

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Il volo umano

Giondano
138

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII N.ri 27-28

10 Luglio 1938 - XVI

COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione, Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma Viale Libro e Moschetto 6 - Telef.: 45-317 - 487-823
Uffici Pubblicità di Milano in Via del Gesù 6

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 24
PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO
E NUMERI ARRETRATI IL DOPPIO

Eseguite i versamenti sul conto corrente postale Num. 1-24718



EDITORIALE AERONAUTICA
ROMA

Pubblcazioni associate

LE VIE DELL'ARIA
settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 12,50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA
la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista mensile di circa cento pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa 5 lire. Abbonamento annuo L. 40, estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO
pubblicazione trimestrale in volumi di 120-150 pagine. Organo dell'Istituto Internazionale di Diritto Aeronautico di Roma. Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35, estero il doppio.

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA
pubblicazione trimestrale scientifica a cura del Ministero dell'Aeronautica. Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24, estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA
pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 28, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA
rivista periodica diretta da S. E. il Generale Ferrari. Pubblica estratti relativi ad esperienze e studi di Guidonia. Abbonamento a 12 numeri L. 30; un fascicolo L. 3.



Scrivetemi

e vi risponderò immediatamente.

Istruttivo discorso [atto a Giorgio Bittelli.

Caro Giorgio,

Le prime ascensioni in pallone risalgono alla fine del secolo XVIII. Erano tentativi che il più delle volte affogavano nel ridicolo eccitando le risa e i fischi del pubblico e lanci di pietre e pomi da parte dei fanciulletti dei quartieri popolari; ma non per questo indegni di lode e d'ammirazione.

Spesso questi palloni non riuscivano a sollevarsi più di un metro o due da terra; e allora gli aeronauti — tanto per avere un po' di soddisfazione, poveretti — ricorrevano alla infernale astuzia di guardare in giù con un binocolo rovesciato: in tal modo, vedendo piccolissime le persone e le cose sottostanti, avevano l'illusione di essersi sollevati ad incredibili altezze e si abbandonavano a scene di delirante entusiasmo, abbracciandosi, baciandosi, ed agitando fazzoletti, tube, bandiere. Altre volte, non riuscendo il pallone a sollevarsi di un centimetro, facevano scavare il terreno sottostante alla navicella, per avere la soddisfazione di librarsi nel vuoto: sia pure per pochi istanti perchè, venendo a mancare il terreno sotto la navicella, il pallone cadeva immediatamente nella buca e gli sventurati aeronauti venivano tirati su per mezzo di funi e scale di corda. Tutti i primi tentativi, del resto, hanno il loro aspetto ridicolo.

Il primo telefono, ad esempio, consisteva in una funicella di pochi metri alle estremità della quale erano fissati due cilindretti di cartone con una base di cartapepera.

Un signore si poneva all'orecchio un cilindretto per ascoltare le parole che un altro signore diceva

accostando la bocca all'altro cilindretto: e se sentiva, sì, ma non per mezzo del telefono; le sentiva semplicemente perchè il suo interlocutore era a così poca distanza e gridava così forte, che chiunque, anche senza cordicella e senza cilindretti, avrebbe sentito.

La mongolfiera prese il nome dai suoi inventori: i fratelli Montgolfier.

I fratelli Montgolfier, come i fratelli Branca o i Cugini Praga, non si possono concepire separati l'uno dall'altro: se pensiamo ad essi li vediamo sempre insieme, camminare a braccetto, senza separarsi mai.

A nessuno viene mai in mente che un solo fratello Montgolfier o un solo fratello Branca o un solo cugino Praga possa essere capace di fare qualche cosa.

Ti saluto, caro Giorgio, e ti ringrazio per l'abbonamento a «L'aquilone».

Lode al piccolo Guido Raimondi (Roma), che ha compiuto in aeroplano - senza timori nè disturbi - il viaggio Roma-Milano e ritorno.

Caro Guido,

Bravissimo! E perchè, poi, avresti dovuto aver paura? Le nostre linee aeree civili sono le più sicure del mondo, e oggi si viaggia in aeroplano con la stessa naturalezza con cui un tempo si viaggiava in treno e, in un tempo più lontano, in diligenza.

Tu, forse, piccolo come sei, non sai nemmeno che cosa fosse la diligenza: era un carrozzone con finestri tirato da cavalli pieni di briglie e di campanelli, e su questo carrozzone che per le salite veniva spinto dagli stessi viaggiatori, venivano compiuti — puoi immaginarti con quanto comodo e quanta velocità — viaggi lunghissimi.

Tu, in aeroplano, hai impiegato due ore per andare da Roma a Milano; con la diligenza ci si mettevano dieci giorni se i viaggiatori erano magri e leggeri, ma dodici o quindici se i viaggiatori erano grassi e pesanti.

Per non affaticare i cavalli, il numero dei viaggiatori era limitato in base al criterio del peso complessivo: nelle stazioni di partenza si potevano leggere cartelli come questo:

«Diligenza Roma - Milano. - Portata kg. 600 - Dieci persone magre oppure una signora grassa e sette persone magre, oppure due signore grasse e quattro persone magre» ecc.

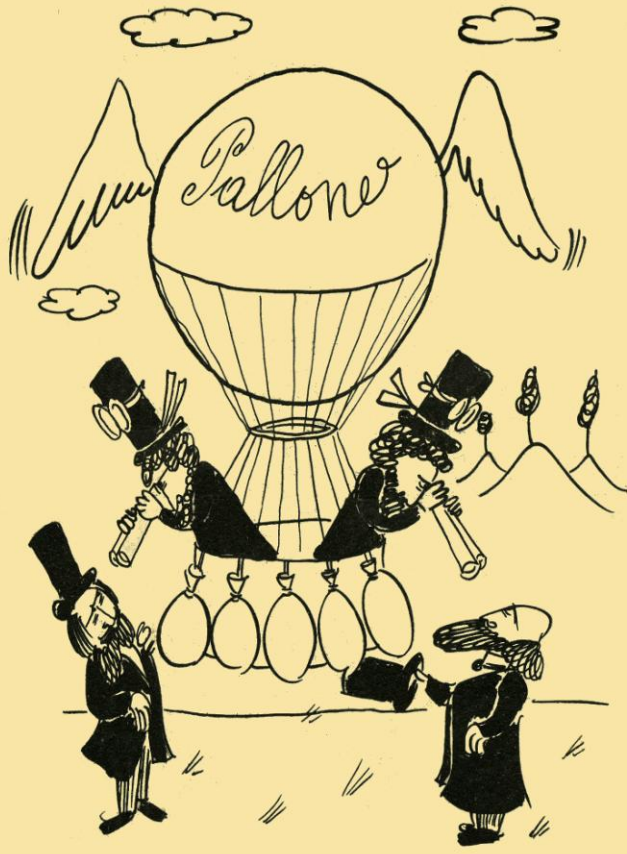
Se c'era una persona in più, i viaggiatori venivano pregati di togliersi completamente le vesti, per compensare il maggior peso.

Oggi, caro Guido, la faccenda è differente. Domani... chi sa che cosa avverrà domani?

Fra trent'anni, forse, riceverò una lettera da un ragazzo dell'età tua che mi dirà di aver compiuto in poche ore — senza timore e senza disturbi — il viaggio Terra-Luna e ritorno.

Ti saluto caramente e ti faccio mille auguri per la tua futura carriera aviatoria.

MOSCA





Caro Direttore,

vi mando questa lettera da Porto d'Anzio. Nella serenità di questo luogo così festoso, col mare davanti, appena mosso, chiarissimo, trono il coraggio di darvi una notizia che certamente vi adorerà. So che state lavorando a fabbricare il primo numero del vostro giornale in nuova veste meravigliosa, so che avete tutto pronto meno un articolo, il mio; so che lo state attendendo e immagino che già cominciate a pentirvi di avermelo chiesto, so infine che avete caldo e che da qualche tempo il vostro carattere è divenuto irascibile, ma nonostante tutto, debbo ben dirvelo: non ho scritto l'articolo. Non l'ho scritto e non lo scriverò oramai più.

Ed ora abbiate la grazia di ascoltarmi un momento. Ora che avete imprecauto contro di me senza riguardi (oh! non scusatevi, vi comprendo benissimo), ora lasciatemi parlare, prima di strappare e maledire il bel titolo che avevate fatto designare per l'articolo che vi avevo promesso («Gioia di vivere», un titolo magnifico davvero se non inducesse a pensare a certi film del tenore Schipa dove sempre stanno lì per morire dei bambini e il Ministero delle Comunicazioni esibisce tutti i suoi mezzi più celeri, dagli elettrotreni ai telefoni, per aiutare i protagonisti), prima ancora di affannarvi a ricercare nei vostri pingui archivi il «pezzo» che potrà sostituirvi e, per favore, tenetelo per voi. Non ci farei davvero una bella figura se si risapesse in giro.

Ecco qua, l'articolo per il vostro «Aquilone» non lo so fare. Ho provato e riprovato a scriverlo, ho provato per amore ed ho provato per forza; ho cominciato dieci, venti, forse anche trenta dei fogli candidi, ho cambiato più volte pennino, credo per-

sino di essermi sorpreso, vergognoso e arrabbiato, a succhiare la penna e a masti-carla, ma non sono riuscito ad andare avanti per più di venti righe sconnesse e incoerenti. Dopo dieci anni di giornalismo, non del tutto infame, come voi sapete, dopo avere scritto un po' dappertutto (meno che sui muri), ho dovuto concludere che sull'«Aquilone» il mio nome non ci andrà mai. E perché? Qui sta il mio dramma: perché per «L'Aquilone», settimanale per i giovani, anzi il più bello, il più intelligente settimanale per i giovani (prego, prego...) non so scrivere.

Ascoltatevi ancora un momento, proverò a dirvi come e perché sono arrivato a questa conclusione. Forse poi mi scuserete e, se pur non vorrete, ridarmi la vostra fiducia (quella fiducia che tanto mi aveva lusingato quando vi ha spinto a mettermi a disposizione un'intera pagina del vostro rinnovato giornale), mi ridarete la vostra stima, a cui, stiate pur certo, tengo moltissimo, non soltanto perché voi... (omissis) ma anche e soprattutto perché siete «il direttore», e che direttore! Il direttore di un giornale su cui, nonostante ogni mio sforzo, non ho saputo scrivere, né bene né male, manco venti righe!

Veniamo ai fatti, si veniamo pure ai fatti, ma non spazientitevi, pensate che non è facile quando si ha qualche pretesa (e tutti dicono che io ne ho anche troppe), spiegare come e perché non si è saputo fare una cosa a cui si teneva. Voi lo sapete del resto quanto ci tenevo! Fui io a proporvi il tema dell'articolo e fui io a convincervi della bellezza e dell'originalità del soggetto quando noi genilmente (ma, ora che ci ripenso, con aria sorniona) mi accennaste che forse si trattava di un tema un po' vecchio.

Dunque, io vi dissi: «Ai giovani che si interessano dell'aviazione si parla troppo spesso con parole gonfie, si parla in tenuta da cerimonia, si adoperano le trombe, i tamburi, i campanelli anche quando la musica non c'è; orpelli, piastine, pennacchi: insomma retorica». Così vi dissi, e vi proposi di farvi un bell'articolo semplice sulla gioia di vivere che viene dal conoscere e dal praticare le cose dell'aviazione.

Vi raccontai poi, che una volta andai in volo, pilotando un caproncino, a Napoli, per visitare, presso l'aeroporto di Capodichino, la scuola per gli specializzati d'Aeronautica. Ero inviato da un grande giornale di cui allora ero redattore, aerostaggiante. Come fu come non fu (in poche parole, una schiappinata), partito da Roma verso le due del pomeriggio per arrivare prima che la sonata chiudesse, sbagliai la rotta ed arrivai che il cratere del Vesuvio era scariato ed il sole era già al tramonto.

Atterrai, in fretta (e male) e senza manco uscire dall'Aeroporto, attraversando direttamente il campo, me ne corsi verso la scuola. Gli «specialisti» stavano andandosene, in «libera uscita». Inutile sarebbe stato visitare la scuola con le aule chiuse; ma l'articolo bisognava pur farlo (non si trattava del giornale «L'Aquilone», direte voi con ironia e senza pietà). Mi accingevo già a ritornarmene verso l'Aeroporto pensando che avrei scritto qualche marmellata di maniera, quando davanti a me vidi uno di questi specializzati, a braccetto con una ragazza, andarsene verso un viale fuori mano. Aveva, il giovinotto, un fiore in bocca, un'aria da padron del mondo e si teneva appresso quella ragazza con una spavalderia che non ho dimenticato. Mi misi a seguirlo. Intanto pensavo all'articolo. Ma senza volerlo, tanto, sopra-pensero, mi ero avvicinata alla coppia, che ebbi a sentire i discorsi del giovinotto. Non starò ora a ripeterveli. Già ve li accennai quella malagurata volta in cui vi proposi l'articolo. Parlava di tutto, ma quanto mai di sé stesso, d'aviazione e di «vita»... cioè della ragazza che intanto si stringeva al braccio. Dovete credermi se vi dico che non ho mai sentito tanta serenità, tanto sapore, tanta sicurezza, nelle parole di un giovinotto a una ragazza e, lasciatemelo pur ripetere, tanta gioia di vivere, come ne sentii quella sera.

Un brano del discorso dell'aviere mi colpì sopra gli altri. Ad un certo punto la ragazza era titubante, non so bene per che cosa e, con quella arietta tagliente che sanno darsi le ragazze da marito e per di più innamorate, saltò su a dire: «ma tu che sai poi fare nella vita?». Il giovinotto scoppiò a ridere con un'allegria di acqua scrosciante: «Che so fare io? IO? Ma allora non hai capito niente! So mettere a punto qualsiasi magnete d'aviazione. Lo sai, lo sai — ripeteva — cosa vuol dire questo nella vita?».

Scusatemi, direttore, mi accorgo che mi dilungo e non faccio che ripetervi ciò che già vi dissi. Ma è quasi necessario, giacché mi sono messo in testa di spiegarvi perché non ho fatto l'articolo che vi avevo promesso. Dunque non spazientatevi, lasciatemi dire ancora un momento, poi vi dedicherete il vostro straordinario giornale.

Come sapete, quella volta mandai da Napoli al mio giornale un articolo qualsiasi di descrizione della scuola (che non avevo visto), ma mi ripromisi di fare un bell'articolo poi, quando ne fosse venuta l'occasione... E l'occasione fosse voi. Sì, non sorridete, il bell'articolo doveva essere quello che... non vi ho fatto. Voleva essere un articolo che dicesse ciò che io sentii quella

sera: qualche cosa fra l'ammirazione per quel ragazzo che «sapeva» così bene una cosa dell'aviazione e che di quel suo sapere se ne riempiva l'orgoglio e il cuore, qualche cosa fra l'ammirazione e l'invidia per i suoi... magneti che significavano tanta vita da entrare persino nei suoi discorsi ad una bella ragazza napoletana, al tramonto, lungo una stradetta solitaria che sapeva di figli.

Perché poi non ho saputo fare questo articolo? Vi ho detto che ve l'avrei spiegato, ma ora che mi ci trovo non so se riuscirò neppure a questo. Non ho saputo farlo questo benedetto articolo per tante ragioni: perché le parole vita e gioia messe sulla carta non sanno di nulla, perché i giovani d'oggi, e soprattutto quelli che leggono «L'Aquilone» (immagino, sono smaltizzati, ma sereni, e ci guardano con certi occhi freddi, quando vogliamo avere la pretesa di insegnare loro qualcosa nel campo dello spirito, che disarmano, perché nel venire l'altro qui ad Anzio, dove contavo di scrivere l'articolo, comobbi sulla Littorina un ragazzo con una chiave in mano che io credevo gli servisse tutt'al più per un paio di pattini, mentre seppi poi che era la chiave del suo motoscafo, un vero motoscafo, di cui il piccolo (avrà avuto dodici anni) mi spiegò il funzionamento con tali e tanti particolari tecnici, da lasciarmi imbecillito... (to che, dopo cent'anni che guida l'automobile ed una diecina d'anni come pilota d'aeroplano, riesco a malapena a parlare con sapienza tecnica degli pneumatici); perché infine questi ragazzi d'oggi, che sanno la sicurezza e la precisione delle cose, senza tuttavia perdere la fantasia per esse, non le conoscono e non so parlare loro...

Per queste e per tante altre ragioni non ho saputo scrivere l'articolo «Gioia di vivere» che vi avevo promesso. Ma voi mi avete compreso, voi che fra questi tali ragazzi d'oggi vivete e scrivete di continuo? Spero di sì, perché, ve l'ho già detto, tengo alla vostra stima.

Ed ora vi lascio, caro Direttore, non senza avervi ancora chiesto scusa. Sono certo che saprete rimediare per questa volta e che arete subito sottolineato l'articolo con cui sostituirlo quello che io non ho fatto, che non ho fatto per voi, intendiamoci, ma che farò — lo giuro! — per un giornale «per grandi». E' molto più facile, credetemi, scrivere per i lettori cosiddetti «grandi».

Vostro

F. V.

P. S. Vi prego ancora, non raccontate in giro ciò che vi ho scritto. E, se, malaguratamente, foste costretto a far leggere a qualcuno questa mia lettera, modificate la mia firma con due sigle qualsiasi.



Paragrafi sulla Spagna

§ 1. - Quand'ero un ragazzo, e allora c'era la guerra, mi meravigliavo grandemente l'esistenza delle Nazioni neutrali. Avevo dodici-tredici anni e non potevo capire. Mi dicevo: «Gli svizzeri non possono fare la guerra perché sono soldati del Papa». Dicevo, come vedete, una corbelleria, ma risolvevo una piccola parte di un grande problema. Pensavo all'Olanda, con capitale l'Aia (un incubo, la geografia!), e cominciamo a chiedermi perché gli olandesi, invece di mandarci il surrogato di caffè, non facevano la guerra anche loro. Avevo sentito dire che gli olandesi sono molto puliti, ma non giudicavo questa una ragione sufficiente per avere paura. Già: neutralità e paura era per me, allora, la stessa cosa. Non era certamente il caso di considerare che l'Olanda è piccola. Avevo pronto l'esempio del Montenegro, più piccolo di tutti.

E il Belgio? Il Belgio era un eroe, scritto su tutti i giornali e raccontato da tutte le bocche. Liegi e Namur erano due città che avevano eccitato la nostra fantasia di ragazzi fino all'esaltazione.

La Svezia, la Norvegia e la Danimarca mi sembravano Paesi fuori del mondo. Dalla Svezia credevo che giungessero gli zolfanelli svedesi, e perciò, per una stupida associazione di idee, finivo col pensare che quello fosse un Paese, credo, africano. In Danimarca sapevo che c'erano dei grossi e terribili cani.

In Europa facevano la guerra quasi tutti: l'Italia, la Germania, l'Austria, la Francia, il Belgio, il Montenegro, la Grecia, l'Albania, la Serbia, la Romania, l'Inghilterra, la Bulgaria, la Turchia e la Russia, (che allora si chiamava anche Rullo Compressore, certamente perché anche allora era grossa e stupida). Credo che sappiate che allora la Polonia non esisteva. Esisteva il nome, ed era sempre stato un incubo ricordarlo e pronunciarlo. Come adesso la Cecoslovacchia, Stato post-bellico fatto artificialmente da chi ha combinato la pace, e sopra tutto da un menagramo americano in vena d'umorismo.

Fatto sta che tutti facevano la guerra e noi ragazzi, ad un certo punto, non capivamo con esattezza chi fossero i nostri amici e i nostri nemici. (S'è visto più tardi, e lo vedete anche voi oggi, che fra nemici e amici non c'è una grande differenza. Avete mai sentito parlare di una certa sorella latina? Bene, bene. Non era una sorella stamense legata a noi per l'ombelico, ma una specie di bubbone, che diventa ogni giorno sempre più rosso e finirà certamente per scoppiare. Alla larga!).

C'erano, infine, il Portogallo e la Spagna. I portoghesi si confondevano, in certo modo, con quelli che vanno a teatro a sbafò; ed erano gente invidiabile. Gli spagnoli, invece, godevano presso di noi fama di guerrieri. Bastava leggere la storia. Era dunque assurdo che non entrassero in guerra pure loro. Si diceva: «Gli spagnoli hanno preso mezza America del Sud. Se si mettono d'accordo con la Francia ed entrano in guerra, tutto finisce in quindici giorni».

Invece gli spagnoli rimasero tranquillamente seduti al caffè a sentir cantare e suonare la chitarra, o a vedere un uomo che ammazza o si fa ammazzare da un toro infuriato.

Il capostazione del mio paese diceva sempre: «Se la Spagna non fa la guerra, rimane indietro di un secolo».

§ 2. - Finita la guerra mondiale, udii qualcuno ripetere i concetti di quel capostazione. Vedrete che la Spagna dovrà mettersi in regola con la storia. La guerra rinnova i popoli e li fa progredire. (Veramente la Russia si è rinnovata; ma è tornata indietro; e lo dimostra l'assurdità dell'asserzione. Tuttavia mi sono sempre rimaste in mente le parole del capostazione e quelle del suo parafrasatore).

§ 3. - Nel 1936, in piena estate, ecco scoppiare in Spagna il prognosticato rivolgimento sociale. Gli spagnoli «si mettevano in regola con la storia». La

parte più sana, più nobile, più generosa della Spagna insorgeva contro quella parte di spagnoli asserviti al bestiale assurdo verbo bolscevico di Mosca.

E' a questo punto che l'aviazione, arma modernissima degli audaci e dei generosi, dà il primo decisivo contributo alla causa della civiltà, dell'onore e della giustizia. Considerazione prima: — Se il governo Aznara avesse posseduto una potente aviazione, avrebbe paralizzato il generoso movimento dei requetes e dei falangisti. Considerazione seconda: — Se Franco e i suoi seguaci non avessero posseduto degli aeroplani con i quali proteggere il movimento dei pochi convogli marittimi carichi di truppe che passavano dal Marocco all'Andalusia a traverso lo stretto di Gibilterra; se non avessero posseduto degli aeroplani trimotori, degli «S. 81» acquistati dall'industria italiana, con i quali trasportare sulla penisola materiali e uomini dopo le prime quattro settimane del movimento franchista, i generosi soldati che stanno salvando la Spagna dalla rovina e dalla barbarie sarebbero caduti tutti, e inutilmente, sotto il piombo vendicatore degli illusi servi di Stalin. Questa è storia.

§ 4. - La fantasia ignobile dell'intervento armato degli italiani in Spagna prima dell'intervento dei russi, dei francesi, dei cecoslovacchi, degli americani, degli inglesi, eccetera, deve essere smascherata. La verità vera è che il Generale Franco si è preoccupato di acquistare degli aeroplani e che ha avuto la ventura di vedersi capitare a Tetuan prima e in Andalusia dopo, dei volontari che in aeroplano sanno viaggiare e combattere come nessuno al mondo. Parlo dei piloti del Tercio Italiani, che il mondo ha imparato a conoscere da un pezzo. I soldati, anzi gli avventurieri, che all'inizio del movimento rivoluzionario erano capitati a Madrid, a Barcellona, a Valenza, a Irun, a Oviedo sapevano tutt'al più

andare a piedi, o in camion quand'erano ubriachi fradici. I rossi perdettero i loro giorni migliori a massacrare sacerdoti, suore, frati, vecchi e donne pie; a bruciare chiese e conventi; a vendere quadri e statue al canagiume internazionale piovuto nella Spagna repubblicana ai primi urli di dolore; i rossi volevano vendetta e massacrì e non cavalleresca battaglia, e della loro superiorità numerica aeronautica non seppero trarre partito. Invece i seguaci di Franco e i fascisti accorsi da ogni dove si organizzavano e puntavano la miglior carta sull'aviazione e sulla motorizzazione della truppa. Il segreto del vittorioso movimento è tutto qui.

§ 5. - Due anni di guerra in Spagna si possono chiamare due anni di guerra aerea e di vittorie dell'ala legionaria. Le tappe sono simboleggiate ormai da nomi gloriosi: Algeiras, foce del Guadalquivir (il valorosissimo Gino Valeri impedisce lo strarimento del porto di Siviglia da parte delle navi rosse), Maiorca, Irun, Granja (18 Fiat, comandati da Biondi, affrontano 34 Curtiss e Rata e ne abbattano 15 senza perdita), Torrealeuga, Bilbao, Bermeo, Santander, Huesca, Teruel, Nord e Sud Ebro. Scrivo nomi di città e di battaglie a caso, senza ordine cronologico o di importanza. Ricordo anche alcuni fra i tanti nomi di eroi, caduti e viventi: Luigi Lodi, Monico, Presel, Mantelli, Botto.

§ 6. - Ogni tanto si sente parlare di un fulgido eroismo di un pilota legionario, o delle splendide eroiche prodezze di Garcia Morato, il capo delle formazioni aeree nazionali spagnuole. Però non s'è ancora sentito parlare di eroi rossi che siano o siano stati il terrore dei cieli. Il fatto polrebbe sorprendere e sembrare strano se non conoscessimo la vigliaccheria di tutte le canaglie del bolscevismo internazionale che si sono recate e seguitano a calare in Spagna annunciando prodigiose vittorie.

§ 7. - Fino al 18 novembre 1937 l'aviazione legionaria aveva abbattuto 452 apparecchi rossi delle seguenti marche: Potez, Martin bomber, Loire, Dewoitine, Nieuport, Spad, Boeing, Curtiss, Rata, Britra, Breugnot. Hanno voluto provarci un po' tutti, gli amici europei! (Il successo dell'assedio economico applicato all'aviazione. Campo d'esperienza: la Spagna!). Alla fine del giugno u. s. risulta che gli apparecchi rossi abbattuti sono oltre 700. Perdite dei legionari: uno su nove! Passa il tempo, ma la proporzione non muta.

