

L'AGUILONE

settimanale per i giovani

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

EDITORIALE AERONAUTICA
LE VIE DELL'ARIA - L'ALA D'ITALIA - L'AGUILONE - 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



— MACCHÈ UCCELLACCIO RUMOROSO, NONNO! QUELLO È UN MONOPLANO DA INTERCETTAZIONE E CACCIA FIAT G. 50 CON MOTORE A DOPPIA STELLA A. 80 R. C. DA 1000 H. P. !.....

COME CINQUE "RO. 37," CONQUISTARONO IL SOLLUVE

Provenendo da Santander, la strada di Bilbao è tagliata da una roccia compatta e maestosa che, ergendosi solennemente sul mare, accoglie nel suo fianco la via che unisce le due città. Questa strada, dominata dal monte, non si può aggirare dalla parte di terra perchè si libra sopra un profondo precipizio, di modo che il Solluve risponde con tutta esattezza alla definizione militare di "passo obbligato". O si passa per il Solluve, o bisogna seguire strade assolutamente remote da lì per raggiungere Bilbao.

Una situazione così chiara non poteva sfuggire ai combattenti che, nei giorni del giugno 1937, si contendevano il possesso delle provincie basche. Per questo il Solluve era stato trasformato in un formidabile bastione, ed armato potentemente dai bolscevichi baschi. Quando le truppe legionarie del generalissimo Franco giunsero a portata di tiro, una valanga di ferro li accolse: mortai, mitragliatrici, fucili, concentravano il fuoco sulla strada, uccidendo chiunque osasse mostrarsi. Le artiglierie di medio calibro vennero avanzate in fretta, ed il loro fuoco si concentrò sulla vetta fortificata; poi le fanterie tornarono a scattare. Il loro slancio venne nuovamente e facilmente spezzato da raffiche nutritissime e micidiali: pareva che il bombardamento non avesse arrecato danni, nè perdite, sensibili agli asserragliati.

L'assalto venne rimandato, e si invocò il soccorso delle artiglierie di calibro maggiore. I "149", i "152" vennero sostituiti con batterie più pesanti, ed il bombardamento venne reso sistematico, oltre che più violento. Quindi si tentò nuovamente l'attacco: invano. Le fortificazioni dei rossi, pareva che non avessero subito nessun danno; pareva che nessun uomo fosse morto, che nessuna arma fosse stata danneggiata. E bisognava passare.

Si ricorse all'aviazione da bombardamento. Alcune squadriglie sorvolavano il Solluve, battendone le postazioni con le loro bombe tremende. Dal basso il monte parve incoronarsi di fuoco come un vulcano in eruzione, e la terra tremò, percossa e squarciata dall'alto esplosivo. Ma, appena passati i bombardieri e scattate all'attacco le fanterie, il fuoco dei difensori si rivelò più accanito e più efficace di prima.

Evidentemente i rossi del Solluve avevano un nascondiglio sicuro nel quale andavano a cacciarsi quando il bombardamento imperverava, e dal quale tornavano ad uscire appena si delineava l'attacco, che regolarmente riuscivano a rintuzzare. L'aviazione e l'artiglieria pesante si avvicendarono per più giorni a battere la montagna. Il risultato fu sempre eguale: appena i fanti legionari si mostravano, la reazione rossa si svegliava, violentissima.

La 128ª squadriglia da ricognizione venne incaricata di chiarire il mistero. Le ricognizioni fotografiche ed "a vista" eseguite fino ad allora non avevano dato risultati comprensibili; bisognava giocare di astuzia. Il comandante della squadriglia decise di cogliere alla spro-

vista i rossi, per cercare di scoprire quale fosse il rifugio che permetteva loro di sfidare la formidabile pioggia di bombe e di proiettili che era stata loro regalata.

Egli partì con altri quattro gregari, al seguito di una squadriglia da bombardamento. I bombardieri giunsero sul Solluve in linea, e lasciarono cadere il loro carico di bombe. Densa nuvole di fumo, solcate da lingue di fiamma, coronarono come il solito la roccia, indicando la precisione del tiro. I bombardieri, eseguito il lancio, si allontanano come di consueto, seguiti dalla scorta degli altri velivoli; ma d'improvviso i cinque "Ro. 37" della 128ª squadriglia eseguono un mezzo giro, e si gettano in rapida picchiata ancora verso il Solluve.

Il capo squadriglia crede di distinguere movimento di uomini lungo le creste. Immediatamente spingono avanti la leva di comando, ed accentua la picchiata; gli altri, che non hanno ancora visto niente, lo imitano decisamente. Le cinque macchine scendono giù fulmineamente, tagliano l'aria sibilando per la velocità notevole che le eliche a pieno motore, e l'inclinazione della traiettoria, danno loro. Gli altimetri saltano da 2000 metri a 1000, da 1000 a 500. Allora i pollici schiacciano i bottoni di scatto delle mitragliatrici.

Mentre i motori urlano in un terribile boato, mentre le ruote pare che debbano andare a toccare le

rocce del massiccio, la pioggia di piombo buttera la terra, scheggia il sasso, percuote gli uomini.

Pochi secondi di fuoco, perchè solo per pochi secondi il bersaglio resta dentro il collimatore; poi una impennata energica per riguadagnare quota. I cinque "Ro. 37" si impennano contemporaneamente, come per eseguire una concertata "figura" per uno spettacolo aereo. Ma questa volta lo spettacolo mortale è decisivo.

Infatti mentre i cinque "Ro. 37" risalgono nell'aria, bianchi fiori sbocciano intorno ad essi. Laggiù tirano con gli antiaerei.

Il comandante si volta ad osservare la cima della montagna: è quasi nuda. L'offesa contro gli assalitori dal cielo non viene di là. Nei pochi attimi a disposizione, gli occhi frugano rapidamente intorno. Dietro il vertice del Solluve si allarga una valletta scoscesa, boscosa, sparsa di alberi e coperta fittamente da cespugli. Là c'è qualche biòccolo di fumo: là degli alberi si muovono, i cespugli si agitano violentemente, delle masse scure si spostano...

Tutto è chiaro: il problema è risolto.

Quando l'artiglieria apriva il fuoco contro la cima fortificata del monte, oppure quando le squadriglie di bombardieri si profilavano nel cielo, volanti alla volta del Solluve, i suoi difensori si affrettavano a

mettersi fuori tiro, ed a nascondersi alla vista e al tiro, nell'adiacente valletta che mai sarebbe stata presa di mira dagli avversari. Qualche volontario rimasto sulla cima, oppure qualche pupazzo, potevano dare ai bombardieri l'illusione che le trincee fossero occupate; per il resto tutti, fuori tiro, potevano attendere il passaggio della tempesta per riprendere il loro posto ed arrestare l'attacco dei legionari.

Il comandante ha capito, e prontamente decide di agire. Il suo "Ro. 37" vira stretto, rimette la prua sulla roccia, e punta decisamente il muso sulla valletta. Il capo squadriglia non ha modo di comunicare coi suoi uomini, ma spera ch'essi lo imitino pur non conoscendo esattamente le sue intenzioni.

La supposizione è giusta. Vedendo il loro comandante precipitarsi decisamente verso un bersaglio apparentemente deserto, i gregari capiscono che qualche cosa, sfuggita a loro, deve averne attirato l'attenzione. Decisamente lo seguono.

Ancora una volta i cinque motori tornano a ruggire nel vortice della picchiata a tutto gas, e le mitragliatrici aprono furiosamente il fuoco contro alberi e cespugli. Ed ecco immediatamente un miracolo. La vegetazione immobile si anima, il verde si agita, si apre, lascia sfuggire uomini in tutte le direzioni, disperatamente, in cerca di una salvezza.

I gregari hanno capito, a loro volta, il "trucco". Quella gente non avrà salvezza.

Il carosello mortale comincia. Ciascuno ormai vola per suo conto, punta in basso, precipita, spara, risale, per tornare a ridiscendere fulmineo poco lontano. Le pallottole inseguono gli uomini, crivellano le foglie, scrosciano sugli arbusti come una grandinata infernale. I pochi



... scoppiando nella vegetazione, appiccano il fuoco....

spezzoni delle spezzoniere precipitano sibilando, e scoppiano nella vegetazione, appiccano il fuoco alle foglie secche, ai rami. E' un volteggiare folle, un moltiplicarsi di ali nell'aria, in un rombo altissimo, firmedabile, risuonante discontinuo per le affondate e le risalite violente....

Ma è un duello accanito, perché gli antiaerei rossi non sono scappati, ma resistono al loro posto e cercano di cogliere gli avversari danzanti così infernale ridda sulle loro teste. L'aria è tutta punteggiata dalle nuvolette delle granate, tutta striata dalle scie fumiganti delle pallottole traccianti. Se dall'alto una grandinata di piombo si rovescia, dal basso una cortina di pallottole cerca di fermare gli assalitori volteggianti.

I cinque "Ro. 37" passano e ripassano attraverso questa cortina di fuoco, resa talvolta visibile dalle striature di fumo, dai bioccoli bianchi. Nella tela delle ali, delle fusoliere, dei timoni, i fori delle pallottole si aprono, sbocciano improvvisamente, si slabbano, vibrano nel vento del volo.

Nessuno ci bada. La lotta è troppo interessante per occuparsi di ciò.

In basso, frattanto, le fanterie legionarie escono dalle trincee; passata, come al solito, l'ondata dei bombardieri, è la loro volta; ma adesso non capiscono cosa fanno lassù quei cinque diavoli, che si alzano, si abbassano, tornano in cielo, ricadono.

I soldati scattano, bandiere in testa, e corrono avanti. Si aspettano le solite raffiche di piombo; ciascuno fissa innanzi a sé il cespuglio, il sasso, il tronco che ha deciso di raggiungere, e si chiede se vi arriverà, o se sarà stroncato prima. Corrono tutti, urlando.

Nemmeno un colpo contro di loro. Pare incredibile. La corsa si accelera; ci si arrampica rapidamente per i costoni, si saltano i crepacci, ci si issa febbrilmente. Nemmeno un colpo contro di loro.

Che avviene? Lassù il carosello continua; il rombo dei "Ro. 37" domina formidabile; il fischio del piombo e del ferro che solcano l'aria è facilmente distinguibile. Che avviene?

Gli uomini si affrettano. Qualcuno è sulla cima: non ci sono avversari! Vittoria! Vittoria!

Un alfiere arriva: la bandiera giallo-rossa sventola. Giungono i mitraglieri; ci si aggrappa alle asperità del terreno; ci si guarda attorno.

La valletta, laggiù, è ormai quasi deserta. Gli antiaerei tacciono; gli ultimi più ostinati combattenti fuggono.

I "Ro. 37", che hanno conquistato il Solluè, si impennano per l'ultima volta, risalgono il cielo, da cui sono calati come inesorabili sparvieri per l'irresistibile attacco.

Il comandante, vuoti tutti i caricatori, risale e si guarda attorno. Non lontano da lui due dei suoi gregari volano per ripristinare la formazione; un terzo si attarda ancora a vuotare l'ultimo nastro sui fuggiaschi che diradano sulla strada per Bilbao; il quarto è più lontano, basso, lento. La sua elica è in croce, il motore toccato irrimediabilmente; ma il pilota "tiene", ed il volo librato è sufficiente a portarlo in salvo. Il bilancio è positivo.

I quattro superstiti fanno un passaggio serrato sugli uomini che occupano la cima. La bandiera giallo-rossa si agita freneticamente. I vincitori non odono il grido che li saluta: "Viva l'aviazione!".

BARACCA

Quest'anno si compiono venti anni dalla Battaglia del Piave.

La solenne ricorrenza è stata celebrata dal 15 al 19 corrente con grandiose manifestazioni a Treviso, sul Piave e sul Montello con l'intervento delle massime gerarchie dello Stato.

La glorificazione dell'Arma Azzurra trova l'espressione nel nome di Francesco Baracca.

Sul luogo stesso dove cadde l'Eroe, dinanzi al Cippo che porta il Suo nome, e che sorge in Val Fontanella a due chilometri da Nervesa della Battaglia, la figura dell'Asso degli Assi è stata rievocata il giorno 18 giugno alla presenza dei reparti aeronautici, dei comandanti di grandi unità aeree di stormi e di zone aeree territoriali. Sono stati pure presenti la bandiera della Regia Aeronautica ed i labari dei reparti di volo.

Mentre nel cielo volano formazioni di apparecchi da caccia, viene celebrata la Messa al Campo, ed una salve di moschetteria saluta nel nome di Francesco Baracca quello di tutti i Caduti dell'Arma quando il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica fa l'appello dell'Eroe.

Francesco Baracca è oggi l'Aviazione Italiana. Ogni nostro pilota ha nelle vene un poco di quel sangue che Egli versò tutto per la Patria, e nel cuore il seme di quelle virtù che Egli adoperò per servire il suo grande ideale. La più gloriosa figura dell'aviazione italiana nacque il 9 maggio 1888 a Lugo di Romagna, la città che sorge "tra la tomba di Dante e la culla di Vincenzo Monti", da Enrico Baracca e da Paolina dei Conti Biancoli.

Iniziò la sua severa educazione nel nobile collegio della Badia Fiesolana e nel Liceo "Dante" di Firenze, per continuarla poi nelle Scuole militari di Modena e di Pinerolo e per temprarla, infine, nel Reggimento Piemonte Reale Cavalleria, uno dei più vecchi e gloriosi reggimenti dell'Arma da dove uscì sottotenente il 9 settembre 1909. Desideroso di seguire la sua vocazione di ufficiale e di combattente, avrebbe voluto partecipare alla guerra di Libia, quella guerra — ricordò Carlo Montù in una sua commemorazione di Baracca — che vide il primo apparire dell'aviazione nelle battaglie, ma non gli fu concesso ed egli, in una lettera scritta alla madre nell'ottobre 1911, così espresse il suo rincrescimento:

"... Mi trovavo l'altra sera alla stazione mentre passava un treno con 200 soldati che partivano per Tripoli: non ti so descrivere le grida e l'entusiasmo di quei bravi ragazzi; mi sarei vestito da umile fantaccino per poter partire con loro. Speravo che il nostro reggimento fosse chiamato a Tripoli, ma la speranza è svanita, perchè proprio oggi abbiamo saputo che partiranno i Lancieri Firenze che sono a Roma; noi purtroppo resteremo qui e non potremo far parte della bella spedizione...."

