

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



**PILOTI ROSSI: VEDI? OGNI TANTO LASCIO CADERE UNA BOMBA: COSÌ AL RITORNO RITROVIAMO PIÙ FACILMENTE LA VIA....**

# ALL'INSEGNA DE "LA RUBIA,"

Eravamo a Villarcayo, un bel paesotto dell'alta Castiglia, già quasi alle falde meridionali della sierra Cantabrica: un paesotto di qualche pretesa, con una piazza centrale spaziosa ed assolata, col suo bravo circolo di riunione e un caffè.

In questo centro e nei paesi vicini, Medina de Pomar, Bocos, Incinillas, Cubillo ed altri sgranati sulla via per Santelices, si erano attestate le truppe legionarie in attesa dell'azione su Puerto Escudo e Santander. C'era la "Littorio" col generale Bergonzoli, la "XXIII Marzo" e poi, genio, artiglieria, sanità, commissariato, delegazione di Intendenza, armi e servizi in completo assetto per lo sviluppo del piano strategico destinato a riconquistare alla Spagna nazionale il Principato delle Asturie.

Nodo stradale importantissimo, Villarcayo vedeva passare attraverso la sua piazza e lungo le sue strade giorno e notte centinaia e centinaia di autoveicoli, di cui i Militi della Strada, diventati in terra di Spagna "las guerreras negras" regolavano l'incalzante traffico con severa disciplina. Una sera, verso la fine di giugno, si vede giungere un autobus carico di aviatori. Il veicolo si fermò dinanzi alla Fonda de "La Rubia" dove le stanze disponibili erano già state fissate; gli aviatori, discesi dalla vettura con abbondante bagaglio costituito da cassette e valigie, invasero i locali portandovi quella rumorosa allegria che accompagna sempre i piloti italiani quando sentono che vanno a menar le mani.

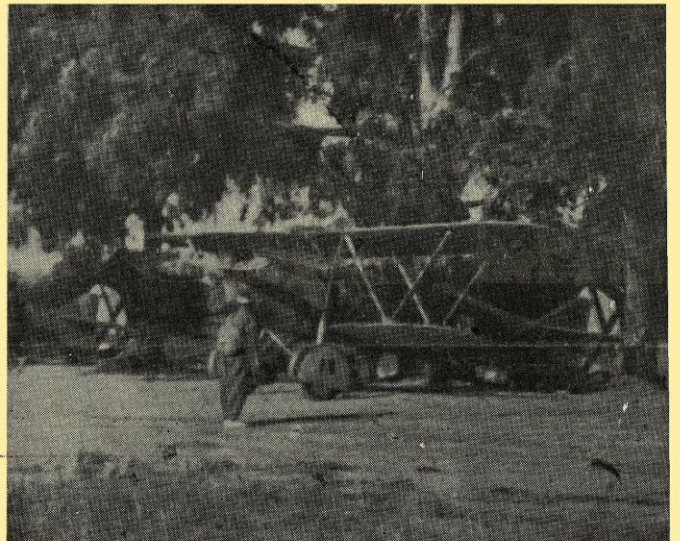
"La Rubia" occupava buona parte di un isolato, a due passi dalla piazza, sulla strada di Medina. Da una saletta d'ingresso si accedeva, a sinistra, alla sala da pranzo e di fronte, ad una specie di giardino d'inverno prospiciente sulla corte, pomposamente chiamato "il parco". Questo locale disponeva anche del sibaritico lusso d'un mobile, che, per il colore e la forma esteriore, poteva pretendere d'esser chiamato pianoforte; ma guai all'incauto che avesse creduto a tali apparenze! Dalla nera cassa, che ricordava se non proprio l'epoca gloriosa del Cid, certo degli anni molto remoti, uscivano, al toccare i tasti, strani suoni che suscitavano nella mente torbidi pensieri, evocando feroci lotte, di gatti nelle notti di luna, pianti di neonati, scoppi di pneumatici, cigolii di porte di prigioni, latrati di cani fedeli sulla tomba dell'amato padrone scomparso immaturamente...

Ingenui, come tutti coloro che hanno un'anima generosa, gli aviatori, al solo vedere il pianoforte, proruppero in grida di gioia, non immaginando mai che razza di sorpresa si celasse dietro quella fallace promessa di godimento. Noi, che già avevamo sofferto la stessa disillusione, ce la ridevamo malvagiamente al pensare che faccia avrebbero fatto i camerati aviatori quando il musicista della loro squadriglia, sedutosi al piano e sollevato il coperchio della tastiera, avrebbe annunziato agli altri: "Adesso facciamo un po' di musica... Che volete che vi suoni?...".

Ma questa del pianoforte era ancora niente in fatto di gioie a "La Rubia": quello che davvero faceva diventare idrofobi erano le mosche; neanche in Africa, neanche in Arabia, in nessun posto al mondo, avevo visto un volteggiare di ditteri come in quella locanda; sembrava che l'atmosfera ne fosse imbalsamata; era come se le mosche facessero parte dell'aria che si respirava, che imbevessero i raggi del sole filtrante dalle vetrate, che partecipassero delle tepide ombre annidate negli angoli, che invadessero perfino i tuoi pensieri così come ricoprivano i mobili, le salviette, i piatti, i bicchieri....

L'ossessione delle mosche era tale che, chi di noi poteva disporre di un mezzo di trasporto e del tempo necessario, partiva due volte al giorno da Villarcayo per andar a mangiare a Medina nella "fonda" della señora Antonia, dove le mosche non erano tanto numerose ed il vasellame e le tovaglie un po' meno sporche. Occorre anche dire che la señora Antonia, per i clienti di riguardo, acconsentiva a cantare suggestive canzoni *flamenche* con una vocetta niente affatto sgradevole.

Lasciammo che gli aviatori s'impiantassero nella "Rubia", ottenendo di avere riservato per loro il giardino d'inverno e il relativo pianoforte... salvo poi a godercela nel vederli alle prese con gli stormi



Angolo di un aeroporto nazionale, in Spagna, poco prima di una partenza

delle mosche e con la calma olimpica delle fantesche addette al servizio della loro mensa.

Del resto, il loro tormento durò poco, perchè i rossi attaccarono in forza Brunete e gli aviatori, che erano stati mandati sul nostro fronte per preparare l'azione di Santander, dovettero di nuovo spostarsi e andare verso Madrid. Sistemata anche quella faccenda, ritornarono a Villarcayo, ma io mi ero spostato al nord e non ebbi occasione di essere al corrente delle loro nuove peripezie, logistiche.

Nel frattempo però avevo avuto occasione di andare un giorno al loro campo, stabilito fra Villarcayo

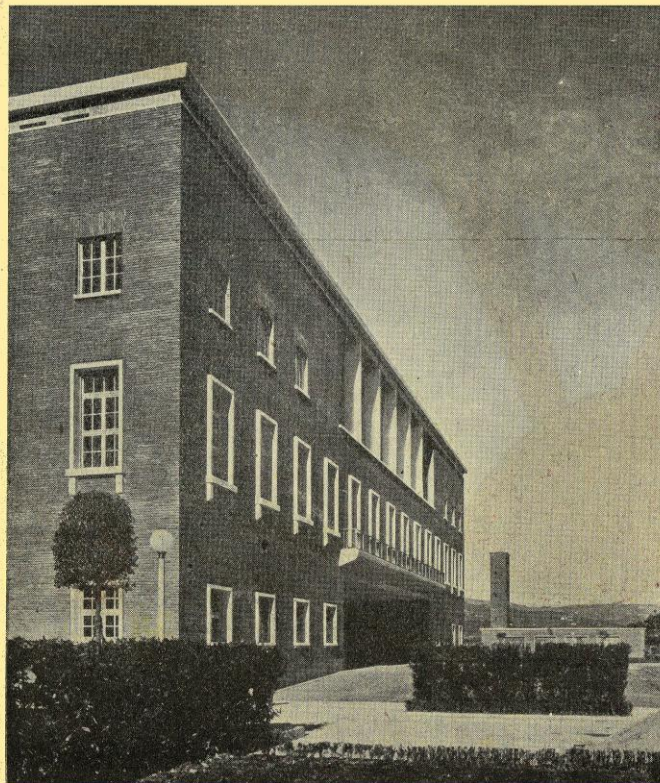
e Ciguenza sulle sponde del Nela, un torrentaccio traditore che ogni tanto usciva dal suo letto ed inondava le zone rivierasche, con poca gioia delle truppe attendate nei paraggi, fra le quali si trovavano anche quelle addette ai servizi dell'aerodromo. Così avvenne che un bel giorno, o, per essere più esatti, una brutta notte, accampamento, stazione radio, autocarri, motociclette e tutto il resto furono sottoposti ad un violento semicupio di acqua e fango, dal quale uomini e materiale uscirono come se fossero stati a far la cura d'Ischia.

Intanto l'azione di Santander era ormai imminente e gli aviatori già si prodigavano in continui voli sulla zona, compiendo ricognizioni e soprattutto tenendo lontani, con la loro ammonitrice presenza in aria, i pipistrelli rossi, che altrimenti avrebbero potuto arrecarci grossi guai, dato l'intenso traffico imbutellato nelle due sole strade di conduzione che aveva il fronte legionario: quella di Santelices e quella di Cubillo.

Il ronzio degli aerei nostri era pertanto sommamente confortante e per le truppe ormai già attestate fra Reinosa e la valle di Soncillo e per i reparti addetti ai vari servizi sul fronte e nell'immediata retrovia.

Infatti, soltanto due o tre volte qualche timido ed altissimo aereo rosso fu avvistato, che, dai quattro o cinquemila metri, gettò delle misere e molto mal mirate bombette, senza conseguenza di sorta, nei pressi dell'ospedale chirurgico Abruzzi a Santelices. Nessuna vittima, nessun danno.

Si giunse così ai primi di agosto: vigilia di battaglia con relativi tiri d'inquadramento delle artiglierie, puntate e ricognizioni di pattuglie, azioni in grande stile dei bombardieri del cielo sulle difese e sulle retrovie nemiche, con incendio di boschi nei quali erano state segnalate batterie francesi a lunga gittata. Tra questi incendi, imponente risultò quello di Torres, centrata in pieno con proiettili ignivomi ed esplosivi di grande potenza. Ma queste azioni non furono in sostanza che i preliminari della sarabanda di fuoco che l'aviazione legionaria riversò sulle posizioni dei rossi quando scoccò



Una visione della Scuola di Applicazione Aeronautica di Firenze, recentemente visitata dagli organizzati della C.I.L. di quella città

l'ora "x". Allora fu festa grande. I fanti, al veder passare le ondate triangolari dei bombardieri che si seguivano a brevi intervalli riempiendo il cielo di ronzii metallici, solevano dire: "Ecco la processione..."

E con gli occhi riparati dalla mano a guisa di visiera seguivano l'andar dei lucenti mosconi attraverso l'atmosfera, fino che giungeva l'eco possente e cupa della pioggia delle bombe e di queste si scorgessero le vampe e le colonne di fumo nerissimo erompendi a cono dalla terra lacerata.

Poi, ogni tanto, i cacciatori venivano a salutarci con acrobatici voli radenti come per dirci: "Coraggio, ragazzi, siamo qui anche noi a darvi una mano!"

No, nessuno, se non è stato fante, può dire di quale aiuto morale, oltre che effettivo, sia l'aviazione nei momenti più critici! Nei momenti cioè nei quali si forma il *pathos* del combattente, quel *pathos* che ne determina il contegno per tutta l'azione, che gl'innesca lo spirito aggressivo e lo porta ad affrontare e ad accettare il sacrificio. Per il fante, il sentirsi accompagnato dagli aerei è un po' come, nella vita, il sapersi appoggiato da amici sicuri e potenti; è come, al giuoco, la coscienza di avere fondi a disposizione, tali da poter battere l'avversario per esaurimento, anche se, per un certo numero di colpi, la fortuna ci si dimostra avversa.

Quando l'azione si sviluppò e dopo i primi tre giorni aggredimmo la Sierra attraverso la quale si giunse poi alla marina cantabrica, i nostri aviatori ci precedettero portando il terrore nelle retrovie nemiche; ma noi, che avanzavamo lungo le strade incassate nelle profonde vallate, li vedevamo appena saettare nel ristretto settore di cielo che le alte cime e le pareti a picco delle montagne contendevano avaramente al nostro sguardo.

Soltanto quando si sfociò dalle ultime gole sulla spiaggia, soltanto quando col mare riconquistammo la bellezza d'un cielo aperto e di orizzonti dilatati, ci parve che anche gli aviatori gioissero d'una più vasta atmosfera e festeggiassero liricamente l'amore dell'azzurro, di quell'azzurro che avevamo tanto invocato dal fondo delle gole rupestri, ossessionate dall'incubo di cupi boschi e di aspre rupi strapiombanti.

Carlo Dall'Ongaro

## VISITA ALLA SCUOLA DI APPLICAZIONE AERONAUTICA DI FIRENZE

Il 22 maggio un forte numero di avanguardisti delle diverse legioni fiorentine ha visitato la Scuola di Applicazione Aeronautica, recentemente inaugurata nel parco delle Cascine a Firenze.

Il ten. col. Bertoli accolse molto gentilmente i giovani, ai quali illustrò il complesso di tutti gli edifici che compongono la Scuola, i servizi e gli svariati impianti; quindi il cap. Signorelli guidò il reparto per una visita generale alle aule, ai gabinetti scientifici, agli uffici, alla caserma per gli avieri ed infine al refettorio, al bar, all'albergo diurno ed alla sala di riposo.

Gli avanguardisti poterono così ammirare la bellezza e la modernità di tutti gli impianti e farsi un concetto più preciso della serietà con la quale l'Aeronautica italiana affronta i problemi più interessanti e delicati della navigazione aerea.

# "L'aquilone,, cambia veste

Comunichiamo ai nostri lettori che la veste de L'aquilone verrà completamente trasformata col numero del 3 luglio prossimo.

Il formato sarà ingrandito (cm. 30x40) e la stampa verrà eseguita con i più moderni sistemi di rotocalco a quattro colori.

Il contenuto del giornale rimarrà invariato nella sostanza. Verranno create speciali rubriche, fra le quali una che tratterà della filatelica ed una di enigmistica. Uno sviluppo maggiore verrà dato agli scritti sull'aeromodellismo, mentre gli articoli di divulgazione scientifica e quelli relativi ai problemi che riguardano il volo a vela troveranno nel giornale maggiore spazio e nuovi scrittori.

Dal primo fascicolo della nuova serie che uscirà il 3 luglio il lettore si farà un'idea del grande

cammino che abbiamo percorso in poco più di cinque anni da che L'aquilone si stampa a Roma, sotto gli auspici diretti del Ministero dell'Aeronautica prima, e a cura dell'Editoriale Aeronautica dopo.

L'Editoriale Aeronautica, che ha al suo attivo tante originali e lodate realizzazioni, fra cui lo splendido numero speciale dedicato all'aviazione legionaria in Spagna e la creazione degli eleganti chioschi-libreria che stanno sorgendo in tutte le maggiori città d'Italia, ha deciso di dedicare anche a L'aquilone particolari cure.

Il vostro giornale, dunque, diventerà fra breve il più ricco (come veste) e il più interessante e brillante (come contenuto) fra i settimanali italiani. Naturalmente, nel suo genere rimarrà ancora

l'unico e insuperato giornale di amena lettura e di divulgazione scientifica. Giornali che trattano d'aviazione, o d'aeromodellismo, o di volo a vela, sono sorti un po' ovunque in questi ultimi anni. Ma nessuno è riuscito a portare una pubblicazione al livello scientifico e artistico che noi abbiamo raggiunto in otto anni di esperienze fatte tutte seguendo il nostro buon senso, il nostro gusto e, molto spesso, i suggerimenti dei nostri lettori, cioè i vostri suggerimenti, i vostri consigli, i vostri desideri. Poi che L'aquilone è, e deve rimanere, una grande famiglia, noi seguiremo a lavorare insieme. Zio Falcone, Giarella, l'ing. Bi, il pittor Tricheco, l'ing. Sofistico, il Barbuto Censore, Crivello (il segretario di Zio Falcone), il Cavalier Pindaretto, l'Imbonitore, l'ing. Lu, il Castellano dell'Aria e Mauritius Postoffice sono i più grandi vostri amici.