GASTONE MARTINI

CRONACA BREVE

IL DUCE, alle ore 18 del 19 giugno ha sorvolato la città di Lugo ed ha lasciato cadere ramoscelli di alloro sul Monumento a Francesco Baracca.

DALLA FINE di maggio al 10 giugno scorso, dai più disparati e lontani punti dell'Impero, i nostri aeroplani sanitari hanno trasportato, nei luoghi di cura interna, 104 infermi; inoltre il 7 giugno sei aerei sanitari, partiti 4 da Addis Abeba e 2 da Dire-Dava, hanno trasportato ad Assab, per essere imbarcati sopra una nave-ospedale, 50 ammalati scortati da sei medici.

ALLA PARATA aerea francese di Villacoublay, che avrà luogo il 10 luglio corrente, parteciperanno squadriglie inglesi di aeroplani «Gloester Gladiator» e una decina di «Hawker Hurricane».

I PILOTI tedeschi Kindermann e Hotopf, hanno stabilito il nuovo primato internazionale di altezza con 10.000 kg. di carico, raggiungendo la quota di 7942 metri su apparecchio «Junkers In. 90», quadrimotore «Daimler Benz D. B. 600».

ENTRO i prossimi tre mesi verranno inaugurate in Inghilterra nuove scuole di addestramento per i piloti, tra le quali sono notevoli quella di Nansby, ove verrà trasferita la Scuola di avviamento aereo, e quella di Little Rissington: il loro costo è stato rispettivamente di 610.000 e 303.000 sterline.

IL 3 LUGLIO, con l'inaugurazione dell'aviolinea Singapore-Sidney il collegamento aereo tra l'Inghilterra e l'Australia è stato completato.

E' ARRIVATO a Nuova York, accompagnato dal noto costruttore francese Coudinet, l'aviatore Detroyat, collaudatore ufficiale del Ministero dell'Aria, con l'incarico di studiare il sistema di produzione delle fabbriche aeronautiche americane e di sorvegliare l'esecuzione dell'ordinazione di cento apparecchi da caccia «Curtiss P. 36».



Nodi stradali e trinceramenti colpiti dal preciso tiro dei bombardatori legionari.



So come vanno queste cose. E' una storia che conoscono tutti gli ufficiali azzurri, una storia che si ripete pressochè identica ogni qualvolta appaiono sui muri quei grandi manifesti a colori vivaci, pieni d'aquile in volo, di allettanti fusoliere, di dense formazioni d'apparecchi, e pieni di richiami e lusinghe che solleticano l'amor proprio di una gioventù ormai orientata verso le più difficili, ardue conquiste.

Ieri, oggi, domani, si è lottato, si lotta, si lotterà per arruolarsi nell'Arma Azzurra. Lotta incruenta, s'intende, fra la volontà caparbia di un giovane che vuole farsi una strada coi mezzi che egli sente più idonei alle sue possibilità, alle sue tendenze, e la resistenza tenace di una mamma che teme, che trepida per il figliolo allevato con tante cure, con tanto amore. Lotta condotta con armi inconsuete: da una parte, una decisione irremovibile che si manifesta con battute di piedi, con imperativi categorici accompagnati, magari, da qualche irrispettoso pugno sul tavolo; dall'altra, lagrime che scendono silenziosamente sulle gote appassite, soffici trincee di accorata tenerezza, e parole buone, parole umili, parole che sgorgano direttamente da un cuore dolente.

So come vanno queste cose: un bel mattino, l'alunno dell'ultimo anno di liceo, appena udito il segnale di fine lezione, raccoglie i suoi libri e si precipita rumorosamente fuori dell'aula per correre al sole, dopo le lunghe ore di costrizione sugli inospitali banchi della scuola. Passa come un fulmine lungo i luminosi corridoi, urtando i compagni, parlando ad alta voce, già ebbro di libertà, già proiettato col pensiero sulla strada piena di vita, di movimento, di cose allegre. Ma, ad un tratto, qualcosa lo arresta, lo ammutolisce. Lì, proprio sul muro, dove ci sono, di solito, gli ordini della Direzione o della G.I.L., è apparso, come per magia, il policromo invito di un bando di concorso della R. Accademia Aeronautica.

C'è già un gruppo di compagni fermi, intenti a discutere animatamente le condizioni, le modalità, i titoli necessari. L'alunno si unisce al gruppo, ascolta, dice la sua, s'inferora della discussione, si accalora ed a un certo punto sembra veramente che tutto sia stato fatto appositamente

per lui, per favorire una passione che covava da anni, fino da quando la costruzione del primo modello volante lo aveva messo in confidenza coll'elemento celeste dandogli la gioia della sua prima personalità, fino da quando il primo balzo in alianti gli aveva dato l'ebbrezza di staccarsi dalla medioerità dei compagni per quei trenta, cinquanta metri capaci di giocare nella fantasia come una quota incommensurabilmente elevata.

Ad un tratto, un dubbio lo attanaglia: potrà il padre, piccolo impiegato, far fronte alle esigenze più necessarie? Il potere delle cifre tarperà sul nascere quelle ali così pronte a cimentarsi nell'ascesa?

Il giovane si avvicina, legge più attentamente e lo sguardo, che per un momento si era offuscato, torna ad illuminarsi: ma sì! il babbo potrà benissimo far fronte a quelle spese di primo corredo, a quella cifra esigua che assicura al figlio una posizione di prim'ordine, un avvenire luminoso. Poi, magari, più tardi, il figlio potrà restituire, aiutare la famiglia ad allevare i fratelli più piccoli. Per ora la cosa più importante è quella di superare i prossimi esami di Stato ed essere liberi da qualsiasi vincolo scolastico, liberi di scegliere la strada.

Con questa prospettiva gli anni futuri si colorano di rosa, ed il giovane

si precipita giù per le scale, con una gran voglia di cantare, con una grande felicità nel cuore, con un desiderio vivissimo di rendere tutto il mondo partecipe della propria intima gioia. Essere qualcuno! Che sogno! Non dovere dipendere, per il denaro, dai genitori; non dover rendere conti a chicchessia! Disporre a piacimento della propria esistenza e, soprattutto, salire, salire, salire!

La fantasia si eccita: tutto sembra bello, facile, liscio, piacevole. Tre anni d'Accademia passano prestissimo; poi, anche laggiù la vita non deve essere così triste se dicono la verità le fotografie dei programmi: volo, ginnastica, cavallo, rugby, scherma: tutta la gamma degli sports. Ci sarà anche lo studio, è vero, ma e con ciò? S'intende che qualche sacrificio deve pur essere fatto!

Così ragionando fra sé e sé, il giovane è giunto a casa. Qui ti voglio! Ma oramai lo spirito è lanciato e la decisione, maturata nel tempo, è diventata ferma ed incrollabile.

La mamma, che, ignara di tutto, sta sfaccendando per allestire la colazione, lo saluta col consueto buon sorriso. E' andata bene la lezione? E' stato interrogato? Ha avuto compiti da fare?

Il ragazzo risponde a monosillabi, ma il suo cervello è altrove: cerca le parole per iniziare l'attacco, si ar-

rovella, diventa rosso, poi, insofferente d'indugi, prorompe:

— Mamma, ho deciso per l'Accademia Aeronautica.

La mamma, aggredita a questo modo, resta col braccio sospeso a mezz'aria, spalanca gli occhi e per un attimo non sa che dire, non sa che fare. Guarda il figlio con aria incredula e le sembra impossibile che un'idea, un pensiero di quella testolina ricciuta abbia potuto concretarsi nelle parole « ho deciso ».

Il suo bimbo, che ancor ieri aveva i pantaloni corti, che ancor ieri non poteva staccarsi un momento dalle sue sottane, le si rivela improvvisamente con una personalità di uomo precoce, con una volontà prima d'ora insospettata, con una crudeltà tipicamente maschile. Di fronte a questo fatto triste e lieto ad un tempo, la mamma non sa che abbandonarsi sopra una sedia, con aria sgomenta, col cuore dolente.

— Tu... tu aviatore? — riesce finalmente ad articolare.

— Sì, io! Perché? — E qui il ragazzo comincia a buttar fuori tutto quello che da tempo gli stava mulinando nel cervello. Poichè ha bisogno di esser forte per non lasciarsi irretire dalla dolcezza materna, evita di guardare in viso la sua trepida vittima e cerca le parole grosse, le frasi forti, tutto quello che può servire per far breccia.

Nessuno ha il diritto di fermarlo: nessuno ha il diritto di impedirgli la libera scelta; egli detesta le posizioni troppo comode; detesta l'esistenza triste e monotona degli uffici, dei mezzi manichini, degli archivi polverosi. Vuole l'aria libera, la luce sflogorante, la libertà infinita. E' inutile opporsi, inutile piangere, inutile protestare. Se non si aderirà al suo desiderio, egli lascerà la casa, lascerà gli studi e troverà il modo di realizzare il suo sogno altrimenti.

La buona mamma non sa come reagire a quella valanga di parole: sente soltanto che il figlio parla sul serio e ne è sgomenta. Bisognerà prospettare la cosa al padre e rimettersi alla sua decisione.

Questa benedetta decisione da prendere così all'improvviso rende tempestosissima la colazione. Il padre cerca di difendere le posizioni col suo pacato argomentare, ma sa già in cuor suo che dovrà cedere, perchè i tempi non sono più quelli di una volta, perchè la gioventù d'oggi ha le sue esigenze, e perchè, in fondo, non gli dispiace vedere la propria creatura aggredire la vita con tanto calore, con tanto entusiasmo.

Quando il giovane intuisce di aver la vittoria in pugno, quando fra i « se » paterni ed i « ma » materni, intravede il crollo di ogni resistenza, lascia il cibo, e corre fuori, all'aperto, col cuore in tumulto, con gli occhi pieni di lagrime di gioia, perchè la vita è bella quando la sospinge la passione. E che passione!

BRUNO



Accademisti sul campo di Capua per le lezioni di pilotaggio. Gli argentei « Breda » sono in linea di volo, gli allievi e gli istruttori ai loro posti. Gli altri attendono con impazienza il loro turno.

3870 ALLIEVI SPECIALIZZATI

Il Ministero dell'Aeronautica bandisce il seguente concorso:

Art. 1. — È aperto un arruolamento per titoli, per avieri specialisti dell'Arma Aeronautica, nelle seguenti categorie e per il numero contro ognuna indicato:

1. Motoristi	N. 700
2. Montatori	» 400
3. Radiotelegrafisti	» 500
4. Radioaerologi	» 500
5. Armieri-artificieri	» 550
6. Eletttricisti	» 500
7. Fotografi	» 150
8. Automobilisti	» 500
9. Aiutanti di sanità.	» 100

Totale N. 3870

NOTA. — Il Ministero si riserva la facoltà di destinare alla specialità motociclisti parte degli avieri reclutati come allievi automobilisti.

Condizioni per l'arruolamento

Art. 2. — Possono aspirare all'arruolamento i cittadini che, oltre a possedere la necessaria attitudine fisica, si trovino nelle seguenti condizioni:

a) siano nati in uno degli anni 1918, 1919, qualora concorrano alle categorie motoristi, montatori ed armieri, e negli anni 1918, 1919, 1920 per tutte le altre categorie; non siano stati, all'atto in cui avranno inizio i

corsi, incorporati nel R. Esercito o nella R. Marina e, se nati negli anni 1918 e 1919, non appartengano alla leva di mare;

b) siano iscritti alla Gioventù Italiana del Littorio;

c) posseggano il titolo minimo di studio espressamente indicato, per ciascuna categoria, nell'art. 4 del presente bando;

d) risultino di buona condotta e di ottimi precedenti politici e morali;

e) contraggano, all'atto dell'arruolamento, la ferma di 30 mesi;

f) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

g) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

h) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

i) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

j) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

k) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

l) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

m) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

n) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

o) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

p) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

q) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

r) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

s) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

t) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

u) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

v) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

w) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

x) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

y) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

z) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

aa) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ab) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ac) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ad) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ae) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

af) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ag) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ah) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ai) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

aj) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ak) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

al) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

am) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

an) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

ao) non abbiano conseguito il brevetto pre-militare di pilotaggio aereo od il brevetto di pilota civile.

7) stato di famiglia dell'aspirante;

8) attestato sanitario, vistato dal Podestà del Comune, dal quale risulti chiaramente che mancano nel gentilizio l'isterismo e le neuropatie a caratteri spiccatamente ereditari, né che si ebbero mai nel giovane, crisi convulsive di qualsiasi genere, né anomalie del carattere.

I documenti di cui ai numeri 2, 3, 4, 5, 6, 7 ed 8 debbono essere rilasciati in carta bollata e debitamente vidimati.

Per i certificati rilasciati dalle autorità amministrative residenti nel Comune di Roma, non è necessaria la legalizzazione.

In caso di povertà — da comprovarsi mediante relativo certificato rilasciato dalla competente autorità — tutti i documenti indicati nel presente articolo 4 possono essere presentati in carta semplice (sempre ad eccezione della domanda);

9) dichiarazione esplicita, con la quale l'aspirante all'arruolamento si impegna a svolgere ogni qualvolta ne sia richiesto per ragioni di servizio;

10) dichiarazione di accettazione della ferma di 30 mesi, con decorrenza dal giorno dell'ammissione al corso di specializzazione;

11) dichiarazione con la quale l'aspirante attesti di non essere in possesso del brevetto pre-militare, di pilotaggio aereo o di pilota civile;

12) titolo di studio;

a) per gli aspiranti alle categorie motoristi, montatori, fotografi, elettricisti, armieri-artificieri, automobilisti ed aiutanti di sanità; il certificato di compimento rilasciato da una scuola pubblica elementare alla fine della 5. classe, secondo l'ordinamento scolastico vigente;

b) per gli aspiranti alle categorie radiotelegrafisti e radioaerologi il possesso della licenza di una scuola media di grado inferiore, regia o pareggiata;

13) certificato di mestiere, affine alla categoria prescelta obbligatorio per la categoria motoristi, montatori e automobilisti e facoltativo per le altre.

Gli aspiranti alla categoria automobilisti, qualora siano in possesso della patente per la guida di autoveicoli, dovranno indicare gli estremi (numero, data e Prefettura di rilascio).

L'aspirante che sia nato negli anni 1918 o 1919 deve altresì allegare, alla domanda di ammissione, una dichiarazione vidimata per conferma dal Podestà del Comune, nella quale si attesti che lo stesso non trovasi iscritto sulle liste della leva di mare o non si trova nelle condizioni prescritte dalla legge sulla leva marittima per la iscrizione sulle liste stesse.

Le dichiarazioni di cui ai nn. 9, 10 e 11 vanno rilasciate dagli stessi interessati in carta semplice od in continuazione alla domanda di ammissione.

Esclusioni - Rinunce

Art. 5. — Indipendentemente dalla regolarità della domanda, il Ministero si riserva la facoltà di escludere dal concorso, senza essere tenuto a specificarne i motivi, quegli aspiranti la cui ammissione nella R. Aeronautica possa comunque risultare non desiderabile.

Come pure, qualora il numero dei concorrenti, per una determinata categoria, tenuto anche conto delle preferenze manifestate dal concorrente, risulti eccessivo, in relazione alla disponibilità dei posti, il Ministero si riserva la facoltà di selezione sugli ammittenti, a suo insindacabile giudizio.

Coloro che, dopo la presentazione della domanda, intendessero rinunciare al concorso, dovranno far pervenire al Ministero regolare istanza di rinuncia, da compiersi in carta da bollo da L. 6 debitamente firmata dall'interessato ed autenticata dal Podestà del Comune.

Visita medica

Art. 6. — Gli aspiranti, eccezione fatta per quelli esclusi dal concorso per la facoltà attribuita al Ministero dal precedente art. 5, saranno sottoposti a visita sanitaria preliminare presso un aeroporto vicinore alla loro residenza.

La chiamata a visita medica sarà effettuata dal Ministero a mezzo di « lettera foglio di viaggio » sul cui contenuto si richiama la speciale attenzione dell'aspirante ed alla quale sarà allegato lo scontrino del viaggio a tariffa militare in terza classe.

Gli aspiranti potranno usufruire esclusivamente di tale riduzione sulle linee ferroviarie, tramviarie o di navigazione che ammettono la tariffa militare, per viaggio dalla stazione o dal porto più vicini alla loro residenza, alla sede dell'Ente incaricato della visita sanitaria.

Nulla compete agli aspiranti che vengono chiamati per subire gli accertamenti sanitari preliminari, limitandosi l'Amministrazione aeronautica a fornir loro gli scontrini per il viaggio a tariffa militare in terza classe.

Gli aspiranti, che non fossero chiamati a sostenere la visita medica entro un mese dal termine stabilito per l'arrivo delle domande al Ministero devono ritenersi non ammessi a partecipare al presente concorso, al sensi dell'art. 5 e i documenti presentati saranno loro restituiti nel più breve tempo possibile.

Arruolamento

Art. 7. — Gli aspiranti giudicati fisicamente idonei nella visita medica preliminare e riconosciuti ammissibili al concorso saranno chiamati « con lettera foglio di viaggio » a domicilio ed inviati all'Ente stabilito dal Ministero. Presso tale Ente saranno sottoposti a visita medica definitiva da una commissione sanitaria a se, da questa, conformati fisicamente idonei, saranno arruolati nella R. Aeronautica in qualità di allievi. In caso contrario, saranno rinviati in famiglia. Anche contro questa visita non è ammesso appello alcuno.

A tali aspiranti sarà concesso il rimborso delle spese di viaggio, e sarà pagata per ogni giornata di viaggio, la prescritta indennità di trasferta (lire 6,19).

Sarà data la precedenza, nell'arruolamento, nell'ordine appreso indicato:

a) agli aspiranti in possesso del certificato di idoneità ai corsi di specializzazione preaeronautica, corrispondente alla categoria cui il richiedente aspira. Tale certificato potrà essere trasmesso anche dopo la scadenza del presente concorso, ma prima dell'arruolamento. In tal caso, occorre esibire un certificato da parte della relativa scuola, comprovante la frequenza alla scuola stessa, per l'anno scolastico in corso.

Se aspiranti alle categorie radiotelegrafisti e radioaerologi, tale preferenza sarà accordata anche a quelli che abbiano conseguito presso le R.R. Scuole Industriali, il diploma di operaio qualificato radioelettricista;

b) agli aspiranti che abbiano presentato il certificato di mestiere affine alla categoria prescelta, specialmente se il certificato sia stato rilasciato da Enti o Ditte o Stabilimenti notoriamente riconosciuti di notevole importanza;

c) agli orfani di guerra, agli orfani dei caduti per la causa fascista, ai figli dei militari e dei funzionari civili di ruolo della Regia Aeronautica, ai figli dei militari del Regio Esercito, della R. Marina, della R. Guardia di Finanza, della M.V.S.N. e degli impiegati di ruolo delle altre Amministrazioni dello Stato.

Coloro che si rifiutassero di sottoscrivere l'atto di arruolamento, saranno restituiti in



Un radiotelegrafista a bordo di un apparecchio da bombardamento

Art. 3. — Gli aspiranti all'arruolamento dovranno far pervenire, non oltre il 40° giorno dalla data del presente manifesto, la domanda di ammissione in carta bollata da L. 6 (anche in caso di povertà del concorrente) indirizzandola al Ministero dell'Aeronautica - Direzione Generale del Personale Militare - Divisione II - Sezione III - Roma. Nella domanda dovrà essere indicato, in fondo e sotto la firma, in modo chiaramente

Domanda

leggibile, l'indirizzo esatto del concorrente (Comune, Provincia, via e numero dell'abitazione).

Se il concorrente, dopo l'inoltro della domanda e prima di essere chiamato, cambia indirizzo, deve d'urgenza notificare l'avvenuto cambiamento al Ministero dell'Aeronautica, Direzione Generale del Personale Militare Div. II, Sez. III, Roma.

Nella domanda l'aspirante dovrà indicare, in ordine di preferenza, non più di tre categorie per le quali intende concorrere, scegliendole fra quelle elencate nell'art. 1 del presente bando, restando però sempre in facoltà del Ministero l'assegnazione ad una qualunque di dette categorie.

Art. 4. — Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti comuni a tutti gli aspiranti, per qualsiasi categoria:

- 1) estratto dell'atto di nascita, rilasciato in conformità dei Regi Decreti 25 agosto e 22 dicembre 1932, nn. 1101 e 1096;
- 2) certificato comprovante il possesso del requisito fascista di cui all'art. 2, lettera b) del presente bando. Questo certificato deve essere rilasciato dal Comandante Federale della Gioventù Italiana del Littorio;
- 3) certificato geniale, di data non anteriore di tre mesi a quella della presentazione della domanda;
- 4) certificato di cittadinanza italiana, o atto di notorietà, dal quale risulti che l'aspirante si trovi in condizioni di potere acquistare la cittadinanza italiana con la prestazione del servizio militare, ai sensi della legge sulla cittadinanza italiana del 13 giugno 1912, n. 555;
- 5) attestazione di buona condotta, di data non anteriore di tre mesi a quella della presentazione della domanda, rilasciata dal Podestà del Comune in cui il giovane ha il domicilio, o dal Podestà dei vari Comuni, in cui egli abbia dimorato durante gli ultimi dodici mesi; tale certificato deve essere vidimato, per conferma, dal Prefetto;
- 6) atto di consenso (che deve essere sempre vistato dal Podestà, per autentica di firma) del padre, o, in mancanza di questi, della madre, esercente la patria potestà, o, in mancanza di entrambi i genitori, del tutore espressamente autorizzato dal Consiglio di famiglia o di tutela, oppure una dichiarazione del Podestà del Comune che comprovò che il giovane si trova nella impossibilità di presentare il suddetto documento. Se il giovane sia già emancipato dovrà presentare l'atto di consenso del curatore, parimenti autorizzato dal Consiglio di famiglia;



Lezione pratica di radiotelegrafia

famiglia a proprie spese e senza concessione dello scontrino per la riduzione sulle ferrovie.

Gli allievi, una volta arruolati, non potranno ottenere il passaggio ad altra categoria di specialisti della R. Aeronautica. Tali passaggi potranno tuttavia essere eccezionalmente concessi, solo dietro esplicito parere del comandante della scuola, limitatamente però alle categorie per le quali, presso ogni scuola interessata si svolgono i relativi corsi, ed a giudizio insindacabile del Ministero, entro il primo trimestre di corso e sempre che la diversa destinazione, per le particolari attitudini rivelate dall'allievo, si dimostri utile ai fini del servizio.

Corsi - Nomina a specialisti - Ferma - Congedamento ed eventuale carriera

Art. 8. — I corsi per specialisti hanno una durata variabile a seconda della categoria. Quelli di cui al presente bando avranno inizio, presumibilmente, nel prossimo autunno per tutte le categorie, fatta eccezione per la categoria montatori, per la quale si prevede che il corso relativo potrà avere inizio durante l'estate prossima.

Per tutta la durata di essi, e con decorrenza dal giorno dell'avvenuto arruolamento, gli allievi riceveranno una paga giornaliera di L. 1.

Al termine del corso di specializzazione e dopo avere ultimato, con esito favorevole, il periodo di tirocinio presso un reparto, gli allievi saranno nominati « specialisti » nella rispettiva categoria e riceveranno, oltre

o consolari del luogo di residenza, o rispettivamente, dall'ufficiale medico addetto al presidio.

Il titolo di studio, se conseguito all'Estero, dovrà essere accompagnato da una dichiarazione della Autorità sopra indicata, che attesti che il corso di studi compiuto può essere ritenuto equipollente a quello di cui al numero 12 dell'art. 4 del presente bando.

Qualora i candidati non possano produrre alcun titolo di studio, ma, a giudizio delle Autorità consolari, posseggano una cultura media tale da potere essere ammessi ai corsi per cui è prescritto il possesso del certificato di licenza elementare superiore, le Autorità consolari, possono, sotto la loro diretta responsabilità e competenza, rilasciare una dichiarazione del seguente tenore:

Il sottoscritto, avendo sottoposto il connesso candidato al concorso per allievi avieri specialisti, per cui necessita la presentazione di un certificato di licenza di scuola elementare superiore, ritiene che, il candidato, possiede la sufficiente cultura elementare che possa farlo ritenere idoneo a partecipare al concorso suddetto.

I giovani residenti all'Estero o in Colonia devono altresì trasmettere, a corredo della domanda, una dichiarazione in carta libera, con la quale si obbligano ad intraprendere, a loro spese, il viaggio di andata, ed eventualmente quello di ritorno, dal luogo di residenza all'Estero od in Colonia, a quello di confine nel Regno. Tale dichiarazione deve essere autenticata dalla competente Autorità diplomatica o consolare, o dalla competente Autorità politica coloniale.



Gli specialisti si esercitano con la mitragliatrice.

alla paga di L. 1,20 al giorno, la indennità giornaliera di mestiere.

Gli allievi per le categorie Radiotelegrafisti, Radioaerologisti ed Elettrocisti, saranno nominati specialisti e promossi avieri scelti al termine del corso di specializzazione.

Gli appartenenti alle categorie aventi l'obbligo continuativo di volo riceveranno inoltre l'indennità di volo stabilita dalle disposizioni in vigore.

Ultimata la ferma di 30 mesi, gli specialisti arruolati in base al presente bando, saranno collocati in congedo e passeranno a far parte della forza permanente in congedo della Regia Aeronautica.

Proscioglimento dell'arruolamento - Aiuti specialisti

Art. 9. — Durante il corso il Ministero si riserva la facoltà di prosciogliere dall'arruolamento quegli allievi che non dessero garanzia di riuscire buoni elementi per la R. Aeronautica, sia per ragioni fisiche che per deficienza di qualità intellettuali o professionali, ovvero per cattiva condotta.