Ma intanto, i primi successi dell'aviazione in terra d'Africa fecero nascere nel giovane ufficiale di cavalleria una nuova aspirazione, e la sua domanda di essere incorporato nelle prime squadriglie che allora sorgevano con i nomi di Moizo, Piazza e Gavotti, fu accolta senza troppa difficoltà, dato l'esiguo

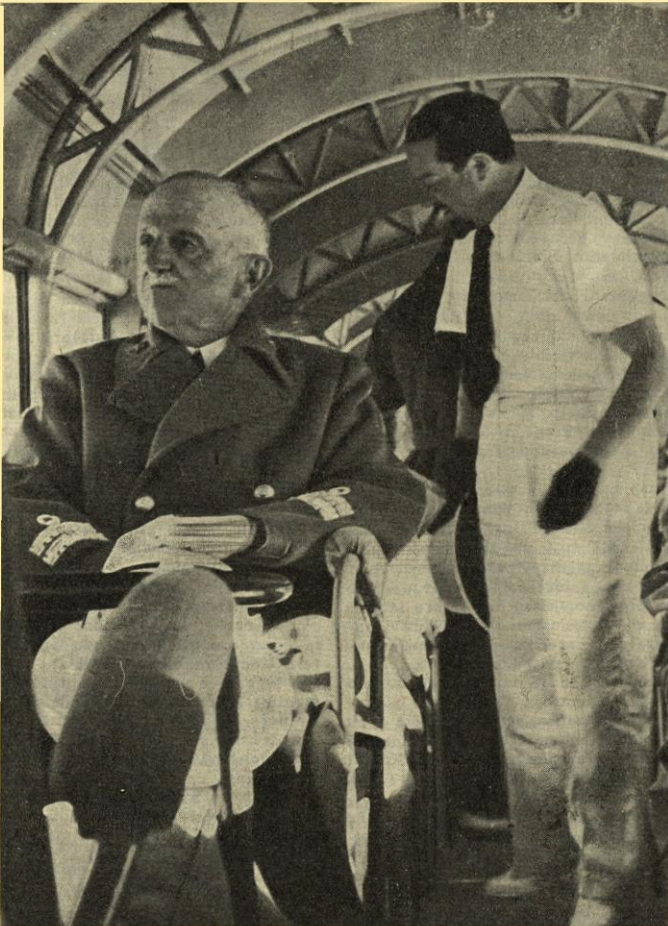
numero degli impavidi volontari che in quel tempo si presentavano per formare la nuova milizia del cielo. Così ai primi del maggio 1912 partì insieme ad altri aspiranti per Reims e presso quella Scuola di aviazione iniziò le lezioni di pilotaggio. Circa due mesi dopo, il 9 luglio, conseguì brillantemente il brevetto. Al ritorno in patria fu assegnato al Battaglione Aviatori residenti a Torino e destinato a quel campo di Cascina Malpensa che divenne poi la fucina per la preparazione di quasi tutti i nostri piloti della Grande Guerra. Dopo essersi perfezionato al pilotaggio dei diversi tipi di apparecchi, fu trasferito a Mirafiori e quindi nel luglio 1913 ritornò in Lombardia alle dipendenze della 6^a Squadriglia Nieuport, con la quale partecipò alle grandi manovre di quell'anno.

Scoppia la guerra mondiale nel 1914. Nell'imminenza delle ostilità con l'Austria, la Direzione Generale di Aeronautica, volendo approntare alcune unità dotate di apparecchi leggeri e veloci atti principalmente al servizio di caccia, inviò Francesco Baracca nuovamente in Francia, insieme ad un nucleo di piloti, scelti tra i migliori, per far loro frequentare un breve corso di pilotaggio sui nuovissimi apparecchi Nieuport. Nel luglio 1915 fu così costituita a Mirafiori la prima squadriglia da caccia.

Dopo qualche settimana di permanenza ad Aviano, la squadriglia fu inviata ad Udine con l'incarico di proteggere la città divenuta sede del Comando Supremo e di altri importantissimi uffici e comandi militari. Il servizio assegnato alla squadriglia



Francesco Baracca (a destra di chi guarda) presso i resti di un velivolo tedesco da lui abbattuto



S. M. il Re Imperatore con il Maresciallo Balbo pochi minuti prima di spiccare il volo per Cadames

non permetteva agli aviatori di allontanarsi troppo dal cielo della città e fu soltanto il 7 settembre 1915 che Baracca, dopo un periodo di impaziente attesa, poté appagare in parte il suo ardente desiderio di affrontare gli aviatori nemici e di impegnare battaglia con essi nel bel cielo delle frontiere d'Italia. Ma la caccia non fu proficua, come non lo furono altri incontri aerei che ebbero luogo in quei primi mesi di ostilità. La difficoltà di raggiungere in quota gli apparecchi nemici che volavano sempre altissimi, ed i frequenti inceppamenti delle armi imperfette limitavano le possibilità dei nostri cacciatori.

Ciò non pertanto Baracca dimostravasi sempre più instancabile, sempre più audace nei voli di avanscoperta, nei inseguimenti e nelle scaramucce.

Con l'ordine del giorno in data 28 aprile 1916 le varie squadriglie di aeroplani ebbero, a seconda del loro impiego, una numerazione propria; alle squadriglie da caccia furono assegnati i numeri dal 70 in poi, cosicché la prima squadriglia divenne la 70ª. Contemporaneamente l'apparecchio "Nieuport", fino allora usato e non più rispondente alle nuove esigenze, veniva sostituito con un tipo più piccolo ma più potente, veloce e meglio armato.

Così cominciò per Francesco Baracca la meravigliosa serie delle sue vittorie fulminanti, e per due anni di seguito egli visse tutta la sua vita. Il 7 aprile 1916 ottenne la prima vittoria e da quel giorno il suo nome ricorre con frequenza impres-

sionante sui bollettini di guerra. S. M. il Re lo fregia della più alta insegna al valore; Re Alberto del

Belgio si felicita con lui, i Reali d'Italia lo invitano sovente per festeggiarlo con affettuosa familiarità.

Da Medazza a San Gabriele, ovvero dal 7 aprile 1916 al 2 settembre 1917, Baracca consegue venti vittorie. Viene la crisi di Caporetto ed il suo valore rifugge più che mai prodigandosi fino alle estreme possibilità umane durante quelle giornate drammatiche. Dal 22 ottobre 1917 alla fine dell'anno altre 11 vittorie si aggiungono alla catena dei suoi trionfi. Il 15 giugno 1918 il numero degli apparecchi abbattuti arriva a 34. Il Governo non sapeva più, si può dire, come meglio ricompensare i meriti e le virtù dell'Eroe che intanto aveva raggiunto il grado di maggiore. Gli vennero conferite una medaglia di bronzo, tre di argento ed una d'oro al valor militare, oltre la decorazione dell'Ordine Militare di Savoia. Né gli mancarono le distinzioni e le onorificenze da parte degli Stati alleati. Dal Governo francese fu insignito della Croce di Guerra con Palme, da quello inglese ebbe la Croce Militare Britannica, da quello serbo fu fregiato della Medaglia al Valore, dall'Aero Club d'America ebbe una medaglia speciale di guerra in oro, dal Governo belga la Croce di Ufficiale della Corona Belga, onorificenza questa che gli fu concessa personalmente dallo stesso Re Alberto.

Scatenatasi l'offensiva austriaca, l'ultima, nel giugno 1918, la squadriglia di Baracca venne chiamata insieme a tutte le altre ad intervenire nella battaglia per mitragliare da bassissima quota le truppe nemiche che tentavano lo sforzo disperato. Nel pomeriggio del 19 giugno Baracca partiva in volo, per la quarta volta nella stessa giornata. Il compito era quello di fermare il nemico in movimento sulle passerelle del Piave, e di coadiuvare la fanteria sul Montello ed a San Donà di Piave dove la battaglia ardeva con la più implacabile veemenza. Le nostre squadriglie avevano in quel momento l'assoluto dominio del cielo;

non un velivolo nemico appariva all'orizzonte. Baracca che si era già spinto al di là del Piave, era tornato verso il Montello attratto dalla voragine della battaglia che sotto di lui divampava.

Staccatosi dai suoi compagni di pattuglia, e seguito solo dal tenente Osnago, Baracca scese di quota fino a pochi metri da terra e cominciò a sgranare i nastri della sua infallibile mitragliatrice sulle masse austriache già premute dai continui contrattacchi italiani. Subito dalle posizioni nemiche attorno all'Abbazia di Nervesa, gli austriaci aprirono un nutrito fuoco di mitragliatrici e di fucileria contro il temerario aeroplano che, percorrendo più volte la linea del fuoco e sempre con la mitragliatrice in azione, gettava il panico nelle fanterie indietreggianti. Improvvisamente l'Osnago, che seguiva l'apparecchio di Baracca ad un centinaio di metri, vide il baleno d'un lampo sprigionarsi da sotto la carlinga dell'Eroe; poi una sottile striscia di fumo, quindi le ali incendiarsi. In un attimo l'apparecchio si abbatté in fiamme sul terreno.

La salma dell'Eroe ed i resti dell'apparecchio furono ritrovati dopo qualche giorno da un gruppo di nostri ufficiali in una località nascosta sul Montello, dove il nemico non aveva potuto accedere. Così Baracca terminò la sua missione di gloria sulla soglia della nostra vittoria finale; quasi le due opere si compivano nello stesso istante.

E Gabriele d'Annunzio, il poeta aviatore, interpretò il cuore dell'Italia nell'estremo saluto che porse al glorioso cavaliere dell'aria.

Nessuna parola è più degna, nessuna commemorazione è più significativa della nobilissima espressione uscita dalle labbra del Poeta:

"L'ala s'è rotta ed arsa; il corpo s'è rotto e arso. Ma chi oggi è più alato di lui? Ditemelo, chi oggi è più alato e più alto? — Ditemelo".

V.

" 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. 30 X 40) 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 auspicci 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 de-

ciso 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 seguiranno a lavorare insieme. Zio Falcone, Giarella, l'ing. Bi, il pittor Tricheco, l'ing. Sofistico, il Barbutto 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 finora da noi non completamente osservate) e in relazio-

ne 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 (e. 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.

ALI ARMATE

SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE SECONDA

I "bombardatori",

V

Aquila ferita

(Continuazione dal numero precedente)

L'aquilotto, immobile sulla soglia della casa di pietra che l'ha accolto delirante e gli ha restituito la vita, figne lo sguardo nel cielo immenso, infinito, azzurro, nel cielo che carezza, lontano, la sua terra, e nel quale egli ha imparato a seguire le vie dell'ardimento per giungere alla vittoria; ed un desiderio, dapprima indistinto, poi preciso, prepotente, irresistibile nasce in lui, e lo spinge a tornare fra i suoi; un desiderio che si riassume in una sola, tremenda, meravigliosa parola: vendetta.

L'aquila ferita guata nell'azzurro sconfinato delle piste battute altra volta dalle sue ali, le piste che anela ripercorrere per gravare il suo artiglio ed il suo rostro sul nemico una volta vincitore, e fremere della impotenza in cui si trova, dell'inazione alla quale lo condanna il debilitamento prodotto dalla ferita.

Ogni di più ferma è la volontà di riprendere i voli di guerra, di tornare a scalare le altezze per avventare rovina, fuoco, schegge sulle ridotte degli avversari odiati, di ripagare con tanta strage il rogo spaventoso acceso con un gesto d'una semplicità sublime ed orribile sulla pianura nemica...

È la volontà vince.

Non ancora guarito, barcollante, debole, ma sostenuto dalla terrea volontà di tornare fra gli italiani, i fratelli, le aquile dello stesso nido, Ercole Ercole parte.

Il vecchio non ha cuore di lasciarlo andar solo, e gli è compagno.

Vestito come un montanaro, lacero, sporco e torvo, cammina a lungo per la regione selvatica, a lungo, instancabile, incrollabile, facendo tacere la voce della sofferenza e della fatica, con un solo miraggio: la terra italiana.

La via è un martirio.

Colonne nemiche in marcia, insidiazioni importune, allarmi, difficoltà del terreno ed ostilità di abitanti, tutto è superato con la fermezza della volontà, con la costanza nello sforzo e l'angosciosa serenità della dissimulazione.

Infine, lontano, qualcosa che luccica, un fiume!...

La Vojussa!

Sull'altra sponda sono gli Italiani, i fratelli.

È quasi un delirio quello che assale il superstita, si avvanza, corre, e sulla riva, i suoi piedi sono nell'acqua...

Ma come attraversare la corrente? Il fiume è largo, la corrente rapida, le acque profonde. A contrasto, l'uomo è debole.

Come passare?

Disperazione, desiderio, follia sono, talvolta, sinonimi. L'uomo affronta i flutti.

Che vale? Una, due bracciate, e le sue misere forze son vinte, ed egli è travolto.

— Italia!... Italia!...

Mentre la mano tremula del vecchio lo trae in salvo, e pare quasi

lo riportò sull'odiato terreno, preda ancora dell'Austriaco come vi riportasse una preda, egli grida, grida...

Il nemico può sentirlo, tanti tormenti possono, in un attimo, per un grido, ricadere nel nulla...

Che vale?

— Italia!... Italia!...

Un'ombra si stacca dall'opposta sponda e scivola sulle acque. Una voce risponde, sonora, al grido spezzato dai singhiozzi:

— Italia!

I fratelli hanno sentito, i fratelli vengono!

È la salvezza!

VI

Contro gli alberi

Il 12 gennaio 1917 è decisa una azione offensiva su Primolano. Un intero gruppo di *Caproni* deve prendervi parte, ed ancora è stato comandato il *Caproni 4226* di un'altra squadriglia a completare lo stormo dei bombardatori.

Alle ore 14, come prestabilito, la pesante macchina aerea si solleva dal suo campo, trasportando col volo possente delle sue ali la terribile provvista di esplosivo che bisogna lasciare in dono agli Austriaci.

Poco dopo, incrociati gli altri bombardatori, si inquadra nello stormo e prosegue sicuro verso la meta.

A bordo sono il capitano Matricardi ed il tenente Coppola, piloti; il capitano Graziani, osservatore; il sergente Porrino, mitragliere.

La grande aquila, fra le ali sorelle, procede con sicurezza, ma al pilota esperto non sfugge un particolare che non è certo tale da tranquillizzare: il *Ca 4226* perde poco a poco il contatto con gli altri perché è più lento. Per una ragione inesplicabile — forse perché più ca-

rico? forse perché i suoi motori sono meno efficienti? — gli altri lo sopravanzano lentamente.

In breve è passato in coda. Dopo un poco è alquanto distaccato dalle ali sorelle.

Inutilmente si indaga la causa di quella lentezza: i motori girano in pieno, eppure non riescono a tener dietro a quelli degli altri apparecchi.

Lentamente i *Caproni* ed i "caccia" di scorta si allontanano, impiccoliscono, si trasformano in linee nere ed imprecise, poi in macchioline informi sull'immacolato azzurro del cielo, ed infine scompaiono, inghiottite dall'immensità.

Il *Ca 4226* è rimasto assolutamente solo nel cielo nemico.

A bordo non un gesto. La cosa è accettata in silenzio, stoicamente. Anche in quel modo sarà compiuto il dovere.

Ansando il *Caproni* avvanza, lottando furiosamente contro un vento gagliardo che lo assale di traverso e lo fa scarrocciare. Gli uomini che trasporta sperano ancora di giungere in tempo sull'obiettivo designato, e di poter scatenare l'esplosivo che portano sospeso alla carlinga.

Immobili e decisi, non degnando della minima attenzione l'ululo selvaggio dell'artiglieria nemica che riempie l'aria attorno a loro di lampi, di sibili, di schianti, continuano il volo, l'occhio fisso laggiù dove sono scomparse le altre ali tricolori, dove dovrà essere portata la strage.

Quasi istintivi gli ondeggiamenti, gli sbalzi, i tuffi, gli zig-zag indispensabili per disorientare gli artiglieri, non cessano di far vibrare la macchina, che ogni tanto folate urlanti di schegge sfiorano, facendola rabbrivire. Ma quelle finte, quei salti, quei brevi ghirigori tracciati nel cielo non sono dettati che dall'esperienza del combattimento, e non distolgono un istante solo la volontà dei bombardatori dalla meta designata dall'ordine di operazioni.

Il *Caproni 4226* continua ad avanzarsi nelle linee nemiche, deciso a

compiere il dovere al quale è stato chiamato.

Ma oltre all'urlo dell'artiglieria ed alle sue granate che lacerano l'aria e squarciano le nubi, vi è qualcosa di più temibile per un bombardatore. L'occhio ansioso dell'osservatore non si stanca di frugare le profondità azzurre, cercandovi qualcosa, qualcosa appena percettibile, eppure temibile.

D'un tratto un sussulto subito represso; tre linee nere si sono disegnate nel cielo, lontane, altissime.