\*\*\*

In ossequio alle disposizioni sindacali sui prezzi dei giornali (disposizioni fin'ora da noi non completamente osservate) e in relazione al nuovo formato (notevolmente ingrandito) e al nuovo costoso sistema di stampa, l'Amministrazione è costretta ad elevare il prezzo a centesimi 60 la copia.

Però, desiderando, come sempre, favorire sopra tutti gli abbonati, che sono i nostri amici più sicuri, il prezzo d'abbonamento viene aumentato soltanto di 11 lire, anziché raddoppiato. Quindi le tariffe d'abbonamento vengono fissate come segue:

abbonamento annuo (con diritto alla tessera) . . . L. 25  
abbonamento semestrale (con diritto alla tessera) L. 13

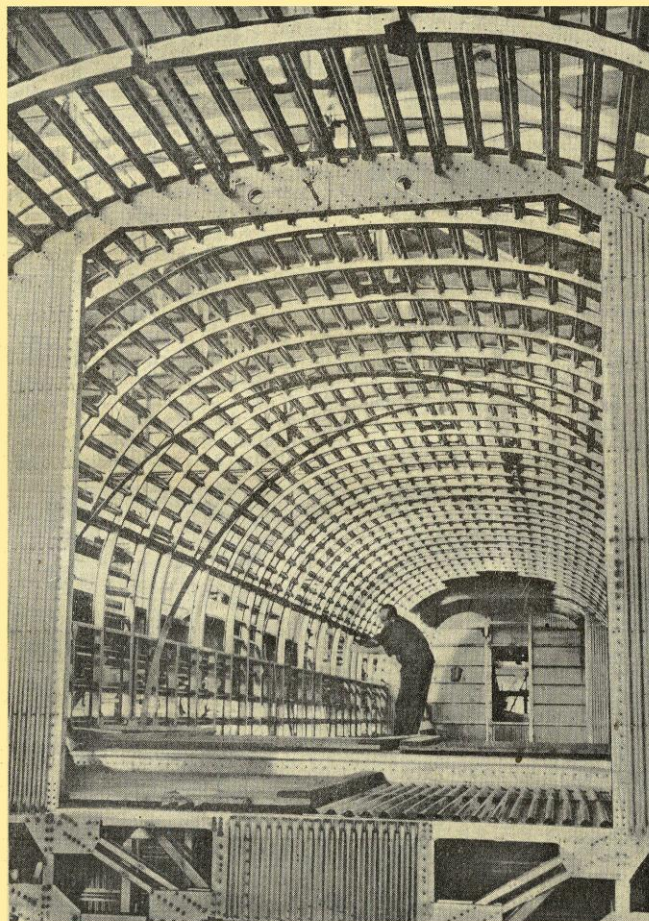
\*\*\*

Prima del 28 ottobre XVI comunicheremo le nuove tariffe per coloro che vorranno abbonarsi o rinnovare l'abbonamento tramite la R.U.N.A.

Tutti i vecchi abbonamenti saranno validi sino alla loro regolare scadenza.

## IMPORTANTISSIMO!

Gli abbonamenti annuali con l'attuale tariffa che perverranno alla nostra Amministrazione entro il 30 giugno (c. a.) saranno considerati come se fossero effettuati in base alle vecchie tariffe. E dunque un affare. Non dimenticate di contrarre l'abbonamento, o di rinnovare lo scaduto, entro il 30 giugno.



Che direbbe Alfonso Penaud se potesse vedere la differenza che passa dal bastoncino-fusoliera del suo primo modello volante alla formidabile ossatura della fusoliera del «Jonkers 90»? Dal volo del primo modellino che risolveva finalmente l'arduo problema del «più pesante dell'aria» sono passati esattamente 66 anni. Da Penaud a Castoldi l'aerotecnica ne ha fatta, di strada!

# LA SQUADRIGLIA DEI "VECI,,

Accade talvolta d'incontrare un compagno di scuola dopo tanto tempo. Si rimane come sbalorditi per alcuni istanti, ci si accorge del cambiamento reciproco che è avvenuto in noi, ma poi uno scoppio di gioia, di allegria, di nostalgia ci fa stringere le mani, ci fa abbracciare e si va con il cuore, con la conversazione, ai tempi belli e lontani, quando con la testa china sul banco si simulava una profonda meditazione ed intanto con le mani di sotto si faceva lo scambio di figurine, palline, penn'ni, ecc.

Si ricorda il vecchio maestro, si ricordano i compagni. Molti sono scomparsi dall'orbita della nostra vita, se ne sono andati lontano, non

terrarono poi, squadriglia per squadriglia. Gli apparecchi s'erano appena fermati davanti ai capannoni ed i motori con gli ultimi singulti facevano ruotare pigramente le pale delle eliche, e già ero in mezzo alle fusoliere ad attendere che i piloti, i vecchi amici, uscissero dai loro angusti abitacoli. Il primo che mi vide fu il "cavaliere del dattero bacato"; con un salto acrobatico si precipitò dalla fusoliera e mi abbracciò dicendo:

— Ciao, vecio!

Ed io:

— Ciao, vecio!

— Ma che fai qui, come va, come ca? Vieni che ci sono anche gli altri, c'è Speranzino, c'è "Giussa",

cuni della "tour-née" acrobatica dell'America latina, altri da manifestazioni internazionali, insomma tutti ragazzi di quei reparti da caccia ormai famosi in tutto il mondo. Ragazzi modesti, allegri, cuori di fanciullo. Ricordo che uno appena arrivato in Spagna, e fatti i primi passi fuori della stazione, incontrò un compagno, si abbracciarono e poi:

— Ostrega, ostrega, ma cos'è questa guerra? Vediamo, vediamo questi rossi...

— Vieni, vieni al campo; ti presento al comandante e poi ti porto a vedere la guerra.

E così, stanco del viaggio, appena arrivato al campo, partì in pattuglia col collega. Entrato in combattimento, abbatté due "Curtiss". Ragazzi dai nervi d'acciaio, dall'occhio sicuro. Guai a parlar male della caccia, guai dir loro che con lo avvento dei moderni apparecchi da bombardamento la caccia è destinata a scomparire.

Ed infatti hanno ragione: la caccia non scomparirà mai, ci sarà sempre bisogno della vigile difesa del cielo ed i bombardieri si sentiranno sicuri, compiranno le loro missioni con tranquillità, quando saranno scortati dagli agili e potenti apparecchi da caccia, quando si sentiranno vigilati da sì arditi compagni.

Ognuno ha una storia, una storia allegra, buffa, ed ogni tanto, parlando, scherzando con loro, viene fuori qualche novità.

Ce n'è uno che ogni mattina, prendeva il suo apparecchio e se ne andava misteriosamente tutto solo. Per due o tre volte lo lasciammo fare, e poi un giorno lo seguimmo in volo e ci accorgemmo che andava a fare dei voli rasenti sopra un orto, o giardino che fosse, che circondava una specie di villa, la quale dall'alto dava l'impressione d'un



I due aeromodellisti Giuseppe e Franco Marchese, di Assisi, con il loro modello «V. T. 1»

edificio claustrale. Dall'alto non potevamo ben vedere, ma capimmo subito che la cosa puzzava di galanteria ed il mattino successivo ce ne andammo in automobile in quel luogo ed attendemmo che egli arrivasse dal cielo per vedere la bella che attirava nelle sue reti amorose il principe veramente azzurro, anzi celeste. S'ode il noto rombo da lontano; si scende dalla macchina; ci avviciniamo cautamente alla siepe che delimita e nasconde il giardino. I rami ci impediscono la visione della creatura certamente angelica ed intanto l'apparecchio cala dal cielo e passa velocissimo sopra le nostre teste e sopra il giardino.

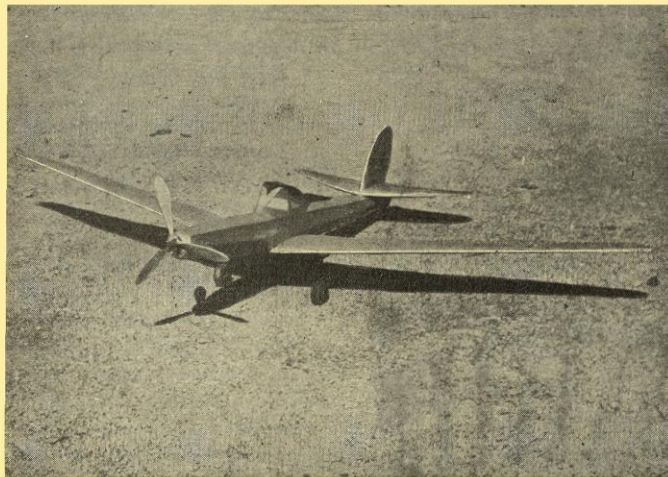
Improvvisamente l'amico che mi aveva preceduto abbandona la siepe ed in preda ad un vero delirio di ilarità si butta sull'erba. Ho l'impressione che sia impazzito, non so che fare, ma voglio pur vedere anch'io, voglio vedere la causa del suo riso, voglio vedere la fata che chiama dal cielo il nostro caro collega. Scosto meglio alcuni rami carichi di foglie, ed ahimè che vedo: un umile fratellino ottagonario, che con zelo francescano inaffia l'insalatina fresca e tenerella e quando passava l'apparecchio, sventolava il suo grande fazzoletto multicolore a mo' di saluto. Andai a finire in fondo al fosso a tener compagnia all'altro, mentre mi smascellavo dalle risa.

Ritornammo al campo ed in un baleno la cosa si propagò dappertutto. Per alcuni giorni quel caro collega non lo si vide più gironzolare per il campo ed ancora oggi, quando sente nominare frati, conventi ecc., si fa buio in volto e se ne va.

Ero felice di ritrovarmi con quei cari compagni, eravamo tutti felici, perchè quando ci si ritrova così sui campi di volo dopo tanto tempo, terminati i primi frizzi, i primi scherzi, ci si raccoglie tutti e si comincia a parlare del passato, della vita trascorsa insieme, dei compagni che sono lontani.

Quanto è bella questa vita, e quale elevazione dello spirito ci concede! Chi vola non può avere l'animo cattivo; il volo cancella nell'uomo le aberrazioni del carattere e fa diventare inconsapevolmente buoni. Si sente questo nel cuore quando quieti e tranquilli si parla di cose serie, quando allegri e sereni si scherza e si canta.

L. B.



Daniele Bellometti, di Finale Ligure, ha costruito questo elegante modello

si sa più nulla di loro; d'altri invece si conoscono vita e miracoli. Uno è a tal posto, un altro è in tale ufficio, ed è caro chiamarli coi nomignoli d'allora.

Poi le necessità della vita, gli affari, i doveri ci fanno tagliare questa intima conversazione che si vorrebbe durasse secoli, ci si lascia ed ognuno con un'ombra di rimpianto nel cuore viene riassorbito, assimilato da quella frazione di consorzio umano dove si esplica la nostra attività, dove si affrontano le lotte dell'esistenza.

Ritrovare i compagni della scuola di pilotaggio, ritrovare i compagni di squadriglia, per un pilota, è la stessa cosa; solo che questa comunione di affettuosa nostalgia dura più a lungo e viene affogata in un mare di allegria. Forse l'esuberanza di giovinezza, forse l'esercizio del volo, forse la vita libera, continuamente all'aria aperta sui campi, sui prati, sull'erba, fanno del pilota un essere che gode le più belle ore di letizia e dimentica le amarezze terrene. Non so, ma credo che anche questo sia un dono del volo.

\*\*\*

Da alcuni giorni li attendevamo e l'attesa per me diveniva sempre più penosa. Finalmente un bel pomeriggio pieno di sole arrivarono improvvisamente sul cielo del campo in formazione impeccabile. Si sciolsero nelle varie squadriglie e cominciarono a combinare nel cielo quelle figure ora geometriche, ora, direi quasi, ornamentali, che hanno meravigliato tutto il mondo. At-

c'è B..., c'è M..., insomma ci sono tutti....

Non potè terminare che fui asserragliato in mezzo a cinque o sei tute bianche, mentre tutti mi gridavano negli orecchi mille epiteti, mille frasi che non potevo capire.

Cari compagni, li avevo conosciuti, avevamo vissuto assieme in diversi aeroporti, poi il caso ci aveva divisi. Tutti erano decorati, parecchi ritornavano dalla Spagna, al-



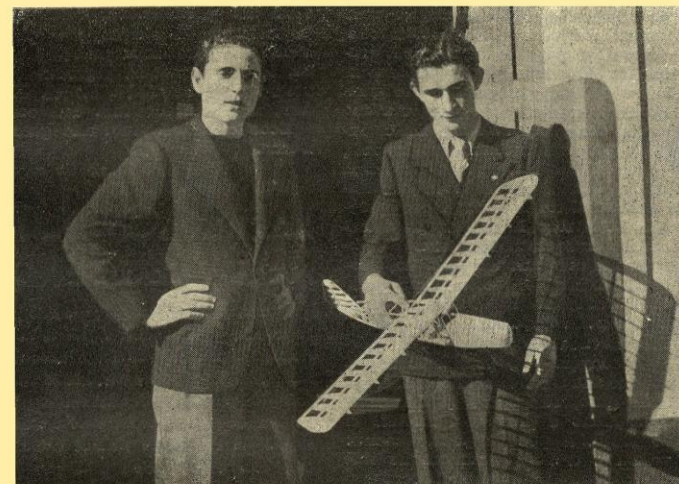
Un gruppo di aeromodellisti sul campo del Littorio, a Roma

# Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione da numero precedente)

«Australia-Inghilterra» dell'australiano Brook su Miles Falcon (23-31 marzo: km. 16.500 da Porto Darwin a Londra nel tempo-primato per monoposti leggeri di 7 giorni e 20 ore); «California-Messico-New York» della campionessa Amelia Earhardt-Putnam, su Lockheed Vega (20 aprile: km. 3500 da Burbank a Città del Messico in ore 16.27; 3 maggio: km. 3360 da Messico a New York in ore 14.22. Totale km. 6860); «Los Angeles-New York» degli americani Tomlinson e Bartles, su bimotore civile Douglas «C. 2» (30 aprile: km. 4050 in ore 11.57, alla media di km. 366) e della campionessa Laura Ingalls, su Lockheed Vega (13 set-

tembre: ore 13.34'5", alla media-primato femminile di km. 303); «Periplo australiano» del pilota Broadbent, su Percival Mew-Gull (17-21 maggio: km. 10 mila in 5 tappe nel tempo-primato di 3 giorni, 9 ore, 54 pr.mi.); «Seattle-Dayton» del collaudatore Le Tower, su quadrimotore terrestre prototipo da bombardamento Boeing 299 (22 agosto: km. 3700 in ore 9, alla media di km. 411); «Inghilterra-Sud Africa-Inghilterra» del Ten. Llewellyn con Mistress Wyndham, su Hendy Heck (11-25 ottobre: da Londra a Città del Capo; 5-11 novembre: percorso inverso nel tempo-primato di 6 giorni, 12 ore, 3 primi); «Australia-Inghilterra-Australia» dell'australiano Broadbent, su Percival «Mew-Gull» (10-18 ottobre: da Porto Darwin a Londra; 2-9 novembre: percorso inverso nel tempo-primato per monoposti leggeri di 6 giorni, 21 ore, 19 primi; 10 novembre: conclusione volo a Sidney. Totale km. 38 mila); «Parigi-Saigon» a tempo di primato, del francese Japy, su Caudron Aiglon (12-15 dicembre: km. 12 mila in 3 giorni e 15 ore); «Portogallo-Angola-Mozambico» di nove apparecchi militari portoghesi al comando del Col. Curka di Uarte (14 dicembre: partenza da Lisbona; 29 gennaio 1936: arrivo a Lourenço Marquez. Totale km. 15 mila circa).



Due aeromodellisti italiani di Tunisi con lo scheletro di un loro aeromodello

5) Competizioni sportive: Terza corsa francese per la «Coppa Deutsch de la Meurthe» (km. 2000 su circuito di km. 100 da percorrersi 20 volte in due riprese, a Etampes), disputata da 5 concorrenti e vinta dal campione De'motte, su Caudron «C.460» alla media-primato di km. 443,965 (19 maggio); «XVI Concorso tedesco di volo a vela» in cui si distinsero i piloti Deltzschner, Brantigam, Heidemann e Steinhoff (voli oltre i km. 500), Bartaume, Hoffmann, Ditmar, Herth e Spate (voli oltre i km. 400), Von Mäkiel, Hakenjos e Riedel con voli superiori ai km. 300 (21 luglio-4 agosto);

«National Air Race» di Cleveland ove si affermò in più gare il velocista Howard Hughes (30 agosto-2 settembre).