Gli allievi possono essere anche prosciolti, a loro domanda, indirizzata al Ministero dell'Aeronautica e redatta in carta da bollo da L. 6 da presentarsi entro i primi quindici giorni dall'inizio del corso.

Coloro che risultassero non idonei agli esami finali dei corsi di specializzazione, saranno prosciolti dalla ferma speciale contratta.

I prosciolti qualora appartenessero a classe, che non ha ancora concorso alla leva, saranno licenziati definitivamente dalle armi; ma avranno l'obbligo di concorrere alla leva con la propria classe di nascita.

Saranno invece trattenuti alle armi gli appartenenti a classe che ha già concorso alla leva, nonché coloro che, riprovati agli esami finali dei corsi di specializzazione, ma dichiarati idonei ad esercitare le mansioni di aiuto specialista, facciano domanda di compiere, in anticipo, gli obblighi di leva stessi.

Disposizioni per i giovani residenti all'estero o in Colonia

Art. 10. — Per i giovani residenti all'Estero o in Colonia, la domanda con l'intera documentazione, deve essere trasmessa, entro un mese dal limite di tempo prescritto dall'articolo 3, per tramite della competente Autorità diplomatica o consolare, o della competente Autorità politica coloniale; tutti gli atti rispettivi devono essere vidimati dalle Autorità medesime.

Il certificato di buona condotta dovrà essere rilasciato dalle Autorità diplomatiche



UN ARTICOLO DELLA "RIVISTA AERONAUTICA,"

Il n. 6 della Rivista Aeronautica pubblica un interessante articolo dal titolo « Mezzi e metodi di guerra aerea nei cieli di Spagna » del Col. A. pilota Ferdinando Rajfaelli, nel quale l'Autore espone in forma chiara la situazione delle forze aeree combattenti nel cielo della penisola iberica. I diversi tipi di apparecchi in dotazione ai reparti nazionali e marzisti sono in questo articolo messi a confronto tra di essi e studiati in rapporto alle esigenze derivanti dalla configurazione topografica della penisola e dalle sue caratteristiche climatiche, nonché dall'impiego di quegli stessi velivoli se ne vuole o se ne deve fare.

Naturalmente, l'aviazione da bombardamento, costituendo l'elemento essenziale dell'aviazione bellica, è maggiormente presa di mira dall'esame dell'Autore, e il risultato non può che inorgogliarci: i nostri « B. R. 20 » e « S. 79 » appaiono di gran lunga superiori a qualsiasi altro bombardiere, sia esso amico o nemico, operante nel cielo di Spagna. A questo fatto di importanza basilare per i risultati del conflitto, dato il valore assunto dai coefficienti aereo nella guerra moderna, contribuiscono tanto le caratteristiche delle macchine come quelle degli uomini. Risulta infatti che gli apparecchi italiani sono migliori per velocità e capacità di trasporto, e gli equipaggi meglio preparati tecnicamente e moralmente. Queste due ultime caratteristiche mancano quasi del tutto agli aviatori marzisti, e i loro stormi da bombardamento sono pertanto costretti a limitare la loro attività secondo le condizioni meteorologiche. Il bombardamento notturno non è mai stato attuato dai marzisti, mentre Barcellona, Valencia, Saitano e tanti altri caposaldi della resi-

stenza rossa ben conoscono l'esattezza con la quale i bombardatori dei « Falchi » e degli « Sparvieri » sanno colpire durante le ore notturne.

Nella parte dell'articolo nella quale l'Autore passa in rassegna i diversi tipi di caccia, la sua obiettività ci permette di venire a conoscenza di alcune doti della aviazione rossa che ci fanno apprezzare maggiormente la fulgida collana di vittorie riportate dalla caccia legionaria nei duelli combattuti contro i velocissimi « Curtiss » e « Rata ».

L'articolo è corredato da interessanti fotografie, alcune delle quali riproducenti gli effetti di un preciso bombardamento effettuato dall'aviazione legionaria contro una stazione ferroviaria rossa in piena attività.

AVIAZIONE E ARTIGLIERIA

Sua Ecc. il Generale A. Crocco, Accademico d'Italia, ha scritto per il numero 26 de Le Vie dell'aria un dottissimo articolo dal titolo « Il coefficiente balistico ». In esso l'illustre Autore estende al campo aeronautico il concetto di coefficiente balistico adoperato in Artiglieria per definire l'attitudine di un proiettile per superare la resistenza dell'aria, ed esamina le condizioni in cui viene a trovarsi un velivolo in speciali circostanze di volo, dimostrando infine come l'aeroplano si venga allora a trovare sotto il dominio di leggi fisiche analoghe a quelle relative al coefficiente balistico. Sull'importante studio S. E. il Gen. Arturo Crocco promette ai lettori de Le Vie dell'aria di scrivere presto un secondo articolo, nel quale il coefficiente balistico-aviatore verrà esaminato come causa di dissipazione di energia cinetica.

AVIAZIONE LEGIONARIA

La « Rivista Illustrata del Popolo d'Italia » del mese di giugno pubblica un articolo di Federico Valli dal titolo « Aviazione Legionaria, strumento di vittoria ». L'articolo illustrato da numerose ed interessanti fotografie inedite, finisce in maniera esatta il valore dell'Aviazione Legionaria in Spagna, schierandosi contro coloro che, falsando il vero aspetto del conflitto civile in Spagna, vogliono trarre da queste deviazioni e considerazioni dimmentive l'importanza del coefficiente aereo nella guerra moderna.

Il prezioso intelligente lavoro dei motoristi.





LE FORZE

Il nostro «Breda 65» d'assalto



Monomotori inglesi da bombardamento leggero

Da più parti, e sui più toni, è stato chiesto con una frequenza veramente notevole a Zio Falcone quale fosse la potenza aerea di questa o quella Nazione, l'efficienza e le possibilità di offesa delle diverse aeronautiche, ed un mucchio di altre cose che, in blocco, possono essere classificate fra le «domande indiscrete». Difatti sarebbero state necessarie, ogni volta, diverse colonne di spazio a Zio Falcone per rispondere alle richieste, senza contare che avrebbe dovuto rubare i dati che gli si chiedevano nei più riposti luoghi dove normalmente vengono tenute le «informazioni segrete», quelle contrassegnate con una serie di timbri «R.R.», rischiando la sua preziosa esistenza, oltre che la sua reputazione. Scioio però dell'importanza che i suoi lettori davano a tutte queste belle cose, Zio Falcone ci ha incaricato di rispondere in una volta, collettivamente e, se possibile, esaurientemente, ai curiosi, ed è qui l'origine del presente lavoro; lavoro che vuole essere un semplice sguardo panoramico, in stile aritmetico, sulle forze aeree europee. Se raccoglieremo un plauso per la nostra fatica, allora penseremo a fare qualche cosa di analogo per gli altri continenti.

Ma è chiaro che quello che preme di più è l'Europa. Questo paese, nel quale ha avuto origine e sviluppo la civiltà che presentemente domina il mondo, dà il più miserando degli spettacoli che esistano, precisamente, a questo mondo; infatti è pieno di gente che si guarda in cagnesco, di gente che se non mena già le mani, si dichiara pronta a farlo, e rotea gli occhi e digrigna i denti. In questo ambiente piuttosto riscaldato è chiaro che bisogna muoversi con circospezione, e stare sempre all'erta, pronti a difendersi ed a rintuzzare le offese. E' quello che ciascuna Nazione europea fa, di modo che l'Europa è il più completo campionario di armi e di armati visibile sulla madre terra. E poiché fra le armi le più efficaci, di immediato e formidabile impiego, sono quelle che trovano il loro naturale elemento nell'aria, le aviazioni sono considerate come le pietre angolari di tutti i sistemi di difesa e di offesa.

L'Europa politicamente parlando è un mosaico di Paesi; tuttavia quelli che hanno un'importanza notevole perché fanno il bello ed il cattivo tempo possono essenzial-

mente ritenersi cinque; attorno ad essi, astri maggiori, gravitano gli altri Stati, ora attratti nell'orbita dell'uno, ora nell'orbita dell'altro. Questi cinque pilastri fondamentali dell'edificio europeo sono: l'Inghilterra, la Germania, la Francia, la Russia e l'Italia. Vi chiariamo che, se abbiamo messo all'ultimo posto il nostro Paese, è semplicemente per cortesia; da qualche anno tutti quanti si sono accorti ch'esso non è affatto all'ultimo posto — se vogliamo accennare ad una graduatoria che però nessuno osa più fare — come si ostentava credere, e se ne sono accorti in modo alquanto... sgradevole!... Aggiungiamo che un altro Paese che pesa abbastanza nel gioco è la Polonia, perché possiede una statura tale da renderlo sufficientemente indipen-

dente dalle diverse forze di attrazione.

Limitandoci momentaneamente a questi sei Paesi di primo piano, cominciamo ad analizzare la loro forza aerea. Ed in primo luogo domandiamoci: cos'è la *forza aerea*? Questo concetto non è semplice; a costituire una forza aerea concorrono diverse cose: la quantità del materiale disponibile; la sua qualità; la quantità e la qualità degli uomini pronti ad impiegare detto materiale; infine, cosa molto importante, la vastità delle riserve e la possibilità di ricostituire rapidamente.

Inutile insistere sull'importanza della *quantità* di materiale; più aerei si posseggono, più immediata, vasta, diffusa e pesante può essere l'azione aerea. Circa la *qualità* degli aerei è pacifico che deve essere considerata come elemento di principissima importanza, in quanto da essa dipendono l'intensità e la portata dell'azione aerea — in ragione della distanza percorribile — e la possibilità di sottrarsi o meno alla difesa avversaria — in ragione della velocità sviluppabile — mentre dall'altra parte è notorio ch'essa sta in ragione inversa con l'età del materiale, cioè più questo è moderno, più è buono ed atto alla guerra aerea.

In quanto agli *uomini* essi rappresentano uno dei principali problemi delle aeronautiche di tutto il mondo, dato che non si tratta di gente scelta a caso, ma di individui selezionati fisicamente ed intellettualmente, che una lunga istruzione ed un intenso allenamento hanno perfezionato e valorizzato, di modo che non sono facilmente e rapidamente sostituibili; a queste considerazioni generali poi bisogna naturalmente aggiungere le naturali differenze di capacità e di indole che si constata da razza a razza, e che non sono certamente modificabili attraverso un'organizzazione. Per ciò che riguarda le *riserve* e la loro *ricostituzione* tutto un ciclo di gravissimi problemi è da sfiorare; infatti l'arma aerea è di fortissimo logorio, ed il materiale fuori uso deve poter essere immediatamente rimpiazzato; da qui la necessità dell'esistenza di imponenti riserve di apparecchi, motori e pezzi staccati; a loro volta queste riserve debbono essere rimpinguate ad evitare il loro esaurirsi, e da qui la necessità di possedere un'industria nazionale attrezzata per la produzione, allenata per la produzione rapida, ri-

LE FORZE AEREE DELLE PRINCIPALI POTENZE (Da "Handbuch der Luftfahrt.")

Paese	Bombard.	Biplani	Caccia	Altri	Altri di linea	Altri di linea	Altri di linea	Altri di linea	Altri di linea	Altri di linea
INGHILTERRA										
Aeropl. metropolitani	600	168	200	—	—	30	1148	2296	—	—
Aeropl. d'oltremare	222	90	—	—	—	21	306	612	—	—
Aeropl. della flotta	94	124	18	—	—	—	222	444	333	—
Australia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200
A. O. inglese	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Canada	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100
India (in formazione)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1100
Nuova Zelanda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
Unione Sudafricana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
GERMANIA (1)	1200	450	450	—	—	—	—	2700	—	2700
FRANCIA										
Metropolitani (Esercito)	570	780	400	—	—	—	—	1350	—	—
Marina	100	215	15	—	—	—	—	300	—	—
Nord-Africa e Siria	130	200	30	—	—	—	—	360	—	—
Colonie	15	123	—	—	—	—	—	140	2700	—
RUSSIA (1)	1200	1200	1100	—	—	—	—	3500	—	—
Ocident. ed Asia Centrale	600	600	600	—	—	—	—	1800	—	—
Estremo Oriente	600	600	500	—	—	—	—	1700	—	—
POLONIA										
Esercito	80	297	228	—	—	—	—	605	—	—
Marina	21	50	48	—	—	—	—	120	—	—
Scuole militari	—	—	—	—	—	—	—	80	—	—
Scuole aviazione	—	—	—	—	—	—	—	500	717	1544
ITALIA										
Armata aerea	400	—	370	144	—	—	—	914	—	—
Marina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200
Marina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102
Colonie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	429

(1) Dati 1935 della «Rivista Aeronautica» n. 6 - 1937, 1938.

fornita di materie prime per non dover ricorrere a rifornimenti che possono venir negati — necessità dell'autarchia — ed inoltre fortemente protetta contro le incursioni distruttive avversarie.

In poche righe ecco abbozzato un panorama che ci permetterebbe di definire formidabile. Comprendete dunque, in tutta la sua gravità, quello che significano oggi le parole *guerra aerea*? E vi rendete conto dell'assoluta necessità di essere potenti, potentissimi, strapotenti nel cielo per poter fiaccare ogni offesa, e renderla centuplicata in efficacia e violenza in modo da levar la voglia di ripeterla?

chilometri all'ora. In quanto alla *forza* di queste aeronautiche, cioè al numero dei velivoli esistenti, vi rimandiamo alla tabella che pubblichiamo, avvertendo che le cifre sono oggi *inferiori alla realtà* in funzione del riarmo; esse corrispondono alla fine del 1937. Nella tabella diamo anche, come potete vedere, l'elenco delle forze aeree dei Domini, ma dobbiamo avvertirvi che, essendo compilata su dati tedeschi, è esagerata.

La Germania, come è risaputo, ha ricominciato a creare la sua forza aerea solo dal 1935 in forma ufficiale; in due anni e mezzo il lavoro svolto si può considerare gigantesco, e lo si è potuto fare grazie alla

zione, parte per la difesa del Paese, parte per i bisogni della marina, parte nelle colonie mediterranee (nord Africa e Siria) e parte nelle altre colonie; circostanza che accresce il disagio sopra indicato. Anche per essa i dati della tabella sono alquanto esagerati e vi concediamo uno sconto di circa il 30 per cento.

La Russia, altro Paese che pesa in modo sensibile nel gran gioco europeo, dal punto di vista aeronautico — ma non solo da questo — è un Paese alquanto misterioso. Infatti si dice che sia pieno di aeroplani, di piloti, di officine spettacolose, di materiali, ecc., ma a conti fatti non si riesce a

Per essa la tabella, invece, è in difetto e possiamo dirvi che alla cifra scritta l'aggiungere altri 500 o 600 velivoli non farebbe torto alla verità.

Degli altri Paesi europei — satelliti, secondo la nostra espressione — non ci occuperemo in particolare, perché non hanno apparecchi originali, criteri organizzativi speciali, e peso militare elevato; di essi diamo, nella tabella, le forze rispettive, concretate in cifre parziali e totali.

E dell'Italia, direte? Dell'Italia, se permettete, non vi diremo niente. E che potremmo dirvi che non sapete? I nomi dei Savoia 79, dei Breda 65, dei Fiat C. R. 32

AEREE IN EUROPA

Crediamo di sì, perché abbiamo molta stima nella vostra sveglia intelligenza latina. E perciò passiamo al nocciolo della questione: come, le sei Nazioni scelte più sopra, si sono attrezzate per essere forti nell'aria?

Passiamo ordinatamente in rassegna le Nazioni come le abbiamo già elencate. L'Inghilterra si è preoccupata da gran tempo della sua potenza nell'aria, per garantire le grandi linee aeree — le cosiddette «vie imperiali» — come già sulla superficie si è sforzata di garantire le sue vie di navigazione — le «rotte imperiali» — problemi che oggi si confondono in uno solo, che è quello del mantenimento della potenza nell'aria. L'ordinamento politico dell'Inghilterra e la sua organizzazione militare hanno portato al crearsi di una potenza aerea suddivisa in una forza aerea metropolitana — per la difesa delle isole britanniche e per l'organizzazione di imprese belliche lontane — di una forza aerea d'oltremare disseminata nelle varie colonie, e di una forza aerea a diretto servizio della marina, costituita da idrovolanti e da aeroplani imbarcati. L'aviazione d'oltremare, inoltre, ha per così dire *figliato*, poiché per quei Paesi che non sono più colonie inglesi, ma Domini, si sono venute

formidabile potenza industriale della Nazione tedesca. L'aviazione di quel Paese, partendo press'a poco dallo zero, ha potuto attrezzarsi subito con materiale modernissimo, e quindi di prim'ordine. Così l'aviazione tedesca è fra le più moderne di Europa, e fra le più temibili semplicemente per questo fatto. È dotata di veloci aeroplani da bombardamento, di robustissimi aerei da bombardamento in picchiata, di velocissimi ed efficacissimi caccia, e di buoni aeroplani da ricognizione, e di scuola. La aviazione tedesca è prevalentemente terrestre, ma non manca una certa copia di idrovolanti da bombardamento e ricognizione per il servizio nel Mare del Nord. Il suo valore va, inoltre, aumentato in ragione del grandissimo potenziale industriale della Nazione, cosa che permette una rapidissima costituzione di nuove riserve ed un facile mantenimento ad un livello costante, e notevolmente elevato, della potenza.

La Francia, terza nella nostra rassegna, non si può dire che faccia una figura eccessivamente brillante accanto alle due Nazioni precedenti. Essa non ha, infatti, una potentissima aviazione in divenire come la Germania, né dimostra di possedere la forza di rinnovarsi come, con decisa energia, sta facendo l'Inghilterra. Tutta una serie di pasticci di carattere politico ha influito sull'aviazione francese, che pure vanta grandi tradizioni, e che certamente sarebbe tale da mantenersi all'altezza di esse, di modo che i materiali attualmente in servizio sono tutti sorpassati qualitativamente, e tendono ad esserlo anche quantitativamente, mentre i materiali nuovi, che dovrebbero poter paragonarsi a quelli degli altri Paesi, vengono costruiti con tanta lentezza che quando arrivano alle squadriglie sono già sorpassati dai progressi altrui. Inoltre, per le sue caratteristiche geografiche, anche l'aviazione francese è fra-

stabilire con esattezza cosa ci sia di vero in tutti questi discorsi. La sua aviazione è, in massima, divisa in due parti, una per l'occidente — leggi Europa — l'altra per l'Oriente: le sue caratteristiche sono essenzialmente terrestri; il materiale si deve considerare in gran parte antiquato, ma, come è stato dimostrato nella guerra di Spagna, è in corso un programma di svecchiamento che comprende l'adozione di bombardieri veloci — intorno ai 450 chilometri all'ora — e di caccia velocissimi — forse fino a 500 chilometri orari di velocità — ma sul quale niente è possibile dire. Per la qualità dei piloti non ci è dato pronunciarsi; ma quelli di Spagna non sembrano dotati di nervi e di cuori ben temprati. Circa la quantità vi rimandiamo alla tabella, avvertendovi che le cifre che vi sono notate vanno ritenute come «nebulose», cioè molto incerte, e forse esagerate... Quello che di più vero c'è in tutto il mito della potenza aerea russa è la sua potenzialità industriale, e la pratica invulnerabilità delle sue officine situate in regioni lontanissime dalle frontiere. Pare che le officine sovietiche possano produrre 5000 aeroplani e 15.000 motori all'anno, cifre senza dubbio interessanti.

Abbiamo accennato anche alla Polonia. Questo stato, risorto dopo la Grande Guerra, e stretto anche adesso, come nei precedenti secoli di storia, fra la Germania e la Russia, egualmente ghiotte dei suoi territori, ha fatto grandi sforzi economici per tenersi su piede di guerra, intendiamo per tenersi in grado di difendersi da qualunque parte. La sua aviazione è esclusivamente terrestre, e di produzione nazionale; notevoli sono i suoi apparecchi da caccia e da bombardamento, in genere metallici, mentre l'aviazione da bombardamento è modesta, la difesa nell'aria essendo il presupposto militare polacco, piuttosto che l'offesa dall'aria ai centri avversari.

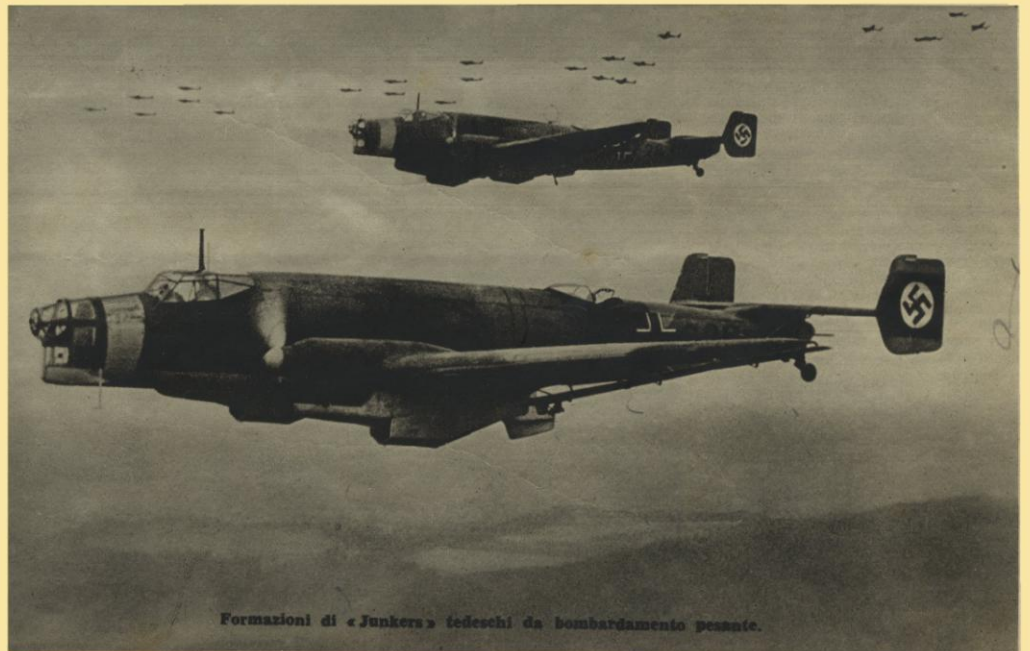
vi sono troppo famigliari per insistervi; il valore dei nostri aviatori è ormai leggendario; la potenzialità ed ingegnosità della nostra industria vi sono noti; veramente, non troviamo niente da dirvi in particolare. Ma forse vi interessate delle cifre? Allora vi acuseremo di indiscrezione. Comunque, per non farvi restare a bocca asciutta, abbiamo messo nella famosa tabella anche delle cifre per l'Italia, ma vi avvertiamo che sono delle cifre di provenienza tedesca; rappresentano, cioè, la nostra forza aerea come la si vede in Germania. Ci crederete facilmente, speriamo, quando vi avremo affermato ch'essa non solo è maggiore di quella che appare, ma che è in continua ascensione; e qui vi lasciamo, paghi di avervi soddisfatto.

SICULUS

FORZE AEREE DELLE ALTRE POTENZE EUROPEE (Da "Handbuch der Luftfahrt")

Stato	Canti	Alti	Alti	Alti	Alti	Alti
BELGIO	—	200	—	200	100	100
BULGARIA (in formazione)	—	—	—	—	—	—
CROAZIA	—	—	—	—	—	—
CUGOSLAVACCHIA	100	100	—	—	—	—
DANIMARCA	—	—	—	—	—	—
Esercito	—	—	—	—	—	—
Marina	—	—	—	—	—	—
ESTONIA	—	—	—	—	—	—
EGITTO (Aviazione Nazionale)	—	—	—	—	—	—
FINLANDIA	—	—	—	—	—	—
GRECIA	—	—	—	—	—	—
HUNGARIA	—	—	—	—	—	—
Esercito	—	—	—	—	—	—
Marina	—	—	—	—	—	—
IRLANDIA	—	—	—	—	—	—
Esercito	—	—	—	—	—	—
Marina	—	—	—	—	—	—
LETTONIA	—	—	—	—	—	—
LITUANIA	—	—	—	—	—	—
NORVEGIA	—	—	—	—	—	—
Esercito	—	—	—	—	—	—
Marina	—	—	—	—	—	—
OLANDA	—	—	—	—	—	—
Esercito	—	—	—	—	—	—
Marina e Colonie	—	—	—	—	—	—
PORTOGALLO	—	—	—	—	—	—
Esercito	—	—	—	—	—	—
Marina	—	—	—	—	—	—
Colonie	—	—	—	—	—	—
ROMANIA	—	—	—	—	—	—
Esercito	—	—	—	—	—	—
Marina	—	—	—	—	—	—
SVEZIA	—	—	—	—	—	—
SVIZZERA	—	—	—	—	—	—
UNGERIA (in formazione)	—	—	—	—	—	—
TURCHIA	—	—	—	—	—	—

creando delle piccole forze aeree locali ed indipendenti. Sotto l'impulso degli ultimi avvenimenti europei, questo organismo aereo inglese si è venuto potenziando in modo gigantesco e febbrile; il riarmo ha avuto per primo effetto lo *svecchiamento* delle forze aeree inglesi, svecchiamento specialmente notevole nel campo del bombardamento e della caccia; nel primo sono entrati in servizio velivoli capaci di portare 1000 chili di bombe a circa 1000 chilometri di distanza (2000 chilometri di autonomia) a velocità oscillanti intorno ai 350 chilometri all'ora e sfioranti i 400; nel secondo sono entrati in servizio velivoli capaci di superare i 450, ed in qualche caso di toccare i 500 — così si dice almeno —



Formazioni di «Junkers» tedeschi da bombardamento pesante.

