.

D'improvviso, nel breve abitacolo che l'ospita scoppia un lampo: il pilota sente uno spasimo, senza poter definire cosa è successo... una frazione di secondo più tardi vede la terra apparirgli davanti, ruotante.

L'apparecchio è in vite, a pieno motore.

La lotta è lontana, scomparsa in alto, tra le nubi madreperlacee.

Ernesto Botto mette la "cloche" al centro, cerca di azionare il pedale destro per uscire dalla vite... e solo allora si accorge di un fatto mostruoso: la sua gamba destra non poggia più sul pedale... è stranamente, orribilmente ripiegata su sé stessa, come un arto snodato di legno; il piede gli poggia sul bacino.

Ha il coraggio di ricostruire lo accaduto: una pallottola esplosiva lo ha colpito di sotto, in mezzo al femore, spezzando la gamba.

Ora sente dalla ferita orribile e vastissima scorrere via rapido il sangue, e con esso la vita.

Un gelo di morte lo invade. Le membra gli si sono paralizzate. No: deve uscire da quella vite che lo trascina giù, verso la terra già vicina; non si deve dire che i rossi hanno abbattuto Ernesto Botto... non ne devono essere capaci.

Con uno sforzo terribile spinge avanti una mano, chiude il gas, tira la correngiuola... l'apparecchio l'obbedisce docile... ha delle scosse, ecco che si rimette in linea di volo, e plana, lentamente.

Ernesto Botto non deve morire cadendo. Non deve esser vinto, lui, sempre vittorioso in ogni lotta. Morirà su un campo nazionale, tra i suoi compagni, dopo aver fatto al comandante il suo rapporto: quindici russi abbattuti, contro cinque italiani.

Ecco la linea nazionale... Belchite. Ma non passerà di lì: sa che ci sono le batterie tedesche da 88, dal tiro infallibile, che lo potrebbero scambiare per un rosso. Che triste sorte, dopo aver tanto lottato per non venire abbattuto, esserlo per mano dei compagni!

Il campo di Sanjurjo è vicino. L'apparecchio vi scende piano: la manovra è regolare, e al posto di pilotaggio c'è un moribondo!



Fotografia aerea di due incrociatori in navigazione nella rada di Napoli, durante le manovre navali in onore del Führer.

Ora tutti sono intorno a lui, che vede appena attraverso un velo di morte che gli copre gli occhi. Sente la vita sparire sempre più, abbandonarlo, svanire attraverso quell'orribile squarcio... Un freddo spaventoso lo attanaglia.

Per sei mesi continuati, la morte, che tante volte lui aveva avuto per compagna nei cieli, gli è stata vicina, al capezzale. Dieci volte i suoi

compagni — sacerdoti, medici, piloti, soldati e ufficiali — si sono fatti aprire le vene per dargli il loro sangue, perchè quel tenuissimo filo di vita che ancora esisteva nel suo corpo mutilato non si spezzasse.

E dopo sei mesi Ernesto Botto, medaglia d'oro, è tornato a noi.

Guer.

LA SQUADRA AEREA IN AZIONE

“L'esercitazione svoltasi a Furbara con esattezza dei tempi, precisione dei tiri, formazioni impeccabili, ha dimostrato la perfetta efficienza del materiale, l'alto grado di addestramento degli equipaggi ed il loro ardimiento”. Questo l'alto e sintetico ordine del giorno diramato dal Duce all'Aeronautica.

Non è qui il caso di tessere il panegirico all'indirizzo delle macchine e degli uomini; solo è bello, è caro per un pilota rinnovare le impressioni, rinfrescare nel cervello le visioni di quella che è stata l'esatta operazione della squadra aerea, primo esperimento di tempestiva azione di un reparto organico imponente e vario, sotto un unico comando.

Alle prime luci dell'alba, dopo gli ultimi ritocchi alle macchine, gli apparecchi incominciarono a fremere scossi dal turbinoso ruotare delle eliche e tutti i campi, come una orchestra diretta a distanza da un unico maestro, risuonarono all'unisono dell'urlo di centinaia e centinaia di motori.

Ogni pilota, o meglio ancora ogni capo-pattuglia conosceva l'obiettivo, conosceva l'operazione che doveva svolgere, ma solo all'ultimo momento seppe l'ora, il minuto, l'istante nel quale doveva trovarsi sul luogo designato, entrare in azione e operare. C'era la stessa impressione che può provare un qualunque attore su d'un palcoscenico, il quale può solo constatare l'esattezza della propria parte, mentre non può assolutamente conoscere l'apporto del suo lavoro nel quadro generale, non può sapere quale impressione farà la sua interpretazione in concomitanza con quella degli altri attori nell'insieme della scena. Ed è così, la squadra agisce così. Ogni gregario ha il suo compito prefisso che deve compiere a tutti i costi, contro ogni eventualità; solo la mente direttiva, il capo, avrà l'esatta visione dell'azione d'insieme della squadra.

Le pattuglie delle varie specialità non sono che pedine, mosse nello scacchiere del cielo per raggiungere tutte un obiettivo, ma come e quando la mente direttiva vorrà. E così avvenne a Furbara, e così avverrà in un eventuale domani, che ci auguriamo lontanissimo, quando l'obiettivo non sarà più una sagoma, o una nave in demolizione, bensì un centro vitale di un Paese.

La prima compagine ad entrare in azione è l'assalto, reale elemento organico della squadra, atto a sconvolgere, a sconcertare ogni sistemata difesa contraerea, atto a creare il terreno per il successivo intervento più efficace, proficuo e sicuro dei reparti da bombardamento. Infatti l'aviazione d'assalto, a somiglianza dei reparti terrestri degli arditi, è l'avanguardia della squadra che, arrivando in volo rasente sull'obiettivo, sconcerta la difesa an-

tierea, crea la confusione e la demoralizzazione nei difensori, i quali non possono salvarsi da questo irruente apparecchio di morte, da questo apparecchio che compie inesorabilmente la sua missione “con l'arma corta” venendo quasi a contatto con il suolo da battere, agendo direttamente e micidialmente con le mitragliatrici, gli spezzoni, con irrorazioni di gas mortiferi. Poi, su questo obiettivo tormentato e demoralizzato arriva da diverse direzioni la massa da bombardamento che da varie quote, rovescerà tonnellate di alto esplosivo, realizzando così la distruzione completa di quel disgraziato centro, designato quale obiettivo da battere.

Sul poligono di Furbara con precisione matematica, dopo l'azione fulminea di mitragliamento e di spezzonamento dell'assalto, ad ondate si sono succeduti i vari reparti da bombardamento che, rovesciando centinaia di bombe, hanno letteralmente distrutto gli obiettivi terrestri e marittimi. Tutto l'insieme dell'azione è durato pochissimi minuti.

Dalle offese del cielo ci si difende nel cielo, e qui è l'arduo compito della caccia che interverrà nella lotta con quello slancio che le è tradizionale, slancio reso mille volte più forte dal disperato tentativo di difesa del proprio territorio, dei propri compagni e forse dei propri cari, ma contro una massa imponente di grossi apparecchi, veloci, armati d'armi potenti e numerose, difficile è il compito: i cacciatori non potranno fermare la marcia della squadra, potranno ostacolarla, infliggeranno delle perdite gravissime, ma la squadra, seppure ridotta nei suoi elementi, arriverà sullo obiettivo e compirà la sua missione.

Libero Biasin

CRONACA BREVE

IL PRIMO MAGGIO con la partenza da Torino e da Bucarest di due aeroplani della S. A. Avio Linee Italiane e della LARES rumena è stata inaugurata la linea aerea giornaliera Torino - Milano - Venezia - Zagabria - Belgrado - Bucarest.

NEGLI STATI UNITI si parla dell'invenzione che uno scienziato americano avrebbe fatto circa la segnalazione a terra di aeroplani in volo anche ad altissime quote. Si tratterebbe di un apparecchio simile in parte a quello usato dagli astronomi per misurare il calore delle stelle. Quest'apparecchio avvertirebbe il calore del motore di un velivolo in volo, e ne rivelerebbe perciò la presenza, anche se il velivolo si trovi a quote altissime e navighi a lumi spenti. Naturalmente, quest'invenzione, sulla quale non si hanno particolari, porterebbe un valido contributo alla difesa antiaerea.

IL GOVERNO FRANCESE ha ordinato lo stanziamento di un nuovo credito straor-



Un concorrente della categoria veleggiatori a una gara di modelli volanti disputatasi recentemente in Germania.

dinario a favore dell'Arma Aeronautica. La somma chiesta è di due miliardi e trecento milioni di franchi. E' preventivato l'aumento degli effettivi da 46.250 uomini a 52.500, e si parla anche di creare nuove squadriglie.

IL MINISTRO DELL'ARIA FRANCESE ha deciso di far costruire un «Latécoère 631» e un «Lioré et Olivier 49» da adibire alle linee in progetto per l'Atlantico Nord. Gli idrovolanti in questione sono di vecchio tipo, e hanno un peso di circa sessanta tonnellate ciascuno.

IL COSTRUTTORE INGLESE MILES ha presentato un progetto per un apparecchio transatlantico che dovrebbe trasportare diciotto passeggeri ad una velocità massima di 490 Km. l'ora, media di 435. Questo apparecchio si avvicinerebbe moltissimo alla concezione del tutto ala, essendo costituito in massima parte da un'ala molto spessa, che conterrebbe i motori e le cabine per i passeggeri.

ROSSI E VIGOROUX, che qualche tempo fa stabilirono a bordo dell'«Amiot 370» alcuni primati di velocità, affermano di poter presto sorpassare il loro stesso record. L'apparecchio che verrebbe adoperato è lo stesso che servì loro per il precedente tentativo, eccetto i due motori, che sono stati sostituiti da due «Hispano Suiza» da 1200 cavalli ciascuno. I motori che erano prima montati sull'«Amiot 370» erano di soli 830 cavalli ciascuno.

LA POSIZIONE GEOGRAFICA DEL MANCIUKUO, il vasto territorio da poco in possesso dei giapponesi, richiede una forza

militare assai notevole, essendo posto tra la nazione Russa e quella Cinese. Il Giappone ha perciò deciso di fornire il Manciukuo di un'aviazione militare di prim'ordine. E' già in costruzione un grandioso stabilimento di costruzioni aeronautiche, e si stanno allestendo scuole di pilotaggio.

SECONDO INFORMAZIONI INGLESI, l'Aeronautica del Reich dispone attualmente di oltre ventimila aeroplani.

DURANTE GLI ULTIMI ASSALTI eseguiti dall'esercito nipponico alla città fortificata cinese di Suchow, è stato eseguito dall'aviazione giapponese un bombardamento di quella città, che viene considerato come il più imponente ed efficace che la storia dei bombardamenti aerei ricordi. Migliaia di tonnellate di esplosivo sono state rovesciate sulla città, che è rimasta pressoché distrutta.

ATTENZIONE!

Dal primo maggio gli uffici dell'Editoriale Aeronautica sono stati trasferiti da viale dell'Università a via Libro e Moschetto, di fronte alla Città Universitaria. Indirizzate perciò la vostra corrispondenza a “L'Aquilone”, in via Libro e Moschetto - Roma.

PIANTE CHE VOLANO

Avete mai osservato la sommità di qualche torre o di qualche muraglia inaccessibile, che appare ornata di piante e vi siete domandato in qual maniera quel solitario esemplare della flora sia giunto fin lassù? Il fenomeno, delle piante volanti, merita di essere, sia pure superficialmente, esaminato per il fatto che tanto il polline che i semi sono costituiti in modo perfetto per essere trasportati lontani dal vento e deposti in luoghi dove possono a loro agio germogliare. Nella maggior parte dei casi, però, i semi delle piante si affidano alla atmosfera nel periodo della loro fecondazione e poichè debbono compiere delle vere e proprie migrazioni da un punto all'altro della terra, sono forniti di tutti i mezzi adatti a tale scopo. Infatti, i semi che si offrono all'aria, o sono leggerissimi o sono muniti di piumette o ali membranose. Invece i semi che compiono percorsi marittimi, hanno involucri legnosi i quali li fanno galleggiare e li difendono dalle infiltrazioni acquose.

Ma non soltanto i semi possono essere trasportati dal vento in luoghi lontani da quello d'origine. In molti casi i frutti e perfino le piante si affidano all'aria per la loro fecondazione.

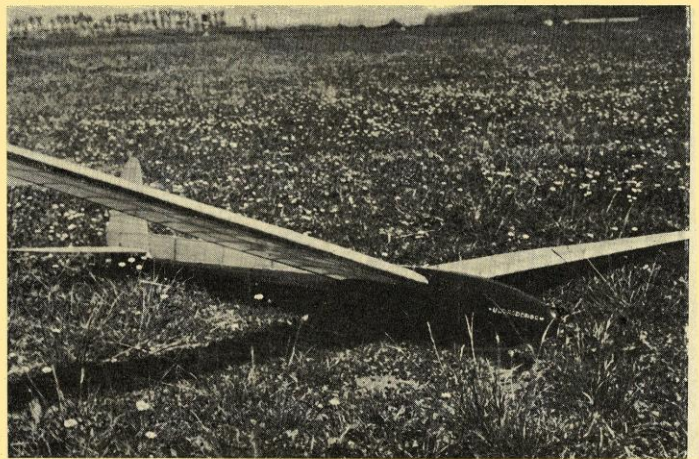
Il frutto del "nelumbo" il quale assumendo la forma di una navicella, veleggia sopra il Nilo finchè consumato l'apparato aeronautico, scende nella melma e pone in atto la sua riproduzione, è lo esempio più caratteristico di questa affermazione. I frutti "anemo-

fili" ossia "amanti del vento" invece, sono provvisti di espansioni più o meno larghe che ne aumentano la superficie in modo che l'aria può in tal guisa agire sopra di essi e trasportarli lontano. Un procedimento quasi identico è seguito dai frutti delle "Clamatidi" che si foggiano, allo scopo della semina per mezzo del vento, di un'appendice aliforme e dai frutti delle "Composte" che sono provvisti alla loro sommità di fuffetti di pelo che, per il modo con il quale sono uniti, formano un minuscolo velivolo il quale è capace di mantenersi in aria per assai lungo tempo.