6) Diciannove viaggi «Germania-Brasile-Germania» dell'aeronave tedesca «Graf Zeppelin» (aprile-novembre 38 trasvolate atlantiche) e naufragio dell'aeronave americana militare «Macon» (il più grande dirigibile del mondo: 182 mila metri cubi) al largo della California, durante le manovre aereo-navali sul Pacifico (13 febbraio: 85 salvati e 2 scomparsi).

7) Massimi e primati: Altezza assoluta per sferici (21 novembre: americani Stevens ed Anderson, sull'«Explorer II» di mc. 84 mila, saliti a m. 22.086); Durata as-

sky, alla media di km. 370,814); Distanza per idrovolanti (22-23 giugno: idroquadrimotore francese «Croix-du-Sud», montato da sei uomini, col volo «Cherbourg-Zinghaurt nella Gambia inglese» di km. 4335 - 15-16 ottobre: idrochimotore americano Consolidated del Com. Mc' Ginnis con cinque uomini, col volo «Coco Solo di Panama-Alameda di California» di km. 5280,015) e per veleggiatori (29 luglio: tedeschi Oeltzschner, Brantigam, Heidemann e Steinhoff, su 4 «Rhönsperber» col volo «Wasserköppe-Brno in Boemia» di km. 504,200).

XXXIX

## L'Aeronautica estera nel biennio 1936-37

L'attività aerea svoltasi nel 1936, a confronto con quella registrata nelle annate anteriori, fu assai scarsa di avvenimenti degni di rilievo, limitatisi ai pochi seguenti:

1) Quattro voli sperimentali transatlantici a posta aerea sul percorso «Azzorre-Stati Uniti-Azzorre» per conto della società tedesca «Luft Hansa» (10-11 settembre: volo senza scalo di km. 4400 in ore 22 da Horta a New York, dell'idrovolante Dornier 18 «Zephyr» del Cap. Bankenburg; 11-12 settembre: volo di km. 4555 da Horta alle Bermude ed a New York, dell'idrovolante Dornier 18 «Aeolus» del Cap. Von Engel; 22-23 settembre: volo senza scalo dell'«Aeolus» da New York ad Horta, in ore 15' 15" alla media di km. 290; 25-26 settembre: volo dello «Zephyr» da New York alle Bermude e ad Horta. Entrambi gli idrovolanti erano stati catapultati, alla partenza da Horta e da New York, dalla nave-appoggio «Schwabenland»).

2) Sei trasvolate atlantiche sportivo-turistiche: «Cuba-Brasile-Senegal-Gambia Spagna» del cubano Mendendez, su Lockheed «Vega» (inizio febbraio: partenza dall'Avana; 10 e 11 febbraio: trasvolata di km. 3200 da Natal a Bathurst; 20 febbraio: arrivo a Siviglia); «Stati Uniti-Inghilterra-Stati Uniti» del pilota americano Merrill con l'artista di teatro Richman, sul Vultee Wright «Lady of Peace» (2-3 settembre: km. 5300 senza scalo da New York a Llandilo nel Galles, in ore 18.48'; 14 settembre: km. 3700 senza scalo da Southport a Musgrave Harbour di Terranova, in ore 17.44'; 21 settembre: ritorno a New York. Totale km. 11 mila); «Inghilterra-Stati Uniti» della signora inglese Beryl Markham, su Percival «Vega-Gull» da gran turismo (4-5 settembre: km. 4500 senza scalo da Abbington presso Londra a Baïene Cova nella Nuova Scozia, in ore 24.30'). «Stati Uniti-Inghil-



Il romano Ugo Rodorigo con il suo ultimo veleggiatore

terra» del noto campione e trasvolatore scozzese Jim Mollison, sul Bellanca Wright «Miss Dorothy» (28 ottobre: partenza da New York; 29 ottobre: 3780 da Harbour Grace di Terranova a Londra nel tempo-primato di ore 13-16', alla media di Km. 287); «Francia-Argentina» della campionessa francese Maria Bastié con un motorista, su Caudron «Simoun» (12-19 dicembre: da Parigi a Dakar nel Senegal; 31 dicembre: trasvolata di km. 3090 da Dakar a Natal, nel tempo primato di ore 12.5', alla media di km. 256; 23 gennaio 1937: conclusione volo a Buenos Ayres. Totale km. 13 mila). Oltre i citati vi fu pure un tentativo di volo senza scalo da New York a Stoccolma, per opera dello svedese Kurt Björkvall, su Bellanca-Wright, volo concluso con forzato ammaraggio al largo della costa irlandese, nei pressi d'un rimorchiatore francese, che salvava il pilota (6-7 ottobre: km. 4 mila circa).

(Continua)

Piero Botto

## S. E. Valle consegna al Re di Romania l'aquila d'oro di pilota italiano

S. E. il Sottosegretario gen. Valle recatosi in questi giorni in volo a Bucarest per restituire la visita che a suo tempo fece a Roma il ministro dell'Aeronautica romana, è stato accolto con manifestazioni di grande entusiasmo dalle autorità e dai numerosi cittadini che ne attendevano l'arrivo sul campo di aviazione della Baneasa.

Il gen. Valle ha partecipato ad una funzione religiosa propiziatrice celebrata sullo stesso campo d'aviazione, durante la quale egli è stato decorato personalmente da Re Carol della Croce d'Oro di ufficiale con spada dell'Ordine della Virtù aeronautica; della stessa onoreficenza, ma di altro grado, sono stati pure decorati gli ufficiali del seguito del Sottosegretario, l'addetto militare ed aeronautico d'Italia in Romania ed il pilota dell'Ala Littoria.

Dopo lo sfilamento dei decorati e della truppa, il gen. Valle, salito sul palco reale, ha offerto al Sovrano e gli ha appuntato sul petto le insegne dell'Aquila d'Oro di pilota dell'aviazione italiana, consegnandogli anche il brevetto che reca la firma autografa del Duce.

La cerimonia ha vivamente commosso i numerosi presenti e tutti i giornali romeni hanno parlato con entusiasmo della presenza nella loro Nazione dei valorosi ufficiali italiani.



Un angolo del Centro Sperimentale di Aeromodellismo di Roma

# COME VINSI A BERNA

Impressioni dell'avanguardista Mario Rodorigo

Ogni tanto penso che arriverà presto la "mazzolata degli esami". Per distogliermi da questa preoccupazione, mi rivolgo a guardare il mio modello che attende di essere riparato.

Caro amico! Sei capitato male questa volta, perchè prima di te, ho parecchi libri da studiare. E per non distrarmi di più, lo chiudo in un certo cassone che ben conoscono alcuni amici di Roma.

Ad un tratto sento bussare alla porta; vado ad aprire e mi trovo dinanzi l'ing. Bacchelli, il quale mi dice, nientemeno, che la R.U.N.A. mi ha destinato, insieme a Bonora e a Morandi, a rappresentare l'aeromodellismo italiano al II Concorso Internazionale di modelli volanti e di volo a vela che si tiene a Berna. Allora tiro fuori dal cassone il modello, deciso a ripararlo in pochi giorni e... a farlo volare questa volta come voglio io. Era necessario

che gli dessi un aspetto più elegante, più da veleggiatore da pendio che da corrente termica, perchè sapevo che all'estero, potendosi sfruttare le correnti derivanti da colline e da monti, i modelli vengono lanciati a mano. In verità nella sua costruzione avevo tenuto conto di tale circostanza e dalle prove che avevo eseguito, potevo ritenere che non avrebbe tradito le mie previsioni neppure a Berna. Col pensiero già lo vedevo salire nel cielo azzurro pieno di sole, rimpicciolire e confondersi talvolta con un candido cumulo vagante tra cielo e terra, poi ricomparire ancora più piccolo e girare, girare sempre e quindi scomparire dalla vista.

Quella sera, dopo la notizia datami dall'ing. Bacchelli, andai a letto con la testa piena di pensieri e con la preoccupazione di presentarmi a Berna, di fronte a 70 concorrenti di 5 Nazioni! E così per

diversi giorni vissi in un orgasmo che può solo comprendere chi ha dato tutta la sua passione all'attività aeromodellistica.

Finalmente si parte. Dopo 18 ore di viaggio, arrivammo alla capitale svizzera che pioveva a dirotto. Durante il viaggio, salirono nel vagone con noi il ten. Padova, direttore della Scuola di volo veleggiato di Sezze, il sig. Fabbri, delegato all'aeromodellismo della Scuola di Parma, con Morandi ed il bravo Bonora.

Arrivammo a Berna la mattina dopo alle ore 7. Nel pomeriggio prendemmo contatto con gli altri concorrenti e ciascuno di noi poté esaminare ed ammirare gli apparecchi che avrebbero partecipato alle gare. Quelli stranieri si presentavano molto bene, ottimamente finiti, lucidi, ricoperti interamente in seta, e muniti di bussola per la direzione automatica. I nostri pure suscitavano commenti favorevoli per l'estetica della loro linea, per gli attacchi e per le intralciature.

Quella sera andai a letto col proposito di fare il giorno dopo qualche riparazione al modello, specialmente nella copertura delle ali.

La mattina successiva — era il giorno 22 maggio — si partì tutti in torpedone alla volta di Watenwill, luogo delle gare, ed appena giunti, incominciammo a provare i modelli in un prato. A poco a poco, vedendo volare i modelli stranieri, le mie preoccupazioni svanirono, perchè i nostri si dimostrarono subito molto superiori e le prove del mio veleggiatore e di quelli di Morandi e Bonora furono accolte da unanime ammirazione.

Nel pomeriggio le gare incominciarono, malgrado la pioggia. Per primo lanciò uno svizzero: nulla di notevole. Subito dopo si fece avanti Bonora; il suo modello, partito bene, con volo stabilissimo prendeva quota, ma ad un centinaio di metri virò e tornò al punto di partenza.

Frattanto si poté constatare che mentre i modelli stranieri resistevano benissimo alla pioggia perchè ricoperti in seta, i nostri, ricoperti in carta, si svergolavano. Dopo il lancio di Morandi che con un volo (sempre sotto la pioggia) raggiunse la durata di 42" e 6 e la distanza di 300 metri, ed il lancio di altri stranieri, fu la volta mia. Preso il modello che avevo depositato sotto la tenda della giuria, mi avviai verso il punto di lancio. Qui, in presenza dell'ing. Bacchelli, del sig. Fabbri, di Bonora e Morandi, mi misi a controllare tutto l'apparecchio. La mia attenzione fu quindi rivolta ai movimenti che dovevo fare, perchè una falsa manovra nel lancio avrebbe rovinata la prova. Finchè mi decisi e, presa un po' di rincorsa, con tutta la mia forza lanciavi il modello come un sasso. E subito ebbi la soddisfazione di constatare che l'apparecchio era ottimamente centrato e volava regolarmente. Lo seguivo, ansioso, con lo sguardo, come se fosse in me una forza sovrumana che mi consentisse di dirigerlo e di mandarlo lontano.

Acquistò quota, puntò sulla pianura, ripassò sul paese, quindi si indirizzò verso la vicina collina,

alla distanza di 500 metri, virò largamente mettendosi contro vento e avanzando sempre. Poi cominciò a aumentare di quota, si mise in planata, ripassò sulle case, raggiunse un prato ai margini di un bosco e finalmente prese terra senza alcun incidente. La durata del volo fu di 5'22" e 5/10 e la distanza percorsa: raggiunse la bella cifra di 1430 metri.

Le gare avrebbero dovuto continuare anche il giorno dopo ed io ero certo che, rimesso all'ordine il modello un po' danneggiato dalla pioggia, avrei potuto ottenere risultati assai migliori; ma all'ultimo momento fu deciso di terminare quel giorno le gare e procedere alla assegnazione dei premi.

Oltre gli applausi sul campo di volo, ebbi le congratulazioni di tante personalità che furono presenti alla premiazione, avvenuta in un albergo di Berna; tra queste, anche il nostro ambasciatore a Berna, il col. Gandolfi, segretario generale della R.U.N.A., il col. Nannini, il comm. Bonomi, ecc. ecc.

Ecco come ho vinto alle gare di Berna.

Mario Rodorigo

## IL PARACADUTE NELLA LEGGENDA

La donna accompagnò l'ardimento dell'uomo per le vie dell'aria, fin dalla più remota antichità. Non è facile definire se abbia influito sull'animo femminile lo stimolo violento di forti emozioni o piuttosto il fascino della novità; certo è che Icaro ebbe in Psiche una terribile rivale, che deve considerarsi, Medea e la greca Elle a parte, la prima donna che osò «dirigersi a volo per l'aria».

Questo episodio che è esposto da Apuleio, in uno dei suoi libri dell'«Asino d'oro», che furono tradotti nel 1500 da Angelo Firenzuola, oltre ad essere superiore per genialità di concezione alle favole di Ovidio, possiede un carattere esclusivamente aviatorio, il quale risulta con insuperabile evidenza dalla narrazione del celebre mito.

La rischiosa impresa s'inizia mentre Psiche atterrita e piangente alla sommità del monte scosceso è in attesa dell'arrivo dello sposo da lei sconosciuto. Poi il testo citato così prosegue: «Psiche sente spirare dolcemente a sé d'intorno l'aura mite di zefiro che facendole svolazzare di qua e di là i lembi flessuosi della veste e gonfiandone in giro le pieghe, adagio adagio la solleva, e coi suoi placidi soffi la trasporta in aria, e la fa scendere a poco a poco lungo i declivi della sottostante vallata, fino a posarla leggera nell'aperto grembo di un espuglio in fiore».

Questo è il poetico episodio di Amore e Psiche, al quale attingono per eseguire le loro opere d'arte, Raffaello, il Canova, il Gibson e il Tenerani. Esso non è privo d'interesse per noi, perchè, a parte il valore che Apuleio stesso attribuisce alla sua trovata, di fatto si accenna al volo per mezzo del paracadute, soluzione che diede ai nostri giorni al problema della locomozione aerea tanti mirabili risultati.

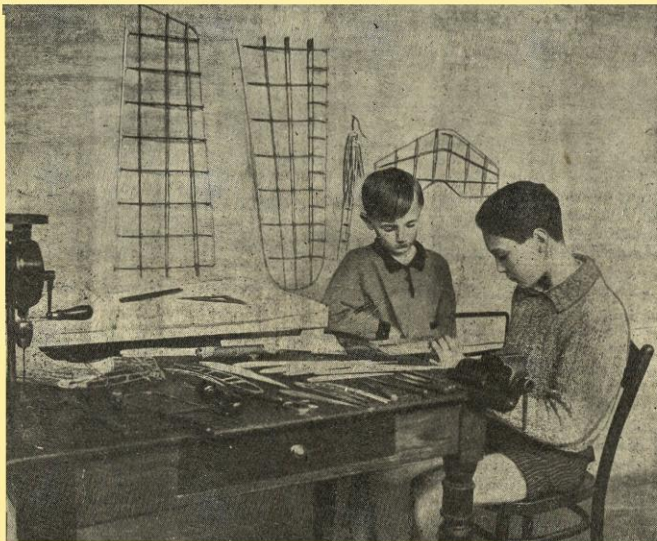
**AEROMODELLISMO ANNO XVI**

Modelli volanti, disegni, materiali  
scatole di montaggio, utensili

**M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1



L'attento lavoro di traforo per ritagliare centine dal compensato

Collaborazione dei giovani

# AQUILA IMPERIALE

Il motore canta gioiosamente e con la più perfetta regolarità. Da stamane siamo in volo. Questa nostalgia nel ripassare ancora una volta i cieli della gloria. Siamo partiti all'alba da Mogadiscio. La giornata è splendida. Il cielo è sereno e il sole è cocente. Puntiamo in direzione nord. Incomincia così la rassegna dei cieli che videro le nostre marce trionfali: incomincia il volo di passione di un'aquila imperiale. Ieri al campo abbiamo ascoltato la trasmissione del discorso pronunciato dal Duce il 5 maggio dell'anno scorso. Come fremevano i petti e i cuori dei giovani aviatori, mentre le pupille rivolte al cielo ringraziavano Iddio dell'ora storica che ci fa vivere. E noi siamo partiti... velocemente. Ci manteniamo sempre a bassa quota per meglio vedere e rivivere quelle magnifiche giornate.