AEROMODELLISTI

acquistate le

TAVOLE COSTRUTTIVE

dei modelli seguenti:

- Modello AP II, velivolo, riprod. apparecchio «Pirby Kite», L. 10.
- Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchio «Bellanca Folgore», L. 10.
- Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchio «Nardi 305», L. 10.
- Modello AP IV, velivolo, L. 10.
- Modello AP V, a elastico, riprod. «Koothover P. K. 58», L. 10.
- Modello AP VIII, a elastico, riprod. «Fokker G. I.», L. 12.
- Modello AP IX, velivolo, riprod. «Rheinland», L. 12.
- Modello AP X, velivolo, riprod. «Mimosa q. L. 12.
- Modello AP XI, a elastico, riprod. «Klemm K. L. 35», L. 12.

Eseguite le versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.

Innovazioni al III. RADUNO DEL LITTORIO

Il numero dei partecipanti a questa terza e nuova edizione del «Raduno del Littorio» è veramente considerevole, (circa tre dozzine), se si tiene presente che le accresciute difficoltà della competizione, che avrà luogo dal 17 al 24 luglio a Rimini e a Venezia, non consentono assolutamente la partecipazione degli apparecchi di minimo turismo e da scuola, come i «Caproncini», «A.S.I.», «Breda 15», che già nelle edizioni precedenti si erano trovati notevolmente a disagio a confronto di apparecchi più moderni e potenti.

Sarebbe inutile elencare gli iscritti, in quanto molti amano celarsi sotto dei misteriosi «X», che se per ora non permettono la considerazione del quadro completo dei partecipanti, lasciano tuttavia aperta la speranza che sotto ad essi si celino dei nomi famosi, speranza che, a quel che si mormora, sembra fondata, specialmente per quanto riguarda i piloti che concorreranno con il recentissimo «Saiman 202», capeggiati dall'asso De Bernardi. Tra i partecipanti già «rivelatisi», vi sono dei nomi noti di appassionati di queste competizioni aerospaziali: il conte Bonzi, — che piloterà il «S.A.I. 2 S» — il gioiello dell'ing. Ambrosini, affermatosi, come spero ricorderete, così nettamente l'anno scorso per merito di De Vittembeschi — poi la marchesa Negrone, ex primatista mondiale femminile di altezza, che ritorna alle competizioni aviatorie più agguerrita che mai con un velocissimo «Nardi FN 305», dopo avere messo finalmente a riposo il suo anziano ma ancora valido «Breda 39 S»; e quindi Zappetta, lo specialista del «Nardi», e il conte Mazzotti, che parteciperà con il suo «Dragonfly» bimotore.

Tra gli altri concorrenti italiani, sono da ricordare i sei ufficiali dell'Aeronautica della Libia, che piloteranno altrettanti «Ghibli» coloniali, apparecchi ormai noti ai nostri appassionati, che l'anno scorso li poterono ammirare nella loro gara regolare e quasi in formazione. Gli stranieri rappresentano cinque Nazioni: Ungheria, Francia, Inghilterra, Cecoslovacchia, Germania, quest'ultima agguerritissima con undici apparecchi, di cui si dicono meraviglie.

Da questo primo approssimativo elenco di nomi, appare chiara l'importanza che è venuta ad assumere questa competizione.

Ora, dato che già dal numero 25 di questo giornale avete potuto conoscere le caratteristiche generali del regolamento della gara, vediamo in che cosa consista la «novità» dell'edizione di quest'anno rispetto alle due già svoltesi negli anni 1935 e 1937. In quelle i concorrenti dovevano prima sorvolare in lungo e in largo per due giornate il cielo italiano al fine di totalizzare il maggior numero di chilometri e in seguito compiere il circuito vero e proprio con tappe prefissate a Napoli, Rimini e Venezia. Un inconveniente di non indifferente portata si palesò durante lo svolgimento di quelle due edizioni, dato che non era possibile conoscere le posizioni nella classifica dei concorrenti, fatto questo che venne a render ardua l'opera dei cronisti, i quali erano ridotti a parlare di tutto fuorché di classifiche, e di conseguenza a originare disinteresse nel pubblico, e specialmente nei giovani, perché per loro chi arriva primo è il vincitore.

Quest'anno, invece, nell'intento di venire incontro ai gusti degli appassionati giovani e anziani, e del pubblico incompetente, senza perdere di vista le esigenze della tecnica, la Commissione Sportiva della R.U.N.A. ha stabilito che la gara si svolga in due fasi nettamente distinte, l'una di assoluto dominio delle formule, consistente in prove di controllo, di ammissione e tecniche di volo, che si svolgeranno a Rimini dal 17 al 23 luglio, e l'altra di puro e assoluto carattere agonistico e quindi spettacolare, consistente in una corsa di velocità al Lido di Venezia il 24 luglio, su un circuito misurante km. 57,200 da ripetersi dieci volte.

I nemici delle formule, — e l'anno scorso non erano pochi — noteranno come

ancora quest'anno, per una parte della competizione, quella delle prove di controllo e di ammissione, essendoci di mezzo le macchine calcolatrici, non si potrà sapere nulla delle posizioni e delle probabilità dei vari concorrenti, finché le prove stesse non si saranno esaurite. Ciò effettivamente risponde alla verità; ma basta un poco di riflessione e di buon senso per accorgersi che nelle gare aviatorie, almeno in quelle dove si deve premiare il vero apparecchio da turismo, non si può fare a meno di qualche semplice formula che tenga conto delle differenti e più essenziali caratteristiche dei vari apparecchi, in modo da livellarne le possibilità ai fini della classifica. Non si potrebbe procedere nel campo aviatorio, come si fa, ad esempio, nelle gare atletiche dove gli atleti partono tutti insieme e alla stessa altezza, ossia mettere in diretta competizione velocistica apparecchi di differente potenza, di differente capienza, costruiti in base a criteri e scopi diversi. Di questi elementi è necessario dunque tenere conto; lode-

vole è perciò la decisione della R.U.N.A. di avere limitato l'applicazione della formula solamente alla prima fase della competizione; la quale servirà a fissare i vantaggi per le partenze nella gara di velocità, che darà luogo alla classifica finale.

Ma la R.U.N.A., per raggiungere i suoi scopi, che sono quelli di diffondere sempre maggiormente la coscienza aeronautica in tutti i ceti sociali, non si è limitata a mutare fisionomia alla massima competizione da essa organizzata, nel senso di renderla più comprensibile e interessante per il pubblico, ma ha escogitato alcune intelligenti novità, che per la loro natura avvicineranno la massa alla competizione facendola partecipe interessata del suo svolgimento. Infatti per la gara finale al Lido di Venezia funzioneranno i totalizzatori, come se si trattasse di una corsa ippica o del Giro d'Italia ciclistico, totalizzatori che potranno dare delle quote altissime, se i concorrenti si presenteranno alla partenza con scarti minimi di punti. E chi avrà puntato e non potrà avere la fortu-

na di assistere nella stupenda cornice naturale della Laguna al velocissimo carousel delle macchine lanciate ad una corsa pazzesca di inseguimento, potrà starsene a casa davanti alla radio e seguire le emozionanti fasi della contesa attraverso la viva voce del radiocronista e il rombo dei motori tesi nello sforzo massimo.

E se proprio il nostro radioascoltatore non sarà stato assistito nelle sue puntate dalla fortuna, potrà sempre sperare di vincere uno dei 20 premi del concorso pronostici che la R.U.N.A. ha organizzato con la collaborazione dei due massimi quotidiani sportivi, allo scopo di sviluppare sempre più la coscienza aeronautica della gioventù italiana con l'abitudine a conoscere più profondamente i piloti, le macchine ed i vari problemi del volo.

I premi consistono in viaggi aerei a Tripoli con soggiorno gratuito, a Berlino, Vienna, Budapest, a città italiane, in voli di propaganda; ammissione gratuita a un corso di volo veleggiato della R.U.N.A. a Sezze Littoria o ad Astago.

Attraverso i dati forniti dai risultati delle varie prove preliminari che si svolgeranno sull'Aeroporto di Rimini dal 17 al 23 luglio, — dati che ciascuno potrà rilevare dai quotidiani del Regno e in modo particolarmente diffuso nei due giornali sportivi «La Gazzetta dello Sport» e «Il Littoriale» — coloro che vorranno partecipare al concorso dovranno indicare il nome del concorrente, e il tempo da lui impiegato in ore, minuti, secondi e quinti, che vincerà il giorno 24 luglio sul circuito del Lido di Venezia la prova finale e quindi il «III Raduno del Littorio».

Si tratta dunque di un concorso dove oltre ad essere assistiti dalla fortuna, occorre mettervi un poco di attenzione e di intelligenza. Ed è appunto qui che sta il suo valore e il suo significato, perché il

GARE TURISTICHE IN GERMANIA

Un concorrente atterra nel più breve spazio dopo aver sfiorato col pattino di coda un ostacolo predisposto.



Un altro concorrente passa a tutto motore sul cerchio di tendoni e vi lancia il prescritto messaggio.



AEROMODELLISMO ROMANO



Il Vescovo Castrense, Monsig. Bartolomasi, ed il Segretario Federale dell'Urbe si interessano di alcuni tipi di aeromodelli costruiti e in costruzione presso una scuola della R. U. N. A.

vincitore del concorso sarà colui il quale, provvisto del normale coefficiente di fortuna, si sarà deciso nella scelta del suo favorito, dopo uno studio non superficiale, ma profondo ed anche intelligente, acuto dei risultati delle prove preliminari di Rimini, del valore dei singoli piloti, che appunto può chiaramente risultare da quelle prove, e infine dopo un esame delle qualità velocistiche degli apparecchi. Insomma il vincitore, possiamo affermarlo con sicurezza, sarà uno che, appunto attraverso la valutazione di quei dati, si sarà formata una cultura e una coscienza aeronautica.

E' proprio dai giovani che la R.U.N.A. aspetta una vasta partecipazione al concorso da essa organizzato, dai giovani appassionati dell'aeromodellismo, del volo a vela, da tutti i giovani, insomma, che sentono veramente la passione del volo, e che hanno modo di arricchire e completare le loro cognizioni tecniche in materia, prendendo parte al concorso pronostici.

E' perciò che, allo scopo di aiutarli e indirizzarli nelle loro valutazioni, prossimamente ci intratterremo sulle macchine e sui piloti partecipanti al « III Raduno del Littorio ». Vorremmo dare ai giovani aquilotti anche qualche consiglio sul modo di comprendere e « vedere » le poche formule del regolamento, ma pensiamo che essi sapranno cavarsela nella « manipolazione » di esse, meglio di certe persone che, pur intelligenti, per pigrizia mentale, non vogliono assolutamente vedere parentesi, divisori, coefficienti di moltiplicazione...

LANDO NUCOLI

Conoscete una battuta di Roosevelt?

Dopo le sventure europee causate dall'incomprensione (!) con cui i tecnici di questo vecchio continente avevano accolto le famose « pulci del cielo », Henri Mignet se ne è andato in America, dove si è messo a costruire a rotta di collo, inondando in breve la Repubblica Stellata della sua produzione.

— Ecco che, finalmente, — fa un giorno il Presidente Roosevelt al costruttore parigino. — i nostri grattacieli serviranno a qualcosa!

— ? !
— Eh, con tutte queste « pulci del cielo »!...

CRI

BARACCONI DELLE MARAVIGLIE



passato qualche settimana in letto con la tibia rotta a causa del suo paroletto?

La cosa è andata così. Egli s'era dato a spiegare con energia straordinaria al caro ragazzo, tifoso del calcio, un complicatissimo passaggio del pallone con pedata finale in rete; senonchè la pedata, di stile impeccabilmente classico, se la dette in uno stinco con la conseguenza già detta.

Riepilogando: se una morale si vuole ad ogni costo spremere dalle due disgrazie, non è già: « Aviatori, non abbiate bambini! », ma quest'altra: « Aviatori, accontentatevi di volare e non cercate di scimmiettare gli animali terrestri, servendovi dei piedi ».

Incredibile, ma vero. In Bolivia, una lettera, spedita con la posta aerea, anzi, molte lettere e cartoline hanno impiegato oltre un mese a percorrere un itinerario che il treno supera agevolmente in 24 ore.

« Come può esser questo? — strilerete voi tutti, tifosi dell'aeroplano. — Come può permettersi un tartarugo, decrepito treno d'esser più veloce del modernissimo veicolo, simbolo della dinamica era in cui, eccetera,

eccetera, eccetera? O tu, imbonitore, mentisci per la gola, oppure... ».

Precisamente: oppure! Oppure è successo qualche guaio. Dopo appena una metà del cammino, l'aeroplano dovette compiere un'atterrata di fortuna in un posto dove nessun apparecchio poté raggiungerlo per prelevare la posta e farla proseguire. Esso stesso rimase tanto danneggiato da non poter più decollare. Non restò altra risorsa che caricare pilota e sacco della posta sul dorso di un mulo e far loro compiere alla media d'una trentina di chilometri al giorno il migliaio e più di chilometri che li separava, attraverso un paese impervio e selvaggio, dalla più vicina stazione ferroviaria.

Anni or sono, il dottissimo entomologo Charles Townsend sbalordì il mondo con la sua affermazione che il tafano del bestiame possiede una velocità massima di oltre 800 miglia orarie (pari a circa 1300 km.). Per somma sventura del predetto entomologo, però, il suo rivale Jroing Langmuir, dopo una serie di studi e di esperienze sulla simpatica e interessante bestiolina, è venuto alla conclusione che il Townsend ha leggermente esagerato nel calcolare la velocità del tafano, la quale deve essere ridotta da 800 a 25 miglia orarie; come dire da 1300 a poco più di 40 chilometri! Povero tafano! Addio bei sogni di gloria!

L'IMBONITORE



Dopo una lunga interruzione, la rubrica filatelica ricompare, e « Mauritius Postoffice » manda alle rondini e agli aquilotti un affettuoso postereo saluto.

Ed ora, nel riprendere i contatti, voglio dirvi tutto quello di cui « Dentellatura e Filigrana » si occuperà.

Innanzitutto vi sarà una « Parte storica », nella quale verranno successivamente trattati i seguenti argomenti: « Storia del francobollo aereo d'Italia », « Storia del francobollo aereo in generale », « Storia del francobollo d'Italia ». E mi fermo al terzo argomento per non svelarvi tutti i segreti.

Seguirà poi la parte riguardante le « Nuove emissioni », nella quale si darà notizia di tutti i francobolli di posta aerea che vengono emessi al mondo.

Poi ancora: una specie di « Piccola posta », nella quale sotto il titolo di « Senza francobollo », Tutti i filatelici potranno rivolgermi domande, richieste di cambi, offerte di pezzi, ricerche di esemplari (la posta dovrà essere indirizzata a: « Mauritius Postoffice - Redazione de "L'Aquilone" »). Risponderò a tutti e cercherò di accontentare tutti, pubblicando le richieste o le offerte.

Per ultimo: saranno ripresi i « Concorsi filatelici », con premi naturalmente in francobolli.

Vi pare che il programma sia attraente? Lo spero.

PICCOLO DIZIONARIO

Penso sia opportuno, prima di iniziare la parte storico-descrittiva, accennare alle voci che più frequentemente ricorrono nel linguaggio dei filatelici, dando delle succinte spiegazioni. Questo riuscirà utile alla migliore comprensione del testo e sarà certo gradito ai principianti che tali parole usano senza conoscerne l'esatto significato.

ANNULLO - il bollo con il quale gli uffici postali annullano i francobolli che affrancano le lettere, cartoline, ecc.

CENTRATO - dicesi che un francobollo è centrato quando i margini sono egualmente larghi dai quattro lati.

DENTELLATURA - si dice che un francobollo è dentellato quando i bordi sono perforati per facilitarne la separazione. I numeri che seguono la parola « dentellato » indicano il numero dei dentelli compresi nella lunghezza di due centimetri. Per calcolarli esattamente, occorre l'« Odontometro ». La dicitura « dentellato 14 », significa che il francobollo è dentellato in tutti i quattro lati; « dentellato 14x15 », che il lato orizzontale è dentellato 14 e il verticale 15; « dentellato 14-15 », che i francobolli di quella emissione possono essere dentellati, 14, 15, 14x15 o 15x14.

FILIGRANA - marca del timbro che si trova incisa nella carta e che appare osservando il francobollo per trasparenza o bagnandolo di benzina e poggiandolo su di una superficie nera.

MARGINI - spazio non stampato che inquadra il francobollo non dentellato.

NUOVO - per francobollo nuovo si intende il francobollo non annullato, con gomma originale, in perfetto stato di conservazione.

SOVRASTAMPA - iscrizione posta su un francobollo per modificare il valore o la destinazione (per es.: da tasse a postale).

IL FRANCOBOLLO AEREO D'ITALIA

Quanti sono coloro che sanno che fra i tanti primati, l'Italia possiede anche quello relativo alla Posta Aerea? Quanti sono coloro che sanno che il primo francobollo di Posta Aerea è stato emesso in Italia? Non molti davvero, credo. Eppure è così. Anche questa è una piccola gloria d'alloro da aggiungere alla corona di gloria.

E poiché parliamo di gloria, voglio qui ricordare che fu un italiano, un nostro purissimo eroe, a compiere il primo collegamento postale attraverso le Ande, recando nella carlinga, accanto ad un fascio di fiori, un fascio di lettere: Antonio Locatelli, tre volte Medaglia d'Oro.

Dal prossimo numero incomincerà la descrizione dei più importanti francobolli di posta aerea.

MAURITIUS POSTOFFICE

nel mondo del volo silenzioso

IL SESTO CONGRESSO DELL'I.S.T.U.S.

Come tutti gli anni, l'ISTUS ha tenuto anche nello scorso maggio il suo congresso i cui risultati sono attesi, ed è naturale, da tutti i volovelisti del mondo. I congressi dell'ISTUS comprendono normalmente tre parti: le conferenze scientifiche, le decisioni diciamo così « politiche » e tecniche e il raduno volovelistico. Ci occuperemo successivamente di tutto quello che è stato fatto e detto al congresso e sul campo di volo, ma non dal punto di vista della pura cronistoria. Non ci interessano i fatti isolati, specialmente se effettuati da altri, ma dobbiamo assolutamente renderci conto del significato che ogni cosa

può avere per lo sviluppo futuro del volo a vela. Conosceremo così gli indirizzi che la scienza del volo a vela ha segnato ai lavori dei prossimi mesi ed anni, impareremo a conoscere alcune decisioni del massimo interesse per tutti i volovelisti e vedremo infine che cosa hanno imparato quest'anno coloro che avevano la fortuna di volare e anche coloro che si limitavano a guardare col naso in su.

Cominciamo dalle conferenze scientifiche: esse erano, come al solito, divise secondo gli argomenti; un'intera giornata era riservata per la meteorologia, tre mezza giornate per i problemi

di aerodinamica e delle costruzioni e una mezza giornata per i problemi dell'istruzione dei piloti e il progresso del volo a vela nelle singole Nazioni.

I

METEOROLOGIA

Due erano le conferenze che si occupavano delle brezze orografiche alpine: quella del prof. Filippo Eredia su « I venti periodici nella valle dell'Adige » e quella del dott. Schwabl di Vienna su « Considerazioni basate sulle osservazioni e misurazioni dei meteorologi militari austriaci durante la grande guerra ».

Ecco, in breve sunto, quanto il prof. Eredia ha enunciato circa i lavori compiuti sotto la sua guida e quelli eseguiti da altri eminenti scienziati italiani ed esteri:

« Le osservazioni compiute, da pochi anni, a Gardolo, nella valle dell'Adige, hanno confermato l'esistenza di brezze periodiche di monte e di valle. Si sono osservate alcune particolarità: alle ore 8 si hanno a terra prevalentemente venti di NW-NNW, mentre oltre i 300 metri i venti girano verso N-ENE; alle ore 14 invece non appare alcuna variazione di frequenza nelle direzioni del gruppo SE-SSW. Riguardo alle velocità si osserva un forte aumento dal suolo ai 300 m. per la brezza mattutina, mentre alle 14 l'aumento del vento in quota è assai meno sensibile. Nel pomeriggio si hanno inoltre spesso formazioni nuvolose ».

La conferenza era illustrata da alcune rappresentazioni grafiche dei sondaggi eseguiti nella valle dell'Adige, a conferma delle parole anzidette.

Il dott. Schwabl, con riferimento a quanto aveva detto l'illustre meteorologo italiano, si esprime come segue:

« Nelle ricerche sulle correnti alpine vi sono ancora numerosi problemi che attendono la loro risoluzione, e molti di questi problemi sono del massimo interesse per il volo a vela. Così, per esempio, la questione delle correnti locali con periodicità giornaliera (ricordiamo qui di avere parlato nel nostro corso di meteorologia di tali correnti locali, le cosiddette brezze). Il materiale del servizio meteorologico dell'esercito austriaco durante la grande guerra ci dà la possibilità di fare delle interessantissime conclusioni in tale ramo della meteorologia alpina. Il fatto di avere delle stazioni poste a diversa altezza, ma molto vicine tra loro e la continuità delle osservazioni permettono uno studio assai particolareggiato dei sistemi di correnti locali e dell'andamento giornaliero di tali correnti. Gli studi in questione sono stati approfonditi specialmente per la regione di Trento ».

Nelle linee generali le conclusioni del dott. Schwabl coincidevano con quelle del prof. Eredia.

Perché questo improvviso risveglio degli studi sulle brezze termiche nelle Alpi? La risposta ci viene dall'osservazione che tutte le traversate volovelistiche delle Alpi sono state effettuate in condizioni di pressione assolutamente livellata sopra e attorno alle Alpi e quindi nelle condizioni ideali per il verificarsi delle pure correnti termiche di natura locale, cioè delle brezze locali. Gli studi su queste brezze mirano quindi alla lontana meta della compilazione di una carta volovelistica delle Alpi appunto per tali condizioni di pura termica.

Un altro capitolo importantissimo, quello delle « onde di risucchio », delle quali abbiamo pure parlato nel nostro corso di meteorologia, è stato trattato da due meteorologi del D.F.S. (Istituto Germanico per le ricerche sul volo a vela) di Darmstadt. Ecco l'esposizione



Mantelli e il suo « Sparviero »

del dott. Externbrink sulle basi teoriche di tali ricerche:

« Secondo Wegener, le onde di risucchio si formano quando uno strato di sbarramento si trova a bassa quota al di sopra dell'ostacolo. Negli strati inferiori il vento può essere debolissimo, mentre in alto si hanno le ascendenze. Masse d'aria omogenee (ad es. aria polare) non danno luogo alla formazione di onde di risucchio, mentre masse di aria stratificate (aria tropicale marittima) vi si prestano facilmente. Secondo le leggi dell'idrodinamica sopra l'ostacolo, cioè laddove l'aria è accelerata, si ha una diminuzione di pressione. In quel punto l'inversione si abbassa. Questo è il punto di partenza per l'onda. Matematicamente si può dimostrare la formazione di un'onda instabile lungo lo strato di sbarramento. Ma nella libera atmosfera l'inversione non è una soluzione di continuità matematica, bensì uno strato di rimescolamento. Quanto più questo strato si avvicina alla discontinuità teorica (salto di temperatura), tanto più pronunciato risulta il movimento verticale dell'onda. Lo strato di separazione è in tal caso formato da tanti piccolissimi vortici. Tra le nostre conoscenze in tema delle onde di risucchio: 1) la lunghezza d'onda varia colla velocità del vento; 2) dalle onde di piccola lunghezza si vedono talvolta sporgere piccole strisce discendenti, da quelle di grande lunghezza no. Ciò indica *grossomodo* le condizioni di stabilità e instabilità; 3) camminando in direzione del vento, si incontra prima la discesa e poi l'ascendenza. Ciò dipende dall'impulso proveniente dall'alto, che genera la prima onda ».

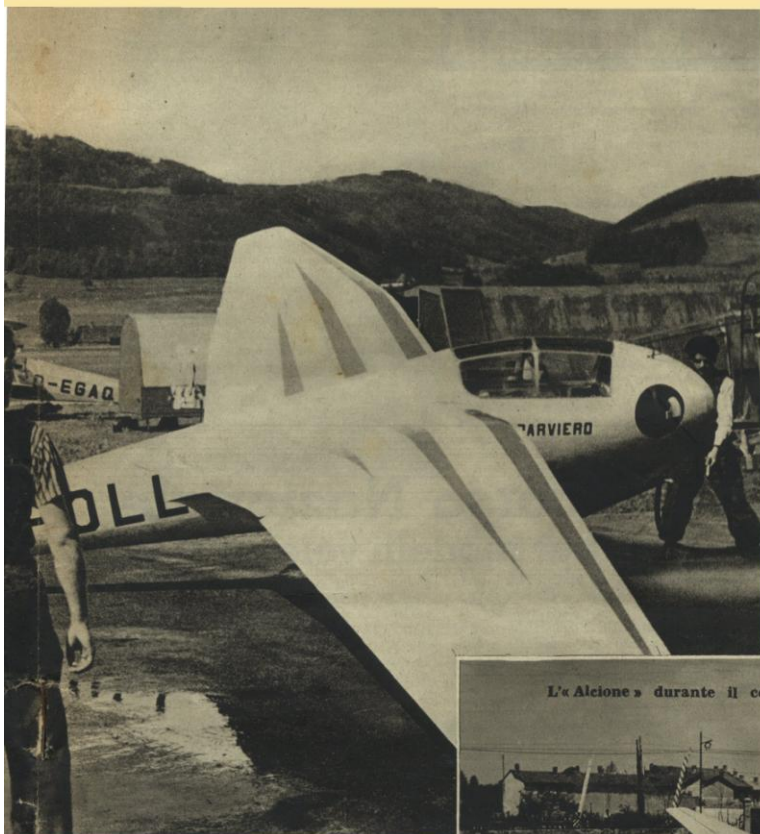
L'ing. Maletzke invece ha riferito su « Alcune osservazioni sulle correnti sottovovento della montagna »:

« Il D.F.S. ha studiato le correnti sottovovento delle montagne sulla Wasserkuppe (Rhön) nell'agosto del 1917 e due mesi dopo sullo Herzogstand (Prealpi Settentrionali, vicino al Lago Walchen). Furono eseguiti lanci e osservazioni di palloncini equilibrati.