In quanto al fenomeno delle piante viaggiatrici, esso è comunissimo nel regno vegetale e assume talvolta degli aspetti e delle metamorfosi veramente interessanti. Tale è il caso dei licheni, i quali strappati da qualche violento uragano dai monti, assorbono durante il loro viaggio aereo i vapori acquee e si trasformano in piccoli globuli di una grossezza variabile.

E poichè in natura non bisogna meravigliarsi di niente, se c'inoltriamo nello sconfinato mondo dei vegetali troveremo delle piante che possono considerarsi per le loro proprietà e abitudini, delle aviatrici di primo ordine.

La "*Cyclolema phaty phillum*" che cresce nel Kansas (Stati Uniti) appartiene a tale categoria. Questa straordinaria pianta ha la forma d'un enorme palla di verdura e sta attaccata, durante il periodo di sviluppo, al suolo per mezzo di un piccolo gambo. Giunta a com-



L'ultimo veleggiatore costruito dal romano Ugo Rodorigo.

pleta maturazione, il gambo si dissecca e allora la palla, spinta dal vento che in quella regione è abbastanza impetuoso, si stacca dal terreno e assume nel cielo l'aspetto di un variopinto aerostato.

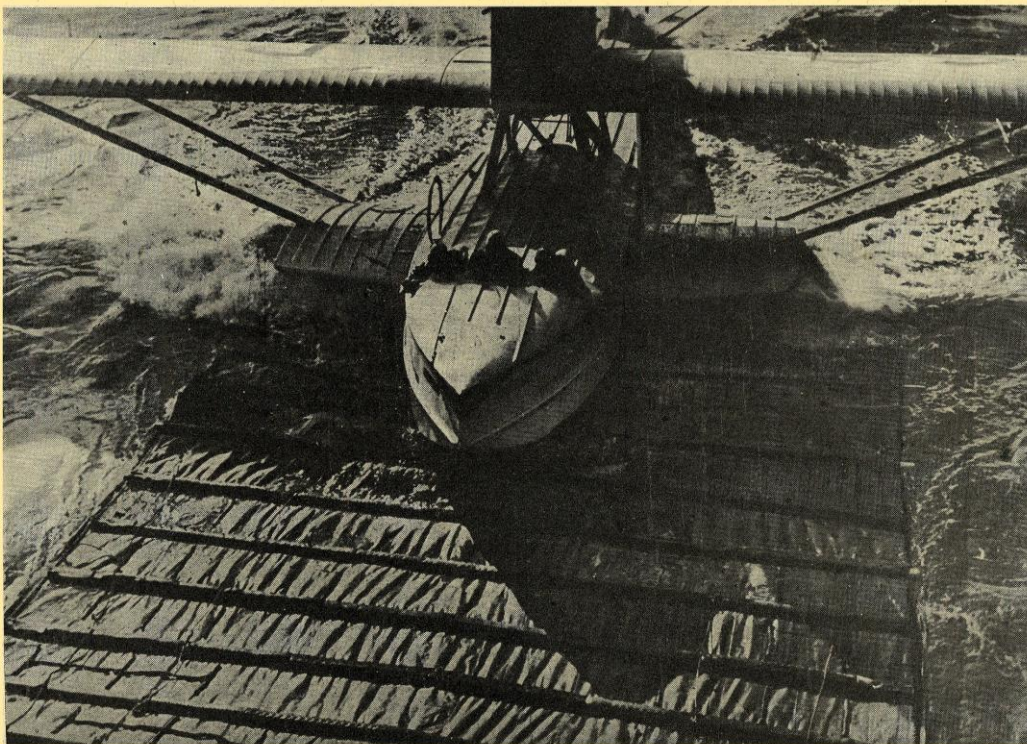
L'albero dei palloni (*Parmentiera alata*) invece, che germoglia nel Messico e in California, produce un frutto più grosso di un uovo che può considerarsi una specie di vescica gonfia. Questo frutto racchiude una sostanza liquida che durante la maturazione evapora trasformandosi in un gas più leggero dell'aria, che permette al frutto di staccarsi e di elevarsi ad un'altezza di una trentina di metri dal suolo. Quindi ricade in altro luogo, dove fissandosi riproduce a sua volta una pianta denominata "pallone".

Infine, secondo una curiosa intervista concessa da un missionario a

un giornale olandese, a Larnate, nelle isole Molucche, c'è una specie d'albero chiamato "Catope" le cui foglie danno l'impressione di diventare farfalle perchè schiudono, cadendo, delle piccole ali bizzarramente colorate. **Antonio Brunori**

Aeroplani e cani nell'Alasca

Gli abitanti dell'Alasca cominciano ad accorgersi che gli aeroplani percorrono in 10 minuti la distanza che le slitte coi cani percorrerebbero in un giorno. Così tra Juneau e Nome i piccoli apparecchi, del modello di cui si serviva Lady Lindy, ci impiegano esattamente otto ore. Se questo stesso percorso fosse fatto con slitte da cani la distanza tra Juneau e Fairbanks occuperebbe 52 giorni e la seconda tappa da Fairbanks a Nome 32. Questa constatazione porterà alla conclusione che i cani cesseranno di fare la vita per la quale spesso si compiangono. Coloro che se ne servono hanno infatti scoperto che dove esiste un aeroplano la migliore economia è servirsene per il trasporto dei cani stessi. Inoltre tutte le volte che il percorso oltrepassi i 200 km. il nutrimento dei cani che vanno con i loro mezzi costa più caro che il trasporto in aeroplano.



Le navi che funzionano da basi galleggianti ai velivoli delle linee atlantiche si trascinano a poppa uno speciale telone, opportunamente rinforzato, sul quale l'idrovolante, quando ammara, posa con parte dello scafo. Tale sistema di rimorchio serve a preservare l'apparecchio dai disturbi provocati dalla scia del battello.

C.C.P. N. 1-24718

E' necessario che ricordiate questo numero. Vi sarà utile tutte le volte che dovrete fare un versamento di qualunque somma, sia che vogliate chiedere all'Amministrazione un numero arretrato, o un supplemento, o spedire il danaro per l'abbonamento. A proposito di abbonamento, vi avvertiamo che la Amministrazione sospenderà l'invio del giornale a tutti coloro che non avranno spedito la quota per il rinnovo dell'associazione.

Come sapete, le persone residenti nel capoluogo di provincia possono spedire il danaro mediante il conto corrente postale senza spendere nulla.

Chi spedisce danaro a mezzo del conto corrente deve specificare ben chiaro, sullo spazio riservato alle comunicazioni del mittente, per quale ragione viene eseguito il versamento.

Il nostro conto corrente postale è intestato all'

EDITORIALE AERONAUTICA

Roma - Via Libro e Moschetto

Se il versamento viene eseguito per l'abbonamento al giornale, è necessario indicare chiaramente a quale giornale il mittente intende abbonarsi o rinnovare l'abbonamento. Ciò per evitare eventuali dannose confusioni a causa delle diverse pubblicazioni che stampa l'Editoriale Aeronautica.

ALI ARMATE

SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE SECONDA

I "bombardatori",

IV

Perduti nella nebbia

(Continuazione dal numero precedente)

E d'un tratto un brivido lungo, sottile, tragico...

Il motore di sinistra singhiozza, manca un colpo, due... riprende, rauco... rabbrivisce, freme, e riprende ancora irregolarmente...

E' la creatura che chiede alimento, la macchina che si dichiara impotente.

Le pale dell'elica girano pesantemente, con lentezza, poi si fermano. La benzina è finita!...

I piloti si scuotono, guardano in giù e cercano un posto dove atterrare.

Non si vede nulla.

Eppure bisogna scendere; un motore solo non può tener su quel tremendo macchinone.

S'inizia la scivolata, e si sta attenti, gli occhi sbarrati, alla ricerca d'un terreno sgombro.

L'apparecchio vira sulla destra e discende rapidamente: anche l'altro motore s'è fermato.

Vita o morte? Italia o Austria? I respiri sono corti e rotti. Pochi secondi ancora e si intravede qualcosa grazie alle prime luci del giorno che chiariscono ad oriente...

Un terreno libero è di sotto!... Con sicurezza la manovra è continuata. Mancano pochi metri dal suo quando ci si accorge che si va su un campo arato.

I piloti "richiamano" frettolosamente e l'apparecchio va giù "di pancia", prende contatto bruscamen-

te col terreno, sobbalza scricchiolando, sconvolge le rotte e s'arresta senza danni.

Gli uomini saltano giù trepidanti: Italia o Austria?

Mentre i piloti esaminano l'apparecchio, che è coperto di ferite e di sbracciature e si fa fatica credere che abbia potuto volare per tanto tempo e così bene, il tenente si allontana, la pistola in pugno.

Un'ombra sorge dalla foschia, ed una voce gagliarda urla:

— Chi va là?

Un grido risponde:

— Viva l'Italia!

Il tormento di quella notte bianca, trascorsa fra la nebbia a mille metri dal suolo non è stato inutile!

V

Aquila ferita

Vallona. Sulla costa albanese dell'Adriatico insidiato l'aquila romana ha piantato saldo il suo artiglio, e di là fissa, con lo sguardo che conosce tutte le mètte, sulle vie del nord, la bicipite nemica.

A Vallona l'aquila di Roma ha nidificato, ed i suoi aquilotti partono rombando dalla base, scorrono sul terreno nemico, e vi portano, con l'ala tricolore, il sicuro presagio della vittoria.

Su quell'opposta sponda dello Adriatico la lotta non è meno dura ed eroica che sulle frontiere alpine, ed anche su quei cieli sconfinati, contrapposti apparecchio ad apparecchio, arma ad arma, i nemici si guardano negli occhi e sanno morire e vincere per la bandiera sotto i cui colori servono.

Nel cielo freddo e infido della terra straniera due aquilotti italia-



Il capitano Ercole Ercole.

ni volano, del volo fermo e diritto che va senza esitazioni alla mèta. Sono due Caproni, due di quegli apparecchi che hanno segnato nei cieli della guerra la nota più tremenda di morte, e rientrano da un'azione sul territorio austriaco.

Sotto le loro carlinghe, poco prima, la terra di Durazzo ha tremato, e si è squarciata, aperta, morsa, scavata dall'esplosivo gettato dal cielo; e gli uomini sono fuggiti, urlando e imprestando, ed i falchi dalle croci nere si sono levati

ad una caccia fino a quel momento vana.

Il volo è tranquillo. Liberatisi del carico pericoloso, compiuta la missione terribile di cui erano incaricati, ritornano leggeri, di quella leggerezza che dà all'animo il dovere compiuto, che dà alla macchina il grave pondo delle bombe liberato sul nemico.

Tornano, uno dietro l'altro, distanti di circa ottocento metri, con ancora negli occhi la visione dello schianto e del terrore che sono andati a seminare sulle difese austriache.

Il volo è tranquillo.

Ma ecco delinearsi sull'immenso azzurro che, alle loro spalle, copre la terra nemica, qualche cosa.

E' un segno indistinto, quasi una lineetta nera, piccola, vaga, che l'occhio riesce solo a fatica a discernere.

Nessuno l'ha vista.

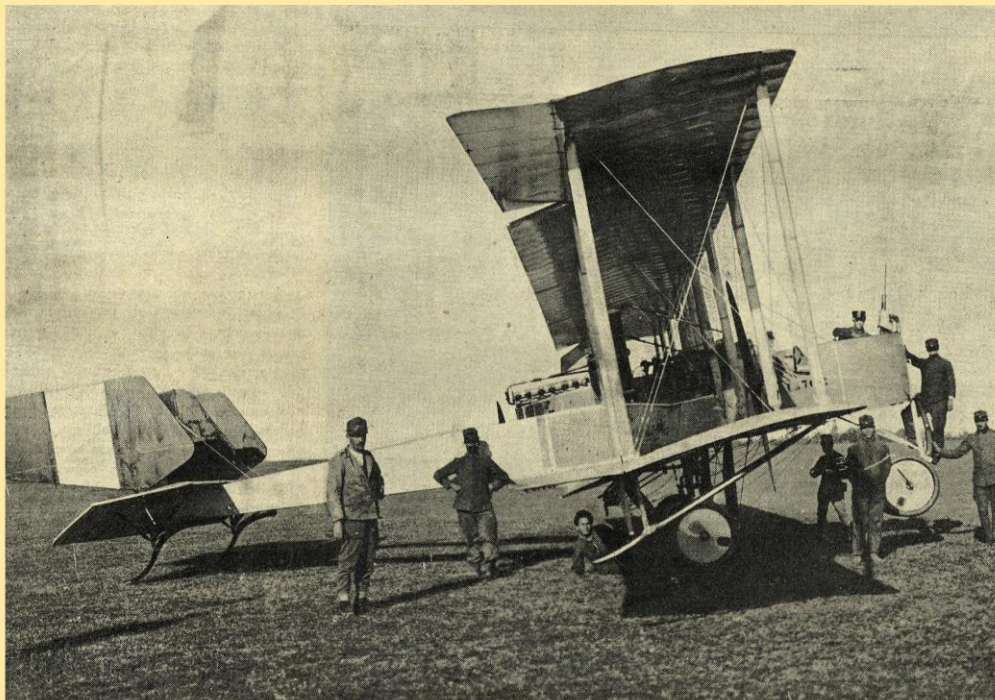
Ma questo segno oscuro che macula l'azzurro profondo, ingrandisce poco a poco, aumenta le sue dimensioni, si arricchisce di particolari. Dopo alcuni secondi non è più una lineetta; è come un moscerino piccolissimo, ma del quale possono distinguersi i dettagli.

