

L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 15 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 25 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università - Telef. 45-317



SIGNORINA, L'APPARECCHIO È PRONTO.

DIALOGHI DI LEONCELLI E PANCETTINI

LEONCELLI

Non capisco perchè i nostri aviatori non debbano fare uso dei gas.

PANCETTINI

Semplicissimo. Perchè i gas sono stati proibiti nelle sacre convenzioni internazionali.

LEONCELLI

Bravo ingenuo. Anche le pallottole dum-dum, anche l'uso abusivo dell'emblema della Croce Rossa, anche l'uccisione dei prigionieri, sono proibiti dalle convenzioni internazionali. Eppure gli abissini sparano pallottole dum-dum di marca inglese, seviziano ed uccidono i nostri aviatori che hanno la disgrazia di dover atterrare nelle loro linee ed abusano del segno della Croce Rossa. Ma no, mio caro, per me un tale nemico non merita tanti riguardi.

PANCETTINI

Sono sdegnato come te. Ma tu non devi dimenticare che noi ab-



Le maestranze della S. I. A. I. hanno offerto all'ingegnere Marchetti questo apparecchio foreale.

biamo intrapreso questa guerra allo scopo di civilizzare quei barbari e non possiamo, malgrado le loro provocazioni, rinunciare ai principi nobilissimi della nostra generosa e cavalleresca latinità. Li domeremo senza dover ricorrere ai mezzi di rappresaglia dei quali disponiamo e che io penso potremo usare qualora le nostre proteste e le nostre intimidazioni non abbiano effetto.

LEONCELLI

Proteste?! Intimidazioni?! Ma tu dimentichi che gli abissini sono selvaggi. E dimentichi, soprattutto, che l'odio verso di noi è stato iniettato nelle loro vene da certi amici europei, i quali, in caso di guerra, non esiteranno affatto a usare contro di te proprio gli aggressivi chimici, proibitissimi nelle sacre internazionali scritte. Tanto vero che sono proprio essi a fabbricare per gli abissini le pallottole dum-dum.

PANCETTINI

Hai ragione. Tutto questo è veramente incredibile.

LEONCELLI

Stomachevole, vorrai dire... Io, vedi, quando ci penso mi sento venire per le mani certi pruriti... che, se mi capitasse sotto le unghie qualcuno di quei "magnati" che gozzovigliano coi guadagni delle pallottole dum-dum, sarei capace... di diventare più feroce di un abissino.

Caino, in confronto di costoro, è un santo.

PANCETTINI

... e Satana quando li vedrà arrivare, protesterà per il buon nome dell'inferno.

LEONCELLI

Bravo!... E i diavoli indosseranno i costumi antigas per evitare pericolosi contagi...

PANCETTINI

A proposito di gas... Cosa ne pensi, tu, dell'aggressione aerochimica?

LEONCELLI

Io penso che il diavolo non è poi così brutto come lo si dipinge. Se ti salta davanti d'improvviso, certo, può mandarti il cuore in gola. Ma se tu l'aspetti e ti prepari a fare i debiti scongiuri, allora della diavoleria non rimarrà che un po' di puzzo.

PANCETTINI

Sempre ottimista, tu. Dimmi, piuttosto, sai che cosa sono i gas? Come agiscono? Come vengono lanciati? Come ci si difende?

LEONCELLI

Se lo so?! Di più: sono preparato...

PANCETTINI

Come sarebbe a dire?

LEONCELLI

Amico mio. Tu sei un grande sognatore... e ti crei delle illusioni pericolose. Da anni si parla della probabilità che in una guerra futura gli aeroplani lancino gas sul territorio nemico e specialmente sulle città. Da anni tutti i governi si preoccupano di tale eventualità ed emanano disposizioni, creano istituzioni, rafforzano l'armata aerea, consigliano i cittadini di provvedere alla propria difesa. Dove vivi tu? Nel mondo della luna?

PANCETTINI

Eh! come sei impetuoso. So tutto questo... ma ti confesso di non avere mai... pensato a prepararmi.

LEONCELLI

Perchè? Speri forse che le famose convenzioni internazionali, superbi e tenaci esemplari di cartaceo babbesimo, si distendano nel cielo per impedire agli aeroplani dei fabbricanti di pallottole dum-dum, e porcherie del genere, di avvelenare le strade dove tu, povero illuso, trascini la tua pacifica pancetta?

PANCETTINI

Bè! ora mi offendi...

LEONCELLI

No!... Ti scuoto semplicemente di dosso la polvere dell'apatia, più pericolosa dell'argilla attiva...

PANCETTINI

Argilla attiva? Che roba è?