Sulla Wasserkuppe si avevano a disposizione due pendii: quello settentrionale (Abtsroder Kuppe) e quello meridionale (Weltensgerhang), di cui il primo è più ripido del secondo. Sull'



Ecco come si lancia la radio-sonda. Quattro palloncini portano una piccola stazioncina radiotrasmettente che, ad intervalli regolari, trasmette alla stazione a terra la quota raggiunta, la temperatura e l'umidità.



Herzogstand le misurazioni si limitavano ai periodi di vento da S.
I risultati della Wasserkuppe sono molto più ricchi di quelli dello-Herzogstand, a causa della maggiore facilità e frequenza delle osservazioni.

(Continua)

M. GARBELL

L'ala silenziosa in...

SVIZZERA. — Il noto pilota svizzero Marcel Godinat ha eseguito il primo volo di andata e ritorno da Zurigo a Basilea. Partito nella mattinata del 6 giugno da Zurigo, egli ha atterrato dopo circa due ore sull'aeroporto di Basilea: rimorchiato di nuovo, egli si è sganciato su Basilea e ha fatto felicemente ritorno a Zurigo. La distanza Zurigo-Basilea è di circa 85 chilometri.

GERMANIA. — Due istruttori di volo a vela di Sylt hanno battuto il primato mondiale di durata per veleggiatori biposto, con 17 ore e 22 primi. Il primato precedente era di 13 ore e 4 primi. L'aliante del nuovo primato è del tipo «Kranich».

— Dal 20 maggio al 6 giugno u. s. ha avuto luogo, a Marienburg (presso Danzica) un concorso regionale di volo a vela. Nonostante il tempo non fosse molto favorevole, sono stati percorsi in totale 2700 km. e si sono effettuate 267 partenze. Uno dei giovani piloti ha raggiunto l'aeroporto di Tilsit attraversando così la Prussia Orientale in tutta la sua larghezza (217 chilometri). — Il 31 maggio u. s. il pilota Hofmann ha volato, a bordo del biposto «Kranich» da Trebbin presso Berlino, a Richtertal nell'Alta Slesia. Questo volo, di 401 km. di lunghezza, si è svolto tra le ore 12,30 e le 17. Si tratta di un volo prevalentemente basato sullo sfruttamento di un fronte temporalesco. E' notevolissima la velocità assai elevata (89 kmh.) mantenuta da Hofmann.

POLONIA. — L'aviatrice polacca Wanda Modlibowska ha stabilito un nuovo primato femminile nazionale percorrendo la distanza di 345 km. Il primato mondiale è della tedesca Hanna Reitsch e ammonta a 349 km. Wanda Modlibowska detiene già

NOTERELLE

Con il «Foglio di Disposizioni» n. 1068 in data 14 giugno XVI, il Segretario del P. N. F. dispone l'inizio dei corsi estivi di volo senza motore presso le Scuole della G.I.L. di Casablanca (Torino), Vizzola Ticino (Varese), Poggio Renatico (Ferrara), Santa Caterina (Udine), mentre la Scuola federale di Taliedo (Milano) ha già iniziato la sua attività. Nei prossimi mesi di luglio e agosto verranno aperte nuove Scuole nell'Italia centro-meridionale.

Le modalità e i documenti occorrenti per la partecipazione ai corsi sono pubblicati nel n. 2 de *L'aquilone*. Ai corsi possono iscriversi anche gli avanguardisti moschettieri.

...

Qualche appassionato quindicenne arriccerà il naso, dato che per quest'anno gli è preclusa la partecipazione ai suddetti corsi, ma non è che un brevissimo anno che ancora deve attendere. Intanto aumenterà il proprio entusiasmo nell'attesa e completerà il proprio bagaglio di cognizioni teoriche dedicandosi con rinnovata passione all'aeromodellismo. Il volo senza motore è una cosa seria, molto seria, che richiede una passione ponderata dall'età, proprio dall'età, mentre l'aeromodellismo è una attività didattica che per essere completa richiede anni di esperienze e di pratica.

Quindi, volo senza motore ed aeromodellismo si integrano. Un anno in più di aeromodellismo porterà le sue benefiche conseguenze al quindicenne, il quale, divenuto sedicenne, affronterà con più sicurezza e serenità le difficoltà che ineluttabilmente dovrà incontrare durante i corsi di pilotaggio.

...

Forse sembrano premature queste considerazioni, ma in avvenire, quando il movimento aeromodellistico e le sue scuole avranno uno sviluppo maggiore, sarà giusto che fra i documenti richiesti per la partecipazione ai corsi di volo senza motore figurino anche l'attestato di aeromodellista.

Ed ora due chiacchiere sulla mentalità dei genitori e sullo spauracchio del consenso paterno o di chi ne fa le veci.

Innanzitutto, perchè i giovani debbono affrontare e superare questo ostacolo tanto faticosamente e con tanto perseverante e commovente coraggio? Non è il caso di pensare che ciò sia dovuto alla mentalità retrograda dei padri di famiglia. Questa diffidenza e questa incomprensione vanno ricercate in quella tanto sospirata coscienza volovelistica che ancora non ha potuto svilupparsi nella massa del popolo. Ed ecco perchè, con ammirevole slancio, i nostri ragazzi debbono fare una dura opera di convinzione verso i propri genitori.

Il volo senza motore è conosciuto solo in modo superficiale, è vagamente noto, ed il solo pensiero di affidare un figlio ad un apparecchio «senza motore», inchioda nel cervello quel tanto implorato consenso con i più fieri propositi di non lasciarlo assolutamente strappare.

Ed è logico che così accada. Allora si inizia la *via crucis* del povero ragazzo, che comincia a mettere sotto il naso dei genitori e giornali e fotografie attinenti al volo senza motore; che comincia a dire che il compagno Tizio si è brevettato e Caio sta frequentando il corso e finalmente, a furia di discussioni persuasive, condite con promesse di studiare maggiormente nel prossimo anno scolastico e talvolta con qualche lagrima sincera, finalmente il padre dice bruscamente: «Dammi la carta che firmo». Lo fa impulsivamente e quasi subito se ne pente, ma il ragazzo con il cuore traboccante di gioia è già al proprio Comando per presentare la domanda corredata di tutti i documenti richiesti.

Quando il giovane ritornerà a casa tutto felice e baldanzoso, consacrato pilota e con tanto di aquila sul petto, noterà che il babbo non è più accigliato, si accorgerà che è contento di lui, che lo presenta agli amici con orgoglio, che la mamma è felice.

Troverà le fotografie che inviò durante il corso già incorniciate ed appese ai posti d'onore sulle pareti del salotto. Si accorgerà che il babbo sa che ora egli è più uomo, e più forte; sa che per lui è aperta la più brillante e la più bella carriera: quella del pilota aviatore, e perfino il nonno gli parlerà di piani alari, angolo di planata e di correnti ascensionali!

LIBERO BIASIN



L'«Alcione» durante il collaudo ad Arcore.

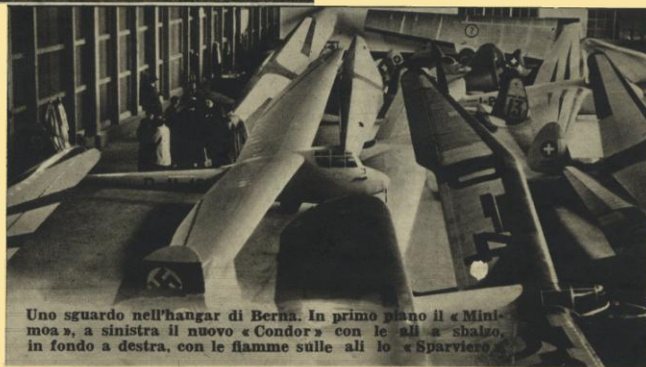


Mantelli parte con lo «Sparviero» per alcune esibizioni acrobatiche.

il primato femminile di durata con 24 ore e 14'.

TURCHIA. — I piloti veleggiatori Yildiz e Goksu hanno tenuto l'aria per 14 ore 20' superando così il primato precedente di Jachtmann e Flossdorf di 21'.

U. S. A. — Il 19 aprile scorso il noto volovelista americano Lewin B. Barringer su aliante «Minimoa» ha stabilito un nuovo primato americano di distanza volando da Wichita Falls nello Stato di Texas a Tulsa City (342 km.). — L'8 maggio scorso il pilota John Robinson, su apparecchio «Robin» di proprio progetto, ha raggiunto la quota di 3170 m. in termica pura sul deserto all'Est di San Diego (California). Purtroppo egli non era munito dei regolamentari strumenti di controllo, ed il primato non potrà essere riconosciuto.



Uno sguardo nell'hangar di Berna. In primo piano il «Minimoa», a sinistra il nuovo «Condor» con le ali a sbalzo, in fondo a destra, con le fiamme sulle ali lo «Sparviero».

S. E. VALLE OFFRE UN MOTORINO AL MIGLIOR AEROMODELLISTA

L'aeromodellismo ha cominciato a destare, anche in Italia, l'interessamento degli ambienti aeronautici, che vedono in questa attività un mezzo di preparazione efficacissimo. Non è più considerato, come pochi anni fa, un puro divertimento, da permettere soltanto durante l'estate, dato che gli esami siano andati bene.

S. E. Valle, Sottosegretario al Mi-

bale dal quale risultino le ore di inizio e di fine del volo, ed il tempo di volo risultante.

I due verbali e le fotografie dovranno essere trasmessi alla Presidenza della R.U.N.A. in duplice copia.

Art. 8. — Il premio sarà assegnato dopo che la Commissione Sportiva Centrale avrà esaminati i documenti e accertata la priorità del volo superiore ad un'ora rispetto ad altri eventuali aspiranti.

CRONACHE TORINESI

Finita così la breve parentesi pre-aeronautica, ho avuto il tempo di ritornare alla scuola di modelli volanti. Sono rimasto meravigliato per la rapidità con la quale quest'

razza», come diceva lui, andò su tutte le furie e rovesciò il barattolo che conteneva la calce. Solamente l'intervento del professore Alessandro calmò l'agitazione di quel suo collega. Però, quando lesse la scritta, si pentì di averlo fatto e scusandosi con i giovani per aver rovesciato il barattolo, li aiutò a procurarne un altro pieno ed a continuare l'iscrizione. Di una cosa vorrei pregarti, di riuscire tu ad ottenere che venga-



I tre concorrenti italiani a Berna: Bonora con l'aeromodello «A. 3», Morandi con l'aeromodello «A. 4», Rodorigo con l'«A. 2»

nistero dell'Aeronautica, ha dato, ancora una volta, una riprova del concetto nel quale bisogna tenere l'aeromodellismo, affidando alla Presidenza della R.U.N.A. l'incarico di stabilire il regolamento per l'assegnazione di un premio ad un aeromodellista. Dato il valore del premio, soprattutto in considerazione della provenienza, gli aeromodellisti già dediti alle costruzioni più difficili, cioè con motore a scoppio, si daranno certamente al lavoro nella maniera più seria.

Ecco il regolamento compilato dalla Presidenza della R.U.N.A. per la assegnazione del premio.

Art. 1. — Il Sottosegretario al Ministero dell'Aeronautica S. E. Giuseppe Valle ha offerto alla Reale Unione Nazionale Aeronautica un motore a scoppio per modelli volanti, marca Brown, completo di tutti gli accessori, da assegnare in premio ad un aeromodellista.

Art. 2. — La Presidenza della R. U. N. A., ottenuto il consenso dell'offerente sulle modalità generali, ha compilato le seguenti disposizioni per la assegnazione del premio.

Art. 3. — Il premio sarà assegnato al costruttore del modello volante azionato da motore a scoppio, che per primo avrà compiuto un volo di durata superiore a un'ora.

Art. 4. — Il modello, le modalità di lancio ed il computo del tempo di volo dovranno rispondere ai requisiti imposti dalla F.A.I. per l'omologazione dei primati della classe «modelli volanti», categoria «aeroplani» od «idrovoltanti», azionati da «motore a scoppio».

Art. 5. — Il costruttore dovrà essere in possesso dell'attestato di aeromodellista.

Art. 6. — La prova dovrà essere controllata da una Commissione composta dal Delegato all'Aeromodellismo della Sede Provinciale, o Sezione Autonoma della R.U.N.A. nel territorio della quale si svolge la prova, da due Commissari Sportivi e da un Cronometrista.

Art. 7. — La Commissione compilerà un verbale dal quale risultino le caratteristiche dell'apparecchio, allegandone le fotografie di fianco e di fronte, e l'effettuazione del volo.

Il Cronometrista compilerà un ver-

giovani modellisti sono riusciti a portare a termine il loro lavoro.

Salite alla svelta le scale e accostatomi in punta di piedi alla grande finestra che, dal corridoio lascia vedere l'interno del laboratorio, rimasi stupefatto. Una selva di all'ricoperte e finite tappezzavano tavoli e pareti. Sopra un altro tavolo erano allineati in bel'ordine i timoni ben tesi e verniciati. Numerosi ragazzi si affacciavano attorno ad alcuni bastoni tentando di estrarne i tubi. In mezzo a loro il professore Alessandro dava spiegazioni sul modo di estrarli senza romperli. Attorno a un altro tavolo, si intravedeva, frammischiato a moltissimi ragazzi, l'ottimo Giolitto che lavorava intorno ai carrelli e maneggiava saldatori e pinze. Sotto la finestra, rivolti a me, alcuni modellisti e la mia «guida» finivano di ricoprire alcune ali e di fissarle sui piani di montaggio dopo averle bagnate.

Ad un tratto la mia «guida» si accorse della mia presenza e, restituita l'ala al legittimo proprietario, minacciandomi bonariamente con una mano, imboccò di corsa la uscita del laboratorio e mi venne incontro gridandomi:

— «Fellone! Traditore! Per la mia spada qui tu perirai». E' questa la maniera di non farti più vedere? Un bel giorno tu sparisci, e chi s'è visto, s'è visto... poi, come un'apparizione, te ne ritorni fresco e arzillo. No, non venirmi a raccontare che hai da studiare o altre frottole del genere, perché, tanto, non ne crederei una sola. Giustificati.

— Senti: alla giustificazione non ci penso nemmeno. Ti dirò soltanto che sabato scorso ho finito di fare il pre-militare, quindi sono giustificato de facto. Piuttosto, io vorrei sapere qualche novità e, se è possibile, qualche indiscrezione.

La mia «guida» mi guardò dall'alto in basso come per dire «ti credo e non ti credo». Poi, stendendomi la mano e sorridendo, mi disse:

— Va bene: anche questa volta sei riuscito a calmare la mia «ira funesta». Per prima cosa dunque ti porterò a vedere quanto riesce a fare la passione in questi giovani. Vieni a vedere cos'hanno scritto su questa terrazza...

Prendendomi sotto braccio, aperse una porta laterale per la quale passammo sulla terrazza che è una delle più belle e più grandi delle tante che adornano il bellissimo edificio della scuola «Arti e Mestieri».

— Perdinci! — esclamai io — ma hanno scritto «Viva l'Arma Aeronautica!» e a caratteri cubitali, per giunta.

Attraversammo la scritta, che era stata eseguita con calce e la mia «guida» mi disse:

— Vedi, ti posso garantire, che l'iniziativa è stata presa esclusivamente dai giovani, tanto che un professore di questo Istituto, avendoli scoperti mentre «sporavano la ter-

no con l'aeroplano a fotografarla dall'alto...
— Ma — dico io — come vuoi che faccia? E' il professore Alessandro che deve pregare il delegato all'aeromodellismo di mandare qualcuno a fotografarla...

— Già fatto — m'interruppe — già fatto! E sono già due settimane! Pure, come vedi, nessuno è ancora venuto. Molto probabilmente se tu lo scrivi al tuo giornale, è quasi certo che verranno a svolazzarci sopra. (Vedere la fotografia a pagina 17 - N. d. R.). Ma io credo che ormai sia tempo di andare in laboratorio perché molti modelli devono essere pronti e montati e i proprietari devono essere ancor più pronti a scassarli... Per evitare disastri, e tu lo sai meglio di me, occorre la nostra presenza... Andiamo.

Rientrammo nel laboratorio e dopo aver salutato il professor Alessandro, Giolitto e Riccardi, ci mettemmo rapidamente ad aiutare i modellisti nel montaggio generale dei modelli. Un'ora dopo eravamo assiepati nell'atrio della scuola circondati da uno stuolo di insegnanti e di scolari, i quali facevano più o meno benevoli apprezzamenti sulle capacità e sulla fortuna che avrebbero avuto quei «trespoli». Ci avviammo rapidamente al campo più vicino e precisamente all'Aeronautica d'Italia.

FRANCO MUSCARIELLO

Il Concorso Nazionale tedesco per modelli veleggiatori

Nei giorni 4 e 5 di giugno ha avuto luogo alla Wasserkuppe il Concorso Nazionale tedesco per modelli volanti, riservato ai veleggiatori, ben distinto dal Concorso Nazionale per modelli a motore, sia elastico che meccanico, che si svolge in terreno più adatto a questo tipo.

Poiché mi trovavo, alle fine di maggio, in Svizzera per il Concorso Internazionale e per la Conferenza annuale dell'ISTUS, ho avuto l'autorizzazione di accettare l'invito di assistere alle gare tedesche, cosa che mi ha dato modo di fare delle osservazioni che stimo molto utile esporre.



Un concorrente austriaco al Concorso Nazionale tedesco nel momento del lancio: la sensibilità è tutta concentrata nella mano per cogliere l'istante più propizio.



Un lancio dalla Wasserkuppe

Gia dal Concorso Internazionale di Berna mi ero convinto che in materia di modelli normali, dal lato ideazione e struttura, gli aeromodellisti italiani possono competere con gli stranieri: unica deficienza nostra è la finitura, che dando delle superfici molto ben curate aumenta la finezza ed in conseguenza le caratteristiche di volo.

I modelli tedeschi presentano anche una robustezza eccezionale, dovuta innanzi tutto a strutture più massicce, all'impiego di grandi rivestimenti del bordo d'attacco, alla copertura in tessuto che conferisce una rigidità grandissima, funzionando da parte resistente più di quanto lo possa la carta, per quanto robusta, tesa e verniciata. In secondo luogo è da notare che la maggior parte dei modelli ha l'ala con attacchi che si aprono ad ogni urto.

I concorrenti, provenienti da tutte le parti di Germania, dato che l'aeromodellismo è diffusissimo, ora più che in passato, essendo materia di insegnamento nelle scuole, hanno presentato circa 400 modelli. Le categorie erano: modelli costruiti su piani costruttivi del commercio, modelli costruiti su piani riproduttori apparecchi reali veleggiatori, modelli normali di progetto del costruttore, modelli speciali, come senza coda, «canard», ecc., modelli con dispositivi di guida automatica.

La prima categoria equivale, grosso modo, alla nostra categoria allievi e quindi poco c'è da dire su questa classe: costruzioni molto ben fatte e rifinite molto bene.

La seconda categoria, come ho sempre predicato, non ha dato risultati molto brillanti, per la ragione ormai nota che le caratteristiche e le esigenze di volo sono differenti, fra modello ed apparecchio.

Nella terza categoria invece si sono presentati dei modelli interessantissimi, frutto di studio e di esperienza continua sul medesimo tipo; anche questa è una cosa che ho sostenuta molto. Un modello può essere perfetto solo se è la derivazione di un primo, di un secondo, di un terzo esemplare via via modificato e migliorato.

Le doti di volo di questi modelli, naturalmente, sono ottime, soprattutto per equilibrio. In questo fatto noi siamo, forse, arretrati rispetto ai tedeschi: non per l'equilibrio trasversale né per quello longitudinale, ma per la stabilità di rotta, che è la caratteristica saliente di tutti i modelli tedeschi. Come si ottiene questa stabilità? Proporzionando esattamente le superfici laterali, in modo che la parte situata posteriormente alla verticale passante per il centro di gravità sia equivalente alla superficie situata anteriormente. Ho detto equivalente, intendendo con questo indicare gli effetti dovuti alla pressione dell'aria durante la scivolata. Quando il modello si inclina, come tutti sanno, si ha una virata ed una scivolata d'ala verso l'interno della curva. Per effetto della scivolata si ha una pressione laterale che provoca una deviazione: infatti se la superficie posteriore al baricentro è molto grande, il modello abbassa il muso, dirigendosi verso l'interno della virata già iniziata; se invece si esercita una pressione equivalente sulle due porzioni di superficie laterale, anteriore e posteriore al baricentro, si ha che il modello riprende il proprio

equilibrio laterale senza variazione della direzione. In altri termini occorre che il centro di spinta laterale, cioè il baricentro della figura piana rappresentante la vista di fianco, sia coincidente con il baricentro del modello: se poi è leggermente arretrato, il modello si disporrà con la prua al vento, che è la condizione migliore per il volo.

Lo studio accurato della vista di fianco ha per frutto un volo molto stabile per direzione, poiché il modello riprende il proprio equilibrio trasversale senza deviazioni di rotta.

Fra i modelli di tipo speciale, pochi in verità, ho veduto dei modelli senza coda di caratteristiche ottime: alcuni di forme strampalate, addirittura a ferro di cavallo, a C e più inusitate ancora, hanno dato prova dell'inutilità di andare dietro a fantasie degne degli pseudo-inventori di trent'anni fa, al tempo della nascita dell'aviazione.

Molto interessanti invece sono stati i voli dei modelli con comando automatico di direzione. Mentre l'anno scorso a Vienna questi modelli non mi diedero l'impressione di una perfezione eccessiva, già a Berna alcuni hanno dato ottima prova, nonostante le condizioni di tempo avverse. In Germania ho po-

tuto constatare che oggi anche questo campo è stato studiato in modo da dare risultati ottimi.

Il concetto è questo: il modello è costruito in modo da virare, ad esempio, a destra, naturalmente molto lentamente. Il comando agisce con un certo ritardo, cioè quando la direzione è già spostata abbastanza da quella voluta, ed agisce in modo da riportare il modello non soltanto nella direzione voluta, ma addirittura dall'altro lato, nel caso nostro a sinistra. Il volo dunque si svolge a zig-zag. Scopo di questo è di ottenere che su costone, con vento forte, la deriva allarghi lo zig-zag, in modo che il modello compia veramente il volo avanti e indietro sul pendio. In condizioni di vento normali il volo si svolge oscillando lungo la direzione stabilita.

Molto interessante era un dispositivo per lo sfruttamento delle correnti termiche: il funzionamento era basato sulla costanza della temperatura nell'interno di una bottiglia da termos, in contrapposizione alla variazione di temperatura esterna. Entrando nella corrente termica, il modello si trova in un'atmosfera più calda, mentre nell'interno della bottiglia la temperatura è rimasta

minore: questa differenza di temperatura, e quindi di densità, produce la chiusura di un circuito elettrico ed il comando del timone, che mette il modello in virata. All'uscita dalla corrente termica, si ristabilisce l'equilibrio fra la temperatura esterna e quella interna e quindi il modello ritorna al volo dritto fino all'incontro di un'altra corrente termica.

I risultati sono stati ottimi, fino a circa 19 primi. Posso dirvi però che nonostante la località, famosa per le sue straordinarie possibilità per il volo a vela, la media dei voli è stata tale da non darmi l'impressione di una grande superiorità rispetto ai nostri modelli.

I 23 grammi per decimetro quadrato di superficie del modello portato a Berna da Mario Rodorigo, con l'aggiunta di una finitura maggiore, avrebbero rappresentato onorevolmente l'aeromodellismo italiano, se fosse stato possibile sperimentare un nostro modello alla Wasserkuppe. Tuttavia, ho visto che gli aeromodellisti tedeschi stanno cogliendo i frutti di un lungo studio e di un'esperienza seria.