Ecco Lugh Ferrandi, Dolo, prime tappe della nostra fulgida avanzata con l'armata del sud. Ecco Neghelli... Ci ritornano alla mente le giornate di intensa attività, di grande eroismo che portarono la marcia travolgente del gen. Graziani nella ridente cittadina. Qualche frammento di spezzone, qualche casa diroccata ci portano il ricordo dei numerosi bombardamenti compiuti dai nostri camerati.

Puntiamo verso nord-est. Un fiume largo e rigoglioso passa sotto di noi... E' l'Uebi Scebeli. Quante pagine di gloria sono state scritte sulle sponde di questo fiume...

Giggiga... Harar... ultime tappe dell'aviazione somala. Quante ricognizioni; quanti poderosi bombardamenti sopra queste tenaci roccaforti abissine! Ma chi non ricorda la gioia provata un bel giorno nel vedere dall'alto i nostri fanti somali abbracciarsi affettuosamente con le truppe del fronte nord in segno di vittoria?

Quale emozione!! Una lacrima sgorga improvvisa dalle mie pupille... Volteggiamo un poco su Harar italiana e poi via di nuovo verso la capitale, verso Addis-Abeba.

Abbiamo sorvolato in poco tempo tutte le tappe gloriose percorse dalla nostra armata somala che, al comando del valoroso generale Graziani, dava al nemico con la batosta del Canale Doria l'annuncio dell'imminente rovina.

Nuovo Fiore ci viene incontro. Per primo un pittoresco edificio circondato da un immenso rosario. Rose bianche e rosse. E' l'edificio del nuovo Liceo Ginnasio da poco sorto in Addis Abeba. Quante rose!! Il bianco, la purezza della nostra fede, il rosso il sangue dei nostri martiri e sull'ingresso un tricolore che s'agita festosamente alla leggera brezza di primavera. Ed ecco la città. Com'è di nuovo linda, ordinata, pulita, bella. A nulla sono valse le calunnie straniere, gli attentati alla vita del Vice-Re. La tranquillità regna ovunque e la gente procede senza paura alle proprie occupazioni. Ecco la casa del Vice-Re. Ci abbassiamo a distrarre la giovane sentinella. Da questa piccola palazzina partono le leggi della potenza e della giustizia romana e fascista e si governa un impero. Segno di semplicità e di giustizia.

Ora siamo sull'Aeroporto. Una squadriglia è allineata sul campo, pronta a partire. Le cicche girano. Fra poco le aquile partiranno verso nuove conquiste, verso nuova gloria. Mentre passiamo ci sembra di vedere ancora il primo velivolo tricolore che, sotto l'esperta guida del capitano Ciano, riusciva ad atterrare sul campo ancora in mano ai nemici. *Memento audere semper* è il motto che il padre, affondatore di navi, ha trasmesso al figlio, eroica aquila fascista.

Filiamo via di nuovo. Abbiamo fretta. Ora ci vengono incontro le possenti ambe dove maggiormente rifluse il nostro valore e dove fanti e camicie nere in un'eroica emulazione seppero vincere e morire nel nome d'Italia.

Dessì, per molto tempo comando generale delle truppe abissine e residenza di Tafari. Ecco il lago Ascianghi che vide la

completa disfatta delle ultime truppe abissine, della stessa guardia imperiale al comando del negus in persona.

Ed ecco l'Amba Alagi, l'Amba Aradam, il Tacazzè dove ancora si possono scorgere gli effetti delle poderose terreglie ideate e comandate da Badoglio, che in un mese stritolarono ben cinque agguerritissimi eserciti. Chi non ricorda quella notte tempestosa della battaglia dell'Amba Aradam, dove tra salve di cannoni e crepitii di mitraglia, tra lampi e tuoni, l'aviazione eritrea compì prodigi di valore? Ma un teschio bianco in campo nero della « Disperata » insegnava a tutto osare per la gloria della Patria. Voti, bombardamenti, rifornimenti in quel paesaggio d'inferno dantesco. Non erano forse « Disperati », quei cuori intrepidi che guidavano le aquile d'acciaio alla lotta e alla morte? Ma vera nel cuore di tutti la visione di un impero nascente.

Avanti ancora, mentre dall'alto possiamo vedere in lontananza le azzurre acque del lago Tana, dove giunse la magnifica colonna autocarrata al comando di Starace.

Ecco il Tembien, l'Uore Amba, il passo Uariou. Quante grandiose pagine di storia!

Un nodo ci stringe alla gola. Le figure dell'eroico Dalmazio Birago, del colonnello Olivetti, di Aldo Lusardi, del mite padre Giuliani e di mille altri umili eroi ci sfilano ancora davanti agli occhi inumiditi. Dal modesto soldato al più alto ufficiale, tutti in questi luoghi hanno compiuto interamente il proprio dovere.

Appare ancora nitida la figura del Duce di Bergamo che, respingendo le amorose proteste dei suoi soldati, si lancia a fronte alta all'attacco, fra il grandinar delle cannonate e i crepitii di fucileria. Avanti Savoia! Per l'Italia e per la tua gloria! Avanti!

Un piccolo fiume: il Mareb. Da qui, il 2 ottobre 1935 le truppe italiane partivano cantando serenamente alla conquista di un Impero. Da qui le giovani falangi fasciste si trasformarono in quadrate legioni romane che, sotto le insegne del Littorio, portavano la civiltà di Roma nelle terre dei barbari negrieri.

Sorvoliamo per qualche minuto questo piccolo corso d'acqua. Sembra quasi arrossato. Il nostro pensiero riverente va a tutti gli eroi, ai martiri, ai combattenti, ai lavoratori e alle gloriose aquile d'oro che in soli sette mesi, tra sacrifici ed eroismi, hanno dato alla madre Patria un Impero. Riprendiamo quota e via velocemente. Il Mar Rosso, il Canale di Suez, poi il Mediterraneo. Scendono le prime ombre della sera e ci sembra ancora di scorgere, come un anno fa, le grosse corazzate inglesi che nulla poterono fare contro un popolo intero in cerca del suo posto al sole. A che valsero le minacce e la flotta potente contro un esercito che marciava serenamente verso la gloria, protetto da una armata di audaci aquile d'acciaio? E la minaccia di strangolamento di 52 Nazioni? A nulla.

Vediamo a bassa quota sul mare divino, sul *Mare Nostrum*. Improvvisamente un ricordo ci assale, ci fa trasalire. E una voce potente che domina l'urlo immenso di una folla impazzita di gioia, ci giunge chiara e precisa. *L'Italia ha finalmente il suo Impero*. Quanta suprema grandezza in queste parole! E la luce che di nuovo irradia da Roma sul mondo, è la gloria dei Cesari che ritorna. E il fondatore dell'Impero di Roma e il Fondatore dell'Impero Fascista si confondono in un'unica grande figura. L'Italia nostra non esce per loro ingigantita in potenza e in gloria.

Il velivolo che fila ci sembra veramente un'aquila imperiale che corra impaziente verso la luce nuova, verso la Città eterna.

Sorge l'alba! Abbiamo passato la Sicilia degli aranci d'oro, Napoli dall'incantevole golfo; fra poco saremo su Roma Immortale per assistere alla celebrazione del primo an-



Il montaggio dell'ala di un modello veleggiatore

nale dell'Impero. Da quante ore siamo in volo? Da molte, molte ore, ma mai la stanchezza ha fatto ripiegare per un solo attimo le audaci ali dell'aquila. Uno stormo di centinaia di velivoli ci viene incontro. Hanno saputo del nostro volo e ci portano il saluto delle aquile della Madre Patria. Ci portiamo in testa ed eccoci a volteggiare con loro sulla città dell'Impero. Quanta festa! Quanta letizia! La cerimonia è già incominciata. Canti di gioia, allegri squilli di fanfare, moltitudini immense che si assiepano per assistere alla magnifica sfilata di truppe. Passano i nostri baldi soldati, passano le truppe di colore, fra l'entusiasmo della folla. Spettacolo grandioso! Passa la gioventù d'Italia, la gioventù del Littorio. La folla acclama entusiasta. E' ai giovani che l'Italia affida l'avvenire del suo Impero. Ed essi, marciando con il petto in fuori e la fronte alta, il braccio teso nel saluto romano, rinnovano il giuramento di fede e di passione alla Patria adorata. Il Re Imperatore e il Duce trionfatore rispondono sorridenti al saluto delle giovani camicie nere.

Stormi di velivoli piombano improvvisamente con evoluzioni a bassa quota su quell'immensa marea di popolo. E' l'Aviazione imperiale che dimostra all'Italia e al mondo tutta la forza e la potenza delle sue ali, il ruggito tremendo dei suoi motori. Il sole indora la città e fa brillare le ali d'argento dei velivoli che velocemente ritornano a spaziare nell'alto del cielo.

Salutate l'Impero che è riapparso sui colli fatali di Roma! Dal nostro apparecchio possiamo ammirare veramente e sette colli dove

Roma nacque. Ora essi sembrano squarciarsi e dalle loro crepe escono a salutare il nuovo Impero di Mussolini tutti coloro che sempre sognarono un'Italia forte e imperiale. Virgilio, Cesare Augusto, Dante, Petrarca, Leopardi, Carducci, Mazzini, Cavour, Garibaldi, e mille altri risorgono d'incanto e si associano a quella moltitudine osannante gridando ancora una volta « Viva l'Italia »!

La cerimonia è finita. A poco a poco Roma Imperiale torna al suo lavoro per potenziare il nuovo Impero. E domani le sirene degli opifici e dei cantieri richiameranno con maggior entusiasmo i cittadini di questa grande Italia, romana e fascista.

Anche noi scendiamo sul campo per riposare e ripartire subito per i cieli africani.

Aquila d'acciaio! Il tuo vo' attraverso le tappe gloriose di un Impero è finito. Tu domani tornerai a spaziare per i cieli dell'Africa a proteggere l'Etiopia, nuova conquista italiana. La tua missione è alta ed eroica. Tu porta ai nostri cari, che laggiù continuano con la vangia e l'aratro il cammino della mitraglia e del fucile, il saluto dei fratelli della Patria lontana. Porta loro il sorriso del Duce, novello Cesare e la bontà del Re Imperatore.

Va', aquila romana, e porta alle genti di Etiopia le leggi della civiltà e della giustizia fascista. E nei cieli del mondo tu possa sempre essere degna dell'onore che l'Italia oggi ti affida...

Tu sei nel cielo da più forte aquila del mondo, sei l'aquila italiana, sei l'aquila fascista, sei l'aquila imperiale!!!

Lodovico Galbiati

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## CORSO D'AEROMODELLISMO (TEORIA - COSTRUZIONE - ESPERIENZE)

Poi che nella precedente puntata è stata omissa la illustrazione numero 6, ripubblichiamo gli ultimi passi della lezione del fascicolo del 5 giugno ultimo scorso.

Si è voluto accennare a questo fenomeno perché la sua conoscenza sarà utile quando nella costruzione delle ali si dovrà fare la scelta del profilo, o della sezione alare, cosa molto importante della quale parleremo più oltre.

De'le superfici curve si farà grandissimo uso. Difatti, come vedremo, dal punto di vista della migliore utilizzazione delle superfici portanti, quelle curve si prestano molto di più al sostentamento. Esse danno un buon rendimento aerodinamico.

In pratica si è trovato che una piastra a sezione spessa di un determinato profilo (fig. 6), pur presentando una resistenza all'avanzamento, è soggetta a una forza di sostentamento, anche a piccole incidenze. Ciò si deve al fenomeno della ripartizione dei filletti d'aria intorno alla superficie, filletti che si trasformano in due correnti (fig. 6), di cui una segue la parte superiore e l'altra



Fig. 6

la parte inferiore della piastra, per poi, contemporaneamente, ricongiungersi posteriormente a questa.

La corrente d'aria superiore viene ad essere dotata di velocità più grande di quella inferiore, per cui la differenza di velocità che si crea, provoca una depressione nella parte superiore, depressione dovuta all'aumento di velocità della corrente d'aria; e nella parte inferiore una pressione dovuta alla minore velocità della corrente d'aria.

L'effetto combinato di depressione e pressione, provoca il sollevamento della piastra anche a un'incidenza di zero gradi.

L'aeroplano è la macchina che ha risolto il problema della navigazione aerea: tutti gli altri mezzi che l'uomo ha cercato di inventare per sostenersi nell'aria (ad eccezione del dirigibile, che, però, è a sostentazione statica) non hanno avuto fino ad oggi applicazioni di praticità.

Nell'aeroplano la sostentazione è ottenuta per via dinamica, cioè per effetto di movimento relativo nell'aria di superfici convenientemente sagomate sotto ad una certa inclinazione rispetto al senso del movimento. Il movimento è necessario all'aeroplano non solo per volare, ma anche per sostenersi.

A questo movimento si oppone la resistenza dell'aria e detto movimento si ottiene mediante un sistema motopropulsore costituito da uno o più motori con una o più eliche che forniscono il lavoro necessario per l'avanzamento da cui deriva

la reazione dell'aria sulle superfici assicurandone il sostentamento ed il volo orizzontale.

Qualora, poi, il sistema propulsivo venisse a mancare, l'aeroplano per la sua stessa struttura si deve trasformare in apparato per la discesa lungo un immaginario piano inclinato a dolce pendenza (volo librato) ed alla cessata forza motrice si sostituisce l'azione della gravità cioè quella data dal peso dell'apparecchio la quale, pur facendo perdere quota, mantiene in movimento le superfici rispetto l'aria.

Lo stesso fatto si verifica nel volo degli apparecchi senza motore comunemente chiamati per volo a vela.

Le condizioni di volo sono identiche sia per l'aeroplano che per l'aeromodello; ma in quest'ultimo, come sappiamo, il volo deve svolgersi completamente automatico e perciò le condizioni di equilibrio devono essere tali da assicurarne la stabilità ed il ritorno alla posizione

normale di volo qualora una causa esterna perturbatrice ne modificasse le condizioni stesse.

Un aeromodello si dice centrato o stabile quando per la sua forma reagisce alle forze esterne in modo da far mantenere automaticamente all'apparecchio in volo la sua posizione normale.

Le forze agenti su un aeromodello possono essere considerate tre, e cioè: trazione, sostentamento e gravità.

La forza di trazione è data dall'elica ed essa si esercita lungo l'assé di questa.

La forza di sostentamento agisce su un punto dell'ala e cioè nel centro di pressione che più oltre impareremo a determinare.

La forza di gravità è data dal peso totale dell'apparecchio e agisce sul centro di gravità che pure impareremo a determinare.

I punti di applicazione di dette forze, siccome l'aeromodello in ogni caso è simmetrico, si dovranno trovare tutti sul piano longitudinale di mezz'aria dell'apparecchio e teoricamente, perché un aeromodello sia centrato e conservi in volo il proprio equilibrio longitudinale, l'assé di trazione dell'elica dovrebbe passare per il centro di gravità dell'apparecchio ed il centro di gravità dovrebbe trovarsi al disotto del centro di pressione, sulla stessa verticale.

Per l'equilibrio laterale invece basta dare all'ala un diedro trasversale leggermente accentuato: la funzione di questo diedro è assai semplice ed è quella di riportare l'apparecchio in posizione normale di equilibrio qualora una causa esterna facesse variare le condizioni della stabilità laterale.

Immaginiamo un'ala vista longitudinalmente e che presenti un diedro

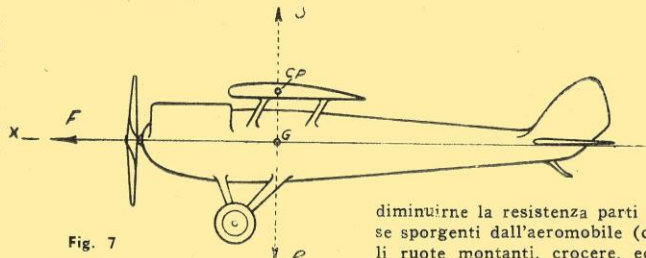


Fig. 7

leggermente accentuato (fig. 8) e che sia colpita da una raffica di vento che ne abbia spostata la sua posizione normale di volo.