LEONCELLI

Vedi, come sei ignorante? L'argilla attiva è...

l'ultimo ritrovato della scienza aerochimica. E' un im-

pasto di argilla con sostanze che evaporano lentamente ammorbandando l'aria. L'argilla, in questa diavoleria, fa prima da assorbente e poi,

dopo che è piovuta dal cielo, lentamente restituisce sotto forma di gas il veleno liquido di cui era stata imbevuta. In tal modo il gas acquista

carattere di persistenza.

PANCETTINI

E dura molto, la sua azione?

LEONCELLI

Dicono diversi giorni. Anche dieci.

PANCETTINI

E come ci si difende?

LEONCELLI

Semplicissimo; per mezzo d'una maschera e di una miserabile scopa.

PANCETTINI

Una scopa?!

LEONCELLI

Certamente! Te ne servi per spazzare ed ammucciare l'argilla piovuta dal cielo, beninteso avendo sul muso una maschera. Poi con una pala metti il frutto della tua fatica

nel porta immondizia chiudi bene ed affidi il tutto alla squadra di bonifica.

PANCETTINI

E non potrebbero fare tutto questo lavoro di spazzatura direttamente le squadre di bonifica?

LEONCELLI

Ecco dove si dimostra che la tua pancia è soltanto un difetto di volontà. Non capisco proprio come la tua pigrizia possa avere tanto potere debilitante sulle tue facoltà mentali.

PANCETTINI

Ecco che mi offendi nuovamente.



Scoppi di bombe e incendi durante il bombardamento aereo di Eddaga.

LEONCELLI

No... Ti scuoto soltanto... perchè ti voglio bene e perchè sei buono tre volte.

PANCETTINI

Grazie, ma io amo la pace.

LEONCELLI

Anch'io amo la pace, e l'amo tanto che per difenderla sarei capace di tagliare a fette un mercante di pallottole dum-dum. Ma ora ti voglio spiegare perchè t'ho detto che non capisci niente...

PANCETTINI

... e dàgli!

LEONCELLI

Scusa, non te lo dirò più... se non me ne darai occasione. Dunque: se tu pensi a quanta argilla possono lanciare gli aeroplani capaci di trasportare tonnellate di carico, ti puoi fare un'idea di quante migliaia di scopini occorrerebbero per evitare a te, beato pacioccone, la fatica di scopare un pezzettino di terrazza, un pezzettino di marciapiede... Sappi che alla propria difesa passiva contro le aggressioni aeree il cittadino deve provvedere da sé, perchè la prima e miglior difesa ha un carattere spiccatamente individuale. Lo Stato interviene attivamente con le forze armate. Provvede alla costituzione dei segnali di allarme, all'istruzione delle squadre, allo studio dei migliori mezzi di difesa, alla costruzione delle maschere, alla loro distribuzione ai cittadini poveri, e ad altre mille providenze. Ma tutta questa opera deve essere prima di tutto compresa e poi integrata dai singoli cittadini, i quali debbono sapere cos'è l'offesa aerea, cos'è all'incirca l'aggressione chimica, cosa debbono fare in caso di incursioni, come usare le maschere. Tutti debbono assumersi un incarico che riuscirà utile a sé ed agli altri. Sapere come si spegne una bomba incendiaria, come bonificare i propri abiti quando si sono attraversate zone infette da gas persistenti; insomma mille piccole cose delle quali almeno novecentonovanta dettate dal buon senso e dalla buona volontà. Le altre, se non le conosci, leggi su L'aquilone.

PANCETTINI

Dove?

LEONCELLI

Vedi come sei ignorante...

PANCETTINI

... e dàgli!

LEONCELLI

Ma è naturale che te lo ripeta... Tu non sai cos'è L'aquilone...

PANCETTINI

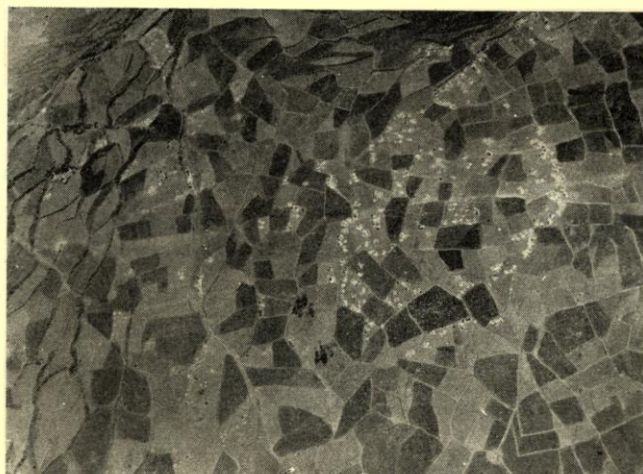
Mai sentito nominare.