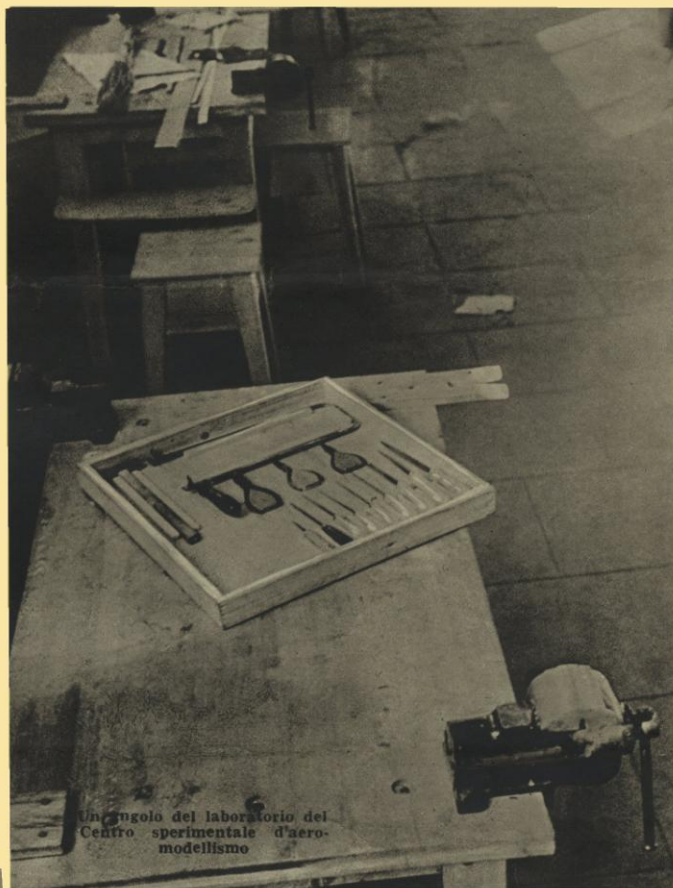
GIORGIO BACCHELLI

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodellismo

GLI ATTREZZI PER COSTRUIRE

Per costruire occorre prima di tutto crearsi una piccola officina, provvedendo a fornirsi degli attrezzi più adatti ed indispensabili, dei quali ecco un elenco sommario. L'occorrente per disegnare: due squadre, una riga un doppio decimetro, un compasso, alcune matite, gomme e delle puntine per fissare la carta; un metro; un'assicella per traforo con il relative strettoio per fissarla al tavolo di lavoro. Un archetto per traforo con lunghezza interna non inferiore a trenta centimetri. Alcune dozzine di lame (seghe) per traforo ripartite nei numeri 00, 0 e 1. Un trapano ad elica per traforo o, meglio, un trapano a mano con morsetto autocentrante per punte fino a sei millimetri. (Questo trapano potrà servire anche per caricare la matassa di elastico, come vedremo in seguito). Alcune puntine per trapano divise nei diametri da uno a sei millimetri. Una piccola morsa parallela da banco. Alcune piccole lime assortite, di taglio medio e fino. Un paio di tenaglioli piatti. Un paio di tenaglioli tondi. Un paio di tronchesini. Un martello medio ed uno piccolo. Un bulino ed una punta da segno. Una piastra o un blocchetto di ferro con superficie piana che possa servire per martellarvi come su una incudine. Una sega da legno con lama stretta e di taglio fino. Un piccolo pialletto. Un paio di scalpelli da legno. Un paio di sgorbie a minima curvatura. Un piccolo cacciavite. Un paio di forbici medie. Un paio di trincetti da calzaio. Una lama per sega da metalli con taglio fino. Un saldatore di rame con stagno ed acido apposito. Una pietra o mola per mantenere arrotondati gli scalpelli, i trincetti, ecc. Pennelli



Un angolo del laboratorio del Centro sperimentale d'aeromodellismo



Trapano a mano con morsetto autocentrante



La R.U.N.A. ha partecipato alla mostra internazionale di aeromodellismo di Bruxelles dell'inverno scorso, esponendo diversi tipi di modelli. Questa è la fotografia della sezione italiana che ha destato molto interesse per la perfezione e l'originalità dei modelli esposti, fra i quali il «Roma», un bellissimo biplano costruito a Parma ed un bimotore studiato dalla Scuola di Firenze.

e vasetti per colla, vernici. Carta vetrata e smeriglio di diverse grossezze.

Di tutti questi attrezzi, sebbene alcuni siano già di dotazione familiare, non sarà necessario fare l'acquisto in blocco; ma basterà provvedersi in un primo tempo di quelli più importanti e necessari, per poi completare la serie man mano che se ne presenterà la necessità.

Ripetiamo, è stato fatto l'elenco dei soli attrezzi più adatti ed indispensabili; ma persistendo nelle costruzioni, verrà la necessità di avere altri utensili egualmente utili e che maggiormente completeranno il corredo di dotazione dell'officina.

Il prezzo di tutti questi attrezzi non è grande; ma piuttosto che fare una economia sbagliata nell'acquisto di utensili scadenti, è consigliabile spendere qualcosa di più ed avere arnesi di buona qualità che potranno essere sempre utili anche per eseguire con facilità tanti altri lavori.

L'aeromodellista dovrà sempre avere molta cura dei propri attrezzi, pulendoli ogni volta che sono stati adoperati e mantenendo sempre arrodati gli utensili da taglio, sgorbie, trincetti, ecc., e dovrà tenerli sempre ordinati su una tavola appesa o chiusi in una cassetta per averli sempre sottomano e trovarli subito all'occorrenza.

I MATERIALI

Nelle costruzioni aeronautiche, compresi gli aeromodelli, si tende a raggiungere il massimo grado di robustezza con il minimo peso possibile.

I materiali usati sono diversi e ora ne faremo un elenco indicando per ognuno le caratteristiche e possibilmente l'uso più comune.

I LEGNAMI

Silber Spruce o Abete americano - peso specifico kg. 0,500 per dmc.

Legno compatto ed uniforme, quasi privo di nodi; assai resistente alla flessione, elastico e docile da lavorare. Negli aeromodelli è poco usato, perché difficilmente in Italia trovasi in commercio per la vendita al minuto; mentre è molto usato nei cantieri aeronautici che ne fanno espressamente provvista sui luoghi di provenienza.

Cirmolo. — Peso specifico kg. 0,430 per dmc. E' una qualità di abete con fibre compatte ed uniformi, molto patoso e assai resistente ed elastico, do-

cile da lavorare; è il più usato nelle costruzioni degli aeromodelli per eliche, ruote e parti speciali sagomate ed intagliate.

Aceiro. — Peso specifico kg. 0,600 per dmc. E' un legno molto compatto e resistente, non troppo elastico; si presta bene per essere lavorato. Nella costruzione degli aeromodelli è impiegata

per fare regoli per longaroni e in forma di impiallacciatura è molto usato per i tubi.

Bosso. — Peso specifico kg. 1 per dmc. E' un legno molto duro, compatto e resistente. Difficilmente in Italia può trovarsi in tronchi di lunghezza superiore al metro. Negli aeromodelli trova largo uso in forma di listelli che servono per la costruzione dei longaroni, per tappi e parti speciali tornite, uso per il quale è molto adatto.

Oppio. — Peso specifico kg. 0,750 per dmc. E' un legno duro che possiede qualità simili a quelle del bosso, pur essendo in confronto di questo molto più leggero e meno fragile. Serve per ricavare listelli per longaroni, pezzi torniti come ruote, tappi e calotte che possono ridursi a spessori molto sottili economizzando molto nel peso.

Pioppo. — Peso specifico kg. 0,550 per dmc. E' un legno assai fibroso e molto resistente. Negli aeromodelli è usato generalmente per costruire eliche e listelli per bordi d'uscita.

Sotto forma di impiallacciatura serve anche per costruire tubi che riescono assai leggeri, ma che devono essere rinforzati. In commercio trovasi anche sotto forma di legno compensato in tre o più strati, che può servire per la costruzione di centine, che però risultano molto fragili.

Tiglio. — Peso specifico kg. 0,450 per dmc. E' un legno assai compatto e docile da lavorare; nella costruzione degli aeromodelli è usato sotto forma di listelli.

Continua

PROBLEMI COSTRUTTIVI

Il tranciato di pioppo

Quasi tutti i nostri aeromodellisti costruiscono le centine delle ali e degli impennaggi e le ordinate della fusoliera in compensato di betulla di spessori compresi fra 1-2 millimetri, del tipo cosiddetto «Aviazione». Si tratta di un materiale di uso speciale, difficilmente trovabile presso i negozianti di legnami e comunque da essi venduto quasi sempre in fogli interi di superficie maggiore di un metro quadrato e, solo eccezionalmente, in strisce delle dimensioni volute dal cliente.

Ora, ove si consideri che un metro quadrato di questo legno viene a costare attualmente sulle 50 lire, è logico pensare che non tutti i giovani costruttori abbiano sempre a disposizione una tale somma. Potrebbero invece mettersi d'accordo in tre o quattro per comperare il foglio intero e poi dividerlo, ma occorre anche ricordare che per la grande maggioranza dei ragazzi 20-25 lire rappresentano sempre un capitale e pertanto, se non vi fossero le scuole della R.U.N.A., per essi la costruzione dei modelli volanti resterebbe un sogno.

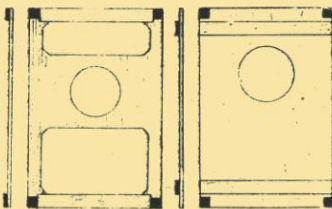
Indubbiamente il compensato di betulla si lavora bene e con facilità, ma esso presenta il difetto di essere poco elastico in quanto, una volta piegato, non torna più nella sua posizione normale se non per una sollecitazione contraria alla precedente; è insomma, concedeteci l'espressione, un materiale senza vita. Ciò è dovuto al piccolo spessore dei tre strati che lo costituiscono: il legno così sottile, sottoposto alle varie operazioni meccaniche (taglio, incollatura, pressatura, traforo), perde la sua primitiva elasticità.

Il compensato di betulla è poi abbastanza pesante: quello da un milli-

metro di spessore pesa grammi 500 circa per il legno e 100 grammi circa per la colla, in totale gr. 650 al metro quadrato.

La quantità di materiale che occorre per la costruzione delle centine e delle ordinate di un modello di media apertura alare, è veramente notevole e non vediamo il motivo per il quale si continui a sprecare un materiale molto costoso e — soprattutto — di provenienza estera, quando esso può non rappresentare il «non plus ultra» dei legnami che possono essere impiegati per costruire gli aeromodelli.

Prendiamo ora in esame il pioppo. Esso è molto più leggero della betulla (peso specifico 0,42 invece di 0,55) e viene pure fornito sotto forma di compensato, ma non è questo che ci interessa perché, a parte il minor pe-



so, presenta gli stessi inconvenienti di quello di betulla e costa sempre abbastanza caro, bensì il «tranciato», che è una specie di impiallacciatura di maggiore spessore.

Il tranciato di pioppo si trova facilmente in commercio negli spessori da mm. 1 a 2 e anche 3. Costa pochissimo: all'incirca tre lire per un foglio di cm. 25x240 e 2 mm. di spessore. E' leggero, elastico e resistente. Si possono costruire con esso delle ottime centine e ordinate. Si lavora con facilità e si può benissimo traforare a patto di usare lamette sottili e di porre una certa attenzione nel segarlo. Poiché tuttavia le ordinate risulterebbero un po' deboli nel senso normale alla fibra del legno, si devono incollare, nei punti più opportuni, dei listelli di rinforzo con fibra disposta in senso normale a quella dell'ordinata (vedi figura).

Le strutture così costruite presentano la stessa resistenza di quelle in compensato, ma hanno su di esse il vantaggio di una elasticità e leggerezza maggiore.

I modelli con motore ad elastico che devono avere il minimo carico alare consentito, e cioè 15 grammi

per decimetro quadrato, per poter dare i migliori risultati (vedi «La parte posteriore della fusoliera», ne L'Aquilone n. 11 del 13 marzo 1938-XVI) necessitano di strutture quanto più leggere è possibile, compatibilmente con la necessaria robustezza, dovendo risultare caricati a meno del limite minimo, per poter assegnare il residuo di carico, fino a raggiungere i 15 grammi, all'elastico motore. E' ovvio che quanto maggiore sarà detto residuo, tanto maggiore sezione di matassa sarà possibile impiegare e cioè si avrà più potenza a disposizione; il modello così potrà raggiungere, durante la scarica, una quota maggiore.

Per questo tipo di apparecchi si adatterà dunque il pioppo per le centine e le ordinate, in quanto il risparmio di peso è realmente notevole.

Del resto, poiché le strutture così costruite presentano la stessa resistenza di quelle in compensato, non appare illogico adottarle anche nei veleggiatori sia di piccola che di grande mole, poiché il risparmio di peso così ottenuto permette di costruire più robusti longaroni e le altre strutture resistenti, pur mantenendo inalterato il carico alare, e consente inoltre di dare all'apparecchio una migliore rifinitura aerodinamica, sia aumentando il numero dei listelli di sostegno alla ricopertura, sia adottando nelle parti più curve l'interposizione di blocchetti di legno leggero o di sughero che possono essere sagomati alla perfezione.

Per quanto ci riguarda personalmente, possiamo dire che la nostra esperienza ormai decennale ci ha portato ad impiegare il tranciato di pioppo su vastissima scala: da qualche anno a questa parte, le centine e le ordinate dei nostri modelli vengono costruite in tranciato di pioppo e non abbiamo mai avuto a pentirci di questa nostra preferenza.

CARLO TIONE

UN NUOVO MANUALE

In un volumetto di poco più di 150 pagine, Gustavo Clerici ha condensato un piccolo trattato di nozioni utili per la costruzione degli aeromodelli.

Come l'autore avverte nella prefazione, la sua pubblicazione ha lo scopo di «integrare con poche e semplici nozioni teoriche ed alcuni esempi pratici la serie dei disegni per modelli volanti che la «Mova» periodicamente prepara. Questo opuscolo non ha quindi la veste di un completo manuale, perché illustra in modo elementare solo i principi fondamentali di aerodinamica, non trattando del calcolo per il progetto di un aeromodello».

Questo volumetto è utilissimo per chi vuole iniziare la costruzione di aeromodelli, ma certamente risente troppo della caratteristica per la quale è stato creato. Nel complesso, però, la pubblicazione, pur seguendo la falsariga di altre precedentemente apparse, inquadrate in modo perfetto la materia trattata sorvolando, necessariamente, per i limiti che si è imposti l'autore, molte questioni di dettaglio. Quindi, chi si vuol contentare di apprendere le prime nozioni rudimentali sullo aeromodellismo potrà trovare in questa pubblicazione una utile guida pratica, semplice, alla portata della comprensione di un costruttore principiante.

Oltre che della costruzione del modello, il volumetto tratta nei suoi capitoli dei principi fondamentali dell'aerodinamica, degli utensili dei materiali da impiegare nella costruzione delle prove di volo e della messa a punto del modello volante.

La veste del volumetto è decorosa, curata. La stampa è bella e le illustrazioni incorniciate.

Un appassionato e veterano aeromodellista, quale è il Clerici, che dall'aeromodellismo è giunto al pilotaggio militare, sa quello che principalmente occorre per costruire un buon aeromodello.

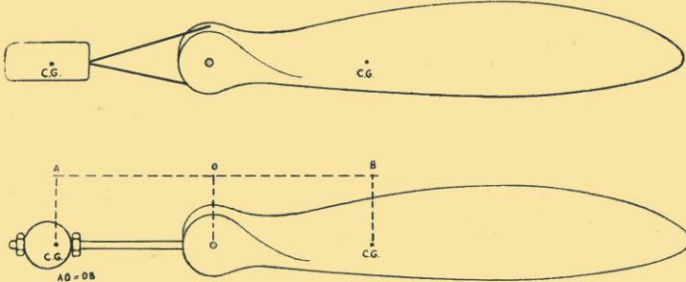
Definito e fissato lo scopo della pubblicazione, possiamo ben dire che essa risponde al fine che l'autore si è proposto, fine che è stato raggiunto in maniera perfetta, senza pretesa di uscire dal binario tracciato.

Una originale e utilissima tabella dà la possibilità al giovane costruttore di calcolare con molta approssimazione i numeri di giri da dare alla matassa degli aeromodelli con motore ad elastico. La tabella in parola sarà utile anche a coloro che credono di non aver nulla da imparare.

Meno utile stimiamo sia la tabella nella quale l'autore ha voluto inquadrate le possibili cause dei difetti di un aeromodello. Meno utile: perché è la pratica dell'aeromodellista che serve a questo proposito.

Nel volumetto è allegata anche una tavola costruttiva di un aeromodello edito dalla «Mova» e ciò dà all'acquirente del trattato la possibilità di addestrarsi subito e praticamente su quanto ha appreso dalla lettura del bel manuale.

A. M.





Forse avrete pensato che i cervelli dei giovani inventori si siano disseccati come gramigna al sole. No, non si sono disseccati. I cervelli funzionano: a modo loro, perdendo i colpi come certi motori sfatati, ma funzionano. Purtroppo il caldo eccessivo ha la sua influenza sull'andamento delle cose umane.

C'è stato, ad esempio, un periodo veramente mitico, per la bottega. Allora io mi chiedevo preoccupato se non fosse il caso di smetterla con queste chiacchiere, e ciò per non favorire oltre una specie di passione morbosa che aveva contagiato i giovani inventori.

Tale periodo va sotto il nome di *ossessione per il moto perpetuo*. Infatti, quando mi perveniva una missiva su questo argomento, la cacciavo in una cartella che con l'andar del tempo si è suddivisa in tre, a seconda del principio cui si ispiravano gli inventori. Chi pensava, ad esempio, ad utilizzare la composizione elettrica dell'aria, chi ad usare la forza di gravità dell'acqua, a mezzo di un giro vizioso per riportare il livello dell'acqua motrice, chi a mezzo della famosa dinamo per ricaricare un motore che a sua volta faceva andare avanti una macchina.

Ma dopo numerose docce fredde scaraventate senza pietà (lo confesso, e un poco me ne pento) sulle testoline e testone surriscaldate dei miei corrispondenti fissati col moto perpetuo, ho potuto constatare con grande gioia che il morbo accennava a diminuire, quasi a scomparire. (Dimenticavo di dirvi, ed ora ve lo dico fra parentesi, che un giovinello particolarmente fissato col moto perpetuo è stato il il per finire in una casa di cura per malati mentali. E' dunque logico ch'io sia stato severo).

Tutto procedeva quindi tranquilla-

mente da qualche tempo, quando mi pervenne la seguente stupefacente lettera che sottopongo al vostro illuminato giudizio.

Sentite cosa scrive il giovane inventore che si firma « Aquilone in vacanza » che mi prega caldamente di non svelare il suo nome. (Segno di coscienza poco tranquilla, non vi pare?). Ma ecco la lettera:

« Noi siamo ora in piena campagna autarchica, e i chimici stanno soprattutto studiando per trovare qualche succedaneo che muova gli automezzi senza bisogno di benzina, nafta, ecc. Io dico: perché non si cerca di poter utilizzare l'elettricità per muovere principalmente gli aeroplani? Ed ecco la mia idea su tale problema. Voi sapete come funziona un campanello elettrico: è l'elettricità che, passando attraverso un'elettro-calamita, dà la proprietà di attirare i corpi, ed essa attrae una sbarretta di ferro; ed io dico che come nei motori a scoppio la miscela scoppando imprime un movimento allo stantuffo, così, mettendo un'elettro-calamita, questa al passaggio della corrente attira lo stantuffo, e tale movimento come nei motori a scoppio verrà trasmesso all'albero motore ».

L'elettricità verrebbe fornita da un accumulatore, il quale, affinché non si scarichi, è collegato con una dinamo. La dinamo è mossa da un albero in comunicazione coll'albero motore. In poche parole io intenderei applicare nel mio progetto la legge di fisica che dice: la corrente elettrica si può trasformare in lavoro meccanico, il lavoro meccanico si può trasformare in elettricità.

Vi prego, se lo mettete sul giornale, di firmare l'articolo col seguente nomignolo: « L'inventore in vacanza », perché capirete, se faccio fiasco, i miei compagni non mi lascerebbero in pace ».

No, no, non intendo rivelare il nome, l'indirizzo dell'inventore. Io non sono crudele. Voi vorreste andare a cercare a casa questo giovane amico per dirgli che è ingenuo, eccetera, eccetera. Sì, è ingenuo; ma l'eccezione non bisogna dirlo, altrimenti soffrirebbe troppo. Voi dite: « Il motore a benzina utilizza il principio della calamita per far andare su e giù i suoi pistoni. Bella trovata. Perché non, dunque, utilizzare un motore elettrico? » Poi dite anche: « che al pilota che dovesse salire su un aeroplano con cotale motore non rimarrebbe altra soluzione che quella di gettarsi col paracadute, una volta messo in moto l'in-

fernale motore. Già. A meno che non volesse atterrare col motore a pieno regime ». Avete ragione. Di fatti non ci sono alternative dato che l'elica gira e girando fabbrica corrente, la corrente fa funzionare il motore, il motore fa girare l'elica, l'elica fa andare l'aeroplano, eccetera, eccetera. Ed ecco che torniamo, per vie traverse, al fatale *moto perpetuo*. Il moto perpetuo, capite!

A questo punto cade la penna di mano.

INGEGNER SOFISTICO



FRANCESCO SORDA - Lucera — Tutti i profili devono essere ricoperti tanto nella parte superiore che in quella inferiore: o per meglio dire, sul dorso e sul ventre. Se no, perché faremmo le centine?

LUIGI GALLAMINI - Genova — Puoi adoperare i materiali che hai trovato: per le parti in compensato, per eliminare l'aumento di peso della betulla rispetto al pino, poi aumentare un po' le parti traforate, badando tuttavia sempre che non risulti troppo debole.

FRECCIA AZZURRA - Roma — E' meglio il « Roma ». L'ala è smontabile, e per gli attacchi, sia dell'ala che dei piani di coda, seguì la descrizione che è stata pubblicata su L'Aquilone.

GIAR.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

E' l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo. E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta estralusso robustissima, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

Lire 25 franco di porto

Edizione di lusso in tutta-tela L. 30

Vaglia all'Editoriale Aeronautica, Roma.



STORIA DELL'ENIMMISTICA

Per quanto ci narra la mitologia, sembra che il primo tentativo di volo umano sia stato determinato dalla necessità di trovare la via di uscita da un enigmatico intrigo. Fu infatti il leggendario Dedalo, il quale, incapace di trarsi fuori dal complicatissimo labirinto da lui stesso ideato, costrui per sé e per il figlio Icaro delle ampie ali, e con quelle, abilmente applicate alle spalle con legami di cera, librandosi nell'aria, compirono l'evazione.

Ognuno poi sa come l'incauto Icaro, sprovvisto di paracadute e desideroso di salir troppo alto, finì miseramente la sua carriera aviatoria.

Ogni gioco enigmatico è idealmente, un labirinto. Penetrare nel mistero delle parole velate, seguire il tenue filo conduttore fornito dalle immagini simboliche e finalmente trovare la soluzione arcaica, è come uscire alla luce da un luogo intrigato ed oscuro.

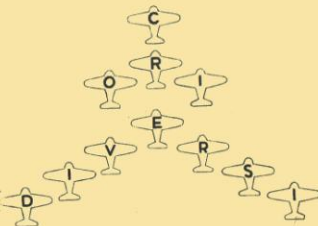
Stabilita in tal modo una certa affinità di origini fra il volo e l'enigma, limitiamoci, per il primo, a constatare con orgoglio l'attuale grado di perfezione cui è pervenuto, e ricalchiamo, per il secondo, il cammino della storia, la quale ha capitoli veramente piacevoli ed interessanti.

Cominciamo dalla Bibbia, che ci riporta alle genesi del mondo.

Il Vecchio Testamento, oltre ad essere ricchissimo di enunciazioni espresse nella forma solenne di enigmi profetici, ci fa assistere, là ove si narra della Corte di Re Salomone, a veri e propri tornei enigmatici. Salomone, infatti, accetta sfide dalla Regina di Saba e dal Re di Tiro, ed è solutore abilissimo, tanto da suscitare nei suoi competitori la più viva ammirazione.

FORMAZIONE ERRATA

Questi undici aeroplani sono usciti in formazione errata: se avessero seguito l'ordine predisposto, noi avremmo potuto leggere le tre parole che singolarizzano la recente mirabile impresa delle ali italiane.



CRITTOGRAFIA A FRASE (5 - 3 - 1 - 4)

SA

CAMBIO DI LETTERA

E' buono, anzi eccellente e a tavola lo trovi ognor fra noi... ma è troppo intransigente nel sostenere i suoi.

IL PALLONE?

Di qua di là in aria va.

SCIARADA (x x x x - 0 0)

L'ANIMA DELL'AEREO

Il totale è davvero il finale del primiero.

INDOVINELLO

E' in abito da sera, col gilè bianco e la marsina nera; eppur non ha che un appartamento in alto, in alto, sotto l'abbaino.

Fra i nomi dei solutori di tutti i giochi pubblicati in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pindareto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6, Roma.



gli aeromodelisti, quando non possono recarsi in collina, si arrampicano sulle terrazze.

Il viaggio di Lucio

In qual modo Lucio Passamonti avesse conosciuto il pilota Pick, che conduceva nei cieli l'aeroplano privato del miliardario Johnson come un automobilista la sua macchina sulle piste terrestri, io non vi so dire. Il ragazzo gironzolava tutto il giorno intorno al capannone che serviva da ricovero all'apparecchio, e sognava viaggi meravigliosi per i cieli del mondo. Invidiava nel suo piccolo cuore avventuroso quel ricco signore che si permetteva di possedere un cavallo dell'aria, che vinceva i venti, e soggiogava lo spazio, soltanto perchè possedeva molti dollari.

* * *

Il miliardario Johnson era partito per Londra. In treno, come tutti i comuni mortali. E per molto tempo non sarebbe tornato.

Pick restava in quel tempo padrone assoluto dell'apparecchio, ed aveva promesso a Lucio di condurlo con sé.

* * *

Giunse il giorno della partenza.

Era un mattino nuvoloso di ottobre e Lucio che non aveva dormito tutta la notte, alle dieci già si trovava alle porte dell'hangar, pur sapendo che non sarebbero partiti prima del mezzogiorno.

Non si era mosso dal villaggio che per recarsi alla città vicina. Conosceva soltanto quel suo angolo di mondo. Ed ora si accingeva ad attraversare i mari ed i monti, per recarsi chissà dove, lui, solo, con un uomo quasi sconosciuto.

Era un'avventura terribile, più bella di tutte le avventure sognate. Rabbriviva nel suo cappotto di lana scura, non certo confezionato per simili viaggi, e stringeva la valigetta ove aveva gettato alla rinfusa le sue poche robe.