Il tempo passa, scandito inesorabilmente dal destino inalterabile.

Il moscerino lontano si è ingrandito, è diventato gigante, rivela due ali, un carrello, una coda, un'elica. Rivela qualche cosa di più minaccioso: due croci nere, distintissime sul bianco sporco delle ali.

Dal bordo del secondo Caproni che vola in coda è stato scorto. Lo ufficiale che, nella navicella, veglia alla mitragliatrice posteriore lo ha notato ed ha dato l'allarme. Uno dei due piloti ha lasciato il suo posto, passando alla mitragliatrice di prua.

Gli avversari si guardano, pronti ad affrontarsi.



Il trimotore « Caproni » dell'eroico capitano Ercole.

LA STORIA DI UN COLOMBO ARANCIONE

Forse voi non sapevate che i piccioni di color arancione fanno male alla salute. Purtroppo è così; e, se non ci credete, domandate a un onesto commerciante di bambini che, tempo fa, risiedeva a Long Island presso New York e ora, per colpa d'un maledetto colombo arancione, si trova, con tre dei suoi amici, ad abitare per lunghi anni a Sing-Sing. Sì, precisamente: la celeberrima prigione americana nella quale siamo stati tante volte sia io che voi, almeno in spirito e senza muoverci dalle poltroncine dei cinematografi.

E ora vi spiegherò la faccenda del piccione e del mercante di bambini. Sappiate dunque che questo valente uomo faceva ottimi affari con un sistema molto diffuso oltreoceano. Consultava le liste delle persone facoltose di New York, alle quali poi spediva, ma solo se avevano bambini, una letterina suppergiù del seguente tenore: "Gentilissimo signore, vi proponiamo un affare d'oro. Voi avete un bambino (o bambina) e noi un portafoglio vuoto. Favorite riempire il nostro portafoglio con buoni dollari, altrimenti ci troveremo nella penosa necessità di vuotare la vostra casa del vostro benemamato bambino (o bambina). L'unico colombo s'incaricherà, opportunamente liberato, di portarci la somma che fissiamo una volta tanto in dollari..." (seguiva la cifra).

L'unico colombo era recapitato dalla posta insieme con la lettera e il commerciante con i suoi soci facevano ottimi affari, perchè nessuno poteva sperare di seguire lungo le tortuose o dritte strade di New York il piccione una volta liberato, fino a scoprire il domicilio del suo padrone e dei suoi soci e disturbare così l'innocente commercio. Già; nessuno, fino al giorno in cui della cosa si occupò il signor Kafka. E chi è il signor Kafka?

Il signor Kafka, nonostante il suo nome difficile, è un personaggio che trova tutto facile. Egli ha sempre nel taschino del panciotto la soluzione acconcia per ogni singolo problema. Fa parte della Polizia Aerea degli Stati Uniti. Non appena venne a sapere che un distinto e quattrinoso personaggio di Brooklyn aveva ricevuta la solita letterina con l'allegato colombo-viaggiatore, egli, dopo essersi concentrato un istante, dichiarò: "Ho bell'e capito. Qui ci vuole un po' di tinta arancione!".

Detto fatto, prese il piccioncino e lo spalmo d'un meraviglioso color mandarino, lo fece asciugare e lo consegnò a un amico.

— Senti, caro, — gli disse — vattene in cima a quel grattacielo. Io vado a pigliar l'aeroplano; quando mi vedi passare, lascia libero questo simpatico animaletto.

Naturalmente voi, con l'intelligenza che è dono esclusivo dei lettori dell'*Aquilone*, avrete già capito che la tinta arancione serviva a distinguere il colombo-messaggero dai molti altri che solcavano il cielo di New York.

Dunque, il furbo Kafka sopraggiunge in volo, l'amico libera il piccione e la passeggiata aerea comincia. La brava bestiola, tutta orgogliosa della tinta originale, fa un breve giro e poi, forse spaventata dall'aeroplano che la segue da pres-

so, pensa che è meglio rincarare in fretta per evitare quel corteggiatore così rumoroso e insistente. Si dirige, così, difilata verso Long Island, si libra un istante su una terrazza e s'infilta in una colombaia con l'aria d'entrare a casa sua. Kafka, resta fuori a far la ruota sul tetto, finchè un tizio, con una di quelle bellissime facce che si vedono solo nei film di gangster, sbucca fuori da una porticina, acciuffa il piccione e rientra, dopo aver lanciato un'occhiataccia all'aeroplano di Kafka che rasenta così basso la terrazza da pettinargli quasi i capelli.

Quello che il pover'uomo però non sa, è che una macchina fotografica col teleobiettivo è scattata a bordo dell'aeroplano riprendendo il commovente gruppo di lui che

tiene il colombo in mano; e che contemporaneamente i motociclisti della polizia, avvertiti dell'impresa di Kafka, e che avevano seguito alla meglio l'aeroplano, avevano individuato e circondato la sua casa, in seguito a radiosegnalazione dell'aviatore.

Fu quindi con discreto stupore che l'onesto commerciante di bambini, pochi minuti dopo, e mentre ancora con occhi attoniti considerava il suo miracoloso piccione, partito grigio e rincasato arancione, sentì bussare alla porta e, aperto, si trovò di fronte mezza dozzina di atletici agenti i quali speditamente lo impacchettarono e se lo portarono in gattabuia. Naturalmente, il poverino protestò la sua candida innocenza e giurò di non saper nulla di nulla, ma quando gli

fu presentato il grazioso gruppo fotografico (uomo con piccione) ripreso dal cortesissimo Kafka, fu la sua volta di cambiar di colore e di diventare, non arancione, ma livido con sfumature verdognole. Interrogato con affabile insistenza dai poliziotti americani nei sotterranei della prigione, l'ex-mercante di bambini rivelò i nomi degli altri tre suoi associati che, garbatamente invitati dagli agenti, andarono giubilanti a raggiungerlo nel penitenziario di Sing-Sing.

Secondo quanto riferiscono i guardiani del luogo, le conversazioni dei quattro comari si aggirarono di preferenza sul progresso aeronautico e sul geniale impiego che, dell'aeroplano, fa la polizia. Sono colloqui sommamente istruttivi e pieni di caldo e delicato entusiasmo verso la grande conquista umana.

Qualche volta i quattro parlano anche di fotografia aerea e di piccioni dai colori insoliti. Lacrime di gratitudine e di ammirazione rigano allora i quattro maschi volti...

e. i.

LA PRIMA DONNA PARACADUTISTA

La prima donna paracadutista fu Elisa Garnerin, una giovinetta francese, di venti anni, nipote del rivoluzionario Jacques Garnerin, Commissario della Convenzione, che fatto prigioniero dagli inglesi a Mareilieu e consegnato poi agli austriaci, aveva accarezzato l'idea di evadere fabbricandosi un paracadute. Le sue intenzioni furono però scoperte e la fuga andò a monte. Ma una volta messo in libertà Garnerin, pur non avendo più bisogno del paracadute per sottrarsi alle grinfie degli austriaci, si rimise seriamente al lavoro. I suoi sforzi ebbero successo. E il 22 ottobre del 1797 compì il primo felice esperimento. Il padre di Elisa Garnerin reusò dei perfezionamenti al paracadute inventato dal fratello e nel 1815, quando aveva venti anni, la giovinetta cominciò a compiere da sola delle ascensioni che terminava lanciandosi nel vuoto a mezzo del paracadute. La bellezza e la grazia di cui era fornita la fecero soprannominare intempestivamente « La Venere dell'aria ». Dal 1815 al 1828 eseguì trentanove lanci riportando ovunque grandissimo successo. Elisa Garnerin si produsse dinanzi a tutti i Sovrani di Europa e in tutte le capitali.

CURE AEREE

Non tutti sono a conoscenza che il volo esercitato, in taluni casi, beneficia effetti sull'organismo e guarisce, anche, varie malattie, quali, ad esempio, la tosse cavallina.

Se si deve prestare fede a una notizia giunta di recente dall'Inghilterra, la cura aerea avrebbe anche effetti miracolosi sulle corde vocali.

Un artista di Newcastle, infatti, miss Gibson, minacciata di perdere la voce da un momento all'altro e non potendo, a causa dei suoi contratti, lasciare il teatro nel quale agiva da più giorni, ebbe l'idea di recarsi all'aeroporto vicino e di fare, durante una buona mezz'ora, una cura di « aria libera » a grande altezza. Al suo ritorno in terra, la Gibson constatava con grandissima soddisfazione come la voce le fosse ritornata limpida e chiara, migliore di quella che non possedeva prima. Ma sarà poi proprio vero?

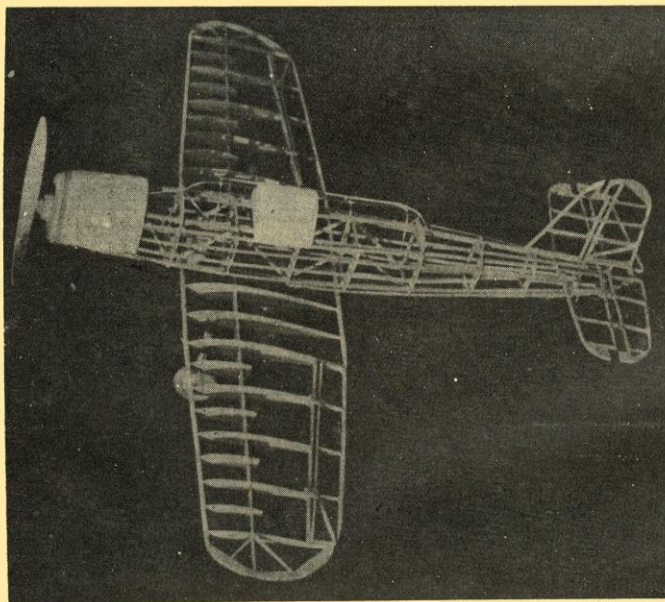
AEROMODELLISMO ANNO XVI^o

Modelli volanti, disegni, materiali, scatole di montaggio, utensili

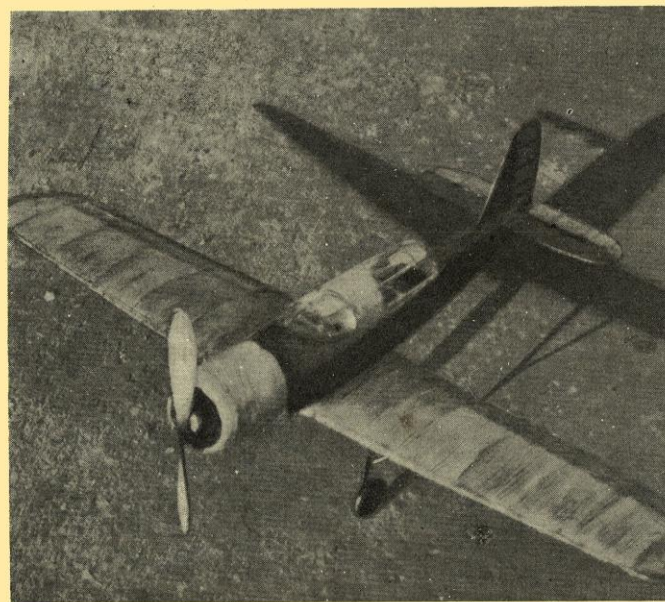
M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1



Lo scheletro di un bel modello costruito da Alberto Gandolfi.



Lo stesso modello fotografato dopo la ricopertura.

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

5) Altre competizioni: Seconda corsa per la « Coppa Deutsch de la Meurthe » (circuito di km. 100 a Etampes, da percorrersi 20 volte in due riprese) disputata da otto concorrenti e vinta dal francese Arnoux, su Caudron 460-Rénaul't 320 cv., alla media di km. 389 (27-28 maggio); Campionato mondiale d'Alta Acrobazia disputato a Vincennes (Parigi) da nove concorrenti e vinto dal tedesco Fieseler (10-11 giugno); « XV Concorso tedesco di volo a vela » in cui si distinsero i campioni Dittmar, H'irth, Wiegmayr ed Hoffmann con voli superiori ai km. 300 (21 luglio-4 agosto); « IV Challenge internazionale da turismo » disputata da 34 equipaggi (13 polacchi, 13 tedeschi, 6 italiani, 2 cecoslovacchi) e vinta dal polacco Cap. Bajan, su R.W.D. 9-Skoda 306 cv. (29 agosto-5 settembre: prove tecniche a Varsavia; 7-15 settembre: corsa europea di km. 9400 su la rotta « Polonia-Germania-Belgio-Francia-Spagna-Marocco-Algeria-Tunisi-a-Italia-Austria-Cecoslovacchia - Polonia », comportante 26 scali; 16 settembre: prova di velocità a Varsavia, su circuito triangolare di km. 297); « National Air Race » di Cleveland (Stati Uniti) complesso di gare ad alta velocità in cui si distinse il campione Col. Turner (31 agosto-3 settembre).