Se di quest'ala consideriamo la sua proiezione sulla normale orizzontale vedremo che la proiezione della mezz'ala alzata sarà più piccola di quella della mezz'ala abbassata; perciò vorrà dire che sulla superficie dell'ala in questo momento agiscono due forze diverse di sostentamento divise dall'assé di simmetria e che in effetto sarà maggiore quella forza che agisce sulla mezz'ala abbassata, dovuta alla sua maggiore proiezione; per cui cessata l'azione della raffica di vento, tale forza maggiore farà ritornare l'apparecchio in posizione normale senza alcun altro aiuto.

Anche per la stabilità di rotta si suppongono nell'aeromodello le stes-

se condizioni della stabilità laterale e perciò non si costruiranno mai ali con il bordo d'attacco perfettamente rettilineo; ma si darà anche a questo una forma a freccia più o meno pronunciata.

\*\*\*

I corpi a grande rendimento aerodinamico si chiamano corpi penetranti e la sezione di questi nel piano del movimento si chiama profilo.

Questi corpi ordinariamente danno forma ai piani di sostentamento e di guida (ali e timoni) e alle fusoliere e oggi molto si ricorre ad un profilo di buona penetrazione, mascherando con la sua forma per

diminuirne la resistenza parti diverse sporgenti dall'aeromobile (carrelli, ruote montanti, crocere, ecc.).

Per corpo di massima penetrazione si intende quello che dà luogo ad un minimo di resistenza all'avanzamento: ed è provato che un corpo di forma ogivale (fig. 9) molto si avvicina alla massima penetrazione purché la sezione maggiore trasver-

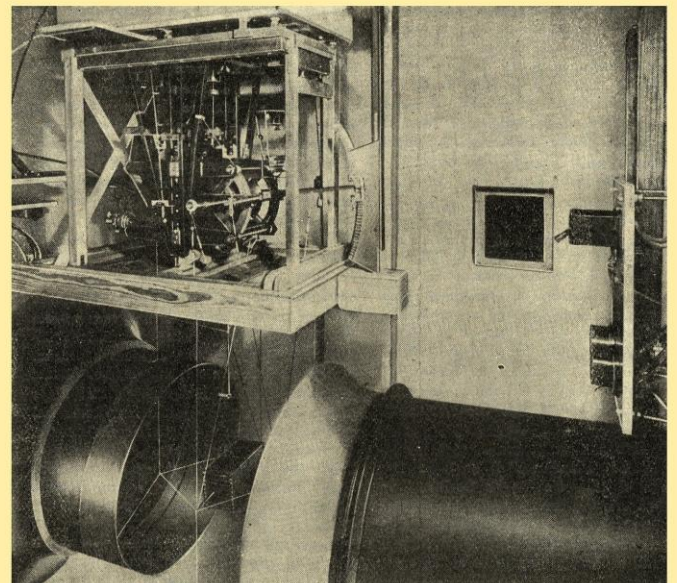


Fig. 9

sale si trovi circa ad un terzo avanti della lunghezza e la lunghezza sia compresa fra 3 e 5 volte il diametro di detta sezione.

Ciò premesso, i corpi di massima penetrazione devono avere forma di goccia con prua bene avviata e poppa molto affusolata.

Tale forma nel campo naturale la troviamo negli uccelli e nei pesci,



Imboccatura di una galleria aerodinamica. I fili che collegano l'oggetto in esame (un radiatore per l'olio) alla bilancia servono a trasmettere a questa il valore della resistenza opposta alla corrente d'aria

ma nelle macchine volanti non sempre si possono adoperare forme di massima penetrazione e perciò si ricorre a profili vari che oggi la scienza dell'aerodinamica ha già studiati ed sperimentati e ce li offre con dati positivi per cui il progetto per la costruzione dell'aeromobile viene molto facilitato, poiché sulla carta si possono a priori risolvere quesiti di impostazione senza dover ricorrere a soluzioni pressoché empiriche.

L'aeroplano aerodinamicamente può essere considerato costituito da un sistema di corpi penetranti fra i quali occorre distinguere quelli di buona penetrazione (fusoliera e carenature diverse) e quelli a superfici portanti.

Sono considerati di superficie portante i corpi che servono al sostentamento e cioè i piani alari.

Le caratteristiche aerodinamiche variano molto da apparecchio ad apparecchio a seconda dell'uso a cui l'aeroplano deve servire, ma sugli aeromodelli il campo è assai limitato, poiché il più delle volte si tratta di ottenere dai modelli la maggior possibile durata di volo raggiungendo la massima quota possibile per sfruttare mediante le doti aerodinamiche dell'apparecchio le eventuali favorevoli condizioni atmosferiche, contando solo come forza passiva il puro peso dell'aeromodello.

Molto importante è conoscere le caratteristiche dei profili delle parti destinate al sostentamento e cioè delle ali.

Le ali sono certamente la parte più importante dell'aeroplano e formano il complesso delle superfici portanti che in una macchina per il volo dinamico si chiama cellula.

Si ha il monoplano, il biplano, il triplano, ecc., a seconda del numero di ali sovrapposte le une alle altre. In aviazione, però, sono comuni soltanto gli apparecchi monopiani e bipiani, mentre in aeromodellismo si rimane fedeli quasi esclusivamente al monoplano.

La posizione dell'ala, rispetto alla fusoliera, è variabile: si ha l'ala alta (a parasole) quando essa è posta superiormente alla fusoliera, con la quale può essere unita a mezzo di montanti e si ha l'ala bassa, quando la fusoliera è collocata sopra l'ala.

Tra queste due posizioni estreme vi sono tutte le altre intermedie.

A causa degli spostamenti della corrente d'aria, provocati dalla fusoliera, sembrerebbe che la posizione più opportuna fosse quella dell'ala attraversante la fusoliera nella sua parte superiore.

In ogni caso, per ottenere un flusso regolare dell'aria, senza vortici, bisogna studiare molto bene i rapporti dell'ala con la fusoliera.

I vortici sono dannosi, perché producono diminuzione della forza sostenitrice o portanza, e aumento notevole della resistenza all'avanzamento.

L'ala si dice a sbalzo quando è priva di montanti e di crociere.

Gli elementi dell'ala sono l'intelaiatura o scheletro (fig. 10) e la copertura, di cui ci occuperemo più avanti.

Funzione dell'ala è quella di sostenere l'apparecchio; perciò lo scheletro deve essere tanto robusto da reggere questo sforzo senza subire

deformazioni, sia pure temporanee, che ne varierebbero le caratteristiche.

Oltre alla forza di sostentamento, sull'ala agisce anche una forza di resistenza, contraria alla direzione del moto; questa però, è sempre molto minore della prima.

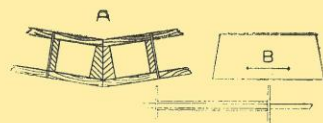
(Continua)

## CONSIGLI UTILI

CONGIUNZIONE DELLE DUE SEMIALI. Supponiamo un'ala costruita con longheroni costituiti da listelli. Si procede nel modo seguente:

a) dal disegno dell'ala vista di fronte si ricavano le misure esatte dei longheroni superiori ed inferiori in corrispondenza della parte di ala compresa fra le due cinghie centrali. Dopo aver tagliato le parti eccedenti, si collegano i due longheroni di ogni semiala con due listelli di legno della stessa qualità e dimensioni di essi, come indicato in figura (lettera A).

b) dal disegno dell'ala vista di fronte si ricavano, con esattezza, due piastrelle in tranciato di pino da mm. 1 o, nel caso di modelli molto grandi, in compensato di



betulla da mm. 1 (figura, lettera B); le frecce indicano il senso della vena del legno.

c) Si spalmano di caseina sia le superfici di contatto delle due semiali e tutte le altre superfici esterne di questa parte centrale: si provvede ad incollare le due piastrelle (B), una anteriormente, l'altra posteriormente ai longheroni, mantenendo fermo il tutto con pinze da bucato e controllando l'esatta disposizione dei vari pezzi uniti. Si lascia poi asciugare per 24 ore.

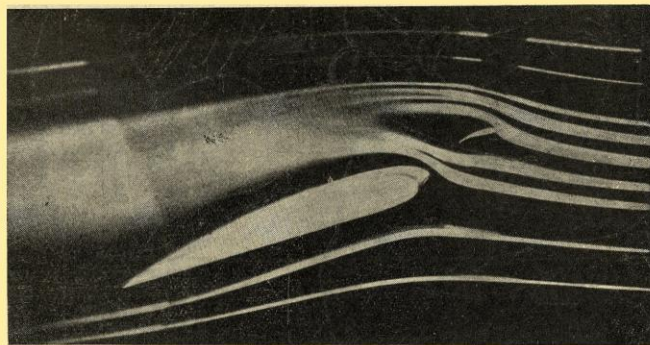
d) si tolgono le pinze, si pareggiano i longheroni nella parte inferiore a livello delle piastrelle e nella parte superiore, s'introduce fra di esse un pezzo di legno dolce di opportune dimensioni, quale riempitivo.

Nel caso di modelli molto grandi e qualora si voglia, per qualsiasi motivo, una robustezza eccezionale, si può fasciare l'unione delle due semiali così ottenuta, con due strati di tessuto di seta incollato con l'emmailite.

## LE SCUOLE

### COMO

Per l'interessamento della prof.ssa Lina Cordone e del prof. Billone, preside della locale Scuola di avviamento professionale, a Como è stato dato nuovo e più efficace impulso alla Scuola di aeromodellismo fondata dalla R.U.N.A. comense. Prima di tutto è stata approntata una nuova sala ben fornita di banchi, mentre la R.U.N.A. prov-



La fotografia di una sezione alare con aletta anteriore sperimentata al tunnel aerodinamico con correnti d'aria miste a fumo

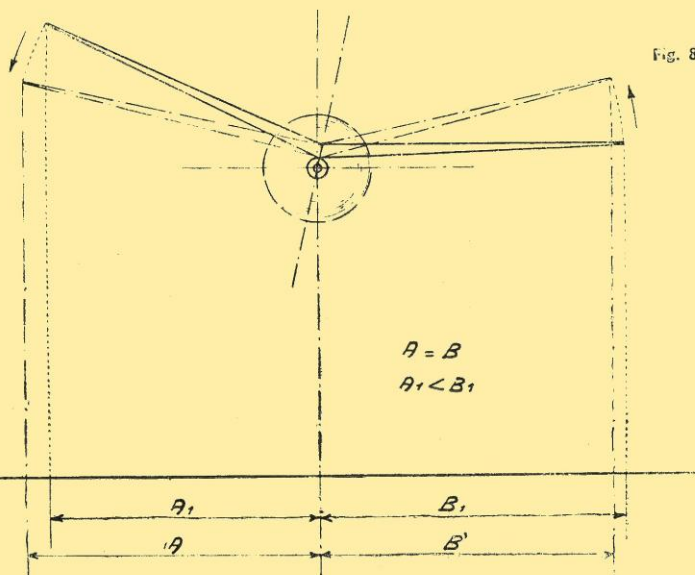


Fig. 8

vedeva il materiale occorrente; poi il preside suddetto ne assumeva la direzione ed il camerata Moriemans l'insegnamento pratico.

In soli 15 giorni la Scuola ha potuto funzionare regolarmente ed iniziare un nuovo corso intitolato a Romano Tamani, un giovane comasco che dopo esser passato attraverso l'aeromodellismo alla Accademia Aeronautica di Caserta, cadde per un incidente di volo.

## PARACADUTISTI

Le sorprese di cui il paracadute è stato protagonista, sono delle più originali e svariate. La paracadutista inglese Miss Olive Stone, dopo essere stata trascinata e sbat-

del l'apparecchio, andò dolcemente a posarsi su un fascio di cavi di corrente elettrica ad alta tensione. Ma poiché essa ebbe la presenza di spirito, veramente ammirevole, quando fu a pochi centimetri dai cavi, di assumere la posizione verticale, la sua magrezza le permise di passare attraverso i cavi senza nemmeno sfiorarli.

Meno tragica, ma altrettanto drammatica fu la discesa del paracadutista inglese Bob Harding, che, lanciandosi nel cielo di Londra, andò a finire sopra una gabbia di leoni che appartenevano allo zoo di un ricco industriale londinese. Lo spettacolo dei leoni che saltavano e ruggivano tentando di afferrare le gambe del disgraziato aviatore che penzolavano nel vuoto, durò fino a

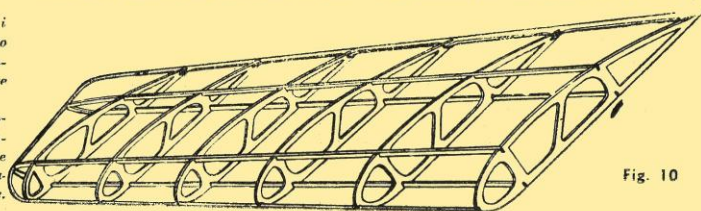


Fig. 10

tuta contro il comignolo fulgiginoso di una abitazione campestre, vi restò appesa ed aggravigliata finché gli abitanti, accortisi dell'incidente, non la liberarono dalla scomoda posizione. Il sergente dell'aviazione britannica Bentley, invece, fu dal paracadute poco svenuto sopra un binario di ferrovia, dove un casellante lo trasse in salvo pochi momenti prima del passaggio del treno.

È poco noto il caso dell'aviatrice americana Jack'e Brown, la quale, gettatasi fuori

quando i custodi, subito accorsi, trassero Bob Harding da quella scomoda situazione che minacciava di diventare veramente tragica.

## UN IDRO-MODELLO A CORNIGLIANO batte il primato di durata

La sera del giorno 5 giugno scorso, alle ore 20,15, sull'orlo specchio acqueo di Cornigliano, un aeromodello, idrovolante, con motore a elastico e elica coassiale, costruito dall'aeromodellista della R.U.N.A. di Genova, Giulio Pelegi, su progetto del delegato dell'aeromodellismo Fabio Calcaprina, ha effettuato un bellissimo volo per tentativo di primato. L'idromodello ha decollato con i propri mezzi prendendo rapidamente quota con perfetta stabilità ed ha effettuato un volo durato 1'8" 3/5 su una distanza di m. 723 ammarando regolarmente.

L'incartamento e il verbale relativo al primato sono stati inviati alla R.U.N.A. Centrale per l'omologazione della prova.

# SE AVESSI LE ALI!

II

Ti dicevo, giorni fa, o meditando lettore, degli strani effetti che produrresti in famiglia se un bel giorno ti spuntassero le ali, com'è un tuo vecchio e caro desiderio. Continuiamo adesso a considerare insieme quel che potrebbe accaderti ancora.

— Senti, Ciccillo, — ti dice il babbo — sarà bene che stamane tu non vada a scuola. Non puoi presentarti con la camicia da notte della nonna solo perchè con le ali non puoi infilarti la giacca. Non è giusto, però che tu stia in ozio. Vattene perciò in camera e, mentre la mamma ti adatta una giacchetta, svolgi questo tema: "Stamani, svegliandomi, mi son trovato due grandi ali sulla schiena. Immaginatevi la mia sorpresa! Riflessioni e proporzioni per l'avvenire". Va' te lo corregerò prima di pranzo.

E tu, a malincuore, ti chiudi in camera e due minuti più tardi ti ritrovi tutto melanconico col naso appiccicato ai vetri della tua finestra, a guardare il volo delle rondini.

A un certo punto non resisti più; apri la finestra, monti sul davanzale... e chiudi gli occhi, preso da una maledetta fiffa, al vedere il vuoto sotto di te. Mai ti sentirai il coraggio di buttarti avanti! E più guardi e ci pensi e peggio è.

Ma l'uscio della tua camera si apre e qualcuno grida alle tue spalle. L'emozione ti fa barcollare, perdi l'equilibrio, precipiti.

Un urlo e, immediatamente dopo, un'esclamazione di sorpresa. Le ali si sono aperte istintivamente, si sono messe a battere, arrestano la caduta, anzi, ti riportano su. Ah! Eccoli maledettamente impigliati nei fili del telefono. Non sai come cavarti d'impaccio. Non c'è altro mezzo che chiudere le ali, lasciarti cadere e riprender quota cercando un varco libero.

Giù in basso la gente si sofferma e guarda, mentre i metropolitani ti fanno una quantità di gesti incomprensibili. Tu voli rasente alle terrazze, piuttosto impacciato perchè le braccia e le gambe ti pesano e non sai come tenerle in modo non troppo ridicolo. Rondini e passerotti ti svolazzano intorno per un po', e se ne vanno con un'aria sdegnosa che t'offende. Maggiore interesse sembrano provare i gatti, invece che ti seguono finchè possono di tetto in tetto e di terrazza in terrazza, con un'espressione strana negli occhi. Sta a vedere che ti giudicano un appetitoso boccone.