Vi è ancora un dubbio possibile, una speranza: amici o nemici?

L'attesa non è lunga. Il *Caproni* avvanza, e le tre linee nere scure anch'esse procedono verso la grande macchina. Dopo qualche secondo la loro forma si precisa, si distinguono le carlinghe e anche, le ali piegate a freccia.

Sono "essi"!

Non è necessario vedere le croci nere per essere sicuri di ciò: le ali a freccia sono soltanto nemiche!

Con un gesto largo, che nella sua semplicità non manca di essere solenne, l'osservatore addita ai compagni le tre minacciose macchine sorte dal nulla del cielo, che puntano decisamente sul gigante italiano.

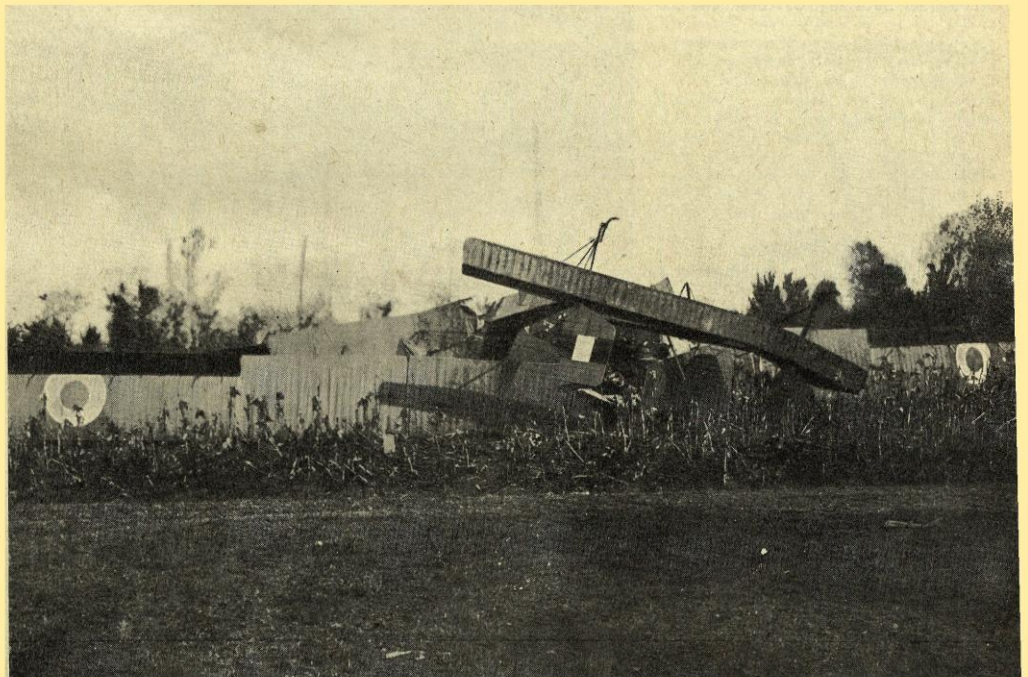
Otto pupille fissano i tre "cacciatori" nemici, e quattro cuori fremono del fremito indefinibile che dà l'approssimarsi dell'azione.

Tuttavia i quattro uomini non si muovono, non un muscolo trasale, e sulle facce, che il sole e il vento delle alte quote hanno abbronzato duramente, si dipinge la fiera risoluzione di accettare la battaglia e di lottare fino all'ultimo.

Il capitano Graziani si china sulla mitragliatrice di prora, e dal suo nuovo posto di combattimento attende, come gli altri, gli avvenimenti.

L'artiglieria austriaca cessa d'improvviso il fuoco che aveva continuato furibondo fino a quel momento. Ormai i "caccia" sono vicini all'apparecchio tricolore, e dal basso non si vuol rischiare di colpirli.

24 — (Continua). Armando Silvestri



Il « Ca. 4226 » dopo la sua terribile avventura

L'AVIAZIONE ITALIANA ALLA MOSTRA INTERNAZIONALE DI BELGRADO

Si è aperta, a Belgrado, il 28 maggio scorso, una Mostra Aeronautica Internazionale, la prima tenuta dalla Jugoslavia, alla quale l'aviazione italiana partecipa con moltissimo materiale di volo.

A questa esposizione, alla quale sono presenti con un forte numero di apparecchi anche i nostri amici tedeschi, l'aviazione italiana espone il suo materiale in due grandissimi saloni.

Oltre ad altri apparecchi militari e civili, l'Italia ha presentato tre prototipi, uno dei quali novità assoluta. Infatti, oltre che al velocissimo bimotore da combattimento "Breda 88", noto per i primati internazionali di velocità su mille e su cento chilometri, e al trimotore da turismo veloce "Cant. Z. 1012", l'aviazione italiana ha offerto all'esame dei competenti il nuovissimo caccia veloce "Macchi C. 200".

E' questo un monoplano ad ala bassa, con carrello retrattile e munito di motore a stella raffreddato ad aria. Malgrado la potenza che non eguaglia quella dei nuovi caccia esteri, sui quali sono installati dei motori di oltre 1000 cavalli, il nuovo caccia italiano supera largamente la velocità di 500 l'ora con un motore "Fiat" da 700 cavalli. Inoltre è da considerare che mentre sugli apparecchi esteri vengono montati motori a raffreddamento ad acqua o a liquido, ciò che dà la possibilità al costruttore di profilare meglio la macchina, sull'apparecchio italiano è montato un motore stellare raffreddato ad aria. Questo tipo di motore, come abbiamo più volte detto, presenta un complesso di vantaggi, per l'impiego militare, che lo fanno preferire nettamente al raffreddato a liquido o ad aria.

Ciò che interessa notare sono le caratteristiche di velocità e maneggevolezza del velivolo, dal quale l'esperienza del suo progettista — si tratta del noto ing. Castoldi, che ha

progettato per una decina d'anni i famosi idrocorsa Macchi — ha saputo ottenere risultati brillantissimi.

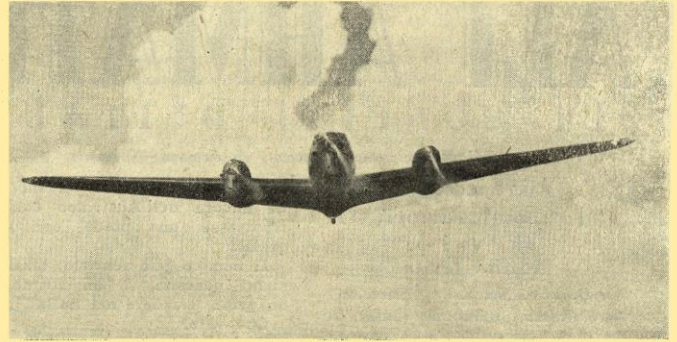
Il "Cant Z. 1012", è l'apparecchio per il turista esigente ed offre una istallazione comoda a quattro passeggeri in cabina chiusa ed una sicurezza di volo estrema, in quanto ha la possibilità di proseguire benissimo il volo anche con un motore fermo. E' munito di tre motori "Alfa Romeo 110" da 120 cavalli ciascuno e può sviluppare una velocità di 320 chilometri-ora.

Il "Breda 88" è quell'apparecchio che sotto la guida di Niclot ha saputo dare all'Italia ambiziosi primati di velocità. E' un formidabile bimotore da combattimento, da bombardamento leggero e da assalto. Infatti il suo armamento, sia di lancio che di tiro, gli consente di affrontare le più svariate missioni di guerra che può brillantemente compiere mercé la sua altissima velocità, superiore anche a quella dei modernissimi caccia monomotori.

Oltre a questi tre moderni apparecchi, l'aviazione italiana ha esposto a Belgrado anche il caccia monoposto, a carrello retrattile "Fiat G. 50", munito di motore "Fiat" da 700 cavalli.

Inoltre sull'aeroporto belgradese di Zemun una pattuglia di apparecchi, composta da un trimotore veloce "Savoia Marchetti S. 79" — il tipo che ha vinto la Istres-Damasco-Parigi — da un bimotore da bombardamento "Fiat Br. 20", che ha raggiunto Belgrado con un volo svoltosi alla media di 412 chilometri ora, e un "Caproni 310", è stata messa a disposizione dei componenti le missioni militari per effettuare le prove in volo e per rendersi conto delle altissime caratteristiche dei nostri moderni apparecchi.

Oltre che partecipare all'esposizione, l'aviazione italiana ha inviato a Belgrado anche una squadriglia di



Il trimotore da turismo «Cant. Z. 1012»

12 dei famosi cacciatori di Campoformido. Questa squadriglia, al comando del maggiore Remondino, ha sollevato l'entusiasmo della folla

belgradese con le consuete esercitazioni di alta acrobazia per le quali i nostri piloti sono celebri in tutto il mondo. M.

IL 3° RADUNO AEREO DEL LITTORIO

Anche quest'anno la R.U.N.A. sta organizzando il "Raduno Aereo del Littorio", che, come i nostri lettori certamente sapranno, è una competizione internazionale per apparecchi da turismo.

Ma in questa sua terza edizione il "Raduno del Littorio" ha cambiato nettamente fisionomia. Pur senza perdere, infatti, alcuna delle sue caratteristiche tecniche — ed anzi potenziando la sua funzione di banco di prova eccellente di uomini e di macchine — il Raduno ha assunto una nuovissima spiccata forma spettacolare che non potrà non interessare vivamente le folle, anche le meno competenti in fatto di aviazione. Così esso contribuirà ancor più sensibilmente all'opera di propaganda aeronautica che attraverso i suoi organi competenti il Regime va svolgendo.

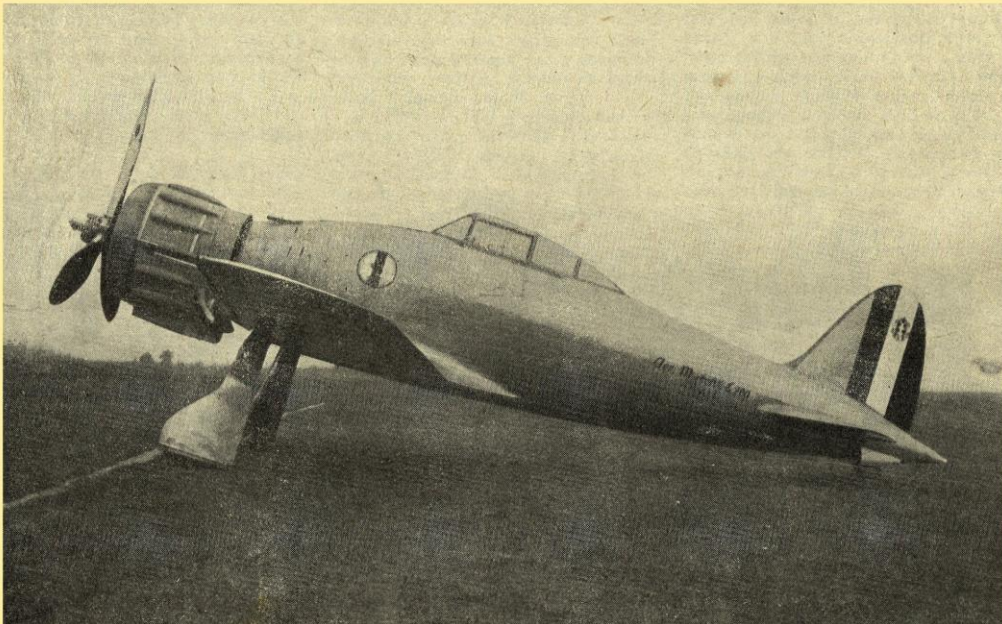
Il "3° Raduno aereo del Littorio" sarà dunque una vera e propria competizione agonistica, completa sotto ogni riguardo importante sotto i più diversi aspetti; quest'anno decine di migliaia di persone potranno seguirlo

con attento interesse, come qualsiasi altro grande spettacolo di forza e di ardimento che si inizia, si svolge e si conclude entro la sfera visiva dello spettatore.

Le due precedenti edizioni della grande prova aerea italiana volevano avere lo scopo precipuo di portare molti stranieri a visitare l'Italia — naturalmente dal punto di vista degli aviatori — e quindi di far constatare loro la nostra attrezzatura aeroturistica, oltre che le nostre bellezze naturali, la nostra ospitalità, le meravigliose opere del Regime. Esse hanno avuto la funzione di segnalare alla R.U.N.A. le tendenze del pubblico e la possibilità di portare tra noi, ogni anno, quanto di meglio contano le aviazioni da turismo dei più progrediti Paesi stranieri.

Anche quest'anno si prevede per il "3° Raduno del Littorio" una larga partecipazione internazionale. Come e più dell'anno scorso, anzi, valorosi piloti di Germania, di Polonia, d'Ungheria, di Cecoslovacchia, di Francia, d'Inghilterra e d'altre Nazioni verranno a contendere ai nostri baldi aviatori un successo che questa volta sarà anche più appassionante, perchè reso più evidente dal nuovo regolamento che regge la competizione.

In luogo del solito peregrinare da una città all'altra, quest'anno i concorrenti si riuniranno tutti il 16 luglio a Rimini, dove dovranno partecipare alle prove di controllo e di ammissione — che comprendono l'accertamento della cilindrata del motore, delle installazioni di sicurezza, del confort, e la determinazione del carico utile e dell'attitudine al decollo — ed alle prove tecniche di volo, che hanno lo scopo di dimostrare praticamente la capacità della macchina a consentire il turismo aereo con regolarità e con sicurezza. Esse consistiranno in una prova di salita; una di atterraggio; una di economia e di autonomia su un circuito facente capo a Rimini dello sviluppo di chilometri 104 da ripetersi tre volte; e infine in una di regolarità su un circuito a forma di otto — Rimini - Ravenna - Forlì - Rimini - Roma - Falconara - Rimini — misurante chilometri 626, da ripetersi anche esso tre volte. Sarà un susseguirsi di prove interessanti, ciascuna delle quali per altro servirà ad attribuire ad ogni concorrente un certo punteggio in seguito ai risultati conseguiti e in base alla "formula" che regge la



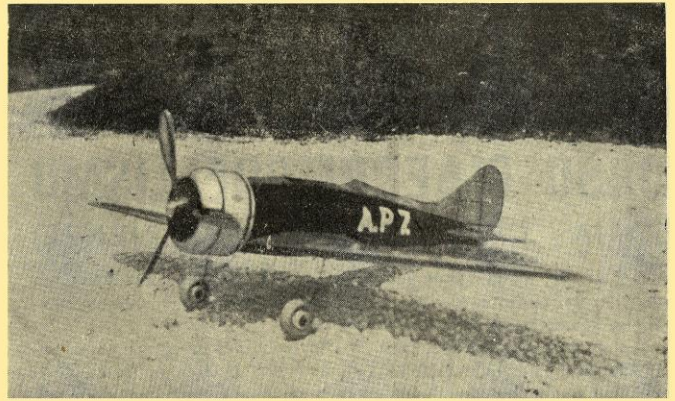
Il monoplano da caccia «Macchi C. 200»

competizione. Le prove di volo notturno, che taluni concorrenti faranno per accrescere il proprio punteggio, non mancheranno di entusiasmare gli spettatori.

La somma dei punti ottenuti dai concorrenti in ogni singola prova determinerà i distacchi per l'ammissione alla gara di velocità finale e decisiva quella che si svolgerà il 24 a Venezia. In questa prova il concorrente che avrà ottenuto il maggior punteggio partirà per primo; il "via" sarà dato a terra con le eliche in moto. Seguiranno mano a mano gli altri, col distacco di un minuto primo per ogni punto di dif-

ferenza dal primo. Sarà una vera gara ad inseguimento che è destinata a suscitare l'entusiasmo della folla. Sarà un vero carosello di una cinquantina di aeroplani — e forse anche di più — che sul circuito del Lido, misurante km. 57,200 da ripetersi ben dieci volte per un totale di 572 chilometri, s'inseguiranno, girando strettissimi sulla verticale dei piloni, a non oltre 50 metri di quota. E il primo arrivato, sarà indiscutibilmente il vincitore!