LEONCELLI

Adesso capisco...

PANCETTINI

Che cosa?



Il caratteristico aspetto aereo di una zona coltivata, nei pressi del Lago Ascianghi.

LEONCELLI

... perchè sei così ignorante!

PANCETTINI

Bada!... Non tollero più...

LEONCELLI

Bene!... mi taccio. Però devi convenire che è colpa tua. Comunque, ti voglio bene e ti dò un consiglio. Abbonati a L'Aquilone e fatti mandare i numeri arretrati; imparerai delle cose utili. E un altro consiglio ancora: associati all'U. N. P. A....

PANCETTINI

L'Unpa?

LEONCELLI

Vedi come sei... te lo stavo per dire. L'Unpa è l'Unione Nazionale Protezione Antiaerea. Ti ci devi associare, se tieni alla integrità della tua trippetta...

PANCETTINI

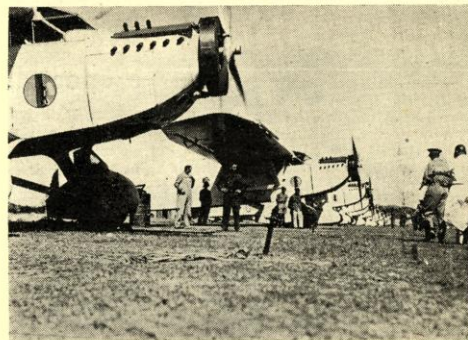
... Insomma!!

LEONCELLI

Permalosone! Vuoi negare forse che hai un po' di pancetta? Sei proprio intrattabile... Ciao, Pancettini.

(Pancettini si allontana indispettito, senza salutare).

Gibbi



Apparecchi da bombardamento in A. O.

PICCOLO PORTATORE EROICO

La marcia cominciò di notte. Da due giorni le truppe incaricate di occupare Macallè sostavano per preparare l'azione. Agivano soltanto per il momento i velivoli da ricognizione e le pattuglie di avanguardia che perlustravano la zona per scovare la posizione del nemico.

Una di queste pattuglie è guidata dal degiacc Cassà Arajà, consigliere militare del nostro amico Ailè Selassie Gugsà, che è ora Ras del Tigrà, e alla caccia, attraverso i monti dell'Uomberà, del fitaurari Beienà, incaricato di disturbare il fianco sinistro della colonna Santini.

La colonna si mosse di notte tra i campi di dura e le boschaglie insidiose delle ambe.

Il degiacc va avanti e accanto gli saltellava un piccolo musulmano di

tro l'oppressore vibra in lui ma sovrastato, dominato, dall'istinto combattivo, dal piacere della guerra. Ha visto in azione i fucili, le armi bianche, le mitragliatrici e i carri armati, ma gli aeroplani lo stupiscono ancora: queste macchine volanti sono addirittura, per lui, una partecipazione divina alla lotta.

Sorpasata l'amba Mascà, la banda prosegue senza curarsi della possibilità di un'imboscata da parte dei cinquecento armati dei fitaurari Beienà; cammina per dei chilometri, si congiunge alla pattuglia di esplorazione e dopo una giornata e una notte di marcia, con una breve sosta per riposare al freddo di una radura, sente che il nemico è prossimo.

All'alba son tutti in piedi: pronti. Ad un tratto si ode venir da lon-

tutto il tempo della battaglia, corre come un diavolo il piccolo Mohamed con un fucile in mano. Corre verso il punto nel quale l'apparecchio sta per scendere; il suo pensiero è ben chiaro: portare un fucile agli aviatori nel caso si debbano difendere dai ribelli prima che possano giungere gli uomini di Cassà.

Arrivano infatti altre fucilate da una lontananza che non esclude però un buon tiro, ma proprio in quel momento l'aeroplano, forse riparata momentaneamente l'avaria riprende quota, si alza e si allontana. Una mano si sporge dalla carlinga, fa un segno come volesse dire che tutto va bene.

Un crepitio secco contro quella provocazione: l'apparecchio sale ancora incolume, mentre le sue ali spiegate disegnano una croce d'ombra

dove un piccolo portatore giace bocconi abbracciando il suo fucile.

I fedeli del degiacc Cassà corrono e sparano ancora, ma gli altri non rispondono più; l'azione è davvero finita. Allora un indigeno si ferma presso il piccolo Mohamed, caduto per la sua nuova Patria, lo avvolge in uno sciamma e se lo appende alla schiena.