6) Voli transcontinentali e veloci: « Francia-Giappone-Francia » della campionessa Marisa Hilsz, sul Bréguet « Joe III » (26 gennaio-6 marzo: « Parigi-Hanoi - Tokio » di km. 15.270 in 20 tappe; 20 marzo-17 aprile: « Tokio-Sianghai-Saigon » in 8 tappe; 23-28 aprile: « Saigon-Parigi » di km. 11.050 in 6 tappe, nel tempo-primato di 5 giorni e 10 ore. Totale km. 35 mila); « Stati Uniti-Perù-Cile-Argentina-Brasile-Antille-Stati Uniti » dell'americana Laura Ingalls, su Lockheed « Air Express » (25 febbraio-25 aprile: km. 25.600); « Belgio-Congo-Belgio » dei coniugi Hensez, su D.H. « Fox Moth » (25-29 marzo: da Anversa a Leopoldville in 3 tappe; 5-9 aprile: percorso inverso. Totale km. 14 mila) e dell'inglese Weller col belga Franchomme, sul bimotore D.H.-Comet « Reine Astrid » (20-22 dicembre: da Bruxelles a Leopoldville in 3 tappe, alla media di km. 324; 26-28 dicembre: percorso inverso, alla media di km. 323. Totale km. 14.500 nel tempo-primato di 46 ore); « Francia-Madagascar-Francia » del marista Pharoed, su Caudron « Phalène » (3-9 aprile, km. 12.500 da Parigi a Tananarive, in 9 tappe e nel tempo-primato di giorni 5 ed ore 22,50; 12-19 aprile: percorso inverso. Totale km. 25 mila in 18 tappe); « Inghilterra-Australia-Inghilterra » di Robins e Weller, su D.H. « Puss Moth » (5-18 aprile: da Londra a Porto Darwin; 23 aprile-1° maggio: percorso inverso nel tempo-primato di 8 giorni e 12 ore); « Detroit-Pittsburgh » e « Detroit-New York » del campione velocista americano Col Turner, su Wedell Williams (3 maggio: km. 340 in 48'9", alla media di km. 425; 11 maggio km. 320 in ore 1.47'21", alla media di km. 492); « Inghilterra-Australia » della neozelandese Miss Joan Batten Young, su D. H. « Puss-Moth » (8-22 maggio: km. 16.500 da Londra a Porto Darwin, nel tempo-primato femminile di giorni 14 ed ore 23,25; 30 maggio: conclusione volo a Sidney. Totale km. 20 mila in 18 tappe); Zurigo-Napoli-Atene-Stambul-Belgrado-Rawensburg dello asso svizzero Mittelholzer, su Lockheed « Orion » civile (23 giugno: km. 4.500 in 17 ore); « Parigi-Saigon d'Indocina » del francese Péraud, su Farman (26 luglio-1° agosto: km. 11.050 in 8 tappe e nel tempo-primato di giorni 6 ed ore 2,10'); « Periplo australiano » del giovane pilota Melrose, su D.H. « Puss-Moth » (6-13 agosto: km. 10 mila in 5 tappe e nel tempo-primato di 5 giorni ed 11 ore); Los Angeles-New York a tempo di primato assoluto, del velocista Col. Turner, su Wedell Williams (3 settembre: ore 10.2'50", alla media di

km. 403) e di primato commerciale, del pilota civile Rickembaker, su bimotore Douglas « C-2 » (10 novembre: ore 11,5', alla media di km. 366); « Lisbona-Macao (Cina)-Lisbona » del portoghese Cap. Crux, su D.H. « Leopard-Moth » (25 ottobre-21 dicembre: km. 30 mila); « Australia-Inghilterra » degli inglesi Catchart Jones e Waller (quarti arrivati nella corsa « Coppa Robertson »), su bimotore D.H. « Comet » (27 ottobre-2 novembre: da Melbourne a Londra nel tempo-primato di giorni 5 ed ore 15,55'. Totale nei due sensi: km. 38.220 in 13 giorni); « Isola Deception (Mare antartico di Weddel)-Baia del Balene (Gran Barriera nel Quadrante di Ross) » dell'americano Ellsworth e del norvegese Balchen, sul Northrop Gamma « Polar Star » (24-25 dicembre: 4300 senza scalo in ore 20).

7) Ascensioni stratosferiche: russi Fedossenko, Ususkin e Vassenko, sul « Syrius » di 25 mila metri cubi (30 gennaio: salita alla quota-primato di m. 22.207 e rottura corde di sospensione con morte conseguente degli aeronauti); americani Kepner, Anderson e Stevens, sull'« Explorer I » di mc. 85 mila (29 luglio: quota di m. 18.290); belgi Cosyns e Van der Helst, sull'« F.N.R.S. » di G. Piccard (18 agosto: m. 16 mila); belgi Giovanni Piccard e Signora, su sferico di 16.900 mc. (23 ottobre: m. 17.672).

8) Undici viaggi « Germania-Sud America-Germania » dell'aeronave tedesca « Graf Zeppelin », in servizio di posta e passeggeri dal 26 maggio al 19 dicembre (Dall'agosto 1928 al dicembre 1934, totalizzo di 423 ascensioni e viaggi, 90 traversate oceaniche, 1 milione di chilometri, 9635 ore e 27.368 passeggeri).

9) Massimi e primati: Velocità assoluta aeroplani (25 dicembre: francese De'motte, su Caudron 460 - Renault 380 cv., alla media di km. 505,848) e assoluta femminile (10 e 11 agosto: aviatrice francese Elena Boucher, su Caudron 460, alle medie di km. 428,223 e 445,028); Distanza in linea per idrovolanti (31 dicembre 1933-1° gennaio 1934: idroquadrimotore francese « Croix-du-Sud » del Com. Bonnot, col volo « Marsiglia-Saint Louis del Senegal » di km. 3679,400 - 11-13 gennaio: idrobimotore americano Consolidated, del Com. Mc'Ginnis, col volo « San Francisco-Honolulu » di km. 3860,823) e per veleggiatori (6 aprile: tedesco Hirth, sul « Mazagol », col volo « Buenos Ayres-Rosario » di km. 265' - 26 luglio: lo stesso, col volo « Wasserköppe-Goerditz in Slesia » di km. 340 - 27 luglio: tedesco Dittmar, sul « Sao Paolo », col volo « Wasserköppe-Fitschin in Boemia » di Km. 375); Altezza per veleggiatori (16 febbraio: Dittmar, a Rio de Janeiro, con m. 4200).



Quest'originale fotografia ritrae un allievo pilota inglese che non ha paura delle bombe.

Alquanto meno imponente fu l'attività del 1935, così riassumibile:

1) Attuazione del regolare servizio aerea postale francese « Francia-Sud America-Francia » (Dal febbraio in poi: servizi quindicinali alternati, compiuti dalla Francia all'Argentina nella 1° e 3° settimana di ogni mese e dall'Argentina alla Francia nella 2° settimana. Percorso di km. 13.650 suddiviso in tre parti: « Parigi-Dakar » con Latécoère e Wibault terrestri, « Dakar-Natal » con gli idromotori « Croix-du-Sud » e « Santos Dumont », e col quadrimotore terrestre Farman 220 « Centaure » entrato in servizio il 3 giugno; « Natal-Rio de Janeiro-Buenos Ayres » con Fokker e Bréguet terrestri).

2) Voli sperimentali transpacifici di posta aerea dell'idromotore americano Sikorsky 42 « Oriental Clipper » dei Com. Musick e Sullivan (17 aprile: km. 3880 da Alameda di California alle iso'e Hawaii; 11-15 giugno: km. 6100 da Alameda all'isola Midway; 10-17 agosto: km. 8110 da Alameda all'isola Wake; 5-14 ottobre: km. 10.620 da Alameda all'isola Guam. Totale nei tre viaggi compreso il ritorno alla base californiana: km. 57380) e primo volo inaugurale sull'avio-linea transpacificca « California-Filippine » dell'idroquadrimotore civile americano Glenn Martin 130 « China Clipper » del Com. Musick (23-28 novembre: « Alameda-Hawaii-Midway-Wake-Guam-Manilla » di km. 13160 in 4 tappe ed ore 59,47' di volo effettivo; 1°-6 dicembre: percorso inverso in ore 63,28' di volo. Totale km. 26.320 in 9 tappe ed ore 123,15').

3) Voli transoceanici: « Honolulu (Hawaii)-Oakland (California) » della campionessa americana Amelia Earhart-Putnam, su Lockheed Vega (12 gennaio: km. 3870 in ore 13,16'); « Spagna-Brasile » del giovane spagnolo Pombo, su Klemm Eagle da turismo (13-17 maggio: da Madrid a Bathurst in 3 tappe; 21 maggio: transvolata di km. 3200 da Bathurst a Natal in ore 16,50'); « Stati Uniti-Canada-Groenlandia-Islanda-Faroe-Norvegia » dei norvegesi Solberg ed Oscanyan, su anfibia Loening (13 luglio-16 agosto: km. 7000 circa da New York a Bergen); « New York-Ballinrobee (Irlanda) » del lituano Waitkins, sul Lockheed Vega « Lithuania II » (21 settembre: km. 5000 in ore 22,30'); « Inghilterra-Brasile » a tempo di primato della campionessa neozelandese Joan Batten Young, su Percival Gull da turismo (11-12 novembre: da Londra a Thies nel Senegal in 3 tappe; 13 novembre: transvolata di km. 3200 da Thies a Natal in ore 14,17'; 17 novembre: conclusione volo a Rio de Janeiro. Totale km. 11.500 in 5 tappe); « Francia-Brasile-Antille francesi-Florida » dell'idrosamotore gigante da 37 tonnellate Latécoère 521 « L'utenant de Vaiseau Paris » del Com. Bonnot coi piloti De Jozan e Casellari e 4 uomini di equipaggio (7-9 dicembre: km. 4150 senza scalo da Bordeaux a Dakar in ore 25; 14 dicembre: transvolata di km. 3025 da Dakar a Natal in ore 15,30'; 21 dicembre: km. 3600 da Natal all'isola di Martinica; 14 gennaio 1936: km. 3200 dalla Martinica a Pensacola di Florida in ore 16; 15 gennaio: naufragio apparecchio nella baia di Pensacola, durante un ciclone. Totale km. 13.975).

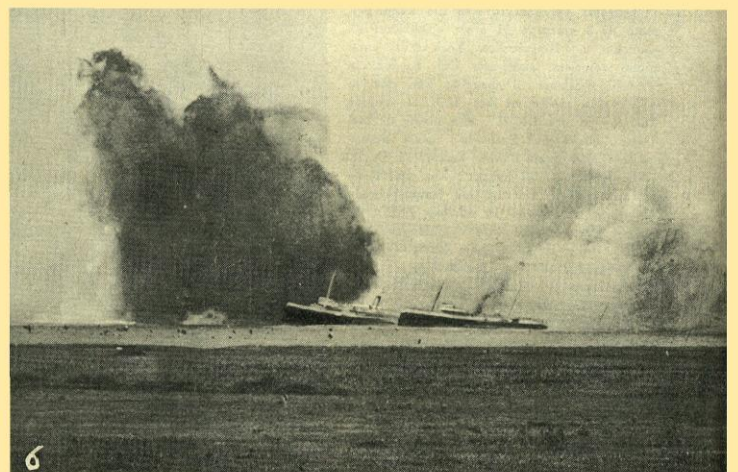
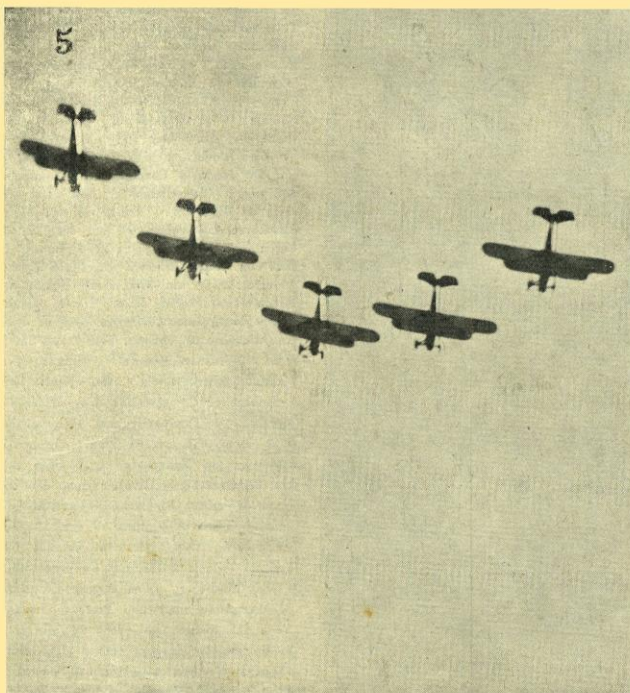
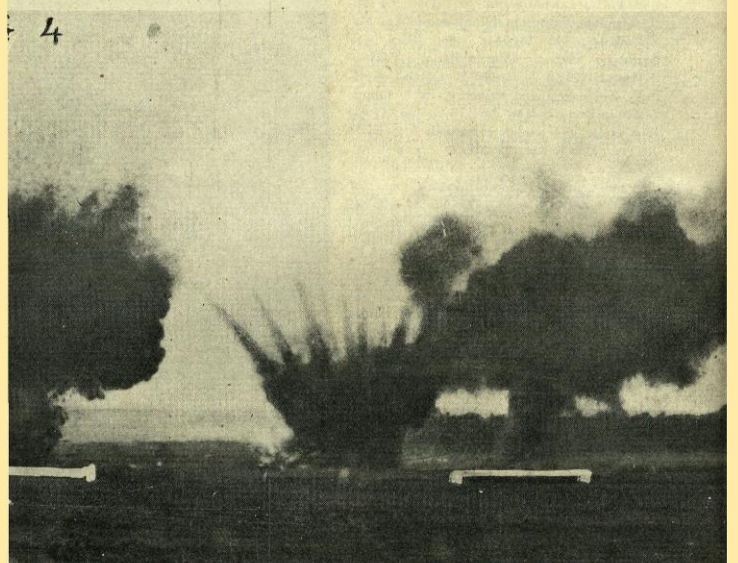
4) Voli transcontinentali e veloci: « Francia-Madagascar-Francia » dei piloti Genin e Robert (20-23 gennaio: km. 11 mila da Marsiglia a Tananarive nel tempo-primato di 3 giorni, e 6 ore, 55 primi; 25 gennaio-2 febbraio: da Tananarive a Parigi; totale km. 22.500 a bordo di un Farman 190-Algol. 18-21 dicembre: da Parigi a Tananarive nel tempo-primato di 2 giorni, 9 ore, 32 primi; 3-9 gennaio 1936: percorso inverso; totale km. 23 mila a bordo del Caudron Simonn « Gody Radio »); « Los Angeles-Cleveland » del campione americano Post, su Lockheed Vega (15 marzo: km. 3680 in ore 8, alla media-primato di km. 460) e del velocista Howard Hughes, su Hughes Special (30 agosto: ore 8,35', alla media di km. 430).