Il "3° Raduno del Littorio" è dotato, oltreché di coppe ed oggetti di valore, di premi in denaro per la somma complessiva di 80.000 lire.



Il modello «A. P. 7», costruito dall'aeromodellista Aldo Senigaglia

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

3) Voli transcontinentali veloci: Los Angeles-Nuova York a tempo di primato asso utto del velocista americano Howard Hughes, su Northrop «Gamma»-Wright «Cyclone» 800 cv. (13-14 gennaio: km. 3934,854 in ore 9.26'10", alla media di km. 417); Inghilterra-Sud Africa-Inghilterra a tempo di primato, del Ten. Tommy Rose, su Miles «Falcon» (6-9 febbraio: da Londra a Città del Capo in 3 giorni, 17 ore, 38 primi; 3-9 marzo: percorso inverso in 6 giorni, 6 ore, 57 primi) e della campionessa Amy Mollison Johnson, su Percival «Vega-Gull» (4-7 maggio: da Londra a Città del Capo in 3 giorni, 6 ore, 26 primi; 10-15 maggio: percorso inverso in 4 giorni, 16 ore e 16 primi); Mosca-Nuova Sembla-Terra di Francesco Giuseppe dei russi Vodopianoff e Makhotkine, su due «P. 5» (31 marzo-21 aprile: km. 5 mila in 3 tappe); «Miami-Nuova York» a tempo di primato, di Howard Hughes, su Northrop «Gamma» (22 aprile: km. 1750 in ore 4.21'32" alla media di km. 410); «Londra-Città del Capo» dell'australiano Brook, su Baby-Praga 39 cv. (6-23 maggio: 16 giorni e 4 ore, primato per monoposti ultraleggeri); «Chicago-Los Angeles» a tempo di primato, di Howard Hughes, su Northrop «Gamma» (15 maggio: km. 3034 in

ore 8.10'15", alla media di km. 374,498); «Mosca-Nicolaievsk (Siberia orientale)» senza scalo, dei russi Thakalov, Baidoukov e Beliaikov, su A. N. T. 25 «U.R.S.S.-025» (20-22 luglio: km. 8700 in 54 ore); «California-Alaska-Siberia-Russia» dei piloti sovietici Levanevski e Levchenko, su Vultee-Wright (5 agosto: partenza da San Diego di California; 13 settembre: arrivo a Mosca. Totale km. 24 mila); «Dessan (Lipsia)-Bathurst (Gambia inglese)» dei tedeschi Ing. Achterberg ed Untucht con un radio-motorista, sul bimotore Junkers-86 «Bjückeberg» (22-23 agosto: km. 6800 senza scalo in ore 20.25); «Inghilterra-Australia-Nuova Zelanda» a tempo di primato turistico della campionessa neozelandese Miss Joan Batten Young, su Percival «Vega-Gull» (5-11 ottobre: da Londra a Porto Darwin in 5 giorni, 21 ore e 9 primi; 13 ottobre: arrivo a Sidney; 16 ottobre: transvolata del Mar di Tasmania da Sidney ad Auckland. Totale km. 22.500 in 10 giorni e 21 ore); «Francia-Indocina-Giappone» a tempo di primato, del francese Japy, su Caudron «Simoun» (15-18 novembre: km. 10.670 da Parigi ad Hanoi, in 2 giorni e 3 ore; 18-19 novembre: km. 3430 da Hanoi a Hong-Kong ed a Fukuoka nell'isola giapponese di Kiu-Siou, ove il pilota riportava gravi

ferite in seguito ad urto dell'apparecchio contro una montagna. Totale km. 14.100 in 73 ore e 15 primi di volo); «Francia-Madagascar-isola Riunione» dei francesi Laurent e Touge con un marconista, sul Farman 199-Algol «Roland Garros» (16-26 dicembre: km. 12 mila da Marsiglia all'isola Riunione); ritorno a Parigi l'11 febr. 1937).

4) Competizioni sportivo-turistiche: Campionato mondiale d'«Alta Acrobazia» disputato a Rangsdorf (Berlino) da 17 concorrenti e vinto dal tedesco Conte Von Hagenburg (29-30 luglio); «XVII Concorso tedesco di volo a vela» in cui si totalizzarono km. 18.097 compiuti in 661 voli, di cui 43 con atterraggio a meta prefissa, 57 lungo una rotta stabilita e 7 in formazione di squadriglie verso mete prestabilite (16-30 agosto); «National Air Race» di Los Angeles (5-7 settembre), in cui si distinse il campione francese Détrouy, su Caudron 460 (vittoria del «Grève Trophy» e del «Thompson Trophy» alle medie rispettive di km. 431 e 425,288), l'aviatrice americana Luisa Thaden, su Beechcraft (vittoria nella corsa «New York-Los Angeles» per il «Bendix Trophy», alla media di km. 337

e l'americano Neumann, su Folkerst-Menasco (vittoria del «Shell Trophy» alla media di km. 372,25); Quarta corsa francese per la «Coppa Deutsch de la Meurthe» (circuito di km. 100 a Etampes da percorrersi 20 volte), disputata appena da tre concorrenti e vinta dal campione Lacombe, su Caudron-460, alla media di km. 389,462 (13 settembre); Corsa aerea internazionale «Portsmouth (Inghilterra)-Johannesburg (Sud Africa)», disputata da otto equipaggi e ultimata in tempo utile soltanto dai piloti inglesi C. A. Scott e Guthrie, su Percival «Vega-Gull» (29 settembre-1 ottobre: km. 10.150 sull'itinerario obbligato «Portsmouth-Belgrado - Cairo - Cartoum - Kismu - Mpjica - Johannesburg in ore 52.56', alla media di km. 188); Corsa aerea francese «Parigi-Saigona» risoltasi in completo insuccesso, col ritiro dei quattro equipaggi concorrenti, lungo la rotta (25 ottobre: partenza; 26: ritiro di Arnoux e Japy a Caraci e di Détrouy e Durnlond a Boushir sul Golfo Persico; 29: ritiro di Chalhe e Brill a Bassora, alle foci del Tigri-Eufrate).

5) Entrata in servizio dell'aeronave gigante tedesca «Von Hindenburg» (Zeppelin «L. Z. 129» di metri cubi 205 mila e di metri 248 di lunghezza) sulle linee transatlantiche della «Luft Hansa» (31 marzo-9 aprile: Friedrichshafen-Rio de Janeiro-Friedrichshafen), con 110 persone a bordo e kg. 1500 di posta; 6-9 maggio: km. 6700 da Friedrichshafen a Nuova York in ore 61.53'; 11-14 maggio: percorso inverso nel tempo-primato di ore 40.3'; 19-22 giugno: terzo viaggio da Francoforte a Nuova York nel tempo-primato di ore 53; altri voli a le Americhe nel bimestre settembre-ottobre) e prosegue dei servizi regolari «Germania-Sud America-Germania» dell'anziano «Graf Zeppelin».

6) Massimi e primati: Altezza assoluta per aeroplani (14 agosto: francese Détré, su Potez 500, salita a m. 14.836; 28 settembre: inglese magg. Swain, su Bristol 138, salita a m. 15.230); Altezza assoluta femminile (23 giugno: campionessa francese Marisa Hilsz, su Potez 506, salita a metri 14.310); Distanza in linea per anfibi (29 giugno: americani gen. Andrews e Mc Coy, su anfimo Douglas, col volo senza scalo «San Juan di Portorico-Langley Field in Virginia» di km. 2300,870) per veleggiatori (16 settembre: russo Kartachov, con un volo di km. 540).

Parimenti scarsissima di successi sensazionali fu, da ultimo, l'attività aerea registrata nel 1937 e così compendabile:

1) Voli sperimentali transatlantici inglesi di posta aerea per conto della «Imperial Airways», sul percorso «Inghilterra-Nord America-Inghilterra», a mezzo degli idrovolanti Short «Caledonia» del cap. Wilcockson (5-6 luglio, 15 agosto e 13-14 settembre: tre viaggi transatlantici di km. 3200 dalla baia irlandese di Foynes a Botwood in Terranova, in ore 15.3' - 16.32' - 14.50'; 15 luglio, 20-21 agosto e 24-25 settembre: tre viaggi sul percorso inverso, in ore 12.7' -



La prima fotografia aerea di via della Conciliazione dopo l'abbattimento della Spina. (Fotografia della R. Aeronautica)

(Continua)

Piero Botto

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CORSO D'AEROMODELLISMO (TEORIA - COSTRUZIONE - ESPERIENZE)

(Continuazione dal numero precedente)

Generalmente, la forma dell'ala è una figura geometrica semplice.

Ciò consente una maggiore facilità nel disegnare, nel valutare le caratteristiche, nel riprodurre il disegno a grandezza naturale, e, infine, nella costruzione.

Le forme più usate sono rappresentate nelle fig. 11 e 12.

Le misure principali dell'ala sono l'apertura, ossia la distanza fra le estremità, e la corda, ossia la misura della larghezza, nei vari punti.

A seconda che la corda è di valore costante, o decrescente dalla mezzera alle estremità, l'ala sarà rettangolare, oppure rastremata.

Le ali di quest'ultimo genere possono essere a bordi rettilinei, (trapezoidali, triangolari, ecc.), oppure a bordi curvilinei (ellittiche, ecc.).

Le forme migliori sono quelle trapezoidali, od ellittiche, che hanno comportamento quasi identico.

Le ultime, però, presentano una maggiore difficoltà costruttiva.

Infine, bisogna considerare ancora la superficie portante, cioè la superficie della proiezione del contorno su un piano orizzontale, in base alla quale si calcolerà il carico alare.

Per superficie portante si considera quella della porzione di ala esterna all'attacco con la fusoliera, fino all'ultima cèntina segnata nelle figure; la parte esterna a questa può essere trascurata, e non serve che a diminuire i vortici che si formano alle estremità.

Negli aeromodelli la superficie si calcola in decimetri quadrati.

Nell'ala si considerano generalmente, fra le infinite corde, quella massima, in prossimità dell'attacco, quella minima, all'estremità, e quella media; quest'ultima, nel caso di ali a contorni rettilinei, può essere determinata dalla media aritmetica delle corde massima e minima; per le ali a bordi curvilinei, la corda media è data dal valore del quoziente fra la superficie e l'apertura.

La corda media serve all'a determinazione dell'allungamento dell'ala, cioè il valore del rapporto fra l'apertura e la corda media, che è equivalente al rapporto fra il quadrato dell'apertura e la superficie alare.

L'allungamento ha un grande valore nei riguardi della resistenza all'avanzamento; aumentando l'allungamento, cioè l'apertura, a parità di superficie, la resistenza diminuisce.

Quindi si ottiene un miglioramento dell'ala, sotto il punto di vista aerodinamico.

Dal punto di vista costruttivo, un allungamento eccessivo sarebbe dannoso.

Normalmente si arriva ad un allungamento di circa 10 (p. es. apertura cm. 100 e corda media cm. 10, oppure apertura cm. 150 e superficie dmq. 22,5) per modelli a motore; allungamenti maggiori, non oltre 16 o 18, si usano per i veleggiatori.

Nella costruzione degli aeromodelli la pratica insegna che uno scheletro di peso di circa 3 gr. per decimetro quadrato d'ala è sufficientemente robusto.

La copertura e la verniciatura elevano il peso dell'ala a circa 5 gr. per decimetro quadrato.

Cosicché un'ala di 10 decimetri quadrati peserà circa 50 grammi, dei quali 30 sono dovuti allo scheletro, e 20 alla copertura e verniciatura.

Lo scheletro dell'ala si compone delle cèntine dei longheroni, del bor-

do d'attacco o d'entrata, posto anteriormente, e del bordo d'uscita, situato posteriormente (fig. 13).

Le cèntine, disposte parallelamente a la direzione del moto, servono a dare all'ala la forma della sezione

riori delle cèntine; il bordo d'uscita collega le estremità posteriori delle cèntine.

La figura 14 rappresenta gli elementi della cèntina: il bordo d'attacco ed il bordo d'uscita, corrispondenti a quelli dell'ala, la corda, ossia la distanza fra i bordi d'attacco e d'uscita, il dorso, ossia la parte superiore, ed il ventre, ossia la parte inferiore.

La forma della cèntina, o profilo,

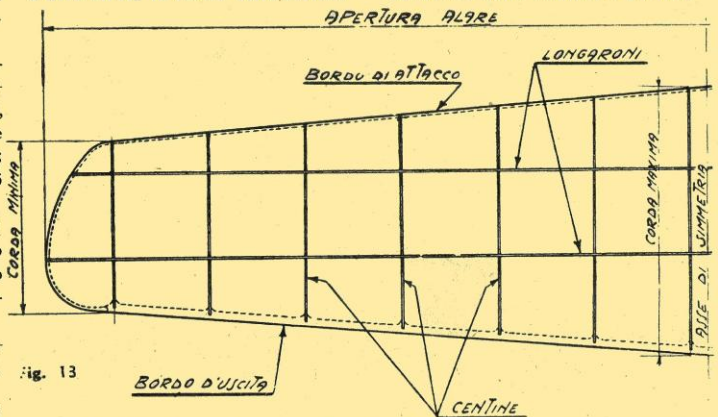


Fig. 13

(profilo); i longheroni, sempre due o più, sono gli elementi che sopportano gli sforzi della corrente d'aria.

Il bordo d'attacco deve reggere la spinta dell'aria, e mantenere nella giusta posizione le estremità ante-

rie della massima importanza, poiché è l'elemento che assicura la sustentazione; come è già stato avvertito, i profili sono determinati in modo tale che la resistenza all'avanzamento sia minima.

Il dorso è sempre convesso, invece il ventre può essere concavo, piano o convesso.

Si hanno così (fig. 15) profili concavo convessi, piano convessi, e biconvessi.

Questi ultimi possono essere simmetrici, quando la convessità del ventre è uguale a quella del dorso, oppure disimmetrici nel caso contrario.

Nei profili bisogna anche notare lo spessore, cioè il rapporto fra lo spessore massimo e la corda.

Secondo lo spessore (fig. 16), i profili si dividono in sottili, se lo spessore è inferiore al 7% della corda (per corda di 100 cm. spessore inferiore a 7 cm.); semispessi, se lo spessore è compreso fra il 7% ed il 14% della corda (per corda di 100 cm. spessore compreso fra 7 e 14 cm.); spessi, se lo spessore è superiore al 14% della corda (per corda di 100 cm. spessore maggiore di 14 cm.).

Il massimo spessore si trova più avanti della metà della corda, cosicché il bordo d'attacco risulta rotondeggiante, mentre quello d'uscita è appuntito.