Forse, piccolo eroe Mohamed, ti daranno sepoltura sopra un'amba, la più alta, da dove sentirai ripassare più da vicino, nella spola infaticabile e valorosa, quegli apparecchi che, tu lo sapevi, son la difesa alata della tua terra, e quel pilota, per il cui tentativo di salvezza ben generosamente ti sei offerto in olocausto.

Rosa Claudia Storti



Gli apparecchi della 14ª e 15ª squadriglia in procinto di partire per un bombardamento.

dieci anni che gli portava un fucile. E' il suo piccolo portatore e si chiama Mohamed Uoghènè. E' il più piccolo dei centocinquanta uomini che formano la banda, ed è il più solo perchè non si sa da dove sia venuto. Lui sente tutto questo: che deve servire bene la missione, che non dev'essere d'impaccio, che non deve dire mai che è stanco o che ha sete, ma ha soprattutto due cose chiare in testa: che combatte contro gli ambara e gli scioani, che hanno razziato il suo villaggio e ucciso il suo fratellino di due anni che stava nella stalla, e che aiuta gli italiani a vincere.

A mezzogiorno la pattuglia arriva a un villaggio di poche capanne razziate. E' passato il terribile fitaurari Beienà a cui si dà la caccia.

Il piccolo portatore Mohamed dice ad un indigeno che si fa incontro alla banda, in lingua tigrina, che gli italiani sono prossimi e che verranno anche gli aeroplani. Un guizzo di gioia gli fa scintillare il bianco degli occhi, il suo torso si gonfia di impeto: tutto l'odio di una razza con-

tano un ronzio che man mano si trasforma in un ritmo di motori:... aeroplani da ricognizione si avvicinano serrati in pattuglia.

Gli uomini buttanò per terra o agitano gli sciamma per il segnale di riconoscimento e la pattuglia passa avanti, volando basso per scovare gli armati ribelli.

Mohamed è in piedi, con lo sguardo estatico fisso sugli apparecchi e aspetta. Poco dopo, infatti, dalla boschaglia parte il crepitio di una mitragliatrice antiaerea. Gli aeroplani allora si abbassano, volando radenti e lasciano cadere degli spezzoni sul posto dell'insidia.

Adesso tutti sparano di qua e di là. Il nemico, ormai snidato dal suo nascondiglio, si è scoperto e combatte; ma per poco tempo, chè vistosi perduto fugge, lasciando la posizione in mano alla colonna indigena che corre a conquistarla.

Si vedono i tre apparecchi che finita la loro missione hanno intenzione di tornare indietro, ma ad un tratto, mentre uno dei tre si appresta a prendere quota, lo raggiunge una fucilata al motore. Per un po' vola ancora diritto, ma poi piano piano scende come qualcuno che sia stato ferito; pare che cerchi un atterraggio di fortuna verso una radura che sta più vicina a quello che era il nascondiglio dei ribelli che alle pattuglie del Degiacc non ancora giunte fin lì.

Ma dinanzi a tutti, sbucato da dietro un ricovero molto avanzato, dove dev'essere stato in vedetta per

Cronache d'oro

L'aviazione ha fatto (durante la battaglia del Canale Doria) la cosiddetta esplorazione lontana e ha segnalato tempestivamente, continuamente al Comando, le entità e la dislocazione dei concentramenti nemici, integrando e controllando così le notizie raccolte dal servizio informazione con i suoi mezzi speciali; ha, poi, preparato l'attacco, logorando l'avversario con bombardamenti sui punti sensibili, ha partecipato all'attacco, ha segnalato le direzioni di ritirata del nemico e ha ostacolato tale ritirata con ripetuti bombardamenti, ha infine tenuto il collegamento tra le varie colonne in marcia. L'Aviazione ha, cioè, nonostante le difficoltà del teatro d'azione, collaborato efficacemente alla vittoria, dimostrando quali siano le sue risorse.

(La Stampa - Giacomo Carboni).

Ad Addis Abeba si è molto preoccupati per il fatto che gli italiani hanno fatto di Neghelli una nuova base aerea. Si rileva che Neghelli dista dalla capitale dell'Etiopia soltanto 440 chilometri.

(Local Anzeiger - Berlino).