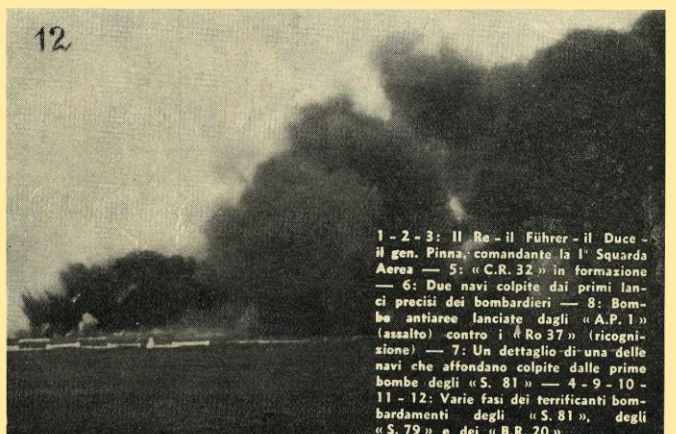
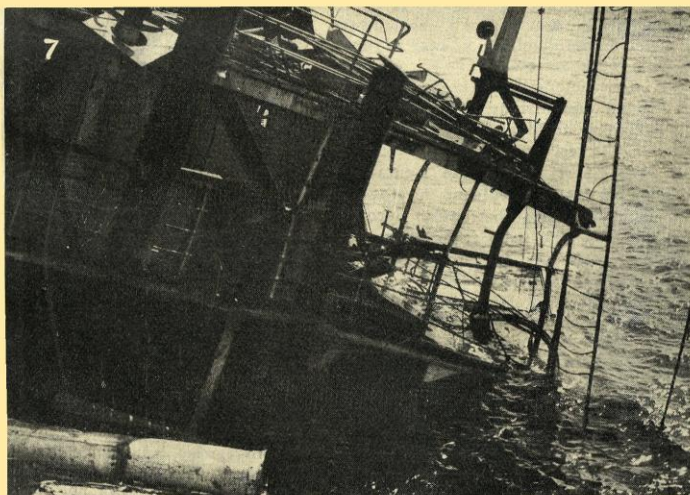
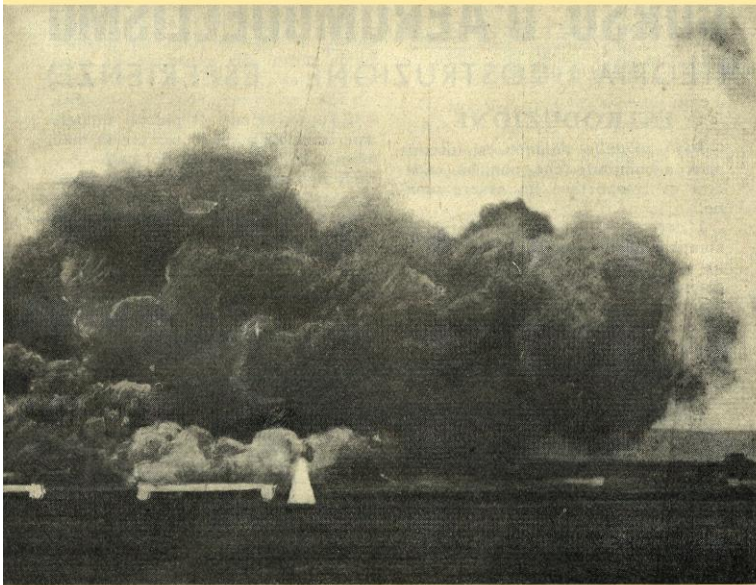
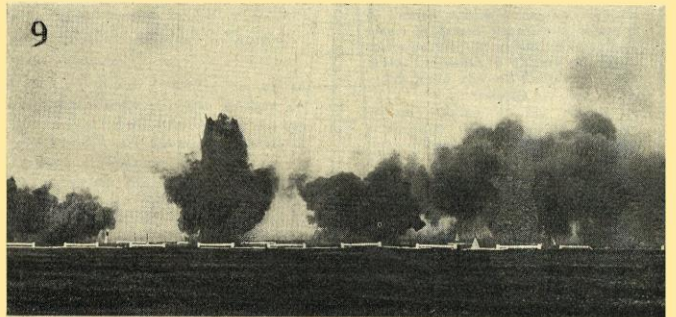
(Continua)

Piero Botto

FURBARA

8 MAGGIO XVI

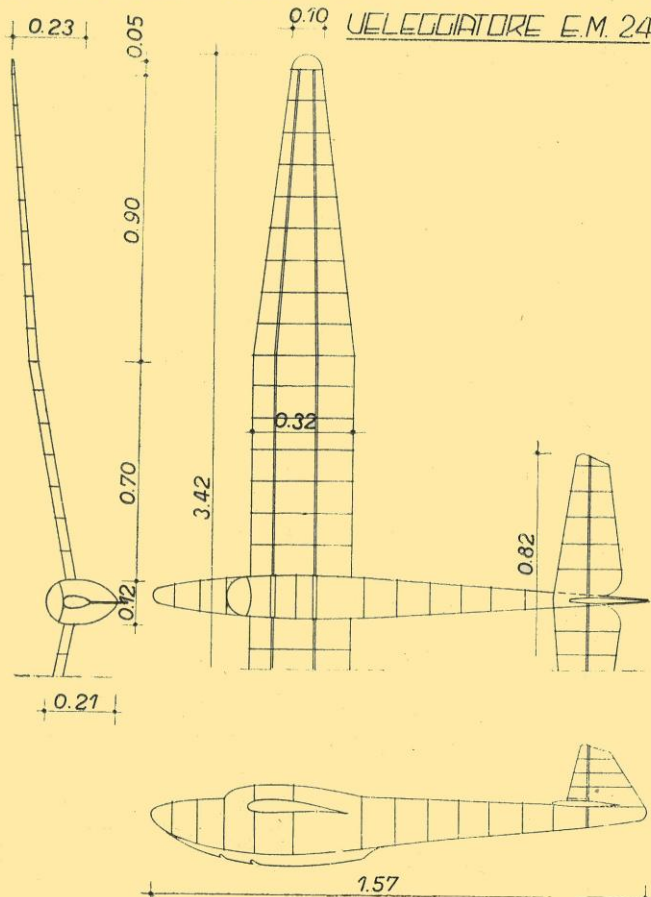




1-2-3: Il Re - il Führer - il Duce - il gen. Pinna, comandante la 1^a Squadra Aerea — 5: « C.R. 32 » in formazione — 6: Due navi colpite dai primi lanci precisi dei bombardieri — 8: Bombe antiaree lanciate dagli « A.P. 1 » (assalto) contro i « Ro 37 » (ricognizione) — 7: Un dettaglio di una delle navi che affondano colpite dalle prime bombe degli « S. 81 » — 4 - 9 - 10 - 11 - 12: Varie fasi dei terrificanti bombardamenti degli « S. 81 », degli « S. 79 » e dei « B.R. 20 ».

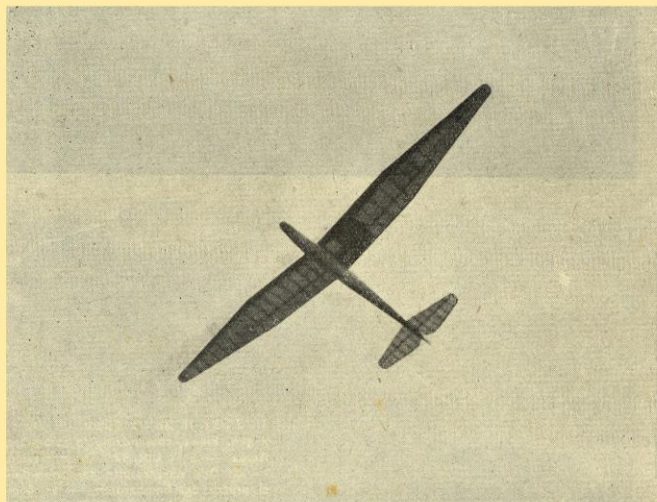
LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

IL MODELLO VELEGGIATORE "EM 24,"



Il modello aeroveleggiatore EM 24 è un monoplano ad ala media di m. 3,42 di apertura alare e di dm² 82 di superficie. L'ala è a forma rettangolare nella prima metà dall'incastro colla fusoliera, e finisce trapezoidale e alquanto rastre-

mata all'estremità. Frontalmente presenta un dietro del 20% nella parte rettangolare, mentre nella parte rastrenata risulta del 10%, dando luogo ad una forma di M molto aperta. La struttura alare è di due longeroni in piop-



Il modello « E. M. 24 » in volo.

po, centine alleggerite in pioppo, bordo d'attacco rivestito di piallaccio d'acero da mm. 0,5. La rivestitura è in carta pergamena effettuata con sistema speciale. La fusoliera è stata accuratamente studiata per ottenere la massima penetrazione. Essa presenta una lunghezza di m. 1,57 impennaggio verticale compreso. Alquanto ben disegnata essa presenta in sezione, forma ellittica, la struttura è su diaframmi calcolati e ricavati dal legno di Betulla da mm. 2, tenuti insieme da correntini di pioppo di mm. 2x2x4. La rivestitura presenta una soluzione assai originale e rivela molta abilità da parte del costruttore. Tale rivestitura è costituita da pannelli di legno di pioppo incastrati ed incollati negli spazi costituiti dall'unione dei correntini dei diaframmi, il tutto accuratamente levigato; nella parte pop-

piera la rivestitura eseguita con lo stesso sistema, è in legno di Balsa di mm. 2,5; si è ottenuto così un insieme molto rigido e robusto ed una superficie di carena molto liscia. L'unione ala-fusoliera è realizzata a mezzo di due innesti a bicchietta per ogni semi-ala che consentono un rapidissimo montaggio. Per i piani di coda è stato scelto il profilo Saint Cyr 58; essi hanno formato oggetto di particolare studio allo scopo di consentire un'ottima stabilità longitudinale. Essi sono smontabili rapidamente, la loro struttura è pure in legno di pioppo con trave di Betulla e rivestimento in carta pergamena. La fusoliera presenta inoltre il posto di pilotaggio accuratamente carenato e ricavato da materiale trasparente. Non esistono montanti essendo la struttura alare totalmente a sbalzo. Il modello in ordine di volo pesa gr. 1600 dando luogo ad un rapporto peso-superficie di gr. 19,5 per dm². Il profilo scelto dopo varie prove, è l'SL. I modificato, che ha consentito di realizzare velocità di discesa di circa m. 6 al l'.

CORSO D'AEROMODELLISMO (TEORIA - COSTRUZIONE - ESPERIENZE)

INTRODUZIONE

Per *modello volante* si intende ogni aeromobile che non ha capacità di trasportare un essere umano.

L'*aeromodellismo* è l'attività che comprende lo studio, la costruzione ed il volo di piccoli modelli d'aeroplano o simili ad un aeroplano nelle caratteristiche essenziali.

Queste minuscole macchine, che si reggono in volo autonomo e che, quando si tratti di determinati tipi, decollano con i propri mezzi, si chiamano comunemente e molto appropriatamente aeromodelli.

Pochi sono coloro che hanno una idea esatta dell'aeromodellismo. Si crede comunemente che siffatta attività sia uno dei trastulli modernissimi dei fanciulli.

Nessuno invece dei tanti ragazzi che fanno dell'aeromodellismo lo considerano un giuoco: la caratteristica del ragazzo costruttore dei modelli volanti è anzi la tenacia e la serietà.

L'aeromodellista lavora con profonda convinzione e con seria cognizione tecnica, come i costruttori dei veri apparecchi a motore e veleggiatori e con tale mentalità i nostri ragazzi dedicano intelligenza ed abilità alle costruzioni aeronautiche, il che nella maggioranza dei casi può loro dischiudere il più fortunato avvenire.

L'ignoranza dei grandi e dei piccoli, in questo campo, e, sia pure, l'errore di valutazione (che è peggio), hanno ostacolato non poco il progresso dell'aeromodellismo. Certa deplorabile consuetudine di non prendere mai sul serio ciò che fa un fanciullo ha impedito il diffondersi di questa attività che può fare di un ragazzo, magari sperduto nella più lontana e meno progredita plaga d'Italia, un appassionato dell'aviazione e un esperto di aerotecnica.