Nelle apposite raccolte pubblicate dai laboratori di esperienze, i profili, individuati dal nome del laboratorio (ad es., I.S.A., italiano; Gottinga, tedesco; N.A.C.A., americano, ecc.) e da un numero progressivo, sono rappresentati con i disegni delle loro sagome, e sono definiti con tre sistemi di quote (figura 17), secondo le norme della C.I.N.A. (Commissione Internazio-

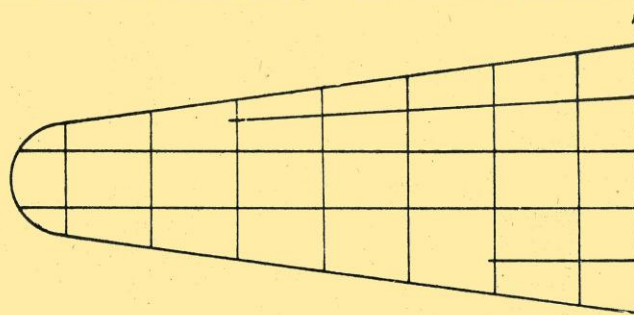
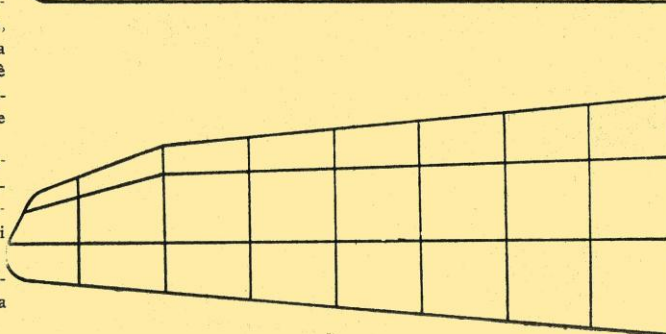
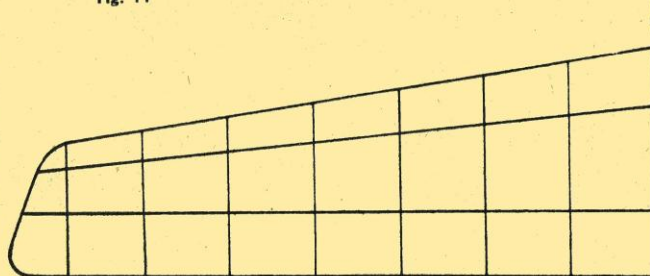


Fig. 11



nale di Navigazione Aerea): le X misurate lungo la corda, a partire dal bordo d'attacco, le Ys e le Yi relative alla sagoma superiore e a quella inferiore, misurate normalmente alla corda.

La corda è divisa in dieci parti uguali e la prima parte è a sua volta divisa in quattro parti uguali.

Si ha, perciò, un totale di tre sistemi di 14 quote, le quali sono tutte espresse in "per cento" della corda.

Si osservi la fig. 18 che riproduce il profilo N. 608 Gottinga 389, uno dei profili più usati nelle costruzioni di aeromodelli.

Il N. 608 è il numero progressivo dato al profilo nella raccolta del Genio Aeronautico. (Continua)

GARA DEI MODELLI VOLANTI A GENOVA

Nel pomeriggio del 5 giugno si è svolta al campo terrestre "Ponte Somalia" la prima prova della gara per la disputa della Coppa "G. Fogli e G. Solari".

Numeroso al campo terrestre il concorso di pubblico, che ha assistito e seguito con vivissimo interesse tutte le fasi dei lanci ed i bellissimi voli dei piccoli modelli, per alcuni dei quali le ardite evoluzioni ed i perfetti atterraggi — quasi fossero guidati da invisibili piloti — hanno costituito una vera rivelazione in questo campo.

La gara, che si è svolta con il massimo ordine, iniziata alle ore 15

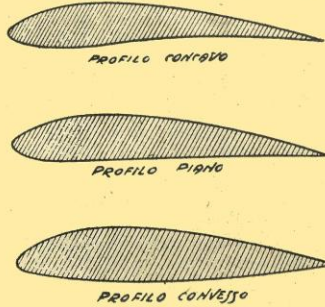


Fig. 15

precise, si è protratta con una successione ininterrotta di voli, sino alle ore 17,30.

Ecco la classifica ufficiale:

Categoria A - Modelli volanti a fusoliera con motore ad elastico:

- 1° Rinaldo Burrone, durata del volo 1'39, della Scuola di Aeromodellismo di Genova Centro;

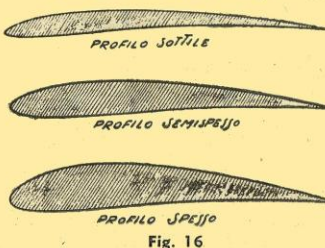


Fig. 16

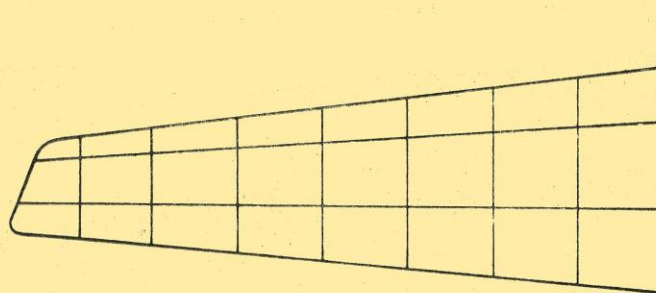
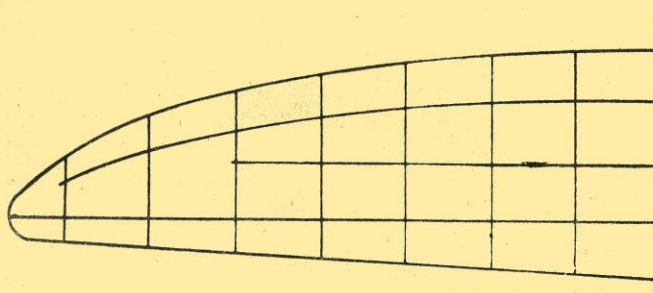
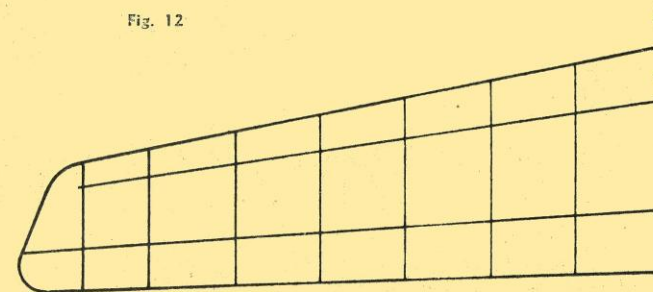


Fig. 12



- 2° Rinaldo Burrone (con altro modello di apparecchio), durata del volo 60";
- 3° Livio De Micheli Scuola di Genova-Sampierdarena, durata 60";
- 4° Silvio Onorante di Savona, durata 27";
- 5° Renato De Barbieri, di Savona, con 203;
- 6° Aldo Grasso, di Genova-Sampierdarena, con 16".

Seguono: Antonio Alibrandi, Daniele Bellometti, Sergio Briano, Rinaldo Arena e Gino Toso, tutti di Savona.

Categoria C - Modelli volanti veleggiatori:

- 1° Luigi Conzi, durata del volo 1'24", della Scuola di Aeromodellismo di Genova Centro;
- 2° Giulio Pelegi, di Genova, durata 1'17";
- 3° Elio Amodeo di Genova-Sampierdarena, con 1'16";
- 4° Livio De Micheli, di Sampierdarena, con 60";
- 5° Antonio Berardi, di Sampierdarena, con 50";
- 6° Francesco Sciaccaluga, di Genova, con 38";
- 7° Emilio Assante, di Sampierdarena, con 43";

8° Remo Caudana, di Sampierdarena, con 38".

Seguono Remo Caudana con altro modello, Sergio Ceccatelli di Savona e Attilio Ravera di Savona.

Ritiratisi dalla gara tre concorrenti.

La seconda prova, per la disputa ed assegnazione della Coppa, si svolgerà il 3 luglio prossimo.

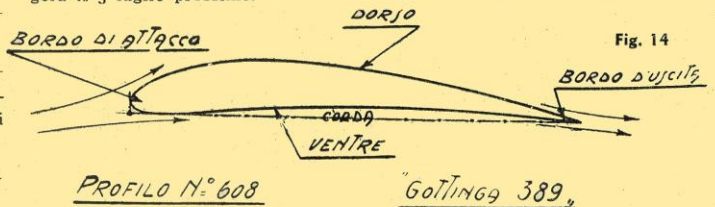


Fig. 14

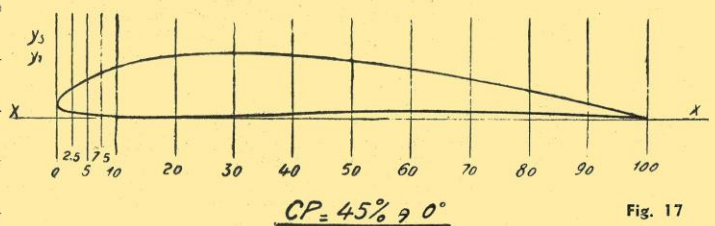


Fig. 17

X	0	2.5	5	7.5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Ys	2.12	4.87	6.24	7.30	8.04	10.05	10.58	10.16	9.31	8.15	6.46	4.66	2.54	0.00
Yi	2.12	0.53	0.22	0.11	0.00	0.00	0.26	0.42	0.53	0.63	0.53	0.37	0.21	0.00

CONSIGLI UTILI

Copertura d'impennaggi già fissati alla fusoliera

In alcuni tipi di modelli si provvede alla ricopertura dei piani di coda, dopo il loro montaggio sulla fusoliera. Il più delle volte accade che se le ossature di detti impennaggi non sono molto robuste; esse si svergono sotto la tensione della carta, dopo la bagnatura.

Per evitare tale inconveniente si può usare il seguente accorgimento: dopo aver rivestito i piani di coda, nel modo più opportuno, da un listello di legno della sezione di mm. 5 x 10 si ricavano 8 pezzi aventi una lunghezza di metà apertura dell'impennaggio orizzontale.

Si bagnerà dapprima la carta di detto impennaggio; non appena essa perderà il lucido dell'umidità, si applicheranno i pezzi ricavati dal listello sia in corrispondenza del bordo d'attacco che di quello d'uscita, tanto superiormente che inferiormente, tenendo ferma e pressata contro i bordi ciascuna coppia di listelli per mezzo di pinze da bucato.

Quando la carta si sarà asciugata, si toglieranno i listelli ed i bordi saranno riusciti perfettamente dritti. E' necessario però che vengano posti, sotto alle estremità dell'impennaggio, opportuni sostegni per far sì che esso non risulti poi curvato verso il basso per il peso non indifferente delle pinze e dei listelli.

Analoga operazione si ripete poi per l'impennaggio verticale.

Come rifinire le estremità delle ali

A tutti è noto quanto sia difficile che la ricopertura delle estremità delle ali risulti perfetta anche quando esse siano di tipo molto rastremato. Siccome però è necessario che la copertura specialmente in tale parte sia la più perfetta possibile onde evitare resistenze inutili, generanti moti vorticosi e conseguente diminuzione di finezza, occorre studiare il modo migliore di evitare l'inconveniente.

Si può procedere nel modo seguente: premesso che l'ultima centina dovrà essere quanto più vicina è possibile all'estremità dell'ala, si porrà tra di essa ed il bordo estremo un blocchetto di sughero o due blocchetti, uno dalla parte del ventre e l'altro sul dorso dell'ala. Essi saranno incollati alle strutture e potranno poi venire sagomati nel modo migliore, cosicchè il profilo dell'estremità dell'ala risulti perfetto.

PROBLEMI COSTRUTTIVI

L'ALA

Il modello volante non è più quella specie di farfallone dal lunghissimo tubo e dalle piccole ali. Non è più tanto semplice da essere costruito alla carlona, senza un intelligente studio della struttura resistente delle sue singole parti ed in modo particolare delle ali.

Se si pensa che le ali dei modelli di un tempo si aggiravano in media sui 120-130 centimetri di apertura e dovevano sopportare un carico alare massimo di non più di nove o dieci grammi, appare evidente a quale diversa entità di sollecitazioni siano sottoposte quelle dei modelli attuali, aventi un'apertura anche superiore ai 3 metri ed un carico di più di 15 grammi per decimetro quadrato.

I vari pezzi formanti la struttura alare vanno quindi studiati con cura

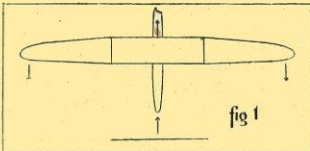


fig 1

onde ottenere la necessaria robustezza con il minimo peso possibile, per i modelli con motore ad elastico ed a scoppio, mentre, per i modelli veleggiatori, pur tenendo debito conto del peso, è necessario soprattutto ottenere la massima robustez-

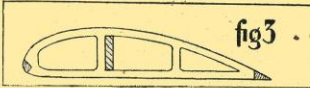


fig 3

za, in quanto le loro ali di grande apertura sono sottoposte a sforzi rilevanti specialmente durante il traino con il filo.

Due ali di eguale apertura, superficie e profilo dovranno quindi presentare resistenza e peso diversi, a seconda che appartengano ad un veleggiatore o ad un modello con motore ad elastico.

Un tempo l'ala veniva costruita quasi esclusivamente con longheroni in bastoncino o listello di taglio, bosso, spruce, ecc.

Tale sistema è usato oggi quasi esclusivamente dai principianti, poiché gli aeromodellisti esperti sanno quali inconvenienti presenta.

I longheroni in listello, se di sezione rettangolare, non danno infatti sufficiente rigidità all'ala, in quanto sono sforzi diretti, per esempio, dal basso in alto, e mentre i listelli inferiori si flettono in senso verticale, i superiori si flettono massimamente in senso trasversale e cioè dalla parte da quale offrono la minore resistenza.

Inoltre sotto la tensione della carta i listelli si flettono lateralmente tanto che, tralasciando tra gli incastri corrispondenti della prima e dell'ultima cèntina, si può notare che il longherone assume un andamento sinusoidale anziché seguire la linea retta.

L'ala non conserva nè la forma, nè le dimensioni del progetto, il profilo presenta fra le cèntine uno spigolo vivo in corrispondenza dei longheroni, ciò che diminuisce il rendimento dell'ala.

Se si usano listelli a sezione quadrata, si ha un aumento di peso spro-

porzionato a quello della resistenza alla flessione.

Alcuni costruiscono ali con uno o due longheroni di compensato, di larghezza eguale o leggermente inferiore allo spessore delle cèntine.

Se il longherone così costruito viene lasciato pieno, risulta troppo pesante, se traforato non presenta

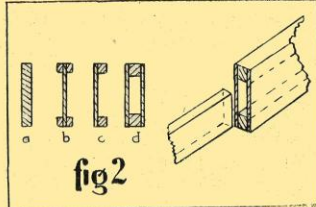


fig 2

la necessaria resistenza anche perchè, essendo pochissimo elastico, qualsiasi sforzo al quale esso venga sottoposto va a ripercuotersi nei suoi punti più deboli, cioè agli incastri con le cèntine.

Occorre quindi costruire i longheroni in modo diverso.

Esaminiamo anzitutto gli sforzi a cui sono sottoposte le ali in volo, durante un atterraggio brusco, e a terra.

In volo l'ala è sottoposta a sforzi di flessione diretti principalmente dal basso in alto e sforzi vari di torsione.

Durante un brusco atterraggio le estremità dell'ala, per inerzia, vengono proiettate in avanti, mentre la parte centrale si arresta di colpo (fig. 1).

Si creano perciò degli sforzi di flessione dall'indietro all'avanti che, ove non fossero annullati dalla resistenza delle strutture o comunque in parte assorbiti, verrebbero ad essere sopportati esclusivamente dalla ricopertura. Ecco perchè la carta di ali mal studiate si strappa in seguito ad atterraggi irregolari.

Assegniamo ora ad ogni elemento della struttura delle ali il proprio compito: i longheroni, o meglio, come vedremo in seguito, il longherone, sopporterà gli sforzi di flessione diretti in senso verticale, mentre il bordo d'entrata e quello d'uscita sosterranno gli sforzi orizzontali diretti dall'indietro all'avanti e dall'avanti all'indietro.