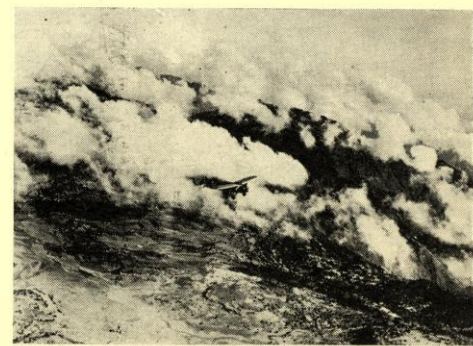
Al Duce è pervenuto da Genova il seguente telegramma inviato dal padre del sottotenente pilota Gastone Pisoni caduto eroicamente in A. O.: «Nel cielo di Ne-

ghelli, durante il combattimento che culminò nella grande vittoria, mio figlio cadde combattendo. Nel mio immenso dolore di padre sento l'orgoglio di avere contribuito con quanto di più caro avevo al mondo alla presente vittoria ed a quella ancor più grande a cui Voi conducete l'Italia. Passa la fede e l'entusiasmo con cui il mio unico figlio si è immolato essere di maggiore incanto ai forti cuori che lottano per la gloria della nostra grande Patria. Nel momento del dolore e del sacrificio: Duce, A Noi! - Giuseppe Pisoni». Il Duce ha così risposto: «Vostro nobile feroce telegramma testimonia della vostra forza d'animo e del vostro patriottismo. Nome vostro figliolo è legato alla conquista di Neghelli. La sua memoria di intrepido pilota sarà onorata. - MUSSOLINI».

(Tutti i giornali).

Il nemico è strettamente sorvegliato dalla nostra aviazione che, nei tre giorni di battaglia (al passo di Uariue), fece prodigi. La spola degli apparecchi tra i campi e le linee era continua. Da un solo campo decollarono contemporaneamente cento velivoli. Era uno spettacolo che sarebbe apparso superbo in un raduno di ali in tempo di pace. Ma gli apparecchi partivano per bombardare e mitragliare e quelli che rientravano, cercando un poco di spazio nel campo, non sostavano che il tempo necessario per rifornirsi e reintegrare il carico micidiale.

(Corriere della Sera - Cesco Tommaselli).



In vola sulla zona di Amba Alagi.

Per accelerare il rifornimento delle munizioni che sarebbero giunte troppo tardi attraverso le strade di arroccamento, l'aviazione ha provveduto scaricando dal cielo grossi sacchi di cartucce inballate tra il fieno. I paracadute furono questa volta scartati per evitare, data l'estrema vicinanza tra le prime linee

nostre e quelle nemiche, che il vento mandasse a cadere il prezioso carico nel campo abissino. Durante i due giorni del combattimento, non cessò per un solo momento quel rombo dei nostri apparecchi nel cielo della battaglia. Per evitare che gli apparecchi da bombardamento impiegassero parte del loro tempo ad individuare la zona di tiro, fu stabilito che nei primi voli essi avessero un vero e proprio servizio di guida; giungendo presso la zona di combattimento, questi apparecchi da caccia segnalavano loro la strada conducendoli fino sopra la zona nella quale dovevano lasciar cadere le bombe e gli spezzoni. Negli intervalli gli apparecchi da ricognizione svolgevano la loro attività di collegamento e di mitragliamento a minima quota, congelando lo slancio nemico ed impedendogli la sicurezza e l'autonomia dei movimenti accerchiati. Si vedevano, dall'alto, le masse nere avventurarsi all'assalto e poco dopo spandersi, drammaticamente decimate sotto una pioggia di morte che gettava a terra larghe masse di selvaggi, come fa l'uragano nei campi di grano.

(Il Giornale d'Italia - Ferd. Chiarelli).

Durante la battaglia del Tembien le nostre truppe hanno catturato pallottole dum-dum.



Chirico, di Palermo, allievo di Triolo.

Si apprende che queste sono state usate dagli abissini in combattimento. Un nostro apparecchio da bombardamento è rientrato con squarci provocati in due punti da pallottole esplosive; una di esse ha colpito il serbatoio centrale dell'olio.

(Tutti i giornali).

I nostri combattenti hanno avuto per tutta la durata della battaglia il validissimo concorso dell'aviazione da bombardamento e da esplorazione. «Per tutte e tre le giornate il cielo è stato pieno dall'alba al tramonto dei nostri voli», mi ha detto un testimone della battaglia. Più volte un improvviso piombare di apparecchi mitraglianti ha paralizzato un attacco degli abissini, li ha inchiodati al suolo senza che più osassero muoversi; ed allora gli abissini puntavano il fucile verso il cielo, cercando di colpire i grandi uccelloni rombanti.

(Gazzetta del Popolo - Paolo Monelli).

Il maggiore Trygve Gran, volontario nell'esercito inglese durante la guerra mondiale, combattente sui fronti francese e italiano e pilota aereo notissimo, da poco ritornato da un viaggio compiuto in Italia, Libia ed Eritrea, ha voluto ora spiegare ai suoi connazionali (norvegesi) il vero significato dell'impresa etiopica... Il maggiore Gran, convinto della vittoria delle nostre armi, si è dimostrato, nella sua qualità di aviatore, particolarmente entusiasta dell'aviazione e dell'allenamento perfetto dei nostri piloti ed ha notato come in nessun altro Paese vi sia una falange così numerosa di aviatori militari in grado di guidare le velocissime macchine moderne che possono superare i 600 Km. all'ora.