Quando Pick giunse e lo salutò come sempre, stringendogli la punta del naso con due dita, egli non disse verbo. Aspettò col cuore in tumulto che l'uomo apparecchiasse la macchina, vi salì con lui, si lasciò incappottare, si fece legare in silenzio, e via per i cieli, stordito dal rumore, dal vento, dallo spazio, dalla passione avventurosa.

* * *

Quanto durò quel viaggio? Il ragazzo non poté mai dirlo. Attimi, giorni, mesi. Chi contava più il tempo lassù? Non si vedeva niente. Cielo, nubi, sole e, giù, sotto, la terra lontana, diversa, irriconoscibile, nuova. Bisognava andare lontano, lontano, passare i monti, il mare, le terre, i fiumi, i continenti.

Bisognava andare.

Pick con il capo chiuso nel casco che gli incorniciava il viso dorato e le mani sui comandi, pareva un semidio.

Bisognava andare.

Certo dovevano essere giunti molto lontani. Cifre fantastiche turbinavano nella testa del fanciullo. Ecco là il fiume. Nastro d'argento, piccolo e sinuoso. Visto così di lontano sembrava un torrentello e chissà, invece, quale immenso fiume era quello, di chissà quale terra?

Giunti erano certo assai lontani. L'Europa era forse dietro di loro. Il paesaggio diveniva fantastico: di un verde giallo alle luci del tramonto. Forse passavano il continente asiatico. Cominciava a calare la sera. Viaggiavano da molto tempo.

Pensava che avrebbero atterrato forse nella notte. Chissà dove. Allora avrebbero pensato a rifocillarsi. Ma per ora egli era tutto pervaso da quella felicità attesa da tanto e raggiunta appena. Bisognava andare.

Calava la sera. Grandi striature di rosso nel cielo come in tutti i paesi del mondo. Ma forse quel rosso era più intenso. Era un cielo di paesi caldi, vivo di luce. Calava la sera.

E a un certo punto il ragazzo si accorse che incominciavano a discendere. L'aria era divenuta quasi buia. Ma egli sentiva bene che discendevano. Discendevano in fretta. Veriginosamente. Ah! ora cominciava il bello! Dove erano giunti? Qual terra li avrebbe accolti?... Amici o nemici?... Avrebbero dovuto combattere? Quali paesi avrebbero veduto? Quali linguaggi ascoltato? Discendevano. La terra era vicina. Un attimo ancora, l'ultimo tratto. Pareva che la terra venisse loro incontro: ne ebbe sgomento. No, l'apparecchio rullò dolcemente, e si arrestò.

Lucio si guardò attorno stordito.

— Dove siamo?

Il paesaggio aveva una fisionomia conosciuta, ed il fanciullo pensava con una certa delusione che anche i paesi più lontani si rassomigliano tutti.

Non osava domandar nulla a Pick

L'igi era assai occupato intorno alla sua macchina e non pareva accorgersi di lui. Ma dopo un poco Pick, volgendosi gli disse sorridendo:

— Ti piace?

— Che cosa? — chiese il fanciullo sperduto.

— Oh bella, l'Asia!

Il piccolo rabbrivì e batté il suolo con il piede. Asia, Asia, paese delle meraviglie!

Pensava alle pagode indiane, ma le casette poco lontane, dai tetti spioventi, non avevano nulla di quell'architettura immaginosa e lussuosa che hanno le case orientali.

Non fa nulla. Avrebbe visto dopo le cose più belle. Tanto più che ora si trovavano in un luogo deserto e gli abitanti dovevano essere pericolosi: non si facevano vedere. Era un luogo selvaggio, forse abitato da pastori nomadi.

Passò di corsa un animale. Il piccolo lo guardò avidamente e non seppe riconoscerlo. Pensò con sgomento che non avevano portato armi.

Forse Pick ci aveva pensato. Chissà?

Intanto la notte cadeva rapida. Si vedevano le case accendersi di luci lontane.

— Bisognerà trovare un ricovero per la notte — disse infine il fanciullo a Pick. — Purchè siano dei buoni selvaggi!

— Vedremo! — rispose Pick, stringendosi nelle spalle.

E, si avviarono per un viottolo bianco, fiancheggiato da piccoli alberi.

* * *

Ad un tratto avvenne una cosa straordinaria.

Veniva verso di loro un uomo vestito di nero con una veste lunga che gli copriva interamente le gambe.

Lucio, che stava perdendo il suo coraggio, si nascose dietro l'aviatore in attesa che l'uomo passasse. Certamente doveva essere un capo tribù. Un uomo nero e lungo, con la veste simile a quella dei preti del suo paese. Un uomo feroce forse, che veniva a chiedere loro cibo, vesti, doni e forse la vita.

Il fanciullo si stringeva all'amico Pick ed era stupito che questi fosse così tranquillo.

Un'amarezza infinita gli saliva al cuore e i suoi occhi cominciarono a empirsi di lacrime.

Ed ecco che l'uomo, il terribile uomo nero, il capo tribù, si fermò in mezzo alla strada e limpida la voce di Don Gesualdo, il buon prete del suo paese, gridò nel silenzio:

— Ah! sei qui, piccolo mariuolo! I tuoi poveri genitori ti cercano da stamane! Dove eri andato, diavolo di un ragazzo!...

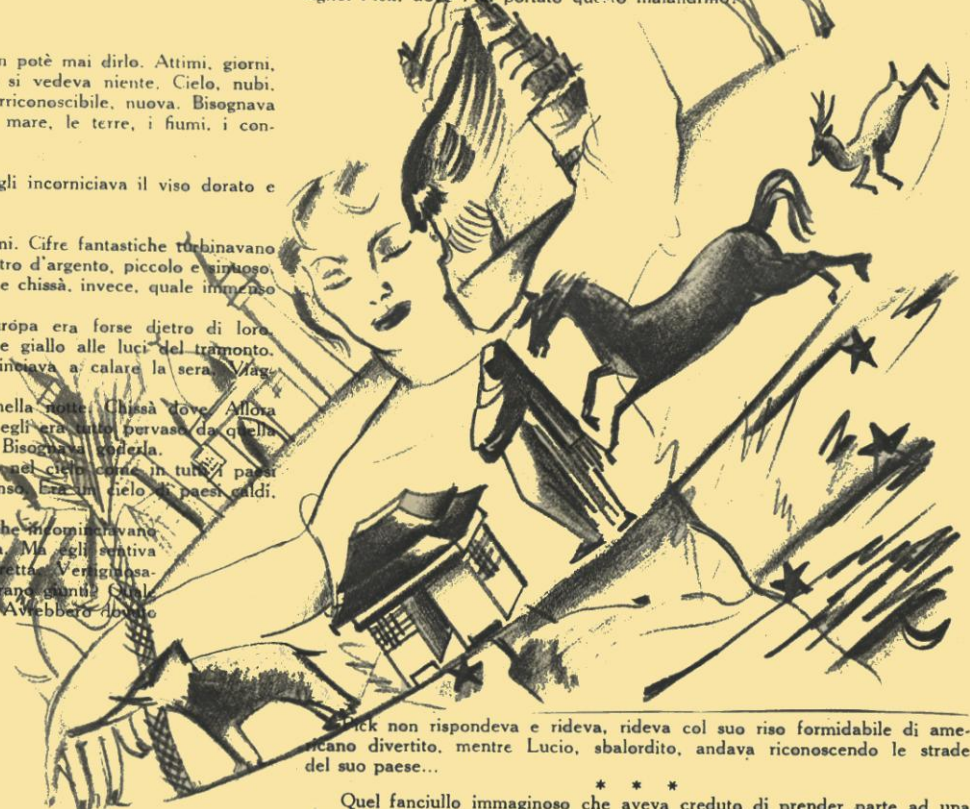
Don Gesualdo?

Don Gesualdo, in Asia, poco lungi dalla foresta misteriosa, Don Gesualdo, lì, a due passi da lui che lo cercava...

Lucio guardò intorno, e con voce di lacrime, chiese quasi tra i singhiozzi:

— Ma io... io... dove sono?

— Dove sei? O bella, in paese. Ma che sei uscito di cervello?... E lei, signor Pick, dove l'ha portato questo malandante?



Pick non rispondeva e rideva, rideva col suo riso formidabile di americano divertito, mentre Lucio, sbalordito, andava riconoscendo le strade del suo paese...

* * *

Quel fanciullo immaginoso che aveva creduto di prender parte ad una grande avventura, e si era accinto tranquillo ad andarsene per le vie del cielo, in cerca di terre lontane, era un piccolo poeta ed un coraggioso, e nel suo cuore c'era la stoffa di quegli idealisti che non restano a sognare il mondo dalla finestra della propria casa.

UGUCELMO DELLA NOCE

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione del numero precedente)

Dunque, escludendo la rotta attraverso le montagne e anche quella del mare perchè sono le più lunghe e son certo che essi le hanno evitate per non correre il rischio di atterrare in territorio nazionale per rifornirsi di benzina, rimane un tratto pianeggiante largo una quarantina di chilometri che al tempo stesso è il cammino più breve per il confine e fornisce buone possibilità d'atterrata di fortuna in caso di avarie. Ci dirigeremo da quella parte. Son già d'accordo con l'amico Ximenes.

— Sicuro — affermò il colonnello il quale stava contando con aria scontenta alcuni biglietti di banca che don Pepito Aydemis, con molti sospiri, gli aveva consegnato in una busta usata.

— Non contate tanto, giovanotto — fece questi. — Non vi darò un soldo di più. Non ce ne sono. Le casse dello Stato son vuote...

— Conosco questa musica — borbottò Rodrigo intascando il denaro.

— E... mi raccomando, ragazzo mio — insistè don Pepito. — Economia, economia su tutta la linea... Non consumate tanta benzina... Cercate il più possibile di andar col vento, o almeno in discesa, a motore spento.

— Già, l'idea è eccellente — intervenne Vico — signor ministro; solo che il vento ha l'abitudine di andar dove vuole lui e non dove vogliamo noi, e, per poter scendere, bisogna prima salire e consumare doppia quantità di carburante...

— Su, su, don Pepito — interloquì don Tobias, che fino a quel momento s'era intrattenuto a conversare con la figliola Nieves, la quale appariva pallida e nervosa. — Lasciateli andare. Non dubitate, signori; se avrete bisogno di soldi, telegrafate pure. In qualche modo si farà. E cercate di riportarci gli smeraldi.

— Vi assicuro, eccellenza, che gli smeraldi li riavrete — dichiarò Rodrigo, con tale sicurezza e solennità che tutti lo guardarono con stupore.

— Beh, figliuolo, — s'affrettò a soggiungere affettuosamente il presidente — non l'esporre a troppi rischi e non pigliartela tanto calda... Se non si trovano, non sarà poi la fine del mondo. Don Pepito inventerà qualche nuova tassa e tutto sarà rimediato.

— Ah... — gemette il povero Aydemis coprendosi il viso con le mani. — Già voglio farmi la pelle per quelle che pagano...

— Ho un favore da chiedervi, eccellenza — disse Zùgoli quando, nel fare il giro di commiato, fu arrivato a lui.

— Ma se vi dico che non ci son soldi... — piagnucolò il vecchio. — Credetemi, è una rovina...

— Non si tratta di soldi. Non vi chiedo neppure un centesimo — riprese l'altro cavando di tasca una lettera con cinque grossi sigilli di cerallacca. — Vorrei solo che aveste la bontà di custodire in una delle vostre casseforti questa lettera e di riconsegnarmela al mio ritorno.

— Un testamento? — chiese meravigliato don Pepito prendendo la busta. — Non vi credevo così pessimista. Temete di non ritornare?

— No, non è questo, eccellenza. E' una specie di scommessa... Saprete tutto a suo tempo. Grazie e arrivederci.

Vico salutò e corse a raggiungere Rodrigo che già sulla soglia del salone gli faceva gran cenni di sbrigarsi, pur continuando a guardare qua e là con occhio ansioso, come se cercasse qualcuno che gli interessava molto. Parve non aver trovato questo qualcuno, perchè col viso immusonito s'avviò silenziosamente pel lungo corridoio, con a fianco Vico il quale fischiava una tarantella abruzzese. Ma allo svolto del corridoio, il corrucciato Rodrigo urtò violentemente contro una giovinetta che camminava in direzione opposta.

— Ah! Ma che sgarbato! — esclamò con indignazione eccessiva questa. — Dove avete gli occhi? Chi vi ha fatto colonnello?

la quale rispose con una riverenza piena di burlesca solennità, cominciò a scendere lo scalone d'onore riprendendo a fischiare la tarantella abruzzese al punto in cui l'aveva interrotta.

— Vi ha perdonato? — chiese Zùgoli quando, dopo un quarto d'ora buona Ximenes l'ebbe raggiunto.

— Perdonato? Chi? — domandò questi che appariva raggiante di letizia.

— Come! La signorina Nieves, perbacco! Chi volete che dica? La mummia di Tutankamen?

— Ah, già, già... — fece Rodrigo, ostentando un'aria distratta. — Sì, è stata molto severa, la signorina... E' sempre piuttosto malevola con me. Non so che abbia...

— Forse, — osservò maliziosamente Zùgoli — le dava fastidio quella rosa che portava nei capelli: perchè ora la vedo all'occhiello della vostra giacca. Su, andiamo all'aeroporto. Non perdiamo altro tempo

tre ogni traccia di malumore gli cadeva dal volto. — E doverci andata a finire?

— Come vi permettete di parlarci con questo tono, signore? — chiese sostenutissima la ragazza tutta rossa in volto e guardando, imbarazzata, Zùgoli.

Questi, sorridente, s'avvicinò:

— Ximenes, voi avete gravemente offeso la signorina. Vi ci vogliono almeno dieci minuti di scuse umilissime a quattr'occhi. Vado ad aspettarvi al portone — e, dopo un inchino cerimoniosissimo diretto a Nieves.

IX
« Su le mani »

Quando l'aeroplano ebbe preso quota, Rodrigo, messa la prua a nord-est, si volse a Vico e domandò:

— Mi volete ora spiegare per quale motivo non m'avete fatto prendere il mio aeroplano?

— Perchè, non vi piace questo? Per quanto di marca francese, mi sembra che tenga l'aria abbastanza bene.

— Sarà; ma il mio fa almeno cento chilometri di più all'ora, e poi ci sono affezionato. Fra l'altro, questo è l'aeroplano dei ladri e può anche darsi che sia stato rubato.

— Tutto può essere.

— Beh, ma ancora non m'avete spiegato il vostro capriccio, Vico.

— Non è un capriccio. Quei messeri erano già da parecchi giorni qua. Riponendo il loro aeroplano, ossia questo, nel capannone, non possono aver fatto a meno d'osservare il vostro che stava proprio lì accanto. Ci siete?

— Tirate avanti.

— Sicuramente hanno capito che si trattava di un apparecchio veloce, il migliore di quelli dell'aeroporto e allora, la prima cosa che dev'esser loro venuta in mente appena scappati, è che sarebbero stati inseguiti con quello. Capite ora?

— Così così... — rispose Rodrigo per far buona figura.

— Eppure è semplice. Dovunque toccheranno terra, daranno ad intendere mille trappolierie sui passeggeri del vostro aeroplano, per farli arrestare o almeno per farli ritardare. Siccome non possono descrivere i connotati degli inseguitori che non conoscono, daranno quelli dell'aeroplano e il gioco è fatto.

— Ora ci sono. Credo che abbiate ragione, Vico. Dove ci dirigiamo adesso? Oltre frontiera? Forzando un po' ci si potrebbe arrivare prima di notte.

— Non direi — rispose Zùgoli, pensoso. — Vediamo di ricostruirci il ragionamento di Paul e di Gervais che non sono degli stupidi. Loro sanno di aver me alle calcagna e questo è un bel vantaggio per noi. Debbono aver certo pensato che sia stato telegrafato agli aeroporti di confine e di conseguenza faranno di tutto per evitarli.

— Ma come possono? Sono scappati in fretta e furia su un aeroplano non loro e probabilmente con serbatoi non pieni. Non possono permettersi il lusso di itinerari capricciosi o di internarsi molto nel territorio nordamericano.

— No certamente; ma possono ripetere l'astuzia di ogni volpe inseguita che si rispetti. Nascondersi, lasciar passare i cani e poi andarsene con tutto comodo e quasi assoluta sicurezza. Secondo me debbono aver cercato qualche campo fuori mano a un centinaio di chilometri dal confine, dove passar la notte. Il vostro territorio è molto vasto per la scarsa popolazione. C'è quindi il caso che essi possano rimanere anche otto giorni inosservati, il tempo di stancare le ricerche e di farsi credere lontani, chissà dove.

— Mi ci fate pensare — convenne Vico scrutando l'orizzonte che cominciava a velarsi. — Nei paraggi di Rio Pardo ci sono parecchi campi solitari, abbastanza buoni per atterrarvi.

— Benissimo. Io direi di farci un giretto sopra. Sono lontani?

— A un'oretta di volo e proprio sulla direttiva di marcia.

— Magnifico! Forza, allora... Sarei proprio stupido di non trovar qualcosa.

(Continua).

ENZO JEMMA



Chi vi ha fatto colonnello?...

Zùgoli

collaborazione dei giovani

L'AQUILONE DELLA CUCERAGNA

Sotto questa rubrica pubblicheremo tutti gli scritti che riterremo degni di pubblicazione inviati dai nostri giovani lettori. Uno dei nostri più cari amici apre la nuova serie con un brillante e originale racconto, che molti non più giovani firmerebbero certamente volentieri. Bravo Accipiter.

Una scuola in fondo al mare

Io non so, cari lettori, se vi è capitata sott'occhio la seguente laconica notizia, apparsa su un numero del Corriere della Sera qualche tempo fa:

« PARLANO I PESCI »

« Parlano i pesci? L'interrogante restò una risposta. Il dottor George Myers, noto ittiologo americano, è partito in questi giorni per una crociera nei mari tropicali del Sud America, portando seco una macchina di sua invenzione, con la quale si propone di riprendere alcune scene di vita sottomarina. La macchina è munita di un congegno per la registrazione sonora, in modo che sarà possibile fermare sulla pellicola qualsiasi suono che si produce in fondo al mare ».

Povero signor Myers, noto ittiologo americano! Egli non sa che già una più che sufficiente risposta è stata data all'interrogativo che lo tormenta, ed ignora che io, proprio io, sono l'unico essere umano depositario di un segreto di tanta importanza, quale è quello della favella dei pesci! Son sicuro che il primo impulso della vostra mente, appena lette queste righe, sarà di domandarvi che cosa si aspetti a condurmi, guardato a vista e rivestito di una graziosa camicia di forza, a prendere domicilio in quell'abitazione collettiva che suoi chiamarsi manicomio. Ma sospendete per un istante i vostri più o meno rispettosi apprezzamenti sull'efficienza del mio sistema circolatorio, e state a sentire il veridico e fedele racconto della strana avventura di cui sono stato protagonista la scorsa estate.

Mi trovavo dunque, verso le quattordici, appoggiato al davanzale della finestra della mia camera, al pianterreno di una delle casette bianche a due piani con persiane verdi che costituiscono il lungomare di Marina di Pisa, intento a fantasticare, ammirando lo spettacolo sempre nuovo ed affascinante che il mare offre all'anima umana, desiderosa di elevarsi e di annullarsi nella contemplazione dell'infinito; davanti a me, la strada asfaltata, rovente per il calore solare, qualche cabina balneare di legno verniciato in verde o celeste, la striscia sabbiosa della spiaggia ornata da lievi rughe di spuma, infine l'immensità azzurra del mare.

Ad un tratto il mio sguardo viene attratto da un puntino mobile, quasi impercettibile, che spicca sul cielo, poco al disopra della linea d'orizzonte. Che sia uno dei soliti apparecchi militari. A quest'ora sarebbe strano! Ma più strano ancora è il comportamento del misterioso oggetto, che, pur apparendomi di dimensioni assai ridotte, non mi sembra molto lontano dalla spiaggia: infatti accenna a scendere, adesso anzi si tuffa nell'acqua, ed è tanto vicino che mi è possibile vedere anche lo spruzzo lieve e la schiuma prodotti dall'urto. Ah, ho capito! Deve trattarsi di qualche pesce volante, che prende la sua bocata d'aria dopo pranzo! Il bello è, però, che non ho mai sentito dire che i pesci volanti si mostrino così vicino alla spiaggia: sarà un pesce eccentrico!

Merito penso così, ecco che, pochi metri dalla riva, sbucca fuori dall'acqua un'altra volta lo strano essere alato, si innalza, in direzione della mia finestra, con rapidi colpi d'ala fino all'altezza del pennone, ma poi sembra esitare, arresta le pinne, e scende in volo librato, infilandosi a gran velocità nella mia camera, e fermandosi, tutto gocciolante e sfiatato, proprio sul mio letto! Ma guarda, vanno a capitare tutte a me: ci voleva anche la visita di un pesce volante!

Do un'occhiata al povero animale immobile, poi afferro una catinella, mi precipito sulla spiaggia a riempirla d'acqua marina, e torno immediatamente in camera, dove rimetto subito nel suo naturale elemento lo strano visitatore, che non dà più segno di vita; dopo un po' di tempo, incomincia adagio adagio a muoversi, poi si rinfranca, si agita nella catinella un po' ristretta per lui, mi guarda con i suoi occhi rotondi spalancati, infine mormora:

— La ringrazio di avermi salvato, ma ormai per me tutto è finito! Meglio sarebbe morire!

« Mormora »? Sì, anche se il fatto appare inverosimile, « mormora » è proprio il termine appropriato, dal momento che con questi orecchi ho sentito la voce dello straordinario pappagalco acquatico! « Ma come faceva a parlare — domanderà a questo punto uno dei miei lettori — se le parole son prodotte dalle vibrazioni dell'aria e delle corde vocali, e il pesce non poteva servirsi né dell'uno, né dell'altro mezzo? ». Questo aspettate a chiederlo all'illustrissimo sig. Myers, noto ittiologo americano, quando avrà terminato la sua crociera scientifica!

Ma torniamo al mio pesce ed a me, che sto a bocca aperta davanti alla catinella. Sperato il primo stupore, mi affretto a fargli compagnia:

— Ma su, non è niente, caro amico! Quando ti sarai rimesso in forze, penserò io di farti ritornare a casa! Non c'è da disperare, che dimmi!

— Sì, sì, lei fa presto a parlare! Ma se conoscesse le mie disgrazie, se fosse nei miei panni...

— Su, raccontami dunque, che vedrò se posso aiutarti in qualche cosa!

— Grazie, grazie, ma ho paura che lei non potrà fare niente altro per me, se non uccidermi!

— Eh, lascia andare i pensieri tetri, e spiegami piuttosto come mai finisci così bene l'italiano.

— E' già molto tempo che mi esercito: tutte le mattine, non visto, seguivo a brevissima distanza, e a pochi centimetri di profondità, per sentir meglio, un pagliaro su cui due giovani parlavano e leggevano ad alta voce. Così finirono i primi elementi della loro lingua, finché, un bel giorno, per ricreare la mia singitudine ai miei maestri, decollai...

— Ma come, sai a conoscere anche questa parola? — interruppi al colmo della sorpresa.

Ora le spiego subito, decollai, e, dopo una virata a 90°, passai in volo cadente sul pagliaro, uno dei due giovani rimase così attonito a guardarmi che, aperte le mani, lasciò cadere in acqua un grosso volume azzurro, subito trascinato a fondo dal peso della rilegatura; dopo l'ammirato mi tuffai immediatamente, e mi diedi a sfogliare il libro intitolato « L'aquilone — Annata 1936 », dal quale, in due settimane d'intenso studio, imparai un'infinità di belle cose.

— Ma bravo, mi congratulo, sai anche leggere!

— Prego, prego, io non ne ho nessun merito — replicò il modestissimo animale.

— perchè noi pesci impariamo tutti a leggere e scrivere fin da piccoli: scriviamo incidendo le lettere sopra le alghe, con la punta di una spina, che nostro padre eroicamente si strappa quando ci iscrive alla scuola, e che poi conserviamo, come ricordo, per tutta la vita.

Io ero annichilito, ma quello proseguiva imperterrito:

— Da quel giorno, si apersero per me nuovi orizzonti, nuovi ideali, nuove mètte luminose: mi dedicai, anima e corpo, alla propaganda aviatoria, svolgendola prima tra i miei familiari, poi fra gli amici ed i coetanei. E un piano meraviglioso andavo preparando, che mi avrebbe garantito gloria immortale: volevo far uscire l'attività dei miei simili dal campo dilettantistico, introdurre il volo a vela fra di loro, essere il primo campione e il primo istruttore!

— Ma lo sai, caro pesciolino, che sei davvero un genio? (Io non sapevo più in che mondo fossi).

— Lei almeno mi capisce! Ma quegli animali dei miei compagni! Se sapesse a che cosa sono arrivati! Spinto dal mio sacro entusiasmo, avevo già iniziato il primo corso, riunendo cinque giovani pesci alati, ai quali insegnavo una speciale ginnastica di mia invenzione, atta a rinforzare i muscoli delle ali e a sviluppare la capacità di mantenere il massimo volume d'acqua nelle branchie, per respirare nei lunghi voli sulle inebrianti brezze marine..., quando scoppì la tragedia, che doveva spezzare il mio sogno di gloria — (e forse piangeva, il povero animale, ma le lacrime non si vedevano, perchè teneva la testa sott'acqua) — proprio questa mattina, mentre, aperto il mio bel volume, mi accingevo a spiegare ai miei proseliti la teoria delle correnti aeree e del volo dei gabbiani, mi giunse dal consiglio dei vecchi l'ordine di sospendere la mia attività, ritenuta pericolosa per la gioventù: e tutto perchè ieri un pesciolino mio alunno si era lussato una spalla! Li per lì, siccome mi accorsi subito che non era possibile in alcun modo opporsi al sopruso (col consiglio dei vecchi non si scherza!), volevo sfraccellarmi contro lo scoglio che aveva servito fino a quel momento da scuola, ma poi sdegnosamente esclamai: « Ingrata patria, non avrai le mie lische! ». E partii in volo verso il mare Adriatico, di cui avevo vagamente sentito parlare da un gruppo di pesci emigranti. Che bellezza! Aurei battuto il primato mondiale di distanza per pesci volanti, ed avrei potuto ricominciare laggiù una nuova vita, fino al coronamento del mio sogno! Ma, ahimè, tutto è finito, e mi resta ormai solo la morte!