— Ehi, giovanotto, ehi! — chiama una vocetta insinuante.

E' una vecchina sorridente che si sbraccia da un balcone a pochi passi. Tiene in braccio un marmocchio urlante.

— Per piacere, voi che avete quei due così alle spalle, volete andare a ripigliare il palloncino del mio Carletto? E' lassù vedete?

— E va bene! — musoli, molto deluso perchè la vecchia ha chiamato così le tue belle ali e sembra non stupirsi affatto di trovarsi al cospetto d'un angelo o quasi, in camicia da notte.

Il palloncino è presto raggiunto e riportato al padroncino.

— Che ve ne pare delle mie ali? — chiedi, orgoglioso.

— Sì... carine... — fa blandamente la vecchia — Posso staccare qual-

che penna? Sa, a Carletto piace tanto fare il pellerossa...

Ma tu voli rapidamente via, paonazzo dalla bile, lontano dall'odiosa megera che ti vorrebbe spennare per divertire quel suo mostriaciatto, e pensi che è un bel triste secolo questo in cui nessuno si meraviglia più di nulla.

Ti senti un po' stanco non sei avvezzo a volare, e cali pesantemente su una terrazza tra lunghe file di biancheria stesa al sole. Hai appena toccato il pavimento che un gran colpo vibrato fra capo e collo con qualcosa di pesante e di umido ti fa vacillare.

— T'ho acciuffato, canaglia! — urla una corpulenta lavandaia brandendo un lenzuolo bagnato e rattorto — Ecco chi mi rubava la biancheria! Rendimi quella camicia, brutto ladro! — strepita, e ti strappa di dosso la rispettabile camicia di tua nonna e tu resti in mutandine e torso nudo a tremare di freddo e di vergogna e non puoi far altro che buttarti a volo oltre il parapetto, inseguito da una grandine d'improperi della lavandaia esasperata e dalle risate e dai fischi dei casalinghi affacciati alle finestre.

Svolazzi incerto e avvilito qua e là, sbatacchiando le ali negli aerei delle radio e nei parafulmini. Hai troppo freddo per tentare di prender quota. Cerchi, invece, d'istinto casa tua, la ritrovi e riconosci i tuoi familiari che gesticolano freneticamente nel giardinetto. Calo lento, tubante, e fremiti nel vedere che tuo padre rôtèa minaccioso una lunga corda annodata a cappio. Si vede che si ricorda d'aver letto le prodezze che compiono i messicani coi loro lacci. Ma ormai sei rassegnato a subire il castigo paterno. Meglio quello che le botte delle lavandaie. Ah! Qualcosa di puntuto t'ha colto in un fianco. E' Spiridione il tuo odioso fratello Spiridione che dal balcone t'ha scagliato una freccia di canna d'india.

E' troppo! Lo acciuffi per i capelli e un istante dopo vi trovate pesti e contusi a rotolarvi tra un nubifragio di urli e di pugni sul praticello del giardino.

Ma il babbo, la mamma, il prozio, la nonna intervengono in massa e cinque minuti più tardi vi trovate prigionieri in due distinte camere tenute scrupolosamente al buio. Alla finestra di quella tua è stato applicato un robusto lucchetto.

Tu lacrimi in rabbioso silenzio, e... il dorso (diciamo così) ti brucia ancora per gli sculaccioni paterni. Dal piano inferiore ti giunge il confuso brusio dei tuoi parenti che discutono su quel che s'ha da fare d'un figliolo alato.

(Continua)

e. i.



Questa è per i cacciatori di sensazioni acute e di brividi.

Una squadriglia dell'Aviazione Navale americana faceva tempo fa esercitazioni di tiro in volo. Un apparecchio si trascinava dietro a rimorchio il solito lungo tubo di tela (la manica a vento) che serve di bersaglio, e un aeroplano lo seguiva cercando di sfiorarlo con la mitragliatrice. Senonchè (fate attenzione che ci siamo, al fattaccio), una pallottola della mitragliatrice ha la geniale idea di troncargli il cavo di rimorchio, e la manica a vento, abbandonata a se stessa, investe in pieno un'ala dell'aeroplano che segue, aderendo a tutto il bordo d'attacco e impossibilitando ogni manovra.

Il pilota fa bravamente il possibile per conservare il comando dello apparecchio che vacilla e procede a zig-zag come il solito ubbriaco che esce dalla solita osteria. Niente.

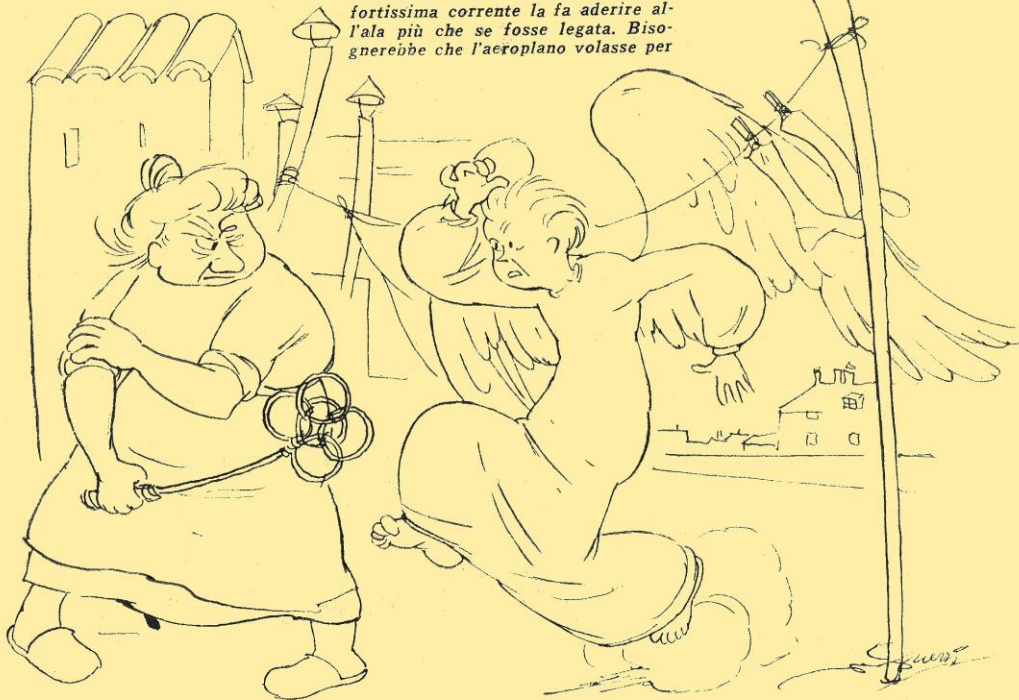
Il mitragliere tenta un'impresa disperata. S'avventura strisciando lungo l'ala e cerca di strappar via la manica a vento. Vano sforzo! La fortissima corrente la fa aderire all'ala più che se fosse legata. Bisognerebbe che l'aeroplano volasse per

un po' a ritroso, o almeno che si fermasse per un minuto. Ma ancora non è stato inventato l'apparecchio capace di fare marcia indietro, e neppure quello che s'arresti in aria senza capitolare. Il mitragliere si volge al pilota, con la faccia in forma di punto interrogativo. Il pilota gli accenna di buttarsi. Il mitragliere salta; il paracadute s'apre. Da quel lato, tutto va ben (madama la marchesa)! Il pilota rimane solo. O meglio, sono in tre; lui, l'aeroplano e la morte che gli fa l'occhiello e gli accenna col dito. Ma il giovanotto respinge l'invito della morte. Restando a bordo non salverà l'aeroplano; tanto vale salvare se stesso. Il buon Guy (non è un gemito di cagnolino, è il nome del pilota) scavalca la carlinga, dà un melanconico addio all'aeroplano e salta nel vuoto. Salta, ma resta dove è. Le maledette cinghie del paracadute si sono impigliate in qualcosa e il pilota rimane ciondoloni come un salamino, sbalottato qua e là per effetto degli stravaganti sobbalzi dell'apparecchio il quale, abbandonato ora completamente a se stesso, danza l'ultimo vertiginoso valzer, molto piroettato. Pure l'estrema via di salvezza è chiusa, pel povero Guy. Anche se ora potesse liberar le cinghie non salterebbe più, perchè si trova a meno di cinquanta metri dal suolo e il paracadute non farebbe a tempo ad aprirsi. Si lascia ricadere nella carlinga e, istintivamente, riafferma i comandi in un tentativo assurdo di richiamar l'apparecchio che picchia vertiginosamente contro terra. Miracolo! I comandi funzionano, l'aeroplano docilmente risponde e, a pochi palmi da terra, si rimette in correttissima linea di volo e atterra con stile perfetto.

Che cosa era successo? Semplicemente che, con le sue scosse violente e disordinate, l'apparecchio era riuscito a sbarazzarsi da sé della manica a vento.

La morte delusa, fu costretta a battersela, borbottando: "Ripasserò un'altra volta".

L'imbonitore



— T'ho acciuffato, canaglia!

# Hanno rubato gli smeraldi!

ROMANZO GIALLO  
UMORISTICO  
DI ENZO JEMMA

(Continuazione dal numero precedente)

— Addio, colonnello! — suonò una voce alle spalle del giovane; e un uomo anziano, grasso e rubicondo, in maniche di camicia e col capo coperto da un cappellaccio di paglia sbucò di dietro una siepe e si fece avanti tendendo ambe le mani terrose — Che buon vento vi porta qui?

— Accidenti! — esclamò sobbalzando Rodrigo e si volse di scatto — Buon giorno, caro Vico! Avete un modo tutto vostro di sorprendere la gente.

— Vecchia abitudine di poliziotto in ritiro. Bè, che novità?

— Abbiamo bisogno di voi, — cominciò il colonnello con aria grave — della vostra opera professionale...

— Oh, che guaio! — piagnucolò Vico — Ma che idea! Io son venuto a stabilirmi qui per riposarmi di vent'anni di mestiere in Italia.... Sto così bene qui, fra le mie papere e i miei cetrioli!

— Vergogna! Darsi all'ozio quando non si hanno nemmeno cinquant'anni!

— Ozio? Sto tutto il giorno con la zappa in mano, io, e voi lo chiamate ozio, questo? Se tutti oziassero come me, ci sarebbero meno delinquenti al mondo e voi non sareste qui ad affliggermi pel furto degli smeraldi.

— Accipicchia! — esclamò Rodrigo fissando l'altro con occhi attenti — E come lo sapete?

— Che hanno rubato gli smeraldi? Ero là, stanotte, e si può dire che li ho visti portare via.

— Come! Vi siete deciso a scendere a Pesadumbre voi che da un anno non vi ci fate vedere?

— Già. Che volete, amico? Mi sono affezionato un po' al vostro paese e mi dispiaceva che qualche farabutto facesse il colpo. Avevo avvisato il vostro capo della polizia che qualcosa si sarebbe tentato stanotte, ma pare che non abbia preso nessuna precauzione perché quando sono arrivato io, gli smeraldi avevano già preso il volo.

— Voi eravate alla festa? E come va che non ci siamo incontrati?

— Sicuro che ci siamo visti. Anzi vi ho portato un'aranciata su un vassoio e voi mi avete detto: "Grazie, vecchio mio". Ma naturalmente un brillante colonnello come voi non poteva aver occhi per un umile lacchè assunto in servizio per l'occasione.

— Caspita! Ora ricordo...; scusate, amico; ma ero così agitato per l'avvenimento, che non avrei riconosciuto nemmeno me stesso in uno specchio.

— Sì, m'ero travestito perché non volevo esser riconosciuto da qualcuno.

— Da chi?

— Da certi tipi, due francesi arrivati da pochi giorni a Pesadumbre.

— Ho capito; quei due viaggiatori di commercio d'una casa di profumi parigina.

— Sì; questa è la frottole che hanno dato da bere al vostro don Filomeno Yaveràs...; ma io li ho conosciuti anni fa a Roma quando li arrestai in seguito al furto di un diadema di brillanti d'una principessa... Son due appassionati delle belle cose i cari Paul e Gervais. Li vidi passare per questa strada, ieri all'imbrunire e li riconobbi subito. Andavano lentamente, chiacchierando sottovoce con animazione. Si vede che facevano il piano di campagna.

— E perché non li avete fermati?

— Bravo. E con che autorità?

Sono in terra straniera e per giunta ho abbandonato da anni il servizio. Li seguì, invece, da lontano e, quando li vidi che, dopo essersi messi in abito da sera, entravano a palazzo, corsi dal mio bravo Currito...

— Chi? Il maggiordomo?

— Precisamente; e mi feci dare una livrea e una parrucca. Così cacciato potevo girar dappertutto.

— E allora? — chiese ansiosamente il colonnello.

— Allora nulla. Quando entrai nel salone ritrovai i due comparì che stavano lì, come in attesa del momento buono. Incaricai Currito

di tenerli d'occhio e, quando vidi il presidente e gli americani scendere nel salone, salii da don Pepito per metterlo in guardia.

— E invece non faceste a tempo!

— Purtroppo. Sentii il suo servitore che strillava come un'oca spaventata. Corsi e trovai don Pepito in terra, che dormiva per via del cloroformio. Il resto, già lo sapete, immagino.

— Sì... — fece penseroso Rodrigo — E quei due francesi?

— Quando tornai giù di corsa, Currito mi disse che erano usciti in gran fretta appena s'era sparsa la voce che qualcosa di grave era accaduto.

— E perché non li avete seguiti?

— Per via di Iranuja.

— Che c'entra Iranuja ora?

— Erano venuti dalle scuderie a dirgli che Iranuja era saltato in groppa al vostro miglior cavallo ed era partito al galoppo verso la campagna con un involto sotto il braccio.

— Iranuja — esclamò stupefatto il colonnello —. Ma Iranuja non può essere il ladro degli smeraldi! E' un antico soldato del presidente. E' un galantuomo, lui!

— Non dico affatto che sia il ladro, io — replicò Vico —. Raccontate le cose come sono... Tutt'al più, aggiunse pensoso — potrebbe essere un complice ignaro... spedito da qualcuno che aveva il potere di comandarlo e che gli ha affidato un involto senza dirgli che conteneva...

— Il potere di comandarlo? — ripeté Rodrigo — Volete alludere a qualcuno? Avete qualche sospetto?

Vico si fece serio in volto e tacque. Poi sprofondò una mano in tasca e ne trasse un oggettino brillante, come d'oro lavorato.

— Che ne pensate di questo?

Rodrigo lo prese con due dita, l'esaminò un istante e lo rese.

— E' un puntale delle cordelline d'oro della grande uniforme di generale.

— Ne ero certo. L'ho trovato imbrogliato alla frangia dell'asciugamano inbevuto di cloroformio col quale hanno narcotizzato don Pepito.

E siccome il colonnello taceva, assorto, come intontito dalla sorpresa, Vico continuò:

— Apparentemente, il generale... Inutile tar nomi; immagino che voi ed io pensiamo alla stessa persona.

Macchinalmente Rodrigo annuì col capo.

— Dicevo che, a prima vista, sembra che — proseguì l'altro — il generale abbia fatto lui il colpo e che abbia affidato lo scagno a Iranuja, con l'ordine di nascondere o di consegnarlo a qualcun'altro che non sappiamo...

— E i due francesi, allora?

— Potrebbero esser loro questo qualcuno; ma, a ben riflettere, non lo sono.

— E perché non?

— Perché il generale è troppo furbo per fidarsi di ladri professionisti. Con che mezzo ritornerebbe in possesso degli smeraldi, poi?

— Ma allora perché sarebbero scappati in aeroplano quelli là?

— Potrebbero, per esempio, aver inseguito e derubato Iranuja per la strada per poi prendere il volo in aeroplano.

— Ma allora dov'è Iranuja? Lui o il suo cadavere si dovrebbero trovare.

— Anche questo è vero... E infatti bisognerà cercarlo e trovarlo. Tutto sommato, la faccenda si presenta piuttosto complessa... C'è anche il caso che i miei due francesi siano stavolta innocenti come angioletti.

— Come! Si tratta di delinquenti di professione; subito dopo il furto scappano in aeroplano...

— E mi ve lo dice che siano stati loro a prendere il volo?

— Eh, perbacco! Son venuti in aeroplano a Pesadumbre; perché non avrebbero dovuto ripartirne?