(Corriere della Sera - da Oslo).

Delucidazioni sui concorsi per piloti e specializzati della R. Aeronautica

Come è già stato pubblicato, il Ministero dell'Aeronautica il 30 dicembre 1935 bandì un concorso per 1500 piloti di cui metà allievi ufficiali di complemento e metà allievi sergenti non di carriera, e un altro per 4200 specializzati.

Sono già state rese di dominio pubblico le condizioni per la presentazione delle domande e le modalità, perchè i bandi di concorso sono stati affissi negli Albi comunali, presso i Comandi di Distretto Militare e presso i Comandi di Presidio Aeronautico.

In ogni modo, per agevolare gli interessati, diamo alcune delucidazioni che sono state richieste.

Come è noto, i giovani muniti di brevetto di pilota premilitare o di pilota civile sono per legge incorporati in Aeronautica all'atto della chiamata alle armi per il servizio di leva, ed è per questo che sono esclusi dai concorsi sia per allievi ufficiali che per allievi sergenti piloti.

Dato però che moltissimi giovani in possesso dei brevetti di cui sopra hanno chiesto di essere incorporati con anticipazione, il Ministero dell'Aeronautica ha deciso di accogliere le domande pervenute e quelle che perverranno in tempo utile, e di inviare gli interessati alle scuole per il conseguimento del brevetto militare con precedenza sui giovani reclutati in base all'attuale concorso.

Moltissimi aspiranti al precedente concorso per 1300 piloti, bandito il 20 aprile 1935, non vi furono ammessi per ragioni varie, non esclusa quella della limitazione di posti.

Il Ministero dell'Aeronautica, allo scopo di agevolare anche questa categoria di giovani, ha stabilito di ritenere valide le domande di ammissione al sopra indicato concorso bandito il 20 aprile 1935, a condizione che siano pervenute in tempo utile corredate di tutti i documenti di rito e con l'indicazione esplicita del corso al quale l'aspirante intendeva essere ammesso, e cioè al corso per allievi ufficiali, ovvero al corso per allievi sergenti.

Gli interessati che intendano mantenere ferma la domanda presentata nel 1935, dovranno far pervenire al più presto, e in ogni caso non oltre il 29 febbraio 1936, una dichiarazione in carta semplice di voler partecipare all'attuale concorso per 1500 piloti.

Ripetiamo che il titolo di studio per gli allievi ufficiali di complemento è l'ammissione all'ultimo anno di una R. Scuola media di grado superiore, e per gli allievi sergenti il passaggio all'ultimo anno di corso di una R. Scuola di grado inferiore.

Per quel che riflette poi il concorso per 4200 allievi avieri specializzati dell'Arma Aeronautica, si informa che possono parte-

ciparvi soltanto i giovani nati negli anni 1916, 1917, 1918; che non vi è inclusa la categoria motoristi e che i posti sono così suddivisi: Montatori 600; Radiotelegrafisti 750; Radioaerologi 500; Armieri-artificieri 1100; Elettricisti 800; Fotografi 200; Automobilisti 200; Aiutanti di Sanità 50.

Il certificato di mestiere affine alla categoria prescelta è obbligatorio soltanto per le categorie Montatori e Automobilisti.

Il titolo di studio per gli Armieri-artificieri, Automobilisti e Aiutanti di Sanità è il certificato di compimento rilasciato da una scuola pubblica elementare alla fine della 4ª classe; per i Montatori, Fotografi ed Elettricisti la licenza elementare; per i Radiotelegrafisti il passaggio dalla seconda alla terza classe di R. Scuola media di grado inferiore.

Aggiungiamo che i vincitori del concorso, ultimata la ferma di 36 mesi potranno essere ammessi a continuare la carriera, nei



Lo scoppio delle bombe durante un'azione aerea.

limiti e con le modalità che saranno determinate dal Ministero dell'Aeronautica.

Lo specialista che riuscirà, secondo i limiti anzidetti, a rimanere in servizio, seguirà la carriera fino al grado di maresciallo. Raggiunto questo grado, se si distinguerà in modo non dubbio fra tutti i suoi colleghi per rendimento, disciplina, pratica della specialità ed eccezionali qualità intellettuali e culturali, potrà chiedere di essere ammesso ad appositi esami per ottenere la nomina a sottotenente in servizio permanente effettivo nella sua categoria e proseguire nella carriera sino al grado di capitano incluso.