Sappiamo che, alle piccole incidenze, il centro di pressione di un'ala si può ritenere generalmente applicato a circa il 33% della corda, quindi la linea di massima pressione, cioè quella su cui viene ad esercitarsi qualsiasi sforzo di flessione diretto in senso verticale, è a circa un terzo della corda alare, a partire dal bordo d'attacco. Se noi dunque piazziamo in tale punto il longherone, siamo sicuri che sarà minimo lo squilibrio di pressione fra il primo terzo della superficie alare anteriore ad esso e i due terzi che vengono a trovarsi posteriormente; tanto minimo da essere neutralizzato dalla rigidità dovuta alla tensione della ricopertura.

Il longherone deve essere elastico e resistente alla flessione ed avere il minor peso possibile. Per ottenere ciò, è necessario ricorrere a strutture composte, ove non si usi — e solo per modelli ad elastico di piccole e medie dimensioni — il balsa massiccio.

Usando un solo longherone ad 1/3 si ha una maggiore semplicità di costruzione in quanto si eliminano tre incastri e le cèntine si possono traforare al massimo senza pericolo di indebolirle, come invece avviene quando si usano i longheroni in listello (fig. 3).

Nella figura 2 si osservano quattro differenti tipi di longherone: a) in balsa massiccio; b) soletta di tranciato di pioppo da mm. 1-1,5 e quattro listelli di taglio incollati in modo da formare una trave "a doppio T"; c) idem, ma solo con due listelli; d) solette in tranciato di pioppo da mm. 1 e listelli in tiglio.

Il tipo a) si può usare per modelli veleggiatori di piccole dimensioni e per modelli ad elastico di piccola e media apertura alare; il b) e il c) per veleggiatori con ali di media e di grande apertura; il tipo d) per ali di grandi veleggiatori e per i modelli con motore a scoppio. Il longherone di quest'ultimo tipo può essere rinforzato per maggior resistenza con uno strato di tessuto di seta incollato con emmailite. Si presta anche molto bene per l'uso di attacchi con incastro a baionetta (vedi fig. 2) in quanto le baionette trovano all'oggi nel vano del longherone. E' ovvio che nel punto in cui esse s'innestano, il longherone stesso dovrà essere fasciato con due o tre giri di tessuto di seta bene incolato.

Per costruire praticamente quest'ultimo tipo di longherone è consigliabile incollare dapprima i due listelli su una delle solette, trattenendoli pressati a posto con pinze da bucato e poi, ad asciugamento avvenuto, incollare l'altra soletta, pressandola con lo stesso sistema.

Il longherone unico va montato come in figura 3 ed avrà pertanto uno spessore uguale a quello della cèntina corrispondente in quel punto, meno tre millimetri circa sia superiormente che inferiormente.

Il bordo d'attacco deve essere sufficientemente robusto per non cedere sotto la tensione della carta e per offrire, assieme al bordo d'uscita, la necessaria resistenza agli sforzi di flessione orizzontali, dall'avanti all'indietro e viceversa, che altrimenti dovrebbero essere sopportati esclusivamente dalla ricopertura.

Il bordo d'attacco può essere in balsa, in pioppo o in tiglio e può avere sezione e forma diversa, a seconda dei materiali usati e dei tipi vari di costruzione, come vedremo in seguito.

Il bordo d'uscita deve essere a sezione triangolare in balsa, in tiglio o in pioppo.

La fibra del legno dal quale si ricavano le cèntine deve essere nel senso della loro corda.

Le cèntine possono essere costruite in compensato debitamente traforato, ma per i modelli di medie e di piccole dimensioni è preferibile usare il tranciato di pioppo da mm. 1-1,5 perchè questo legno è più leggero e meno costoso. E' un errore credere che non sia possibile traforare le cèntine costruite con questo materiale: basta montare sull'archetto da traforo delle seghette molto sottili ed usare una certa attenzione nel lavorare.

Nei modelli con motore ad elastico dovranno essere usate esclusivamente cèntine costruite in tranciato di pioppo e traforate; tuttavia in quelli di piccole dimensioni si può impiegare vantaggiosamente il balsa negli spessori di mm. 1-1,5. Le cèntine in balsa non vanno traforate. E' bene anche ricordare che il balsa si lavora esclusivamente

con lamette da rasoio bene affilate e con carta vetrata di grana fine (0; 00; 000).

(Continua).

C. Tione

Apparecchi transoceanici giganti

Una fabbrica americana di velivoli, ha presentato alla «Panamerican Airways» il progetto per un idroplano transoceanico capace di trasportare trecento passeggeri con tutti i loro bagagli, alla velocità di cinquecento chilometri all'ora da una parte all'altra dell'Atlantico, da una sponda all'altra del Pacifico.

L'apparecchio avrà ali di immensa apertura e così spesse da poter essere costruite, nell'interno di esse, gli alloggi per i passeggeri e per gli equipaggi. Il peso dell'apparecchio si aggirerà sulle cento tonnellate. Per quanto l'idroplano sia munito di 6 motori di duemila cavalli ciascuno, soltanto quattro di essi saranno usati normalmente durante il volo che sarà effettuato ad altezze subsoniche. Gli altri due motori saranno usati soltanto durante il decollo e per la prima parte del volo, finché cioè l'aeronave non si sarà alleggerita per il consumo di carburante. In quel momento i due motori supplementari saranno messi al minimo. Per sviluppare la velocità contrattuale, l'idroplano dovrà volare ad un'altezza di circa settemila metri, e per tale ragione l'interno dell'apparecchio dovrà essere attrezzato in modo da mantenere nelle cabine una pressione vicina a quella normale.

DUE AMICI



Giarella



L'ingegner Bi

Hanno rubato gli smeraldi!

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

(Continuazione del numero precedente)

— D'accordo. Ma chi ruba un valore di venti milioni di dollari può anche rubare un aeroplano da cinquemila.

— Giustissimo... Ma allora ditemi un po': che cosa è avvenuto di Bob Idle, il pilota, e del meccanico della missione? Non si trovano più neppure loro.

— Anche questo è vero! — ammise Rodrigo — Infatti il ministro americano è assai in pensiero per loro. Ma insomma, vi siete formata un'opinione, Vico? Il fatto è che io stesso ho trovato sul campo di aviazione la fodera dello scrigno. Don Pepito l'ha subito riconosciuta.

— Voi avete trovata la fodera dello scrigno?

— Sì; e proprio vicino al punto dove stava l'aeroplano. Eccola qua! Vico afferrò la fodera, la esaminò con profonda attenzione e la rese al colonnello, dicendo:

— Quanto tempo credete che sia scorso dal decollo dell'aeroplano al momento che l'avete raccolta?

— A occhio e croce una mezz'ora. Certo non più! Son corso subito al campo appena sparsa la notizia del furto.

— Già, già, capisco... — ripeté, assorto, Vico; poi, intascando la fodera, fissò il colonnello e scoppiò in una fragorosa risata. Quindi, battendogli confidenzialmente la mano sulla spalla, esclamò:

— Ah, questa è bella! E' magnifica... Dunque la fodera era lì in terra? Ma tutto è chiaro, allora, lampante, trasparente, abbacinante!

— Sicché anche voi pensate che gli smeraldi siano già lontani; portati via in volo, no? — chiese Rodrigo un po' sorpreso da tutta quell'allegria.

— Che? Gli smeraldi in volo?... Ah, sì, certo, sicuro... Dove volete che siano? A quest'ora sono perduti, irrimediabilmente perduti per quel povero generale... Che faccia deve aver fatto! — e Vico proruppe in una nuova risata.

— Come? Perduti per il generale? Non capisco.

— Pel generale, ho detto? Scusatemi. Volevo dire pel governo per la repubblica, insomma. Dolente, son proprio dolente — concluse, alzandosi e sforzandosi di star serio. — Comunque, caro Rodrigo, sono a vostra completa disposizione. Andiamo pure in città. Un'ultima domanda: siete venuto a cercarmi di vostra iniziativa?

— No. Avevo sconsigliato anzi il presidente dal disturbarvi; ma è stato proprio lui a insistere. Ha grandissima stima di voi.

— Bene, bene, amico. Quand'è così cercheremo insieme e troveremo gli smeraldi. Ve lo garantisco! Ed ora lasciate che mi vada a cambiare e vi raggiungo subito.

L'«O» di don Pepito

Un'ora più tardi Rodrigo Ximenes e il suo amico entravano in palazzo e si facevano annunciare al presidente.

Mentre i due passeggiavano fumando profumatissime sigarette, diciamo in due parole chi è questo Vico, o Lodovico Zùgoli, era un commissario a riposo della Pubblica Sicurezza italiana. Aveva abbandonato prestissimo il servizio perchè, pur superando quasi tutti i suoi colleghi per intelligenza e penetrazione, non riusciva a far carriera a causa del suo animo sensibile.

Si dedicava con ardore straordinario a scoprire i delinquenti e a chiarire i misteri più ingarbugliati, e vi riusciva con facilità impressionante, senonchè... quando si trattava di arrestare il colpevole, veniva preso da una straordinaria fiacca morale perchè... gli faceva troppo compassione mandar la gente in galera a meno che non si trattasse di criminali eccezionalmente incalliti e feroci. Richiamato dai superiori più volte al dovere, finì col chiedere d'esser mandato a riposo e andò a rintanarsi in quell'angolo di mondo sperduto e relativamente tranquillo che è la repubblica di Huasteca, dedicandosi al suo orto e ai suoi pollastri.

Pel colonnello Ximenes, Zùgoli aveva una paterna simpatia. Era l'unico che ricevesse di frequente e trascorrevva con lui lunghe ore sotto il fico del suo orto, conversando instancabilmente della lontana Italia, così vicina al cuore d'entrambi.

Il primo usciere di sua eccellenza don Tobias Escardòn del Muelle invitò Rodrigo e Zùgoli a passare nel gabinetto presidenziale. Entrarono. Attorno a un pesante tavolo d'ebano, stavano seduti don Tobias,

don Pepito Aydemis, ministro delle finanze, don Filomeno Yaveràs, capo della polizia huastecana e Samuel Neverheard, ministro plenipotenziario degli Stati Uniti.

Scambiati rapidamente i saluti, i nuovi venuti presero posto. Il saluto di don Filomeno a Vico fu pieno di cerimoniosa antipatia.

— E il generale Tunancia? — chiese a bassa voce Rodrigo a don Pepito che gli sedeva accanto.

— Era stato invitato, — rispose questi — ma ci ha mandato a dire che avrebbe ritardato per cercar di portare qualche notizia utile.

Involontariamente il colonnello e Vico si scambiarono una rapida occhiata.

— Miei cari signori, — cominciò don Tobias — Siamo qui da una mezz'ora ma purtroppo non abbiamo concluso nulla. Nessun indizio, nessuna ipotesi ragionevole che ci lasci un barlume di speranza di poter un giorno rivedere quei benedetti smeraldi.

— Se vostra eccellenza volesse prendere in seria considerazione le mie induzioni — cominciò don Filomeno, con voce piena di rispettoso malumore — le cose andrebbero alla svelta.

— Favorite ripetere le vostre induzioni a beneficio di questi due signori — soggiunse don Tobias con tono scettico, additando Vico e Ximenes.

— Per me i ladri, ne chiedo scusa all'eccellentissimo signor ministro degli Stati Uniti, sono precisamente il pilota e il meccanico dell'aeroplano che ha portato a Pesadumbre la missione americana.

— Vi ho già ripetuto, signor Yaveràs, — interruppe annoiato mister Neverheard — che, a parte che quei due giovanotti sono dei buoni figliuoli, non potevano assolutamente conoscere l'esistenza degli smeraldi...

— Scusatemi, eccellenza, — replicò don Filomeno — voi non potete escludere che qualche brano di conversazione fra mister Teddy March e mister John Brown sia stato durante il viaggio afferrato dal pilota o dall'altro.

— E sia pure; — ammise a malincuore l'americano — ma io insi-

sto a ripetere che sono dei ragazzi onesti, assolutamente insospettabili.

— Sentiamo voi, signor Zùgoli — interloquì don Tobias —. Qual'è la vostra opinione in proposito? Suppongo che siate già al corrente dei fatti.

— Il mio modestissimo parere, — fece Vico — dal momento che vostra eccellenza me lo richiede, è questo: non si tratta tanto di sapere se i due americani siano o no onesti, ma se siano intelligenti o stupidi.

— Che volete dire? — esclamò sorpreso mister Neverheard —. Un pilota aviatore e un meccanico-motorista, di necessità, non possono essere imbecilli.

— Perfettamente d'accordo, eccellenza — riprese Zùgoli —. E allora vorrei chiedere al mio illustre collega don Filomeno Yaveràs, per qual motivo al mondo quei due ragazzi avrebbero operato il furto qui, in pieno palazzo, in mezzo a mille occhi pronti a notare la loro presenza, tanto più che sono stranieri; perchè, dico, avrebbero dovuto scegliere un momento così sfavorevole quando, pazientando solo poche ore, avrebbero potuto, durante il volo di ritorno agli Stati Uniti e sapendo gli smeraldi a bordo, simulare un atterraggio forzato, scendere in un campo solitario, immobilizzare in un modo qualsiasi mister March e mister Brown, abbandonarli a terra e riprendere graziosamente il volo per dove loro fosse meglio piaciuto?

— Giusto, giustissimo! — s'affrettò ad esclamare Teddy March, rivolgendolo un sguardo grato a Vico —. La cosa è chiara come il sole di luglio.

Gli altri annuirono, ad eccezione di don Filomeno che, scuotendo la testa, disse lentamente:

— Il mio ingegnoso amico Zùgoli ha fatto un'osservazione che non manca d'acume...

— Grazie! — mormorò Vico, abbassando modestamente gli occhi.

— debbo fargli però una piccola domanda: perchè questi due signori si son resi irreperibili e senza spiegazione alcuna in un momento così delicato?

(Continua)

Enzo Jemma



....Stavano seduti don Tobias, don Pepito Aydemis, don Filomeno Yaveràs e Samuel Neverheard....

Collaborazione dei giovani

La linea Terra-Luna-Marte non funziona

(Piccola cronaca del duemila)

Era una splendida mattinata, di quelle che capitano quando vogliono, e il direttore generale della C. A. I. P. (Compagnia Aerea Inter Planetaria) se ne stava nel suo studio, fumando un sigaretto Roma e aspirando l'aria che sapeva di viole nuove.

Pensieri dolci e lisci passavano in punta di piedi, attraverso il suo cervello per non turbare la grande pace e il silenzio che ivi regnavano.

A un tratto il rumore di passi concitati giunse al cervello del direttore generale che si voltò a guardare la porta.

Questa si aperse, per lasciar passare un tipo lungo e magro come un palo.

— Buongiorno! Benmistà, che notizie porti?

E il direttore generale della C.A.I.P., signor Benmistà, si levò in piedi.

— Direttore! Direttore! Direttore! — esclamò il tipo, piegandosi e contorcendosi come una spirale.

— Che c'è, Benmistà?

— No, non vi sta bene quello che ci è successo!

— Che cosa?

Lo strano tipo fece ancora due o tre contorcimenti, poi, con una voce da beccamorti, esclamò:

— La linea Terra-Luna-Marte non funziona! — E si buttò su una poltrona.

— Benmistà... — esclamò spaventato il direttore generale — che...

— No! Non dite che vi sta bene, Benmistà.

— Come ben mi sta?! Come osate parlare così?