La costruzione di piccoli modelli sperimentali precede sempre la macchina di proporzioni normali.

E noi sappiamo che i grandi sognatori, o, meglio, i geniali precursori del volo umano, come il tedesco Giovanni Müller e il nostro grande Leonardo da Vinci, costruiscono minuscoli apparecchi volanti.

La leggenda e la storia ci narcano di molti tentativi antichi fat-



Fig. 1 - Leonardo da Vinci

ti allo scopo di dare all'uomo il dominio dei cieli.

Prima, tuttavia, che gl'inventori, o presunti tali, si accingessero alla costruzione dei loro apparecchi in grandezza naturale, solevano sperimentarli in modelli (così Besnier nel 1678, Degen nel 1806, Henson nel 1842, Pénaud nel 1872 e molti altri ancora).

L'ingegnere austriaco Wilhelm Kress, che fece le sue esperienze dopo Pénaud scriveva nel 1880 che *se un inventore non è capace di costruire il modello del suo apparecchio in modo tale che questo possa*

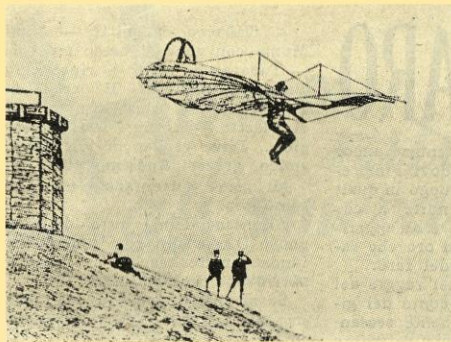


Fig. 2 - Otto Lilienthal in volo

liberamente e stabilmente volare, costui non ha diritto di pretendere che si incoraggi un suo tentativo.

Allora non si conoscevano leggi aeromodellistiche nè, tanto meno, esistevano le gallerie del vento (tunnels aerodinamici) per le prove sui modelli degli apparecchi progettati.

E' anche interessante, a proposito di modellini di apparecchi sperimentali, sentire il parere del pioniere francese Voisin, il quale, pregato dallo scrittore Dolfus di dettare una prefazione per il volume "Petits modèles d'aéroplane", pubblicato nel 1912, disse: "Se io mi reco ad assistere alle prove degli apparecchi sperimentali, sarò terribilmente nervoso, cosa che farà dire agli imbecilli che io ho il più detestabile dei caratteri.

Il fatto è che avrò paura, una paura irragionevole di vedere improvvisamente l'aeroplano sbandare, precipitare, e abbattersi al suolo.

I nostri piloti sono un poco nostri figliuoli e le macchine volanti sono dei terribili giocattoli...

Che la prova riesca, o no, in nove casi su dieci noi saremo nell'impossibilità di individuare le cause dell'insuccesso. Ma se noi saremo più accorti, faremo quello che avete fatto voi (aeromodellisti): costruiremo, cioè, dei modelli e le prove saranno la nostra gioia.

Noi ne costruiremo un grande numero e li lanceremo dalle più inverosimili posizioni.

Faremo magari succedere, a bella posta, le più impressionanti catastrofi, ridendo, e riusciremo presto, senza pericolo e senza danni materiali, a conoscere i difetti delle nostre macchine e, forse, a conoscere meglio e come essi volino".

L'aeromodellismo è nato, dunque, da una necessità di esperienze pratiche del massimo interesse.

Si sono dapprima costruite delle minuscole macchine volanti (come si poteva chiamarle modelli di aeroplani, se gli aeroplani non avevano ancora volato, e perciò non avevano ancora un nome?), e quindi si sono costruiti i modelli di macchine volanti per fare — come consigliava appunto Voisin — delle esperienze, in seguito alle quali perfezionare i velivoli costruiti.

Il primo uomo che si levò in volo su un aeroplano fu un tedesco, Otto Lilienthal, che il 10 agosto 1896 soccombette alle ferite precipitando con la sua macchina.

Chanute, i fratelli Wright e il capitano Ferber furono seguaci di Lilienthal.

Si può dire che i primi voli di Lilienthal siano stati il punto di partenza dell'aviazione odierna.

Wilbur Wright volò per la prima volta (il 17 dicembre 1903) su un primitivo biplano dapprima steso poi seduto sull'orlo anteriore dell'ala inferiore.

Da quando l'uomo ha incominciato a trarre profitto da tutto ciò che in natura si muove, striscia o vola, egli ha considerato con occhio invidioso gli animali che egli non poteva imitare nei loro movimenti.

Oltre agli uccelli, notiamo, tra i rettili volanti, il *rhacophrus*, in India e nelle isole della Sonda, che ha dieci centimetri di lunghezza e 80 centimetri quadrati di membrane portanti; il pesce volante, che pratica il volo librato (*dactylopterus volitans*) ed è comune nella Dalmazia; e il singolare *excoetus* (Museo di storia naturale di Vienna), che misura 29 centimetri di lunghezza e ha ali di 20 centimetri di estensione.

(Continua)

LE SCUOLE PADOVA

A cura della Sede Provinciale della R. U.N.A. di Padova avrà prossimo inizio presso la Sede della G.I.L. un Corso di Aeromodellismo per Giovani Fascisti, Avanguardisti e Balilla.

Le iscrizioni al Corso devono essere fatte presso la Sede Provinciale della R.U.N.A. - Via Eremitani n. 6, Padova.

LA POSTA DELL'AEROMODELLISTA

LUCIO MARCORA - Busto Arsizio — I motori dei quali chiedi notizie sono ancora nello stadio sperimentale. Appena saranno perfettamente a punto ne potrai avere tutti i particolari.

GIUSEPPE MARCHESE - Assisi — Ti ringrazio delle fotografie, che saranno pubblicate. Credo, come scrivo a tanti altri, che s'ia molto meglio fare una lunga esperienza con i veleggiatori prima di passare ai modelli a elica. In ogni modo puoi chiedere all'Amministrazione de *L'Aquilone* le tavole del *Cirillo* o del *Libellula*, che costano rispettivamente L. 3,50 e L. 4,50.

FRANCO RIZZI - Bologna — Aspetta, e sarai accontentato.

M. ITAL - Busto Arsizio — Sei un ragazzo di buon senso. Bisogna studiare per arrivare a concludere qualche cosa di buono. Per l'attacco del timone orizzontale alla fusoliera ti consiglio di procedere, in questa tua prima costruzione «seria», nel modo seguente: costruisci i due piani, orizzontale e verticale, insieme, o per meglio dire solidali uno con l'altro. Il piano orizzontale deve potersi appoggiare sulla fusoliera in modo da risultare ben stabile (se la fusoliera è piana, superiormente, la cosa è più facile) e può essere fissato con una legatura di elastico passante sul dorso del piano orizzontale e sotto alla fusoliera.

G. STEFANI — E come si può dire se un modello può volare da un disegno come quello che hai mandato? Superficie, apertura, lunghezza, profilo alare, chi ne sa niente? E senza questi dati come si può giudicare?

A.R.T.B. - Torino — Ti consiglio il «Roma» con il quale potrai fare esperienze molto più utili per passare, poi, ai modelli a elica.

LUIGI FELICE - Roma — Mi pare che tu sia proprio all'ABC dell'aeromodellismo. Ti consiglio di acquistare «Il costruttore di aeromodelli», che puoi avere inviando alla nostra Amministrazione la somma di lire ventidue. In quel libro troverai tutte le nozioni che ti occorrono prima di iniziare seriamente la costruzione degli aeromodelli. Manda pure il disegno; non c'è bisogno che sia su carta speciale, basta che sia chiaro, giar.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

EDIZIONI DE "L'AQUILONE",
ROMA - Via Libro e Moschetto

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
In carta extralusso robustissima

LIRE 25 franco di porto

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

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30



Ennio Morandi con il suo modello «E. M. 24» dei primati di durata e di distanza.

IL CAROSELLO ATTORNO AL FARO

Apparizione del Castellano dell'Aria

Soledad, 13 aprile

Stamani, al levar del sole, sono stato svegliato da un gridio confuso di voci eccitate. Son saltato dal letto e ho spalancato la finestra che dà sull'oceano. Lungo la riva c'era gente raccolta in crocchi che vociava additando qualcosa in alto. Era come una rondine gigantesca che scendeva seguendo una spirale strettissima, senza produrre il minimo rumore. Quando fu a pochi metri sul gruppo, che ora taceva estatico, si librò immobile a mezza aria, facendo lievemente ondulare le ali e calò lentissima sulla riva, posandosi con la leggerezza d'una farfalla. Con movimenti eleganti e simmetrici, le due ali si ripiegarono lungo il corpo, poi una porticina si apersero sul davanti e un uomo saltò agilmente a terra, accolto da strepitose acclamazioni. Era il Castellano dell'Aria!

Cinque minuti dopo arrivavo trafelato sulla spiaggia. Troppo tardi! Già il Castellano era risalito sul suo apparecchio il quale, come risvegliatosi, spiegava al sole le ali falcate. Era uno stupendo monoplano, che riproduceva esattamente le linee del rondone; tutto nero, sobriamente filettato d'argento, e sul fianco, fra lo scintillio d'uno sciamme di faville e di stelle, si leggeva il bizzarro nome: *Ultimo sogno*. Nessuna elica, nessun congegno visibile. Le ali entrarono in vibrazione come verghe scosse e s'udì un soffio potente che subito cessò. In un silenzio attonito l'*Ultimo sogno* si levò verticalmente, mise la prua a sud e prima che potessimo tirare il fiato era scomparso dietro la linea dell'orizzonte.

— Già se n'è andato! — disse con un filo di voce l'ingegnoso Ulisse che mi stava accanto. — Già se n'è andato. Ha sempre fretta, lui. M'ha lasciato questo, — soggiunse, mo-

strandomi un cartone con su scritto qualcosa — Ha detto che sono le ultime istruzioni per la gara.

— Su, Ulisse, fatti veder qualcosa; — intervenne brusco Momo, il famoso inventore dell'aereo a fumo di sigaretta — non tener tutto per te!

— Avete proprio ragione! — approvò il russo — E' ora di finirla con questi fascisti barbari e oppressori. Coraggio, signor Momo, ribellatevi alla dittatura di Ulisse; uccidete, sterminate, incendiate... Io vi fornirò armi e fiammiferi ad ottimo prezzo. Viva la pace universale! Viva la civiltà sovietica! Ah! — gridò, portandosi la mano al naso per un formidabile ceffone di Momo.

— Fuori dai piedi, boia d'un intrigante! — ruggì il gagliardo giovanotto. — Queste storie valse a contare ai babbei che ti danno retta. Furbo, lui! Vi vendo le armi, voi vi accoppate e io faccio i quattrini. Via, via di qui o son sberle! Con gli italiani non attacca.

— Eh, ma che modi! — borbottò il russo, allontanandosi col fazzoletto che andava arrossandosi, premutato contro il naso — E' inutile, — sospirò — questi italiani non c'è maniera di incivilirli.

Ulisse ed io e la maggior parte dei presenti stringemmo in silenzio la vigorosa mano di Momo; poi Ulisse gli porse il cartone ricevuto dal Castellano dell'Aria e disse:

— Bravo Momo, sono con te! Prendi, leggi tu stesso.

Momo prese il foglio, si schiarì la voce e lesse con una sua strana voce, che andava dal tono baritonale profondo al più stridente falsetto: "Ai valorosi concorrenti al Carosello attorno al faro.

Allo scopo di movimentare ancor più la gara, aggiungendovi l'imprevisto, la partenza avrà luogo in qualsiasi momento della notte a cominciare dalla prossima, e all'apparire di un razzo rosso ed oro che sarà lanciato allo zenit del faro.

I giri da compiere nel raggio del faro saranno cento. Il conto dei giri sarà iniziato esattamente sessanta secondi dopo il lancio del razzo rosso.

Chi per un motivo qualsiasi, allo scoccare del sessantesimo secondo non si trovi nel fascio del faro, sarà considerato fuori gara.

Di quelli che compiranno regolarmente i cento giri, senza mai uscire da fascio di luce, sarà considerato vincitore chi abbia effettuato il percorso più eccentrico.

Mi attendo che tutti si comportino con lealtà sportiva.

Buona fortuna!

Il Castellano dell'Aria"

Appena terminata la lettura il gruppo dei concorrenti si disperse frettolosamente. Ognuno aveva premura di rimettere in perfetto ordine il proprio apparecchio per esser pronto a ogni evento. Momo si precipitò con gli altri, ma dopo quattro passi tornò indietro.

— Scusi, — mi fece — ha qualche cicca di sigaretta?

— Cicche?

— Sì, cicche; non vorrei disturbarla troppo chiedendo sigarette intere. Capirà servono pel motore del mio apparecchio. Ho una discreta scorta di Macedonia, ma stamattina, lavandomi, mi si sono spruzzate di acqua. Non vorrei che, se la partenza sarà data stanotte, fossi costretto a rimanere a terra perchè il carburante non brucia.

— Capisco; — risposi — ma, vedi, amico, il guaio è che io fumo solo a pipa. Se ti fa comodo una pipa nuova e qualche pacchetto di trinciato, non far complimenti. Accompagnami su in camera.

— Tabacco da pipa? — rombò Momo con voce di basso tenebroso — Tabacco da pipa? — ripetè, grattandosi la testa — E perchè no? Perchè no? — squitti con un trillo di falsetto — E' più aspro, più energico... Deve render di più. Grazie, amico, grazie! Andiamo pure!

Mi prese sottobraccio e mi trascinò via.