Volo a vela e volo a motore (Impressioni di un allievo pilota)

In Italia il movimento volovelistico tende alla preparazione preaviazione dei giovani che più tardi dovranno divenire piloti militari.

Sull'utilità premilitare di questa attività s'è molto scritto e discusso pro e contro.

La pratica, giustamente, è sempre quella che può e deve dire l'ultima parola su questo argomento ed avendo avuto la fortuna di dedicarmi al volo senza motore, prima di iniziare il corso di pilotaggio, posso fare delle osservazioni, con la speranza che esse vengano accolte favorevolmente non solo dai cultori del volo a vela, ma anche da coloro che dubitano del suo alto valore pre-aviatore.

Innanzi tutto il pilota volovelista quando inizia un corso di pilotaggio a motore, si trova a governare una macchina ben differente dai semplici alianti ed i primi voli gli risultano un po' strani e silenziosi del volo a vela; però questa impressione svanisce presto. Egli conosce tutte le manovre e le eseguisce correttamente sin da principio; solo pecca, se così si può dire, nella quantità di queste manovre. Abituato a volare

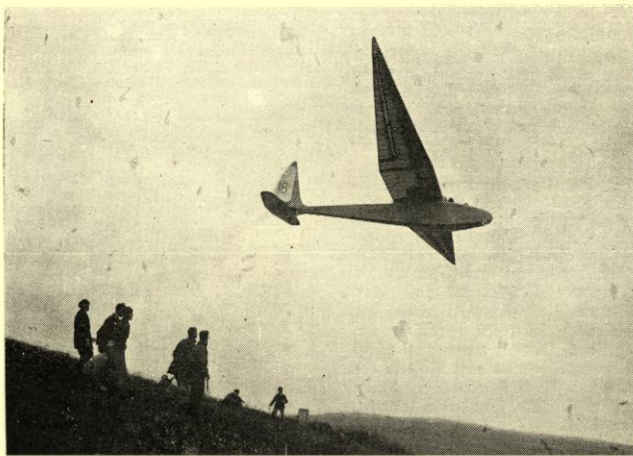
con apparecchi che hanno velocità bassissima, istintivamente fa dei movimenti troppo bruschi; ma bastano pochi voli perchè l'allievo impari a dosare esattamente le manovre in modo che in breve può tenere l'apparecchio in linea di volo con facilità ed eseguire delle dolcissime e giuste virate.

Quando un allievo ha imparato a tenere la linea di volo, quando in poco tempo ha imparato a virare dolcemente, insomma quando già sa pilotare l'apparecchio in volo con sicurezza, rappresenta già qualche cosa per un istruttore, che ora dovrà limitare la propria attenzione ad insegnare all'allievo il decollo e l'atterraggio.

L'atterraggio è stato definito la manovra più difficile per un allievo. Per il pilota d'aliante ciò non è vero, perchè egli ha già imparato ad apprezzare la distanza e l'altezza e senza difficoltà impara anche questa manovra. Naturalmente, specie ai primi voli, egli manovrerà l'apparecchio come era già abituato a fare, e quando toglierà il motore per prendere terra, richiamerà l'apparecchio troppo basso. Ciò è naturale, perchè con gli alianti il pilota richiama l'apparecchio quando è vicinissimo al suolo e facendo la stessa manovra nel volo a motore, senza la correzione dell'istruttore, richiamerebbe l'apparecchio proprio all'ultimo momento quando vedesse chiaramente i fili d'erba, i sassi, ecc. Ma con pochissime lezioni, l'allievo riesce a richiamare il velivolo per tempo, a metterlo in linea di volo ed infine, al momento giusto, a tirarlo tutto e a posarlo a terra.

Ed ora veniamo al decollo. Qui l'aspetto cambia completamente e l'allievo si troverà in una manovra del tutto nuova per lui e che perciò gli sembrerà molto difficile. Infatti nel volo senza motore praticamente il decollo non esiste, che l'apparecchio è sempre trainato e quindi il pilota non ha che da preoccuparsi dell'equilibrio longitudinale e della correzione di qualche minimo sbandamento dell'apparecchio. Il decollo sarà la manovra che gli darà maggiore ansia e che naturalmente eseguirà male, finché non avrà acquistato la padronanza dell'apparecchio. Ma ciò è anche ovvio, perchè nel decollo il pilota deve muovere contemporaneamente tutti i suoi arti e fino a quando questa manovra non gli diverrà familiare, l'allievo faticerà a seguire i riflessi dei comandi sui suoi centri nervosi.

Considerato tutto, si può constatare che



Un veleggiatore tedesco, al momento del lancio.

il volo senza motore ha una grande utilità ed influirà attivamente sull'allievo pilota.