— Non volevo dire che vi sta bene, ho detto il vostro cognome! — si scusò lo strano tipo, levandosi in piedi. — Respirava forte e i fogli che una volta erano sulla scrivania del direttore generale, volavano ora per la camera.

— Basta! Smettetela di respirare! — urlò il direttore generale.

— Come faccio a non respirare più? Questo non è ancora stato inventato, secondo me! — rispose offeso il lungo Benmistà, e, battendosi con una mano la fronte, si pose a sedere sul davanzale della finestra e a respirare col viso fuori.

Il direttore generale passeggiava su e giù per la camera riflettendo; a un tratto la sua voce atridula ruppe il silenzio facendo fremere le porte.

— La faremo funzionare!

Il lungo Benmistà con un salto fu nel mezzo della camera e quasi soffiava via il direttore Benmistà.

Nuvole rosse e azzurre erano sparse per il cielo con elegante disordine.

Ma non erano nuvolette vere, bensì posti di rifornimento per gli aerei della C.A.I.P., ben mascherati per far piacere alle vecchie signore romane e ai viaggiatori, stanchi di veder macchine ovunque.

Presso una di queste nuvolette era fermo, in un meraviglioso tramonto, che era l'ultimo brevetto dell'organizzatore del sistema interplanetario, un aereo blu.

Ma non stavano rifornendo lui, bensì la pancia del suo padrone, un ometto piccolo e quadro dagli occhi vivacissimi che sembravano colorati coi pastelli, tanto erano ciechi.

Quando la pancia dell'omino fu ben ripiena di tartine con prosciutto, alici e tartufi, e tutto fu condito con due o tre bicchieri di un profumatissimo liquido, vecchio più di vent'anni, l'omino si mosse e salì sul suo aereo.

Volò per un pezzo, atterrando poi sopra di una leggiadra nube rosata.

Li c'era un uomo ad aspettarlo. Era il suo viceversa. Alto, magro, con gli occhi neri e un certo pizzico ricciuto che lo faceva rassomigliare a una capra.

— Buonasera, Piccoletti, possiamo andare; tutto è a posto — disse l'uomo piccolo.

— Andiamo, Altini — rispose l'uomo alto.

Piccoletti montò e l'aereo, sotto la sua guida, decollò e scomparve nel buio della sera che scendeva lenta.

— L'hai concluso l'affare, Altini?

— Ma certo, Piccoletti! E' il più vantaggioso della mia vita!

— Ci credo Altini! Però sai che è stata bella l'idea di mettere in giro la voce che la linea Terra-Luna-Marte, non funzionava?

— Ma certo, Piccoletti! Così gli industriali nostri concorrenti non sono partiti dalla terra e noi abbiamo concluso l'affare!

Piccoletti si piegò in due cercando di abbracciare Altini, e l'aereo sbandò.

— Sta' attento! Mi abbraccerai domani, c'è tempo!

Un fero si accese.

— Ma bene! — esclamò Piccoletti — Accendono le stelle! Così noi risparmiamo i nostri fari.

Fu solo all'indomani che l'aereo dei signori Benmistà (direttore generale della C.A.I.P.) e Benmistà (suo segretario privato) constatò che la linea non aveva nessun gusto.

Fu solo all'indomani che il lungo Benmistà annunciò alla folla degli industriali, che cominciavano a manifestare inquietanti segni di idrofobia:

La linea Terra-Luna-Marte, funziona!

Il caporale

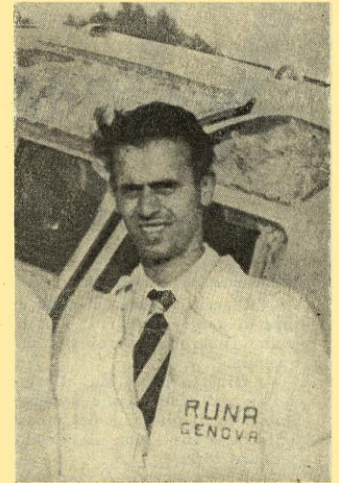
Il progresso dell'aviazione civile in Turchia

La distanza annuale percorsa dagli apparecchi della Compagnia « Turkish State Airlines » era di 169.000 miglia circa il 31 maggio 1937. Questa cifra corrisponde a 587 servizi fra Istanbul e Ankara, sola linea regolarmente esercita: il di più è dovuto a voli speciali.

1243 passeggeri vennero trasportati dagli apparecchi per il traffico normale e circa 1000 nel corso di altri voli.

Il servizio aereo è compiuto da tre « Dragons Rapides », ma si è proceduto all'acquisto di 4 « DH 86 Bs », di un nuovo « Dragon Rapide », di un « Dragonfly » e di un « Tiger Moth ». La Compagnia ha comperato l'immobile di « Air France » a Yechilkeuy, aeroporto di Istanbul, oltre all'immobile dell'« Ala Littoria » a Bnyukdere, in vicinanza immediata di Istanbul.

Gli uffici della Compagnia saranno installati ad Ankara. Al momento attuale aerodromi sono pronti a Izmir (Smirne) sul Mar



L'aeromodellista genovese Giulio Pelegi, vincitore delle gare di Genova (vedi relazione a pag. 9)

Egeo e ad Adana. Delle stazioni radio esistono a Yechilkeuy e ad Ankara: un'altra stazione dovrà essere inoltre installata a Silivri per Istanbul. Tutti gli apparecchi possiedono posti di radiotelegrafia, emettenti e riceventi, e posti radiotelefonici.

I nuovi servizi comporteranno, da una parte il tratto da Istanbul a Izmir e dall'altra una estensione del servizio Istanbul-Ankara fino ad Adana, via Konia e Selefki.

CRONACA BREVE

IL PILOTA inglese F. Wills, dopo essere stato rimorchiato fino all'altezza di 500 metri, ha raggiunto con un aliante l'altezza di 3300 metri battendo così il primato di 2800 metri stabilito nel 1935.

PROSSIMAMENTE si effettuerà il primo volo di inaugurazione della nuova linea

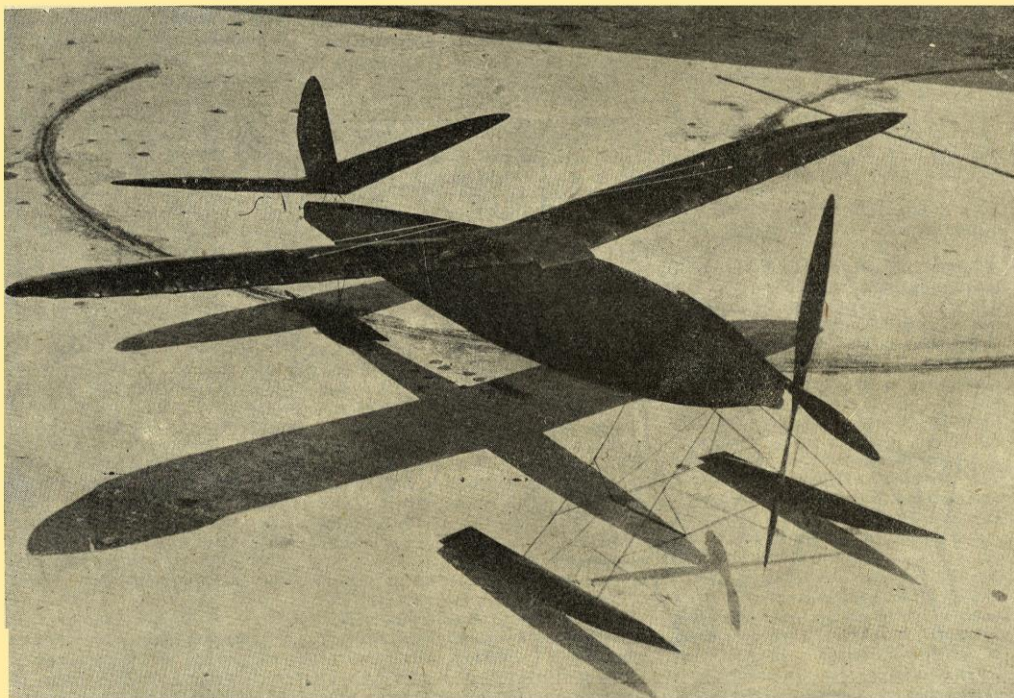
aerea polacca Cracovia-Budapest, avendo la Cecoslovacchia concessa l'autorizzazione a volare sul suo territorio.

IL PILOTA francese Rossi ha stabilito l'8 giugno sul circuito Istres-Cazaux il nuovo primato internazionale di velocità per apparecchi terrestri su 5000 km. con 1000 kg. di carico, volando alla media oraria di chilometri 401,069 su apparecchio « Amiot 370 », unito dei due nuovi motori « Hispano Suiza » da 1200 cavalli ciascuno, espressamente costruiti.

A LEOPOLI il 29 giugno sarà inaugurata la prima Mostra Aeronautica Polacca, che raggrupperà la storia dello sviluppo dell'aviazione polacca durante il ventennio dal 1918 ad oggi.

IL GENERALE germanico pilota Udet, direttore delle costruzioni al Ministero tedesco dell'Aria, ha stabilito il 4 giugno sull'aeroporto di Rostock il nuovo primato internazionale di velocità su 100 km. per apparecchi terrestri, volando alla media oraria di chilometri 634,370 a bordo di un apparecchio « Heinkel » monomotore. Nello stesso giorno un apparecchio « Junkers », quadrimotore, con a bordo il capitano Kindermann, il pilota Wendel e l'ing. Hotopf, ha stabilito il nuovo primato internazionale di altezza con carico di 5000 kg. raggiungendo la quota di 9312 metri sull'aeroporto di Dessau.

G. R. RODD, uomo politico dell'Inghilterra, ha pubblicato una lettera nel « Daily Telegraph », in cui, elogiando l'efficienza e la bontà delle costruzioni aeronautiche italiane, si invita il Governo a provvedersi presso l'industria italiana di quei tipi di apparecchi necessari per il suo programma di sviluppo aeronautico.



L'idromodello a due eliche coassiali « Rondine » costruito dal genovese Antonio Pelegi, e che il 5 giugno nelle acque dell'idroscafo di Genova decollando con i propri mezzi ha volato per 1' e 8"



ENRICO LEVI - Milano — Come puoi pensare che i risultati delle eliminatorie milanesi non mi interessino? Ti prego invece di inviarmi, se potrai farne, fotografie della gara. Il tuo bel trimotore a carrello retrattile viene rivelato al mondo in questo stesso numero; l'altra fotografia era poco chiara, perchè l'aeromodello si confondeva con lo sfondo del palazzo. L'abbiamo perciò cestinata.

IL NOVELLINO - Frascati — Ho ripetuto più volte che i corsi di volo a vela dipendono dal G.I.L. e non dal Ministero dell'Aeronautica. Per avere le informazioni che chiedi a me ti devi quindi rivolgere al Comando Federale.

ENRICO VILLA - Brescia — L'elica quando è in rapida rotazione diventa fragilissima, quindi una pallottola di mitragliatrice può benissimo, colpendola, spezzarla. In questo caso, il velivolo non può continuare il volo, perchè l'asse del motore e perciò tutto il motore (e quindi l'apparecchio, essendo unito al motore) viene sottoposto ad una forza di flessione-trazione che sfascia ogni cosa, spezzando letteralmente l'ossatura del velivolo.

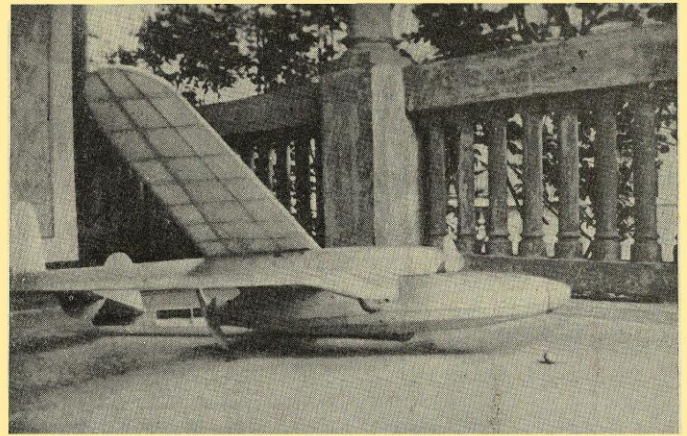
Quando succede un fatto simile, quando, ossia, si rompe una pala dell'elica, il pilota deve istantaneamente togliere il gas e il contatto.

ANTONIO CESARE - Roma — Mandi pure qualche altra idea per la copertina; l'ultima è stata giudicata dal nostro Ufficio Artistico meritevole di doppio cestinamento con lode. L'Ing. Sofistico attende la tua invenzione.

FALCO ALABARDATO - Trieste — Tutta la tua salve di idee ha colpito con estrema precisione il segno: il cestino ti ringrazia calorosamente.

PELASO — Non posso darti le informazioni che desideri, perchè di tutto ciò che riguarda i corsi di volo a vela si occupa la G.I.L., e non il Ministero dell'Aeronautica (e tanto meno noialtri). Rivolgiti quindi presso il Comando Federale della tua città, e avrai tutte le notizie che desideri. Auguri per il veleggiatore che stai costruendo: tiemmi informato.

X Y² - Milano — Ho provveduto a farti spedire il nostro distintivo. I voli di pro-



Un bel modello trimotore costruito dal milanese Enrico Levi. Da notare il carrello tricycle di cui due ruote retrattili

paganda de *L'aquilone* per quest'anno non verranno fatti, per varie e molteplici ragioni per spiegarti le quali mi occorrerebbe l'intera pagina. Tutta la redazione ti ringrazia moltissimo per il disegno inviato, del quale è entusiasta. L'Ufficio Artistico ha dato incarico a uno dei più noti orefici della Città Eterna di cesellare una cornice d'oro per poterlo degnamente appendere sopra il mio tavolo. Ti avverto però che nei ritratti vi sono delle inesattezze: io non porto la papalina, e non fumo la pipa. Guerri non ha nè barba nè baffi, e l'Ing. Sofistico non ha tre capelli: ne ha quattro. Eppoi, che c'entra il diploma di frutticoltura appeso alla parete?

RANIERO CELANI - Roma — Ti consiglio di costruire il «Roma», che per principianti è un modello molto buono. Mi chiedi perchè non pubblichiamo fotografie del «Macchi C. 200»; guarda bene tra le prime pagine del giornale, e scoprirai che questo tuo gran desiderio è stato esaudito. L'idea per la copertina che mi hai mandata è buona, ma ha il difetto di essere venuta, prima che a te, in testa al pittore Mastrojanni, che l'ha realizzata due anni fa.

GENNARO NESPOLI - Salerno — L'Ufficio Artistico de *L'aquilone* ti ringrazia per aver tentato di alleviare le sue fatiche inviando un'idea per la copertina, e ugualmente ti ringrazia il cestino, al quale detta idea è stata consegnata con tutto il cerimoniale di rito.

NATALE ALIMONTI - Roma — Non sono riuscito a decifrare completamente il recondito significato del tuo papiro. Vuoi partecipare ad un concorso, o semplicemente essere arruolato al momento della leva?

AQUILOTTO ALPINO — L'arrivo della tua lettera sul mio tavolo ha ottenuto lo stesso effetto di un litro di ossigeno nei polmoni di un moribondo. Bene, amico mio! Tre volte evviva per l'entusiasmo che nutri per l'aviazione in generale e per *L'aquilone* in particolare. La redazione, commossa sino al pianto, ti ringrazia e ti comunica per mezzo mio di voler istituire un giro aereo intorno al mondo da intitolarsi al tuo nome. Ti saluto al grido di: *Viva l'Aquilotto Alpino!*

MARIO CANTI - Roma — Ho provveduto affinché il giornale ti venga spedito all'indirizzo giusto. La tessera ti arriverà prestissimo. L'idea che hai inviato per la copertina non è affatto cattiva, e nemmeno cattivella, e neppure semplicemente birichina. Oserei definirla buona, e oserei anche prometterti un bel libro in premio, se non risultasse uguale ad una comparsa su una rivista. Ah, nipote!