Allontanandomi, intravidi l'ingegnoso Ulisse che, con le mani sprofondate nelle tasche, ci squadrava sorridendo ironico.

Se ne infischia, lui, del tabacco da pipa. Aveva l'*aeroriflessosità*, lui!

(Continua)

Silvio Estri

CONSIGLI UTILI

Invitiamo i lettori a collaborare a questa rubrica che ha per scopo uno scambio di vedute fra gli aeromodellisti sui piccoli problemi che si presentano nella costruzione dei modelli volanti. Le idee dovranno essere esposte brevemente in forma chiara e sintetica e, se del caso, accompagnate dal relativo disegno in inchiostro di china. I consigli veramente utili verranno pubblicati assieme al nome del proponente.

Se un modello risulta alquanto pesante in coda e non si vuole aggiungere zavorra anteriormente per non aumentare il carico alare, in luogo di spostare all'indietro l'ala è meglio lasciarla nella sua posizione e diminuirne invece l'incidenza. E' ovvio che quest'ultima deve essere comunque positiva e non minore di due gradi.

Il diedro d'ala deve essere abbastanza accentuato, ma in ogni caso l'inclinazione di ogni semiala sull'orizzontale non deve essere maggiore di 9°. Per nostro conto riteniamo che tale inclinazione sia la migliore.

L'elastico motore viene di solito lubrificato con glicerina pura. Essa è però troppo vischiosa. Un attimo lubrificante si può invece ottenere con una mistura di tre parti di sapone liquido verde ed una di glicerina. Poichè però questi due liquidi non si amalgamano è necessario agitare prima dell'uso il recipiente che li contiene in modo da ottenere un'emulsione che poi si spalmerà sull'elastico con un dito.

Si potrà così ottenere un'abbastanza sensibile aumento nei giri di carica.

Per fare ruote, nasi di fusoliera, ecc. è utile usare il sughero "agglomerato" cioè composto da tanti piccoli pezzi incollati fra loro sotto pressa. Il sughero agglomerato presenta una resistenza molto maggiore del sughero comune.

Sono uscite le

**TAVOLE DEL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**

con i disegni in grandezza naturale
dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

lire 3,50 franco di porto

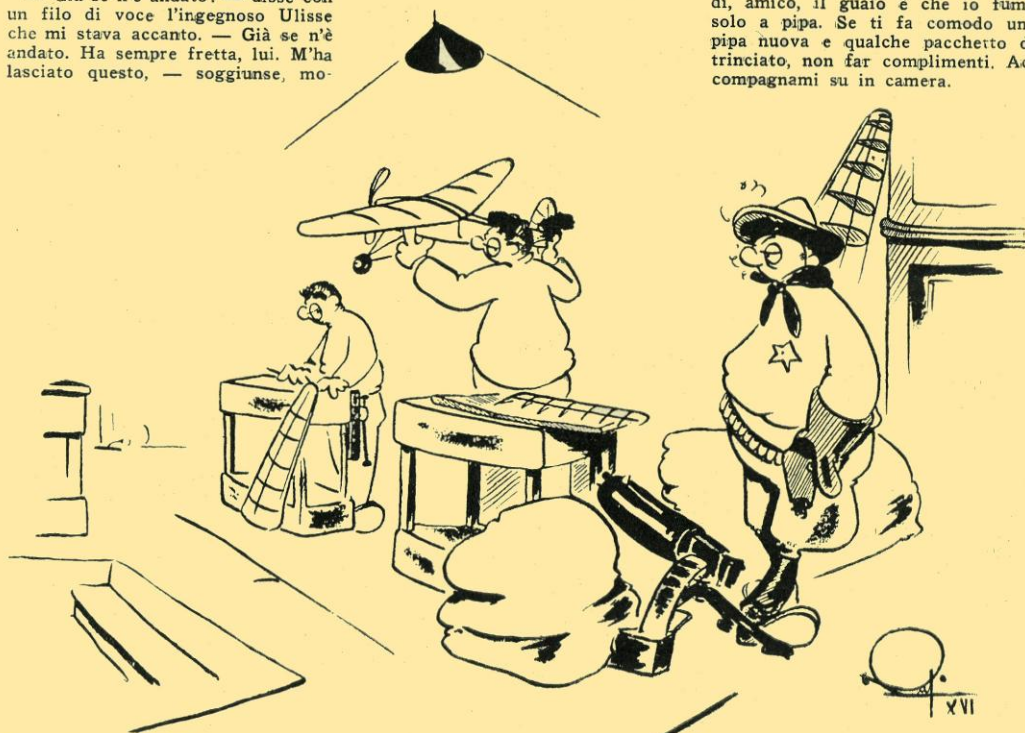
e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

lire 4,50 franco di porto

Indirizzo commissioni alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI
via Riva Reno, 118 - Bologna



Per evitare cruente mischie intorno al deposito di materiale aeromodellistico in possesso della scuola di Ancona, si è dovuto ricorrere, a voler credere a questo disegno dell'amico Enzo Pandolfi, a un corpo di guardia armato di pistoleri e mitragliatrici.

Hanno rubato gli smeraldi!

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

(Continuazione dal numero precedente)

— Il vostro ragionamento è acuto, eccellenza, ma la sottigliezza dei grandi criminali non ha limiti, credetemi...

— In questo son d'accordo con voi, don Filomeno, — esclamò il generale — e lasciate che vi esprima la mia meraviglia per il fatto che anche voi nonostante la vostra penetrazione, criticiate le sollecite e opportune misure da me prese.

— Ma, mio caro generale, — replicò il capo della polizia — è appunto questo il punto che volevo spiegarvi. Ammettiamo pure che gli americani siano venuti qui col preciso scopo di derubarci degli smeraldi e che siano stati loro a fare il colpo. E con ciò? Noi non possiamo muovere un dito fino a tanto che non abbiamo in mano prove solidissime, irrefutabili... Tute le vostre intime convinzioni, per forti che siano, non servono a nulla. Pensate: c'è di mezzo il ministro di una Potenza straniera. E che potenza! Un errore qualsiasi, un'imprudenza, significherebbe una serie interminabile di guai e, come benissimo ha detto il nostro saggio presidente, un probabile intervento straniero.

— E allora? — chiese cupamente don Osmundo — Dobbiamo rassegnarci a perder tutto?

— Niente affatto, amico mio. Occorre solo saper tacere e sorridere in attesa del momento buono. La selvaggina bisogna circuirlo, non spaventarla. Dio mi guardi dall'intenzione di criticarvi; ma io al vostro posto avrei fatto lo stesso vigilare gli americani, ma senza che se ne accorgessero minimamente. Non glielo avrei rumorosamente annunciato, come risulta che abbiate fatto voi.

— Giusto, proprio così... — approvò energicamente don Pepito.

Di nuovo fu bussato alla porta. All'invito del presidente entrò il colonnello Ximenes.

— Eccellenza ho comunicato le vostre parole al ministro degli Stati Uniti che m'incarica di darvi la più formale assicurazione che per parte sua considera l'incidente come non avvenuto e che intende che le relazioni fra il nostro e il suo paese proseguano sempre più cordiali. In mia presenza ha lacerato il cablogramma.

— Bene, benissimo, Rodrigo! — esclamò don Tobias sorridendo — Sei una perla, ragazzo mio. Scommetto che se t'avessi avuto al mio fianco non sarebbe successo nulla, stasera...

— Giusto, a proposito! — esclamò il generale piantando su Rodrigo uno sguardo pieno di rancore — Dove v'eravate cacciati durante la festa, che non vi ho visto in nessun luogo?

— Alludete a quando passeggiavate solo nel parco, mio generale? — domandò il colonnello guardando fisso il superiore.

— Allora, prima e dopo! — ribattè questi con voce aspra, diventando di colpo violetto in viso.

— Di questo appunto volevo riferire a sua eccellenza!

— Parla, parla pure! — esortò don Tobias — Siamo fra persone sicure.

— Avevo notato qualche cosa che non mi piaceva nel contegno del pilota americano. — prese a dire Ximenes — Dalla mia finestra avevo potuto vederlo, poco prima del ballo, nella sua camera mentre preparava in fretta la valigia, e questo m'era sembrato strano perché sapevo che la missione non aveva fissato ancora la data della partenza. L'avevo poi sorpreso a gironzolare nel parco; prima sotto la finestra del gabinetto di don Pepito, durante la riunione con la missione americana, e poi presso il viale che conduce allo stagno...

A questo punto il generale trassali.

— E perchè non l'avete fermato, interrogato? — esclamò — Che diamine! Fa parte dei vostri doveri!

— Non c'era nulla di preciso, nulla di delittuoso in quello, generale, proprio nulla! Non ero autorizzato a farlo.

— Ma caramba! Uno che gironzola tutto solo, a mezzanotte, nei viali d'un parco deserto, fosse anche un santo, è un individuo sospetto!

— Siamo d'accordo, mio generale! Ed è per questo che, non riconoscendovi a tutta prima, ho seguito un po' anche voi che vagavate nei viali nelle condizioni che tanto efficacemente avete descritto.

— Come... come? balbettò don Osmundo — Voi vi siete permesso di seguirmi, di spiarmi?

— Avete detto voi stesso che fa parte dei miei doveri. Nessuna intenzione di offendervi da parte mia. Ho veduto, di spalle e nella penombra, un tale in uniforme. Potete esser voi, ma poteva anche essere un malfattore travestito... Eravate voi, sta bene; ma vi ho riconosciuto solo quando donna Pelaya vi ha seguito e vi siete voltato per un attimo.

— Mia moglie? — borbottò don Tobias — Che diavolo andava a fare nel parco?

— Ah, già, già! — interruppe febbrilmente il generale impallidendo — Capisco! Troppo giusto! Vi siete comportato benissimo, colonnello, lo ammetto!

— Non abbastanza, purtroppo; perchè per accertarmi della vostra identità, ho perduto di vista l'americano: Bob Idle mi pare che si chiama.

— E allora? — Chiese don Filomeno che seguiva la narrazione con il sorriso di compiacenza d'un maestro che sente uno scolaro recitar bene la lezione.

— Allora niente. Quando passò l'aeroplano sul parco capii tutto e mi precipitai all'aeroporto... Poca roba ho trovato, ma può servire. C'era il guardiano, ancora mezzo addormentato che mi disse vagamente di un paio d'individui, uno dei quali poteva benissimo essere Bob Idle, che erano saliti a bordo ed erano partiti. Lui s'era svegliato solo al rumore del motore. D'altronde l'apparecchio si trovava all'aperto e la manovra di decollo era semplice...

— Ma al buio... — obbietto don Tobias.

— Il monoplano della missione aveva potenti fari d'atterrata, che possono bastare in caso di necessità.

— E questo è tutto — brontolò don Pepito — Mi sembra pochino, ancora. Non ci sono che supposizioni, logiche, ma senza l'ombra d'una prova...

— In mezzo al campo, poi, ho trovato questo — soggiunse il colonnello traendo di tasca una fodera di seta verde.

Don Pepito mandò un urlo.

— Ma è la fodera dello scrigno, questa! — gridò strappandola di mano a Ximenes — Allora non c'è dubbio! Il ladro è quell'americano... Bisogna seguirlo prima che sia troppo tardi!

— E con che cosa, eccellenza? L'unico aeroplano della repubblica che sia in grado di volare è il mio e voi stesso, per ragioni di economia, l'avete fatto da tre mesi rinchiusere in una rimessa, impedendomi di servirmele, e ne conservate la chiave.

— Ma, veramente, chi poteva prevedere? — balbettò confuso il vecchio — Prendetela pure questa chiave, è qui, nel cassetto del comodino.

— Ormai è tardi, eccellenza, per un inseguimento diretto.

— Giustissimo — ammise don Tobias — Bisogna con tutta calma concretare un piano; comunicare le nostre scoperte a mister Neverheard, consigliarci con lui sul da fare. Recatevi alla sua residenza, Rodrigo...

— Non occorre, eccellenza. Gli americani sono ancora qui, a palazzo. Hanno voluto spontaneamente trattarsi a vostra disposizione, ora che non si sentono prigionieri.

— Un gesto magnifico, cortese... — disse il presidente.

— O molto abile... — insinuò don Filomeno.

(Continua)

Enzo Jemma



— Ma è la fodera dello scrigno, questa! — gridò...



AQUILA BIANCA - Vicenza — Passo a parte indirizzandolo a Vultur e Falchettaccio, quanto della tua lettera riguarda i due inseparabili amici milanesi. Non ti nascondo che la tua situazione mi sembra precaria: tu ignori certamente le infinite astuzie dei tuoi due avversari, la loro incredibile intelligenza, gli infernali mezzi a loro disposizione per lottare e vincere contro qualsiasi nemico. Aquila Bianca, desisti! Il mio segretario ti fa sapere che la frase algebrica scritta sulla cartapepera antica da te scoperta nel tuo solaio vuol dire «Pic».

VULTUR e FALCHETTACCIO - Milano — «Aquila Bianca» vi fa sapere che, essendo ormai scaduto il termine concesso per la vostra partecipazione alla sfida lanciata attraverso queste colonne, si vede costretto a considerarvi vinti e perciò a comunicare ai lettori de «L'aquilone» fatti e misfatti da voi commessi, e dei quali lui avrebbe in mano prove concrete sufficienti a farvi passare per infami turlupinatori. Vi passo la notizia così come mi è arrivata attraverso una recente lettera di Aquila Bianca, senza commentarla. Cosa si nasconde sotto la minaccia dell'aquilotto vicentino? Vultur e Falchettaccio, a voi!