— Dimenticate che l'aeroplano è quello della missione americana?

(Continua)

Enzo Jemma



— Che ne pensate di questo?

# SPIGOLATURE

## I raggi infrarossi al servizio dell'aviazione

Una serie di accidenti, gli uni naturali, gli altri spiegabili, i terzi inesplicabili, si vanno producendo sulle varie linee aeree commerciali, specie americane e inglesi, da un pezzo in qua. Una buona parte di questi incidenti mortali son dovuti alla assoluta mancanza di visibilità o alla nebbia fittissima in cui, a un certo momento, il pilota viene a trovarsi avvolto. Buio e nebbia, nemici acerrimi di ogni aereo, anche se questo sia guidato a mezzo della radiotelegrafia, potranno essere, prima o poi vinti? Merve Lauwisch su «Aero» sostiene che la soluzione si potrà avere soltanto mediante l'uso di raggi infrarossi a mezzo dei quali tutte le brume vaganti nell'atmosfera potranno essere dissipate.

Né la nebbia né la notte resistono ai raggi infrarossi. Su transatlantico «Normandie» si fotografano gli iceberg attraverso la bruma e lo sviluppo di questo giro di orizzonte non ruotisce che novanta secondi. Un minuto e mezzo, per un aeroplano, potrebbe però risultare troppo lungo. Immaginiamo che allora il pilota possa avere dinanzi a sé un quadro nel quale il paesaggio possa essere veduto a mezzo di raggi infrarossi. Il problema viene ad

essere unicamente televisivo: in pratica esso è già stato risolto.

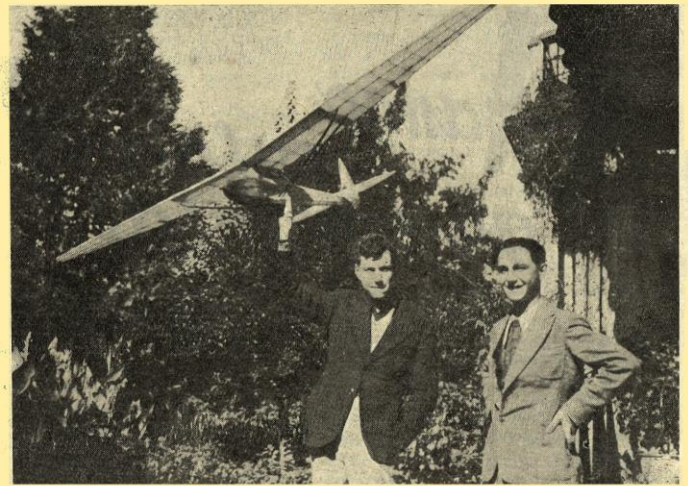
Uno scienziato scozzese, il signor Baird, ha realizzato infatti il «Notovisor», una specie di cabina grande come metà della galleria di un soldato, il quale risolve completamente il problema. Si vede chiaramente, nello specchio dell'apparecchio, anche quando la notte è fitta e la nebbia fittissima, quello che dinanzi all'apparecchio stesso si trova. Piazzare, ora come ora, tale strumento, su un aeroplano normale, risulterà assai problematico. Ma in seguito — non si parla già di apparecchi di cento tonnellate? — la cosa non risulterà di troppa difficoltà.

Un chimico inglese, Mister Rigby ha dal canto suo ideato un apparecchio televisivo immediato, che in esperimenti eseguiti a terra ha dato risultati eccellenti. Resta a vedere se esso conseguirà gli identici risultati in aria.

Un altro chimico ha affermato che l'uso dei raggi infrarossi ha fatto buona strada e che fra non molte anche buio e nebbia verranno vinti in modo assoluto.

## La sconfitta dei dirigibili

I fautori dell'ala non esagerano certamente i lati deboli del dirigibile che possono riassumersi nel fatto che è troppo costoso, che richiede uno speciale attrezzamento, che offre un bersaglio sicuro all'avversario e che non potrà mai raggiungere la velocità



Leonardo Zampieri e Luigi Saccardo, due bravi aeromodelisti di Schio, con il loro ultimo veleggiatore

dell'aeroplano. La tragica sorte, per esempio, di quei tredici dirigibili tedeschi che il 19 ottobre 1917 partirono dalla Germania per bombardare i centri industriali inglesi, dimostra chiaramente l'impossibilità, per questi colossi, di risolvere i problemi succennati e di resistere ai rapidi cambiamenti provocati dai capricci dell'atmosfera, che furono in quel caso nettamente favorevoli agli alleati.

Infatti, durante il viaggio di ritorno queste tredici aeronavi, mentre si trovavano sul Mar del Nord, vennero investite da una forte depressione atmosferica che le spinse fuori della rotta ad una velocità di 50 miglia all'ora.

Poiché il nevischio aveva messo fuori uso i propulsori degli apparecchi radio di cui ogni dirigibile era provvisto, impedendo in questo modo agli aviatori di comunicare con le stazioni situate a terra, verso l'alba gli «Zeppelin» si avvicinarono alla costa con la persuasione di scendere nel loro territorio. Ma avevano appena iniziata la manovra di atterraggio, quando si accorsero dell'errore che avevano commesso e che era stato provocato dal fitto strato di nebbia che rendeva impossibile una perfetta visuale. Però era troppo tardi per sfuggire ai francesi, che avevano dato ai vicini campi d'aviazione l'allarme. Parecchi dirigibili furono abbattuti, due si scontrarono in aria fracassandosi reciprocamente e l'aeronave ammucchiata fu catarata mentre l'equipaggio tentava invano di far agire gli apparecchi esplosivi per distruggerla. Un solo «Zeppelin» riuscì a fuggire, ma la sua libertà fu di breve durata, perché dopo aver vagato qualche ora, cadde e affondò nel mare.

## L'uomo che ha volato più di tutti

Certamente è capitano Knight Jack, della United Air Lines, e l'uomo che più di tutti al mondo ha volato. Mister Knight ha, infatti, abbandonato il suo posto di pilota dopo aver compiuto la bellezza di quattro milioni di chilometri di volo.

Il «massimo» è stato raggiunto dal capitano Knight durante la sua attività di venti anni quale pilota di linea sulla rotta transcontinentale dell'«United Air Lines».

Il libro di bordo di questo pilota indica che egli ha compiuto più di diciottomila ore di volo. Il che significa, in parole povere, che Knight ha passato 750 giorni per aria, che corrispondono alla bellezza di due anni e venti giorni, come si sa.

## La prima donna aeronauta

Chi fu la prima donna aeronauta? A voler dar retta alle cronache, l'eroina risponde al nome di signora Thible, la quale, in-

sieme al pittore veneziano Fleurent, a Lione, il 4 giugno del 1784 salì a bordo del pallone «Gustavo» di settanta piedi di diametro. L'ascensione si svolse alla presenza dei Re di Svezia e di una folla numerosissima che tremava di angoscia per la prodezza che la signora Thible si accingeva a compiere. Essa, per nulla emozionata, al contrario del suo compagno di viaggio, indossava il suo più bel vestito, aveva in testa un largo cappello piumato, ed era adorna di braccialetti e collane.

Il viaggio si svolse senza incidenti di sorta e si prolungò per ben 4' minuti. Il pallone raggiunse una altezza rispettabile: 8500 piedi; ma in compenso percorse solo tre km.

## CRONACA BREVE

IL 1° GIUGNO è stata inaugurata la nuova linea che collega Torino a Londra, via Parigi, in quattro ore di volo; la nuova linea è un prolungamento della Venezia-Milano-Torino-Parigi ed è in coincidenza con la Roma-Torino.

IN SEGUITO all'accresciuto traffico aereo facente capo a Torino, è stato deciso di costruire entro l'anno XX dell'Era Fascista una nuova grande stazione aerea a Grugliasco, località che dista dalla città circa sei chilometri.

SECONDO una statistica pubblicata dal giornale *La Stampa* le forze aeree militari delle principali Nazioni in rapporto alla popolazione sarebbero così ripartite: Italia 52 velivoli per ogni milione di abitanti; Gran Bretagna 43 velivoli; Germania 39; Francia 36; Russia 26; Giappone 24.

IL ROTARY di Como, allo scopo di permettere a due dei più volenterosi giovani di quella provincia di conseguire il brevetto di pilota e col nobile intento di onorare la memoria di Gabriele d'Annunzio, ha istituito due borse di pilotaggio.

IL PILOTA Fielden delle «Brüth Airways» ha trasportato in volo 100.000 passeggeri nello spazio di 20 anni.

UN QUADRIMOTORE «Junkers Juno 205» della linea tedesca del Sud-America ha effettuato il percorso Francoforte sul Meno-Natal in 37 ore e 7 minuti.

IL FRANCESE Oemichen ha presentato ed illustrato un nuovo tipo di elicottero che, in virtù di una piccola massa gassosa collegata rigidamente alle pareti dell'apparecchio, verrebbe a dare all'elicottero una perfetta ed automatica stabilità permettendogli così il solo verticale e l'immobilità nell'aria.

ACCADEMIA AERONAUTICA

SPOR

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



IMELDA BOIETTI - Torino - In mezzo ad un oceano di carte d'ogni sorta trovo la tua simpatica cartolina del primo novembre. Sei stata proprio gentile, e spiritosa. Ti prometto di essere più preciso (e più educato) un'altra volta.

GIAN LUCA CHIESA - Erba - Non so quanto costi tutto il materiale occorrente per la costruzione del modello « E.M. 24 ». Perché non scrivi a Morandi? « Il costruttore di aeromodelli » costa ventidue lire e cinquanta per gli abbonati, venticinque per gli altri.

MOTORE NERO - Lucca - Prestissimo voi luechesi avrete la tanto desiderata scuola di modelli volanti. Per il corso di volo a vela ti devi rivolgere al Comando Federale della tua città: lì ti sapranno dare tutte le informazioni che desideri circa l'iscrizione al prossimo corso. Il Barbuto Censore mi incarica di farti sapere che il tuo « Prof. Distrattori » ha fatto una brutta fine: tu lo « avevi » inviato perché venisse pubblicato, e lui, così distratto, invece di andare in tipografia è andato nel cestino...!

ALBERTO SORACCO - Chiavari - Mi dispiace doverti comunicare che tutta la tua scarica di idee è finita nel solito cestino. L'incidente capitato al tuo aeromodello dimostra chiaramente quanto sia utile costruire, anche per i modelli a fusoliera, un tubo che contenga la matassa. Nel caso che questa si rompa, non accadono danni all'apparecchio, mentre nel caso contrario, che è quello tuo, la fusoliera va in pezzi. La ditta alla quale accenni non fa nessuno sconto agli abbonati a L'aquilone.

CORSARO AEREO - Genova - Congratulazioni per gli ottimi risultati della tua caccia all'abbonato! Presto riceverai la fotografia-

priemo. A che punto sta il tuo modello? Fammi sapere qualcosa.

FERRUCCIO ZARINI - Milano - La pubblicazione di cui parli non è un opuscolo, ma un vero libro, che costa tre lire. Manda quindi questa somma alla nostra Amministrazione, e riceverai ciò che ti interessa tanto.

BORIS CERMEL - Gorizia - Mi do' doverti annunciare che la tua battuta circa la voce « atterraggio » ha... atterrato nel cestino.

L'EREMITA DELL'ARIA - Savona - Non ricordo la lettera alla quale alludi. Ti prego quindi di ripetermi l'intera faccenda. Le tue idee inviate riposano in pace nel fondo salubre del cestino di redazione, dove sono state mandate dai nostri pittori per un lungo periodo di cura.

SILVANO MARELLI - Firenze - Gli schemi in grandezza naturale del modello « A. P. 9 » costano dodici lire. Le due battute sono state... battute in pieno durante l'esame che hanno dovuto subire all'Ufficio Artistico, e giacciono ora nel cestino, il quale è mta in questo periodo di un vero pellegrinaggio di battute, motti e idee inviati per la copertina.

AMPEROMETRO - Roma - Tutto il garbuglio tra te e il tuo amico mi preoccupa un po': temo che, forse suggestionato da certi avvenimenti politici di questi giorni, tu stia per far scatenare una guerra tra i tuoi amici. Accenni a bastonate, botte e roba affine. Spero che non sarete diventati matti!

Kx. - Ah, birichinello! In castigo, eh? Fa' in modo che la tua prossima lettera sia scritta in una situazione più normale, e tratta bene il capoclasse. (P. S. - La tua

idea ha fatto fiasco. Giarella ti risponderà presto nella posta dell'aeromodellista circa la faccenda del tuo bimotore).

GABRIELE CESARI E BRUNO VALORI - Lucca - Nove tariffe d'abbonamento a L'aquilone verranno comunicate presto ai lettori mediante avviso sul giornale stesso. L'ala d'Italia costa cinque lire a fascicolo. Non conosco il catalogo della ditta della quale fai il nome, quindi non posso consigliarti quale modello costruire tra quelli indicati. Tutti gli abbonati hanno diritto alla tessera de L'aquilone. L'idea del vostro compagno Bertolini non va: è fiacca.

SCATTO LIBERO - Chioggia - Sono lieto di sapere che a Chioggia non si dorme. Bravi! Le foto che hai inviato sono buone: una almeno verrà pubblicata presto su L'aquilone.

LUCIANO MOCHI ZAMPEROLI - Pesaro - Ti ringrazio anche a nome di Giarella per la faccenda del « tunnel aerodinamico da tavolino », ma il libro dal quale hai tolto il progetto lo abbiamo anche noi. Quello che Giarella voleva sapere è dove si possono acquistare quegli aggetti. Per entrare a far parte del Commissariato aeronautico occorre prima prendere una laurea, poi partecipare a un concorso. (I documenti occorrenti per l'ammissione ai concorsi sono elencati nella Gazzetta Ufficiale, n. 177, del 2 agosto 1937).

MARCO MONTANARI - Bologna - Un applauso sincero per i tuoi bei propositi. Vieni pure a trovarci: saremo lieti di conoscerti. Il Barbuto Censore ti saluta, e ti fa sapere che il tuo poema sull'elica non va. Perché non scrivi più semplicemente, così come pensi? Lo stile moderno non si fa componendo frasi di due parole e inventando verbi. E poi, non dire più « l'aura molceva il legno »: corri rischio di raccogliere pedatoni.

ALDO CUPIDO - Lucca - Le lezioni sul velleggiatore « Roma » sono contenute nei primi diciotto numeri de L'aquilone dell'anno 1937. Manda, tramite il nostro C. C. P. n. 1/24718, la somma di lire 10,80, e riceverai i numeri che ti interessano. L'idea che hai inviata per la copertina è stata solennemente cestinata, presenti tutti i componenti la redazione.

B. MERLO - Bari - Mi scrivi: « .... ti mando questa lettera, perchè tu la passi all'ing. Bacchelli ». Questa è bella! E perchè non l'hai indirizzata direttamente a lui? Questa volta ho pensato io a far avere al mio illustre collega il mattoncino di tecnica scritto da te, ma, nel caso che tu debba scrivere ancora simili storie, (intendo dire roba riguardante l'aeromodelli-



Il modello « Eolo » costruito dal romano Alessandro Gramiccia, vola nei pressi di Centocelle

stare) indirizza direttamente a uno dei nostri due sapienti: l'ing. Bi o Giarella. Questo svelterà molto il lavoro.

SERGIO (non meglio identificato). - Mandi dei soldi, chiedi che ti venga spedito qualcosa, scrivi una lunga lettera chiedendo informazioni, e ti firmi... Sergio! Manda il tuo indirizzo ripetendo la faccenda, e ricordati che ogni volta che mi scrivi devi unire il tuo nome, il tuo cognome e l'indicazione del tuo domicilio.

AQUILOTTO PALERMITANO - Per conoscere l'indirizzo della scuola di modelli volanti della tua città ti devi rivolgere alla R.U.N.A., in via Mecenate 24. I sottufficiali piloti aventi un'anzianità minima di tre anni, che abbiano durante il loro servizio dimostrato attitudini speciali, possono essere promossi al grado di sottotenente dopo aver compiuto un corso di integrazione presso la R. Accademia di Caserta.