PINGUINO - Vercelli — La faccenda del motorino non la dovevi venire a raccontare a me, ma all'Ing. Sofistico, che è adibito a stacciare le mirabolanti invenzioni della nipoteria.

PAOLO BERTINI - Pisa — Mi dispiace, amico, ma anche la tua seconda idea per la copertina è andata ad arricchire il patrimonio del nostro cestino!

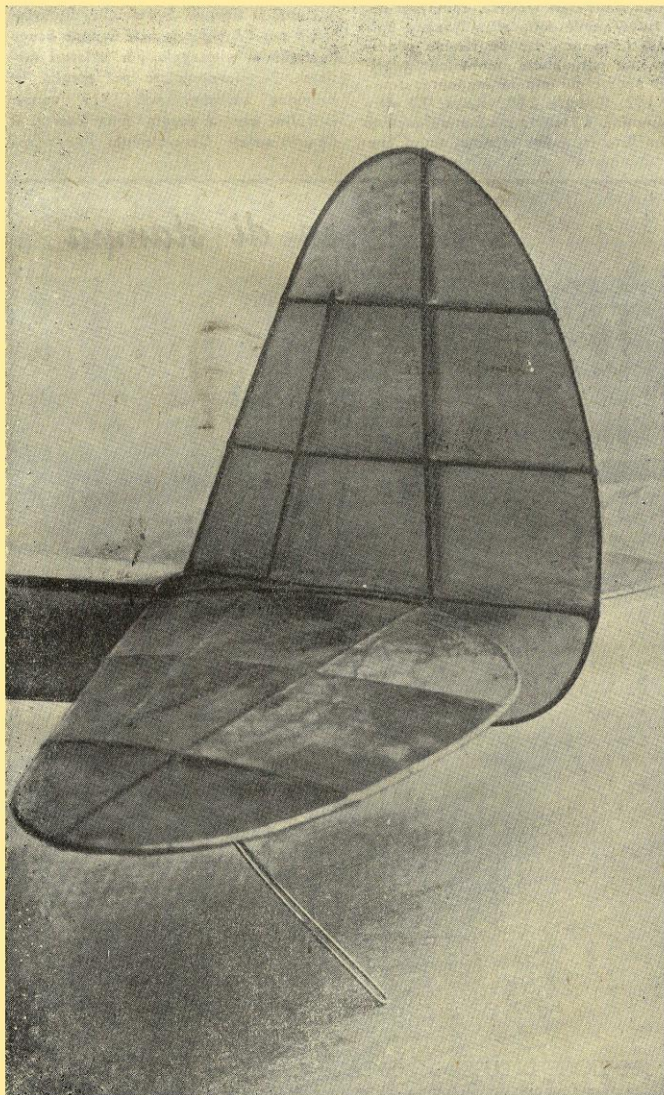
GIULIEMMO MANENTI - Cagliari — Il tuo pseudonimo proprio non mi va, quindi ti prego di sceglierne un altro. Il tuo giudizio sulla redazione, al contrario di quello che pensavi, m'è piaciuto: sei un ragazzo spiritoso e (questo è più importante) sincero. Il monoplano progettato da tuo fratello, era senza dubbio centrato male. Sono contento dell'entusiasmo con il quale hai intrapreso la costruzione di un nuovo modello: ti faccio i miei migliori auguri. Non capisco come tu possa dire che venticinque lire per un volo sul campo di Monserrato sono troppe... Valuti così poco le grida del volo? Ti ringrazio per avermi scritto a macchina: ci ho guadagnato io, di salute, e ci hai guadagnato tu, poichè, avendo io letto prima la tua lettera, ti ho risposto per primo.

GIULIANO CAVALIERI - Bolzano — La tessera ti giungerà prestissimo. L'importo per il distintivo lo devi inviare alla nostra Amministrazione, tramite il nostro C. C. P. numero 124718. Mi dispiace per le tristi avventure occorse alla sede bolzanese della R.U.N.A. Ho passato la cosa alle autorità competenti, affinché giustizia venga fatta, e i cattivi siano puniti. Circa la tua precedente corrispondenza alla quale io, secondo te, non mi degnerei di rispondere, ti comunico che sul mio tavolo attualmente non esiste altra lettera tua tranne quella alla quale sto rispondendo in questo momento. La mia coscienza è quindi più pulita di quella di una colomba pasquale. «Di chi allora la colpa?» griderai tu sbiancandoti nel volto. E il più fitto mistero si addenserà sulla risposta.

IDO VICARI - Bologna — Ho già ripetuto più volte che per avere informazioni sul volo a vela bisogna rivolgersi al Comando Federale della propria città. Come posso sapere io la faccenda delle diotrie, dei decimi di vista, di vista corretta e di vista non corretta? Se al Comando Federale non hanno saputo risponderti, vuol dire che ancora non hanno ricevuto istruzioni in merito, essendo per ora tutto l'affare allo stato di semplice progetto. Tenta perciò nuovamente tra un mese, oppure scrivi direttamente al Comando della G.I.L. di Roma. La tua novella «Avventura a sorpresa» è stata data in omaggio al nostro cestino, per ricompensarlo delle continue indigestioni di carta che gli facciamo fare.

ANNA RAVANELLO - Moriago — Il *Barbuto Censore* mi incarica di farti sapere che il tuo racconto non va: è troppo retorico, artificiale. Perchè non scrivi più semplicemente?

Zio Falcone



Gli eleganti impennaggi di un aeromodello costruito al Centro Sperimentale

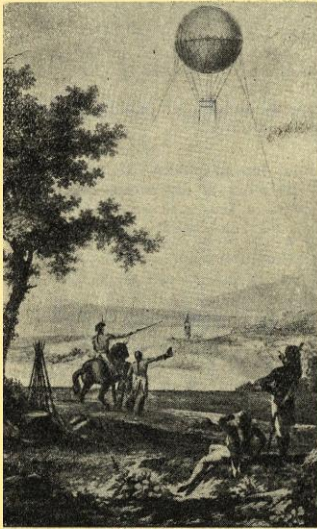
N.
69

PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

(Continuazione dal numero precedente)

AVIAZIONE MILITARE (continuazione)

Vennero infatti inviati a Massaua per quella circostanza due parchi aerostatici al comando del capitano Ales-



Esercizioni militari con uno sferico, nel XVIII secolo

sandro Pecori-Girardi. Alla prima Compagnia, nel 1893 se ne aggiunse un'altra formando così la Brigata specialisti del Genio che, perfezionata ed ampliata nel 1909, fu tolta dalle dipendenze del 3° Reggimento Genio e quindi costituita in reparto autonomo con la denominazione di Brigata specialisti autonoma del Genio. Nel medesimo anno

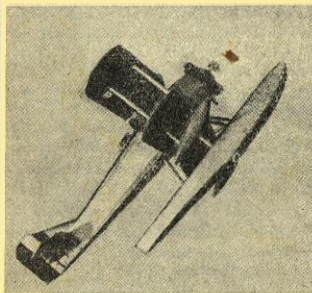
viene dato impulso alla costruzione di macchine aeree comprendenti anche le più pesanti dell'aria; infatti il Comando della Brigata, subito dopo gli esperimenti di Wilbur Wright impiantati presso le officine «Roma» un piccolo reparto di aviazione che inizia la costruzione di aeroplani tipo Farman.

Nel 1910 la Brigata specialisti fu riconosciuta insufficiente ai nuovi compiti e venne cambiata la sua formazione in quella di Battaglione specialisti del Genio (V). L'Aeronautica intanto seguiva la sua rapida ascesa: nel 1911 partecipava alla impresa per la conquista della Libia.

Analogamente a quanto era stato fatto già in alcune Nazioni, anche in Italia si pensò di organizzare l'aeronautica militare in modo adeguato istituendo con la legge del 27 giugno 1912, un «Servizio Aeronautico» presso l'Amministrazione centrale del Ministero della Guerra, che riuniva organicamente i servizi aeronautici del più leggero e del più pesante dell'aria. Nel 1913 la Marina determinò di provvedere con i propri mezzi al servizio aeronautico, costituendo allo scopo una apposita «Sezione Aeronautica». Intanto nello stesso anno, il Ministero della Guerra creò un «Ispettorato Aeronautico» del quale dipendevano in linea amministrativa un Battaglione Specialisti, un Battaglione Aviatori e uno Stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche. La Marina a sua volta dispose che la Sezione venisse costituita a Reparto, il quale all'inizio della Grande Guerra aveva alle dipendenze: 3 stazioni idrovolanti e 3 aeroscali, una scuola d'aviazione marina a Taranto e una sezione aerostatica. Ormai l'aero-

GOSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE - S. A.

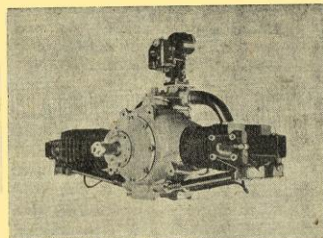
CAPITALE Int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISACOSTRUZIONE DI AEROPLANI E IDROVOLANTI
CIVILI E MILITARI IN LEGNO E IN METALLO

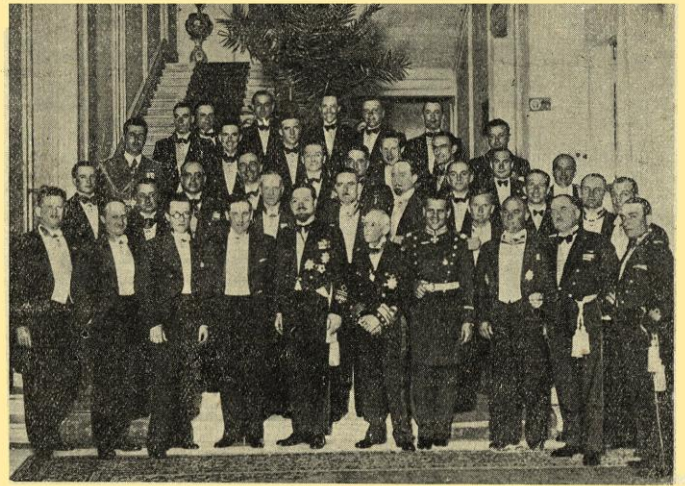
IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6"

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

COMPAGNIA NAZIONALE AERONAUTICA

DIREZIONE E STABILIMENTO
Aeroporto del Littorio
ROMAVersamenti di qualunque somma si
possono eseguire sul nostro CONTO
CORRENTE POSTALE n. 1/24718
intestato al'EDITORIALE AERONAUTICA
ROMA

Viale dell'Università N. 4

Si prega di specificare sempre la ragione dei
versamenti.

Il Raduno degli «Atlantici» a Roma (vedi Storia dell'Aeronautica)

nautica militare dell'esercito aveva acquistato tale importanza che il Governo, nel 1915, deliberò di classificarla come corpo a sé fra le armi e corpi dell'esercito, dandole una organizzazione indipendente dall'Arma del Genio, alla quale aveva appartenuto fino a quel momento. All'inizio della Grande Guerra l'aeronautica italiana si trovava, come del resto tutte quelle delle altre Nazioni belligeranti, in non troppo floride condizioni. La situazione numerica infatti degli apparecchi era la seguente: francesi 142, tedeschi 240, italiani 70 oltre 4 dirigibili. L'attività produttiva durante il conflitto fu molto intensa, tanto che

all'armistizio la Germania aveva 5000 apparecchi, la Francia 4500 e l'Italia 1800 oltre 22 dirigibili (V. guerra mondiale). In Italia all'inizio del conflitto, la speciale branca del complesso dell'esercito venne denominata Corpo Aeronautico Militare e come complemento ai servizi aeronautici vennero aggiunti il Gruppo Squadriglie di Aviazione per l'Artiglieria e il Gruppo Scuole civili di pilotaggio per aviatori militari. Per fronteggiare poi meglio le esigenze belliche, nel 1917 venne istituito, per la durata della guerra, il Commissariato Generale per l'Aeronau-

In corso di stampa

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO

ENZO JEMMA

EDIZIONE DI LUSO - 300 PAGINE, 30 DISEGNI - LIRE 20
PER GLI ABBONATI ALLE PUBBLICAZIONI DELL' "EDITORIALE AERONAUTICA", LIRE 18 - PER I VERSAMENTI SERVIRSI DEL C.C.P. N. 1-24718

tica che venne poi soppressa e sostituita, nel 1919, con un Comando Superiore d'Aeronautica dal quale dipendeva l'aeronautica militare mobilitata e con una Direzione Generale d'Aeronautica per i servizi dell'aeronautica civile dipendente dal Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari. Sempre nell'anno 1919 il Comando Superiore d'Aeronautica viene trasformato in un Ispettorato dell'Aeronautica Militare. Il R. decreto legge 20 aprile 1920 sostituisce il Corpo aeronautico militare con l'Arma aeronautica (V.), viene abolita la Direzione Generale d'Aeronautica i cui compiti sono assorbiti dal Ministero della Guerra — Comando Superiore d'Aero-

nautica — ed è costituita la Forza Aerea della R. Marina. Infine col R. decreto 24 gennaio 1923 fu costituito il Commissariato per l'Aeronautica al quale vennero affidate tutte le attribuzioni per quanto concerne l'aeronautica sia civile che militare e con decreto 28 marzo 1923 si formò la R. Aeronautica (V.) costituita da tutte le forze aeree militari del Regno e delle Colonie, la quale faceva capo al predetto Commissariato. Il 14 maggio 1925 venne soppresso il Commissariato per l'Aeronautica e creato in sua vece il Sottosegretariato di Stato per l'Aeronautica, trasformato il 30 agosto dello stesso anno in Ministero dell'Aeronautica.

(il seguito al prossimo numero).

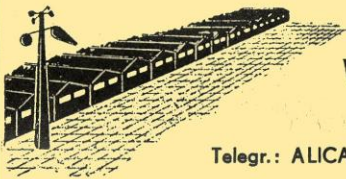
CAPRONI VIZZOLA S. A.

Costruzioni Aeronautiche

FONDATA NEL 1910



Stabilimento Specializzato
per le
**Costruzioni
Metalliche
Aeronautiche**



VIZZOLA TICINO - VARESE

Telef. 1474 - 1476 - GALLARATE

Telegr.: ALICAPRONI - SOMMA LOMBARDO



AEROPLANI
MOTORI
SERBATOI
PARTI STACCATE
PER AERONAUTICA

"REGGIANE"
REGGIO EMILIA

S.A. INDUSTRIE
MECCANICHE e
AERONAUTICHE
MERIDIONALI
NAPOLI

Aeroplano da intercettazione
e da caccia. Pa. 51

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, marconista, 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 rinfusa 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.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AERODELLI

Utensili e materiali

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

alla ditta

AERODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 — BOLOGNA

AERODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1



GUARDA CHE COSA C'È SCRITTO! NON POSSIAMO PROPRIO ALLUNARE.

PIERINO sogna LA STRATO SFERA



COME HAI FATTO A CONCIARTI COSÌ? VOLAVO TRANQUILLAMENTE, QUANDO, AD UNA SVOLTA, IL CARRO DELL'ORSA CHE NON TENEVA LA SUA MANO, MI HA INVESTITO.



CON QUESTI AERORAZZI NON SI FA IN TEMPO AD APPICCICARE UNA STELLA CHE SUBITO TE LA SFASCIANO!

MASTROIANNI ALBERTO