AQUILA ARDITA - Napoli — Appena ho ricevuta la tua lettera, un urlo che nulla aveva di umano è partito dalle mie labbra, mentre ai miei occhi, dopo essere entrati in collisione con la tua terrificante grafia, si davano a pazzie manovre aerobatiche entro le orbite. Mi è servito di salutare consolazione accorgermi, subito dopo, che la lettera conteneva invenzioni o roba affine, e che quindi era non di mia

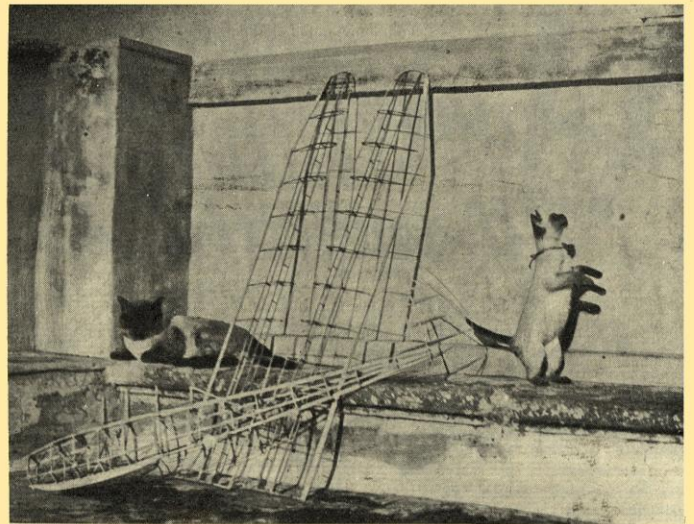
competenza, ma spettava al collega Ingegner Sofistico leggerla e rispondermi. L'ho passata quindi all'Ing. Sofistico, il quale, non appena guarito dalle lesioni ottiche riportate durante il primo tentativo di lettura, ti risponderà nella sua Bottega.

LUCIANO MA... (?) — Ho passato il tuo progetto di «tunnel aerodinamico da tavolo» a Giarella, perchè lo esamini e, se lo ritieni interessante per i nostri lettori, lo pubblichiamo nella *Palestra dell'Aeromodellista*.

FRANCO PILLA - Treviso — Manda pure le due lire in francobolli. Il distintivo ti verrà spedito subito. Lo pseudonimo che vorresti adottare mi sembra un po'... insipido. Non ne avresti, pronto nell'anticamera del cervello, un altro migliore?

FRANCESCO CUBRIN - Ronchi dei Legionari — Tutte e due le idee per la copertina sono state cestinate. Ti rivelo le gravi ragioni che hanno indotto i nostri pittori a prendere una simile decisione. Una delle due idee, quella del «Curtiss», l'hai plagiata (ah, masca'zoccello!) da una vignetta pubblicata tempo fa su un bisettimanale umoristico che si stampa a Milano; l'altra, non era plagiata. Era tua, tutta tua, e questo è appunto il guaio...

VITTORIO ANTONELLI - Frosolone — I numeri che mancano alla tua collezione ti verranno spediti. L'invio delle tessere agli abbonati si è già iniziato da più di un mese, quindi prestissimo ti giungerà la tua, se ancora non ti è arrivata. Mi domandi: perchè non mi spedisce il distintivo de



Un modello veleggiatore (in pezzi) e due gatti siamesi (interi) di proprietà del romano Attilio Obino.

«L'aquilone»? Io ti rispondo: perchè non mandi i quaranta soldini che costa?

LUIGI MESSINA - Napoli — Ho provveduto a farti spedire il distintivo che a quest'ora ti deve essere già arrivato. Delle tre fotografie inviate una sola è stata promossa agli onori dello zinco, e la vedrai presto riprodotta sulle pagine del giornale.

BR. 20 T.O. - Rieti — Il libro esiste ma non ne conosco il prezzo; per saperlo ti devi rivolgere ad una libreria. Non esiste una speciale altezza, una speciale conferenza toracica ecc. per essere ammessi a un corso di pilotaggio. Non vi sono misure fisse: occorre essere sani. Tutto ciò che concerne quest'argomento lo troverai nel libro «Come si diventa aviatori piloti», che dici di possedere, ma che certamente non hai ancora letto. Ho provveduto a farti spedire il distintivo.

SIGISMONDO BERGAMINI - Ferrara — Ho provveduto a farti spedire due fotografie come premio per la strepitosa propaganda che stai svolgendo. La tessera che ti è pervenuta contiene semplicemente un errore di timbratura. Rimandala a noi, e te ne verrà subito spedita un'altra con la data giusta. In quanto alla faccenda del monumento e del quadrimotore, sappi che non mi sono ancora deciso.

GIANNINO DISSETTE - Rovigo — Ho fatto spedire il distintivo, che a quest'ora ti deve essere già arrivato. L'idea che hai inviato per la copertina è stata giudicata dai nostri pittori talmente fiacca, che ne è stato deciso all'unanimità l'internamento nel cestino di redazione, per un lungo periodo di cura.

UMERY B. - Oderzo — I soldi per il «Cirillo» non dovevi inviarmi a noi, ma alla ditta *Aeromodelli e Accessori*, proprietaria dei disegni che vuoi acquistare. Ho pensato io a far recapitare la somma all'indirizzo giusto, ma un'altra volta sta bene attento, chè potrebbero nascere pasticci,

complicazioni, e, in ogni modo, una perdita di tempo. Anche per gli utensili da aeromodellista, hai commesso lo stesso errore: l'*Editoriale Aeronautica* è una società editrice, e non una ditta che commercia in accessori per aeromodelli! Non possediamo scatole di montaggio per costruire modelli volanti, ma schemi riproducenti in grandezza naturale ogni singola parte del modello da costruire.

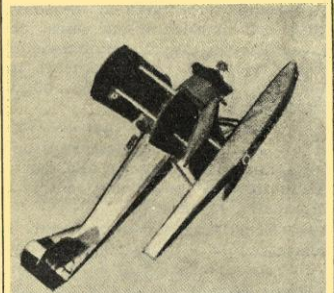
Zio Falcone

GOSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE - S. A.

CAPITALE int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISA

COSTRUZIONE DI AEROPLANI E IDROVOLANTI CIVILI E MILITARI IN LEGNO E IN METALLO



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6"

Tipo da caccia e ricognizione - Bibliano ad ali pieghevoli
Catapultabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità mass. 290 km-ora a 2000 mt.
Salita 5000 metri in 12' - Motore FIAT A. 59 700 HP.

S. A. BACINI E SCALI NAPOLETANI

NAPOLI

VIA MARINELLA

Telegrammi: CARENAGGIO - NAPOLI

TELEFONI: 50781-50772-53675-53026



OFFICINE AERONAUTICHE

per la riparazione di Aeroplani ed Idrovolanti Militari e Civili
Costruzione di parti staccate per Aeroplani.

ACCADEMIA AERONAUTICA

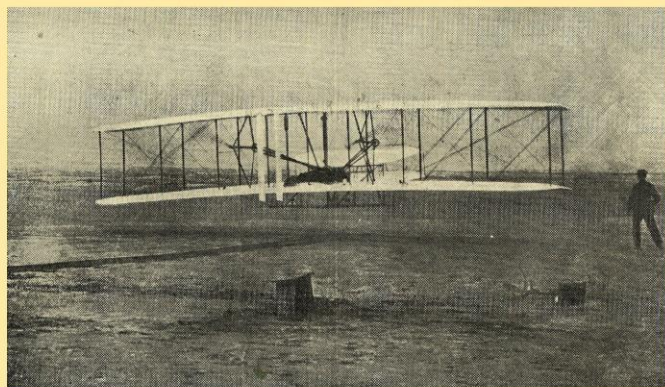
CONCORSO PER L'AMMISSIONE di 300 ALLIEVI AL PRIMO ANNO DEL CORSO REGOLARE DELLA REGIA ACCADEMIA AERONAUTICA - SCADENZA PER LA PRESENTAZIONE DELLE DOMANDE: 15 GIUGNO 1938 - XVI'

N.° 65 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

(Continuazione dal numero precedente)

AVIAZIONE, STORIA — Ecco in ordine cronologico i fatti più salienti della storia aeronautica, che segnano la graduale conquista dell'aria dalla realizzazione delle macchine aeree al 1910: 1904-15 settembre: Wilbur Wright compie a Dayton la prima virata col suo aeroplano; 20 settembre Wilbur Wright compie, col suo aeroplano, il primo circuito chiuso di più di un chilometro (1240 m. in 2'15'') 1906-13 settembre: Santos-Dumont compie a Bagatelle il primo volo in

guire la sua indipendenza politica e la sua unità nazionale. La data di nascita dell'aviazione italiana intesa nel senso della pratica del volo col più pesante dell'aria e con propulsione meccanica si può fissare nel 1905. In quell'anno si videro infatti in Italia i primi velivoli: una esperienza fu tentata il 7 giugno 1905 nella piazza d'armi di Roma dal capitano Vittorio Cordero di Montezemolo con un apparecchio costruito da Bertelli di Brescia. L'esperimento non riuscì perchè il motore non funzionò e l'apparecchio fu fatto al-



Il biplano dei fratelli Wright.

Europa con un aeroplano; 1908-28 marzo: primo volo di un velivolo con passeggero a bordo compiuto a Issy da Delagrange che trasporta Henry Farman. 1909-25 luglio: Prima traversata della Manica compiuta da Luigi Bleriot da Calais a Douvres.

Le cause della temporanea inazione dell'Italia nel campo aeronautico nel periodo che abbiamo esaminato debbono attribuirsi alle tristi condizioni in cui venne a trovarsi l'Italia fino al XIX secolo. Tutta la sua anima dovette raccogliersi nel lavoro immane per conse-

zare a guisa di cervo volante trainato da cavalli.

Nel 1908 si manifestò l'idea di volgarizzare in Italia la pratica del volo e a tale proposito, alcuni sportivi milanesi invitarono l'aviatore francese Delagrange a venire in Italia per effettuare alcune esibizioni aviatorie nelle principali città. I voli ebbero inizio nella piazza d'armi di Roma e si svolsero dal 23 maggio al 1° giugno del 1908, concludendosi in numerosi ma infruttuosi balzi a pochissima altezza. Il pubblico rimase piuttosto deluso.

CAPRONI VIZZOLA S. A.

Costruzioni Aeronautiche

FONDATA NEL 1910



Stabilimento Specializzato

per le

**Costruzioni
Metalliche
Aeronautiche**

VIZZOLA TICINO - VARESE

Telef. 1474 - 1476 - GALLARATE

Telegr.: ALICAPRONI - SOMMA LOMBARDO



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



Taci. Su le soglie
parole che dici
del campo non odo
umane; ma odo
parole più nuove
che parlan motori rombanti
lontani.

Ascolta. Romba
tutto il campo vibrante.
Romba il motore
possente e forte,
l'eliche ruotan
frullando ne l'aria,
fremon le ali
potenti,
e le carlinghe lucenti
— salotti raccolti —
vibra il timone
e ancor l'alerone,
e pur vibrano i volti
bruciati,
vibran le mani
inguantate,
ed anche i vestimenti
pesanti
dei freschi piloti
dall'anima aperta
novella.
Ascolta la favola
bella
che ieri
narravo, che oggi viviamo
o Ermione.

Odi? Il rombo si spande
su la solitaria
pianura
con un crepito che dura
e varia nell'aria
secondo i motori
più forti, men forti.
Ascolta. Risponde
ai rombi il canto
dei volatori
che il vento australe
non impaura,
nè il ciel cinerino.
E il Fiat
ha un suono, il Cant
altro suono, e il Savoia

altro ancora, stromenti
diversi
sotto innumerevoli dita.
E parte
l'augello capace
rapace
di ferrea vita vivente,
il pilota è sereno
siccome il cielo
all'occase,
e le sue chiome
serrate nel casco
le mani serrate
alla leva,
non più creatura terrestre
ma spirito celeste.
M'intendi.
Ermione?

Ascolta, ascolta. L'accordo
dell'aereo canto
a poco a poco
più lieve
si fa mentre sale
nel cielo
l'Icaro novo.
Non vivo, ma sogno.
E agogno,
siccome il volante,
di star fra le stelle.
Sirmione sorride
e splendon le Pleiadi
e il Pesce Volante,
e brilla la chioma
di Berenice,
e l'Orsa grugnisce,
e l'Aquila nera
non sfugge al buon dardo
del gran Sagittario.
Nel cielo più vario
si bacian le stelle
le belle
sorelle.

Non vivo, ma sogno.
E agogno
le altezze infinite
che giunge il pilota.
Ho l'anima vuota,
respiro la mistica
aria
dei quindicimila e più metri.
Le stelle sorridon
e intreccian corone di lauro
all'Icaro novo
che sale
più su, verso il cielo.

E piove dalle mie ciglia,
Ermione.
Piangono le ciglia tue nere
di immenso, divino
piacere.
Son state aggiunte le stelle
le belle
squisite sorelle.
Altezza? Distanza?
Parole ormai vane
che suonan
più strane
d'un verbo annamita.
Si vola da Roma a Milano
nel tempo d'un batter
di mano.
Si toccano metri in altezza
tre volte, tre volte seimila
nel tempo in cui Marta che fila
aduna soltanto
una cocca,
nel tempo che l'arco
la freccia sua scocca.

E piango e tu piangi
da ciglia tue nere
ma sol di piacere.
Guardandoci i volti,
stringendo le mani,
pensiamo alla favola
bella
che ieri narravo
che oggi viviamo,
o Ermione.

Gabriele d'Annunzio
e p. c. c.
Marrico il Trovatore