Ma no, per Bacco! Io sono in grado di aiutarvi, mio eroico e sfortunato amico, io il salterò e ti aprirò un radioso avvenire! Ascolta, corro a comprare un recipiente che possa chiudersi ermeticamente, nel quale ti metterò dell'acqua marina e viveri per due giorni. Così ti spedirò, con una lettera d'accompagnamento, e in mio caro amico che abita sulle rive dell'Adriatico: egli ti metterà nel mare, e tu sarai finalmente apprezzato anche dal mio popolo.

Bisognava vederlo, povero pesce volante, come era contento, singhiozzava ancora per il gran dolore di poco prima, ma insieme sorrideva, e saltava nella catinella, spruzzando acqua salata tutto intorno.

— E senz'altro andai a comprare l'occorrente per la spedizione.

Quando tornai, vidi dalla strada la catinella al suo posto sul davanzale, e corsi in camera: il pesce non c'era più! Non mi passò nemmeno per la testa che avesse potuto scappare, ma invece un nero presentimento si fece strada nel mio cuore, e corsi in cucina.

Alla sera prefetti mangiare due uova, anziché l'appetitoso fritture di pesce, che levava dal piatto uno sfacciatissimo omino.

ACCIPITER

POSTA aerea

Enrico Botte - Milano - Tu mi scrivi che «L'Aquilone è il più bel giornale del mondo per ragazzi». Scrivi in data 27 giugno 1938, cioè 14 giorni prima di vedere queste fasciole, che è il primo di una serie che tutti ci auguriamo infinita. Ora io ti assicuro che sono modesto. Altri potranno confermarti questa mia asserzione. Sono modesto: e per ciò non posso proprio aggiungere la più pallida ombra di aggettivo a quelli da te profusi in mio onore. Ti dico soltanto una cosa: se il giornale ti piace veramente tanto, se trovi che «è istruttivo, divertente e consolante» (sono parole proprio tue), se affermi che «nessun direttore di giornale per ragazzi ha mai pensato di studiare i gusti dei ragazzi» come facciamo noi, perché non monti su una sedia e non ti metti a fare una conferenza, non dico apologetica su di noi, ma di propaganda in favore dell'aeromodellismo e dell'aviazione che giuri di «amare e capire come pochi giovani d'oggi»? Se decidi di seguire il mio consiglio, chiedi due metropolitani d'onore, come fanno certi arrangiapoli che perdono le loro domeniche a parlare ad Hyde Park, a Londra. Quelli sono buffi davvero. Se tu fai una cosa simile a Milano diventi celebre, o finisci in manicomio. Ciao, fabbricante d'aggettivi laudativi.

Giacomo Domei - Roma. - Vedendo la copertina di questo primo numero della nuova serie de L'Aquilone tu penserai che sia stato molto gentile con te. Devo confessare che al pittore Giordano io ho pensato forse prima di te, o, meglio, prima di tua sorella, della quale è — come tu scrivi — il giudizio tanto lusinghiero per il nostro artista. Tu, nella tua lettera, mi pregavi di rivolgermi «anche al pittore Giordano, oltre che ai pittori Mastroianni e Guerrini, perché Giordano ha fatto alla Mostra del Dopolavoro degli affreschi veramente divertenti e spiritosi». E' vero. Gli affreschi della Mostra del Dopolavoro sono veramente divertenti, pieni di colore e di spirito. Ma io conoscevo il valore di Giordano prima di andare a visitare il villaggio gastronomico del Circo Massimo. Il nostro (anzi il vostro) nuovo amico ha esposto più volte alla Quadriennale e alla Biennale. E' stato dunque consacrato nei sacri templi... Scrivimi ancora e dimmi come sono andati gli esami.

Violetta del Pensiero. - Mio nonno Serafino diceva sempre: «L'olio di ricino è cattivo, ma se lo butti in acqua sta a galla. Se butti in acqua un uomo, va a fondo: segno che l'uomo è buono». Se qualcuno gli faceva osservare che molti uomini sanno nuotare, egli ribatteva: «Non tutti, non sempre, non lungamente», e con ciò voleva significare che non tutti sono cattivi, che i cattivi non sono tali tutti i giorni e che, comunque, non si può essere cattivi tutta la vita. Io non sono farmacista, come mio nonno, né sono filosofo come lui; ma posso dirti la medesima cosa: non tutti i tuoi compagni possono essere cattivi. Credo, anzi, che nessuno dei tuoi compagni sia cattivo. Dici che non ti lasciano parlare (e aggiungi: «perché sanno che ho sempre ragione io»). Caro Violetta del Pensiero, io temo che tu abbia dei difettacci. Se mio nonno, buonanima, ti avesse conosciuto, ti avrebbe detto: «La cicala non fa male a nessuno, ma non fa dormire il contadino nelle ore po-

mentane; dovremmo uccidere il contadino, o la cicala? Nessuno dei due; ma la cicala dovrebbe capire che ad essere petulanti ci si attira le male parole della gente». Perdoni la mia franchezza e scrivimi ancora.

Il caporale. - Dici che io non ho risposto a centinaia di tue lettere. Sei in errore, mio caro caporale. Io ho risposto. I tuoi saluti affettuosi mi giungono sempre cari. Mi sono abituato a considerarti un poco come il passero che viene tutte le mattine a beccare sulla mia terrazza. Sì, io ho una grande terrazza (quasi due) nella quale coltivo fiori e ortaggi. Su questa terrazza, in mezzo ai miei fiori, capita ogni mattina

to il tempo. Pensa che non scrivo a mio padre da tre mesi! E' una bella vergogna. E' vero che mio padre mi ha canonizzato perché lo non so — dice lui — l'epoca esatta per seminare le erbetterave (te lo scrivo in veneziano perché tu capisca subito), ma è una vergogna lo stesso. Ed ora parliamo di te. Io spero che tu sia già completamente guarita. Ad ogni modo, anche se, malauguratamente, tu fossi ancora sofferente, ti esorto a non rattristarti. Le malattie si combattono sopra tutto con l'ottimismo e la serenità di spirito. Ottimismo, buon umore e serenità di spirito sono doti degli aviatori. Tu lo sai.

A Fabbri - Ferrara. - Se vuoi a trovarci, come hai promesso, ti faremo vedere montagne di manoscritti già approvati per la pubblicazione. Nel gran mucchio di racconti destinati alle stampe ci sono anche i tuoi, che attendono l'ora propizia. Il segretario sta bene, ma è sempre più smemorato. Ed ora dimmi che la pace è fatta, perché lo ho risposto alla tua lettera fulmineamente.

Carlo Pozzi - Busto Arsizio. - Dire a me che devo «portare pazienza» è come far sapere al cammello che deve cammi-

nare molto e mangiare poco. Io, e il cammello sappiamo perfettamente come vanno le cose in questo mondo terreno. Quindi, rispondo per filo e per segno alle tue domande. La tessera è partita; manderò l'elenco degli abbonati di Busto; non mi piace il tuo pseudonimo. *Aeronomatemporazofulmine*. Dimmi che è uno scherzo, altrimenti mi recherò agli uffici di Stato Civile e farò cambiare il mio nome con quello di *Nabucodonosor* o di *Agamenone*. Ti assicuro che se io mi chiamassi Carlo non cederei di meglio. Apprendo con gioia che a Busto ci sono molti aeromodellisti e che il tuo primo aeromodello — il «Galliera» — è stato collaudato felicemente. Mi reca anche tanta gioia l'invio della tua lettera («è la prima volta che ti scrivo dal tempo che sono abbonato all'unico giornale veramente interessante e divertente che io abbia conosciuto, ecc.») e soprattutto della tua benevolenza e del tuo entusiasmo per pregarti di parlare de L'Aquilone a quei tuoi compagni che ancora non lo conoscono. Lo farai? Io, in compenso, parlerò al Presidente della R.U.N.A. della scuola d'aeromodellismo che tu desideri a Busto Arsizio. Va bene? Se mi verrà in mente uno pseudonimo carino, te lo regalerò.

Orso Masutti - Roma. - Anche tu, mi scrivi per la prima volta. Un mucchio di aeromodelli nuovi, questo mese! Senti: se non sai dove sono i negozi della Perugia e se non sei cieco, quando è ragazzo, lo avevo una pianta topografica della città segnata in rosso in tutti i punti dove sorvegliavano negozi di dolci.

ZIO FALCONE

Notizie stupefacenti

Mentre gli aeromodellisti sono tenuti in cattività da terribili esaminatori in aule scolastiche afose, il direttore e i redattori de L'Aquilone hanno cambiato la faccia e il vestito al giornale. Lo scherzo è riuscito in pieno.

Voi sapete già che la vostra frenesia epistolare mi ha costretto a stipulare un segretario che si chiama Crivello. Il segretario si chiama Crivello perché ha l'incarico molto ed ingrato, di staccare — diciamo così — tutta la corrispondenza indirizzata a Zio Falcone. Avrebbe anche l'obbligo di ricordarmi di rispondere a Giulio comino e ad Aristodemio, di buttare la cenere della sigaretta nel portacenere e non sul pavimento, di recarmi ogni appuntamento al negozio le buste eccetera; ma non lo fa, perché è smemorato. Però lavora: lavora dalla mattina alla sera a scovare lettere e fotografie e a scrivere risposte che ritraggono poi insipide e spudorate a mezzo posta ordinaria. Tuttavia, e quanto agli lavori accennatamente ed io non abbia mai un minuto di pace, un certo numero di lettere di aeromodellisti rimangono sul mio tavolo tutti i giorni. Ma ecco che capita da noi Mosca (si, Giovanni Mosca, il figlio di Beroldo) il quale, dopo aver fatto stornare con alcune «freddeure improvvisive», ha pietà del nostro stato ed offre la sua matita e la sua penna, come i cavalieri antichi offrivano il braccio e la spada per la buona causa. Mosca, uno è giovane, e perciò vuole parlare loro da queste colonne, ogni settimana ed i miei amici, pure, dunque, io non sarò geloso. So che mi amate e che seguirete a farmi lavorare come un cane. Parlo di quei bravi cani costretti a pilotare notte e giorno i loro poveri padroni ciechi per infernali pericolose strade; noi dei cani ricchi che litigano con il gatto di casa, mangiano i pasticcini che piacciono ai bambini e sognano inutilmente i lunghi vagabondaggi acciambellati su morbidi cuscini in tiepidi lettini. Io non vorrò mai essere paragonato a simili «amici dell'uomo».

Z. F.

LA PENNA AL SEGRETARIO

Pompieri - Palermo. - Che cosa voglia dire quel segno effie ti ha colpito durante l'osservazione degli schemi di un apparecchio radio trasmittente per il comando di aeromodelli in volo, non lo so, neppure io. Ti permetto di estrarre dai capaci polmoni un grido di profonda meraviglia: è tanto tempo che non mi metto più a sedere su un banco di scuola! Ricordavo che era qualcosa di inerente all'elettricità e ai circuiti elettrici, ma ciò che precisamente indicasse proprio non lo so. Mi sono rifilato ad uno dei tanti tecnici che onorano la nostra redazione, e la risposta è stata: «Ma come non lo sai? E' un solenoide!». Dunque, mio caro Pompiere, quel serpente è un solenoide. Capito? Ad una mia richiesta di maggiori chiarimenti, il mago già da me prima interpellato, dopo avere accennato vagamente all'inutilità delle persone che ignorano (incredibile, ma vero), il significato di un solenoide, mi ha riferito che tali misteriosi arnesi servono niente di meno che a stabilire un «circuito indotto». Ora, mio caro amico, non mi chiederò cosa significhi «un circuito indotto»: sarò costretto a rivolgermi nuovamente al mio collega. (A proposito, lo sai, o non lo sai che le domande di carattere tecnico vanno indirizzate a Giarella per l'aeromodellismo e all'ing. Santoro per il resto?). Circa il mio abbonamento, l'Ufficio Spedizioni mi ha sempre che esse risultano, con inizio dal mese di giugno del corrente anno, e scadenza al primo giugno dell'anno prossimo. (Perché tanti timori?). Ciao, fammi sapere qualcosa della tua attività aeromodellistica.

Andrea Margaria - Sassari. - Le copie che mantengo alla tua collezione sono già partite verso il tuo domicilio, e prestissimo ti arriveranno. L'idea inviata per la copertina del giornale è finita, come temevi, nelle insaziabili fauci del nostro destino. Me ne dispiace.

Emilio Garavaglia - Milano. - Le tessere sono oramai spedite tutte. Quando leggerai queste righe, avrai certamente già ricevuto la tua.

Bruno Perillo - Pietrapopolina. - Ti pare una bella cosa, quella che hai fatta? Se fossi costretto, ti darei una lira da dieci centesimi che non te la scorderesti più. Beh, lasciamo stare le tue singolari trovate, e veniamo a quanto ti interessa. La società che gestisce linee aeree civili sono enti privati, e quindi non ti devi rivolgere, per venire assunto da una di esse, al Ministero dell'Aeronautica, e tanto meno all'Istituto medico legale. Quando avrai terminato il servizio militare, farai direttamente domanda ad una delle società soprammentate, esponendo i tuoi desideri e specificando l'attività svolta nel R. Esercito come motorista. Il fatto del tuo occhio destro che ci vede meno del collega sinistro credo abbia poca importanza. Ti faccio i miei migliori auguri. P. S. - L'Am-

ministrazione di me, spero a giugno, mi dice che il costruttore di aeromodelli è stato spedito il 14 giugno con pacco postale numero 500).

Angelo Colombo - Monza. - Che c'entra Giarella con le copertine del giornale? Giarella è il mago dell'aeromodellismo, e a lui ti dovette rivolgere per tutte le questioni che trattino di colla, compensato ed elastico, ma non per le copertine. Per questa faccenda dovette indirizzare a

Cose dell'altro mondo

Un grande personaggio politico di tutto un giorno una delle tante repubblicane sparse per l'America del Sud, e il Governo della Nazione che lo sono le speranze in grande organismo per allestire dei festeggiamenti che potessero impressionare favorevolmente l'illustre ospite.

La repubblica in questione possiede un tratto di terra bagnata dalle onde del Pacifico, e fu deciso dal Consiglio del Ministero di organizzare una grande parata militare, che fosse se tutta l'efficienza del piccolo ma valoroso esercito della repubblica.

La festa militare doveva terminare con un bombardamento aereo da parte del ventiduenne velivolo che costituivano le forze del cielo.

L'obiettivo da colpire sarebbe stato un vecchio bastimento in disarmo.

La cosa venne studiata con somma attenzione, ma all'ultimo momento il Presidente si accorse che aveva dimenticato una cosa essenziale: la tribuna delle autorità. Rimuovendo il bastimento, il Consiglio si chiese dove pensassero i ministri che si trovassero il posto più sicuro dal tiro degli aerei, per erigervi il palco per l'insigne ospite e le autorità della repubblica.

Sulla nave-bastimento disse il ministro dell'Aeronautica.

CRI

È STUPIDA?

Fritz Wunder, giornalista tedesco, spiega un giorno a Bert Sullivan, proprietario di una dozzina di compagnie di navigazione aerea nord-americane, le meraviglie del nuovo super-dirigibile tedesco «L. Z. 127».

«E' una cosa sbalorditiva», dice, «accorandoci — una vera città aerea, con tutte le comodità immaginabili. Supera in lusso il più grandioso transatlantico, in praticità i migliori aeroplani, in perfezione ogni altra macchina aerea...»

«Ma facete il piacere — scattò l'americano — dopo tutto, anche il vostro «L. Z. 127» non è che... un pallone volante».

il passerotto a fare più pio e a beccare (forse qualche formica). Viene tutte le mattine. Credo che mangi anche qualche gemma, quel brigante. La cosa mi dà fastidio, ma non lo caccio via, come non caccio via due locuste (marito e moglie) che vengono spesso a fare delle grandi scoppiate di foglie di glicine e di bucanvillea. Ma torniamo a noi. Tu non mi scatti affatto. Sei bravo e gentile. So che presto un tuo racconto comparirà nella pagina dell'Albero della cuccagna, (collaborazione dei giovani). Ma quanti elogi nelle tue lettere («Il più bel giornale del mondo», il giornale che insegna tante belle e buone cose e che si ispira ai più alti sentimenti, eccetera eccetera). Mi fai arrischiare. Ti ringrazio per gli auguri. I quali — mi sembra — hanno fatto già effetto. Difatti il nostro giornale è diventato veramente bello.

E. Fontana - Venezia. - Scusami se non ho risposto subito alla tua ultima lettera. L'organizzazione della nuova edizione in redazione de L'Aquilone mi ha preso tut-

me o a Zio Falcone, non pensiamo a radunare a congresso i membri dell'Ufficio Artistico, affinché venga emanato il verdetto definitivo. Nel tuo, o meglio, nel vostro caso, il verdetto emanato dall'onorevole consesso di pittori è stato del tutto benigno per le idee inviate, poiché è stato deciso il loro ricovero, a nostro spese, nel più lussuoso cestino della redazione. Fassiamo ora ad un'altra faccenda; quella dei numeri arretrati. Voi due asserite di avere diritto ai numeri arretrati sino al ventotto ottobre dello scorso anno. Io invece dico che si sbagliate di grosso. Se vi siete associati, in marzo, perché dovremmo mandarvi tutti i numeri usciti dal 28 ottobre 1937 sino alla data della vostra iscrizione alla R. U. N. A.? Vi do tredici secondi e quattro quinti di tempo per farmi pervenire, via radio, una vostra risposta nei seguenti termini: «Hai ragione punto».

CRIVELLO

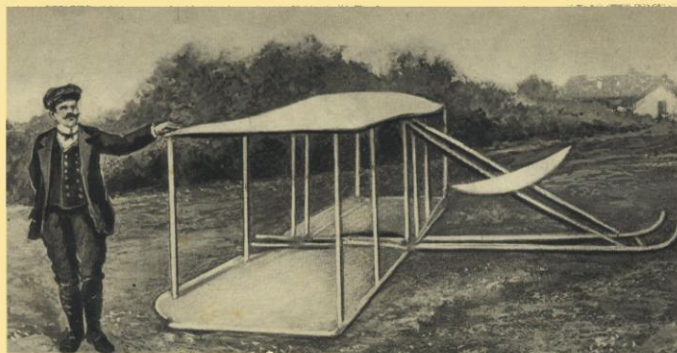
N. 70 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

AVIAZIONE MILITARE (continuazione) — L'aviazione militare ebbe nella guerra di Libia (v.) e nella campagna dei Balcani (v.) una scarsa esperienza, tanto che le Nazioni entrarono nella guerra '14-'18 (v.) poco preparate in questo campo. Durante il conflitto essa si sviluppò enormemente e si manifestarono le specializzazioni di impiego. La prima specializzazione offermatasi fu, ovviamente, la ricognizione coadiuvata dalla radiotelegrafia e dalla macchina fotografica.

Nel 1914 sorse in Germania la prima organizzazione (sezione di «aviazione da bombardamento») (v.) seguita dalla Francia, dalla Russia e dall'Italia nel 1915. A complemento di questa, nel 1917, sempre per opera della Germania, venne creata la così detta «aviazione da battaglia», che poi è stata adottata anche da altre

attidare a forze aeree missioni belliche indipendenti da quelle che vengono effettuate dall'esercito e dalla marina in terra e in mare. Questa idea è stata concretata in Italia, come in altre Nazioni, con la creazione di un'Armata Aerea (v.), mentre per coadiuvare i compiti dell'esercito e della marina sorgono le Aviazioni nel R. Esercito e della R. Marina, tutte inquadrare nel complesso delle forze aeree italiane che costituiscono la R. Aeronautica. Questa organizzazione ha dimostrato di corrispondere perfettamente ai compiti che l'Italia ha dovuto affidarle, sia nella campagna per la conquista dell'Impero, che in quella per la salvezza della civiltà in Spagna.

AVIETTE — Furono in Francia chiamati aviette i velivoli leggeri che dovevano essere mossi dalla forza muscolare.



AVIETTE del 1912

ferendum» sull'aviette, «referendum» che non ebbe esito felice. Ogni ulteriore prova venne poi abbandonata. Attualmente c'è una ripresa del problema del volo muscolare, la cui soluzione viene incoraggiata con premi da enti aeronautici di varie Nazioni (v. volo muscolare). In Italia la R.U.N.A. ha stanziato un premio di lire 100.000 per la effettuazione di questo volo, antica aspirazione dell'umanità.

AVIMETA — Serie di aeroplani da trasporto e turismo costruiti in Francia. Gli apparecchi portano il nominativo A.V.M. seguito dal numero tipo: A.V.M. 10, monoplano a cabina costruito nel 1924; A.V.M. 92, monoplano da trasporto e tu-

rismo; A.V.M. 132, monoplano commerciale bimotore interamente in lega leggera di alferium (v.).

AVIS FLUGZEUGE UND AUTOVERKE — Ente industriale austriaco per la costruzione di velivoli e automobili (Avis B.S.H., B.S. III, ecc.).

(Continua)

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Dirett. respons.

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele, 22 - Telef. 580-680

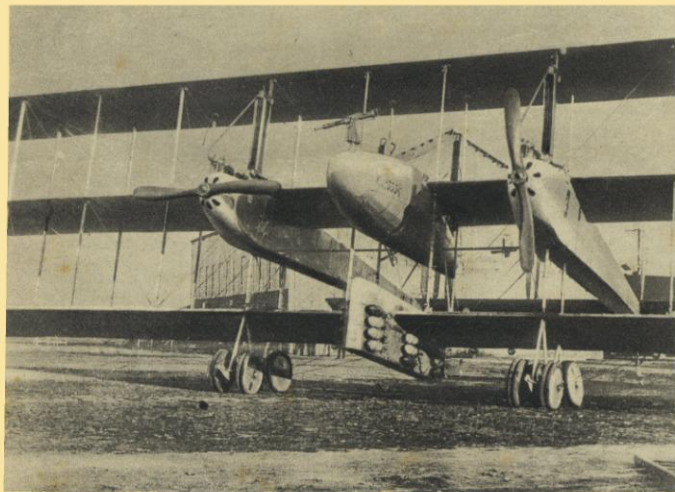


AVIAZIONE MILITARE - Durante il conflitto 1915-1918 sul fronte italiano: un «Brandeburgo» inseguito da un «Nieuport»

Nazioni col nome di aviazione d'assalto (v.). Tra il febbraio ed il maggio 1915 un'altra forma di guerra aerea ebbe inizio: l'offesa tra aereo e aereo, segnando la nascita dell'«aviazione da caccia» (v.).

Verso la fine della guerra le unità aeree vengono raggruppate in forme sempre più complesse, che presero il nome di «masse», «divisioni», «raggruppamenti» ecc. In Inghilterra nell'aprile del 1918, per unificare completamente le forze aeree, si attua la «Royal Air Force». Sorge così l'idea di

Nel 1911 in Francia fu stabilito un premio di 10.000 franchi per il primo che avesse percorso in andata e ritorno un tratto di 10 metri. Il 23 maggio 1912 il Lavande, montando l'aviette di Gabrielle Frémont all'aerodromo di Juviry, riuscì per due volte a volare per alcuni metri. Dopo questo, altri tentativi furono effettuati con esito più o meno felice. In Italia fin dal 1911 il pilota Raggi aveva costruito un'aviette e nel gennaio del 1913 «La Gazzetta dello Sport» apriva un «re-



AVIAZIONE MILITARE - La grande guerra ha definito le varie specialità in aviazione: uno dei grossi bombardieri italiani alla fine delle ostilità

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 riuscita copertina del pittore Alberto Mastrojanni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3.

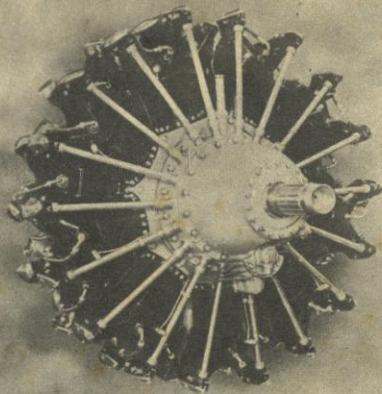
Inviare vaglia postale all'Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6 - Roma.

In corso di stampa



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

FIAT



MOTORE FIAT A 80 RC

POTENZA 1000 - 1200 CAV

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

(Apparecchio « CANT. Z 509 »)

Sui 2000 Km.

velocità media Km/ora 399,644

Sui 1000 Km.

velocità media Km/ora 403,424

SONO USCITE LE

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno 118 - Bologna

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

AEROMODELLISMO ANNO XVI

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

MILANO - Via Borgospesso N. 18

Catologo illustrato inviando Lire 1



**COSTRUZIONI
AERONAUTICHE**

SOCIETA' ITALIANA ERNESTO BREDA

MILANO



COLPEVOLI
- È STATO LUI!

PALLONI

RIFORMIMENTI

la signora Brudenzia
- ATTENTO, ERCOLE, NON
LO GONFIARE TROPPO.
ALTRIMENTI SCOPPIA!

MASTROIANNI
ALBERTO