CIRNO - Bologna - Mi scrivi che sei stato a Genova dove hai visto gli incrociatori con le catapulte, e mi chiedi una pronta risposta. Che ti devo dire? Ti posso dire che spero tu ti sia divertito; poi, non so proprio che altro aggiungere... Zio Falcone

Oltre che presso tutti i comuni giornali

«L'AQUILONE», «L'ALA D'ITALIA»,

«LE VIE DELL'ARIA», - la «RIVISTA

DI METEOROLOGIA AERONAUTICA»,

la «RIVISTA DI DIRITTO AERONAU-

TICO», - e la «RIVISTA DI MEDI-

CINA AERONAUTICA»,

sono

in vendita nei chioschi-librerie dell'Editoriale Aeronautica a:

ROMA - Piazza delle Terme

GENOVA - Piazza Corvetto

MILANO - Piazza Oberdan

AEROPLANI  
MOTORI  
SERBATOI  
PARTI STACCATE  
PER AERONAUTICA

«REGGIANE»  
REGGIO EMILIA

## COME SI DIVENTA AVIATORI

Chi vuol brevettarsi pilota; chi vuol intraprendere la carriera di ufficiale pilota, del genio aeronautico, di commissariato e d'amministrazione; chi vuol intraprendere la carriera di sottufficiale pilota, di governo, assistente tecnico, marsonista, radio aerologista, radio elettricista, montatore, fotografo, armiere artificiere, automobilista e aiutante di sanità; chi vuol conoscere le disposizioni che regolano l'allenamento dei piloti in congedo; gli assegni, le indennità, le disposizioni che regolano la carriera e lo stato giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali della R. Aeronautica e i requisiti e le modalità per i vari corsi, acquisti l'opuscolo « Come si diventa aviatori » edito da «Le Vie dell'Aria».

La interessante pubblicazione di oltre 150 pagine, illustrata da una riuscita copertina del pittore Alberto Mastrojanni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3.

Inviare vaglia postale all'Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto - Roma.

# N.° 68 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

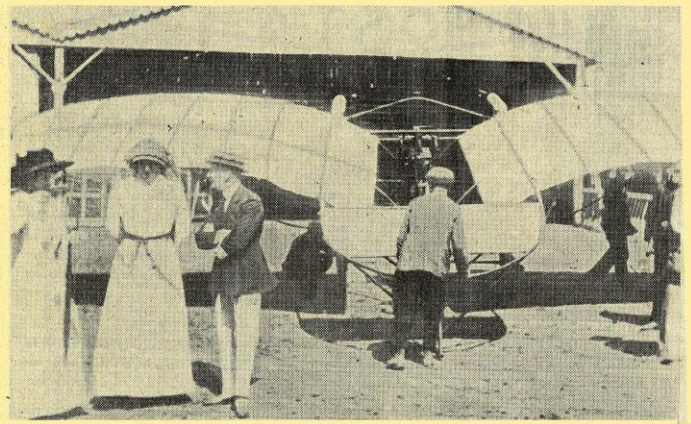
1928 - 30 marzo: primo volo ad una velocità di più di 500 km/ora compiuto dal comandante Mario De Bernardi su idro Macchi M. 52 a Venezia (512,776 km/ora); 12, 13 aprile: prima traversata dell'Atlantico nord da est a ovest in aeroplano compiuta da Koel, Hunefeld e Fritzmaurice; dal 26 maggio, 2 giugno: prima crociera di massa di velivoli compiuta dall'aeronautica italiana con 61 idro S. 55 e S. 59 nel Mediterraneo Occidentale; 15, 16 aprile: prima traversata della calotta polare in aeroplano compiuta da Wilkins e Eilson; 31 maggio, 9 giugno: primo collegamento aereo tra gli Stati Uniti e l'Australia attraverso il Pacifico compiuta da Kingford e tre uomini di equipaggio; 18 settembre: primo volo di un aeroplano con motore ad olio pesante a Utica (Stati Uniti).

1929 - dall'8 al 29 agosto: primo

giro del mondo in dirigibile compiuto dal «Graf Zeppelin» comandato dal Dottor Eckenr in quattro tappe Lakehurst Friedrichshafen-Tokio-Los Angeles-Lakehurst; dal 5 al 19 giugno: crociera del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero compiuta da 35 idrovolanti S. 55; circa 5000 km. di volo toccando sette nazioni; 28 e 29 novembre: primo sorvolo del Polo Sud compiuto da Byrd e Balchere su un aeroplano.

1930 - dal 17 dicembre al 15 gennaio: Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile con le seguenti tappe: Roma, Cartagena, Kenitra, Bolama, Natal, Rio de Janeiro; per la prima volta l'oceano è sorvolato in massa; 44 aviatori, 11 idrovolanti «S. 55 A», 11.000 km.

1931 - 26 maggio: viene, per la prima volta, eseguita una ascensione nella stratosfera: il Prof. Piccard e Kipfer



D'Annunzio su un campo d'aviazione, nel 1910

salgono in pallone libero, munito di una speciale cabina, a 15.781 m. di altezza e vi restano per circa 16 ore; 13 settembre: primo volo ad una velocità superiore ai 600 km. ora (610 km./ora) effettuato dal cap. Stainforth su idrovolante a Calshot (Inghilterra).

1932 - maggio: primo congresso internazionale degli aviatori transoceanici tenutosi in Roma, vi partecipano 52 aviatori in rappresentanza di 12 Nazioni. Nei lavori del congresso vengono esaminati e discussi problemi sulle aere comunicazioni transoceaniche.

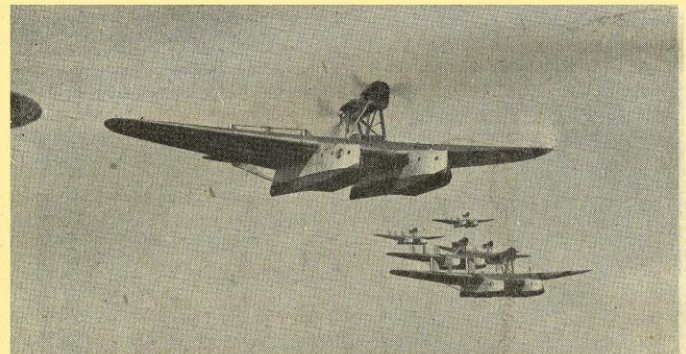
1933 - dal 1° luglio al 12 agosto: Crociera Aerea del Decennale Roma-Chicago-Nuova York-Roma: 105 aviatori, 24 S. 55 X, 20.000 chilometri. Prima tra-

idrocorsa M.C. 72 dal pilota italiano Agello.

1935 - 11 novembre: il capitano Orvil A. Anderson e il cap. Albert W. Stevens salgono nella stratosfera con pallone libero raggiungendo la quota di m. 22.066.

1935-1936 - 20 ottobre: 9 maggio: l'aeronautica dà il suo decisivo contributo alla vittoria delle armi italiane durante le operazioni per la conquista dell'Impero Etiopico.

1937 - 12, 13, 14 luglio: primo volo in linea retta senza scalo di più di 10.000 km. (10.148 km.) compiuto da M. Gromov e A. Youmacher e Damilina da Mosca a San Jacinto (Stati Uniti).



Gli «S. 55» della Crociera del Decennale

svolata in massa delle Alpi compiuta da idrovolanti e primo volo in massa dell'Atlantico nord comprendente due traversate oceaniche; 5, 6, 7 agosto: primo volo in linea retta superiore a 9000 km. (9104,700 km.), compiuto dagli aviatori francesi Rossi e Codos da Floyd Bennet (Stati Uniti) Rayack (Siria).

1934 - 23 ottobre: primo volo ad una velocità superiore ai 700 chilometri all'ora (709,209) effettuato su

1938 - 24, 25 gennaio: primo collegamento aereo rapido Italia-Brasile compiuto in ore 24,20' da tre apparecchi S. 79 comandati dai piloti Biseo, Bruno Mussolini e Moscatelli.

**AVIAZIONE MILITARE.** — Il primo mezzo aereo impiegato per scopi militari fu l'aerostato (V.) col quale venivano assolti i compiti dell'osservazione aerea. La proposta di servirsi di aerostati per l'impiego accennato, fu avanzata dal francese Guyton Marveau nel 1793 e, infatti, un anno dopo la Convenzione deliberava di creare una «Compagnia Aerostieri militari». Tale compagnia venne impiegata durante l'assedio di Maubeuge, nella battaglia di Fleurus e in altri combattimenti. Durante la battaglia di Fleurus il fisico Coutelle riuscì a rimanere in aria per otto ore trasmettendo le osservazioni a terra. Alla prima compagnia creata se ne aggiunse un'altra nel 1795 ed entrò in funzione durante l'assedio di Magonza. Nella campagna napoleonica d'Egitto il materiale aerostatico venne catturato dagli inglesi; successivamente Napoleone, divenuto Console,

TELEFONIA SPECIALE  
APPARECCHI DI MISURA  
TUTTE LE APPLICAZIONI  
DELLE  
ELETTROCOMUNICAZIONI

## RADIO SAFAR

RADIO

TELEVISIONE

ELETTROACUSTICA

MILANO - VIA BASSINI, 15

sciòse gli aerostieri e la scuola relativa. Troviamo ancora gli aerostati impiegati per scopi bellici ad Anversa nel 1815 durante l'assedio di quella città, in America durante la guerra di secessione per opera dei federali e a Parigi nell'assedio germanico del 1870. Durante questo assedio da Parigi partirono 64 palloni liberi per comunicare col Governo francese che si era trasferito a Bordeaux: se ne perdettero 2 e 9 furono catturati dai tedeschi. La Germania nel 1880 iniziò gli studi per una applicazione bellica degli aerostati e nel 1884 creò il primo distaccamento di aerostieri militari. L'Inghilterra formò nel 1878 uno stabilimento aeronautico militare e a Woolwich un corpo di aerostieri. Il Giappone creò un parco aerostatico militare nel 1889. L'esempio di queste Nazioni fu ben presto seguito da molte altre nell'uso degli aerostati per scopi militari, tra cui l'Italia della quale diremo più ampiamente in seguito. Con l'invenzione dell'aeroplano (V. Aviazione storia) sorse poco dopo l'idea di impiegare il nuovo mezzo aereo per scopi bellici.

Infatti nel 1910 in Francia venne costituito un Ispettorato dell'Aeronau-

tica che riuniva l'aerostatica e l'aviazione militare; nel 1911 anche la Russia creò un'aviazione militare e così la Germania, che aveva fatto intervenire alle manovre del 1911 il più pesante dell'aria, nel 1912 istituì un Ispettorato di aviazione. Nello stesso anno l'Inghilterra organizzò il Reale Corpo Aereo.

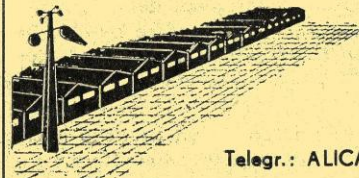
Per quanto riguarda l'Italia, il primo segno di vita aeronautica militare si rinviene in una circolare del Ministero della guerra con la quale nel 1884 veniva costituito presso il Distaccamento di Roma del 3° Reggimento Genio un Servizio Aeronautico che aveva alle dipendenze una Sezione Aerostatica (V.).

La prima legge di Stato che si riferisce particolarmente all'aeronautica è quella del 23 giugno 1887 con la quale si istituisce sempre presso lo stesso Reggimento una Compagnia Specialisti del Genio che insieme ad altri servizi doveva comprendere principalmente tutto quanto avesse attinenza con l'aeronautica. Verso la fine del 1887 la Compagnia fece il suo primo esperimento di mobilitazione partecipando alla spedizione in Eritrea organizzata dal generale di San Marzano. (Continua)

## 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



COSTRUZIONI  
AERONAUTICHE

# BREDA

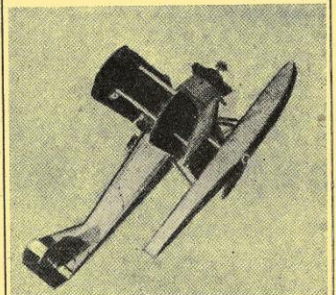
### GOSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE - S. A.

CAPITALE Int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento

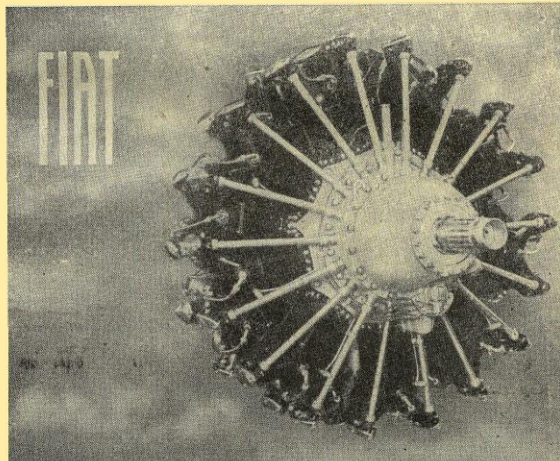
**MARINA DI PISA**

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



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6"

Tipo da caccia e ricognizione - Bibbiano 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.



## MOTORE FIAT A 80 RC

POTENZA 1000 - 1200 CAV

31 marzo 1938 XVI - 8 primati internazionali  
di velocità per idrovolanti

(Apparecchio «CANT. Z 509»)

Sui 2000 Km.

**velocità media Km/ora 399,644**

Sui 1000 Km.

**velocità media Km/ora 403,424**

# La vocazione di bebè



Bebè (sebbene abbia, oggi, trentasei anni, è per me sempre «Bebè») da un mese è maggiore pilota.

La sua storia non differisce molto, davvero, da quella della maggior parte degli uomini, ma appunto perchè è la storia di molti, a molti non è nota, e vale la pena di essere raccontata.

Statemi, dunque, a sentire.

Per rendere un'idea precisa dell'evoluzione del pensiero e dell'azione di Bebè, vi dividerò la sua vita in periodi-idealità, spiegandovi le situazioni che si sono venute man mano svolgendo.

1) 8-10 anni - Verne: Bebè ha imparato a leggere da poco e compie un proficuo allenamento istruttivo sui libri di viaggi del fantasioso scrittore francese. La sua mente, fresca e aperta al sogno, fissa indelebilmente luoghi e persone, ed egli sogna d'essere il Capitano Nemo o il Capitano Grant alla ricerca dei figli, di compiere voli nella luna o lunghissimi viaggi di 20000 leghe sotto i mari.

2) 10-13 anni - Salgari: il mare ha ancora una piccola parte nei sogni del fanciullo. Ma questo è un mare diverso, infestato di pirati e di malesi; poi subentra improvvisa la «pampa» con i suoi cavalli indomabili, con i suoi indiani, con i suoi cow-boys, coi suoi lacci. E Bebè sente che il suo ideale, il suo vero ideale è formato da un cavallo, una tenda, un fucile a ripetizione qualche indiano, qualche orso grigio.

3) 13-15 anni - Sport: dal sogno si passa alla realizzazione. Il Capitano Nemo, Sandokan, Yanex, Aquila Nera, Grant, sono impalliditi un poco nella mente di Bebè. Egli ha, in parte, compreso che i suoi sogni sono assolutamente irrealizzabili, che le avventure narrate nei libri devono rimanere avventure di libri, e pensa di diventare campione di calcio, di pugilato, di scherma, di nuoto. E, dopo la scuola, è sui campi di giuoco a cercar di emulare Nadi, Cevenini, Bacigalupo, Carpentier. Le sue grandi vittorie si limitano, però, a qualche calzoncino rotto, a qualche rafferddore, a molte sgridate della mamma.

4) 15-18 anni - Incomincia la vita: ora un sogno-realtà si affaccia alla mente di Bebè: volare. Egli vede nel cielo velivoli bianco-argentei arabescare l'azzurro. E' il periodo delle prime prove sui veleggiatori, delle prime emozioni aeree.

5) 18 anni: quello che era sogno è divenuto realtà. E la realtà è apparsa, in tutta la sua bellezza, assai più bella del sogno stesso. Il dominio dei cieli (chimera dei nostri nonni, realtà irreali nostra) è cosa vera. E Bebè appartiene alla schiera dei dominatori.

Questa l'evoluzione della gioventù.

Noi un tempo, tanti tanti anni fa (ma non sono poi tanti forse tanti ci sembrano perchè così diverso è questo mondo dal nostro mondo di fanciulli) sognavamo al tavolino quello che ora si vive nella vita.

E anche Bebè sognò un tempo quello che noi sognammo.

Ma lui ha avuto la ventura di vivere in un'epoca in cui il sogno si è potuto trasformare in realtà...

Beato lui!

ORLANDINO