Chi non ricorda il primo volo da solo? Quella forse è la più bella pagina della storia di ogni pilota. L'allievo, già pilota d'aliante, trovandosi quel giorno senza l'istruttore, non risentirà gli effetti psicolo-

gici della solitudine, perchè imparò a volare da solo e ad avvalersi delle proprie risorse sino da quando incominciò a librarsi sugli alianti. Ed anche quando l'allievo sarà divenuto pilota, risentirà i benefici effetti del volo senza motore, e nell'eventualità che il motore gli pianti,

egli saprà scegliere con calma e precisione la strada ed il corlettito dove appoggiare sicuramente le ruote.

L. Biasin

Collaborazione dei giovani

Lettera a Balbo

L'idea mi venne così, improvvisa, leggendo i resoconti del superbo volo sull'Atlantico del Nord. Subito ne parlai al mio amico e tutt'e due ci accingemmo a scrivere questa lettera, che doveva esprimere i sentimenti azzurri che ci tripudiavano in cuore. Le nostre mamme non dovevano saperne nulla.

Silenziosamente, infatti, ci impadronimmo di un nitido ed elegante foglio di car-

Una sera, finalmente, giunse la sospirata missiva. L'aprimmo « con mano tremante »: era firmata da S. E. Balbo!

Quale grido di gioia allora! Accorsero tutti e, per un istante, credo, ci giudicarono impazziti.

Ma la sorpresa fu breve. Sventolando con orgoglio la bellissima lettera, fregiata dal timbro del Ministero dell'Aeronautica, abbracciammo le nostre mamme e vedemmo quei cari occhi riempirsi di lagrime. Erano contente di noi.

La serata si chiuse con un possente: « Viva l'Aviazione ».

Annamaria Rota

Aviatori

Ecco il tema dato dal prof. Lorenzo Cangioli ad una sua allieva: « Donne, la vostra ammirazione per tutti i combattenti, ma in special modo per gli arditi aviatori d'Italia ». Irma Soglietti, d'anni 16, ha scritto:

Ho da svolgere un tema, ma non precisamente questo mi fa tanto tanto contenta mentre trascrivo sulla carta ciò che da tanto tempo ho in cuore, ma l'occasione che mi si presenta così inaspettata, che mi dà modo di esprimere l'ammirazione che nutro per gli arditi avieri italiani.

Aquile d'acciaio che volano nel cielo turchino cantando al vento con il rombo del motore, una canzone di forza e possanza che si sprigiona dal loro essere, così, mentre gira l'elica.

Uccello alato, che la mano dell'uomo ferma e decisa comanda e dirige.

Uccelli alati che sono la prima potenza d'Italia.

Mille e mille ali si spiegano stamattina nel cielo di cobalto; sono le 8. Volteggiano nell'aria quali immense rondini nel cielo. S'allontanano, scompaiono.

« E' finito! » mi dico con rimpianto! Ma ecco lassù tra uno strappo di nuvole, appare un punto appena appena visibile che s'avvicina con un leggero ronzio. Il ronzio, aumenta, si fa più forte, diventa rombo. E' qui sul mio capo, volteggia, e con un balzo riprende il suo volo interrotto. Ma un altro s'avvicina ed un altro ancora, appare nel cielo uno scintillio argentato. Son quattro, si fan sei. Si schierano ad angolo in simmetria ed eseguono acrobazie.

O avieri d'Italia, a voi salgono il mio grido e la mia ammirazione. Molti di voi non sorvoleranno più questo cielo che hanno tanto amato. Molti di essi hanno reclinato il capo sulla carlinga colpiti da una palla nemica. Son morti, con un sorriso sulle labbra dalle quali sbocciava come olocausto un

fioito caldo di sangue, il sangue degli eroi. Altri ancora perirono. Morti eroiche. Le fiamme che li ghermirono mentre sul velivolo compivano il loro dovere, e che li ha trasformati in un solo immane rogo hanno scolpito nel nostro cuore i loro nomi a caratteri di fuoco.

Altri valorosi li hanno sostituiti ed altri ancora sostituiranno questi.

L'ala italiana non trema davanti al pericolo, perchè il sacrificio è ben lieve quando serve a raggiungere una mèta. E se la morte vi falcia, o valorosi, mentre percorrete le vie del cielo, è pur bello morire così, con tutto quell'azzurro nel cuore.

Abito vicino al campo di aviazione di Torino ed in un mattino di Ottobre vidi uno stormo di velivoli innalzarsi e volgere l'elica lontano lontano.

Andavano a compiere il loro dovere in una terra selvaggia quali apportatori di civiltà e benessere.

Un saluto ai nostri avieri, un saluto fervido dall'Italia a coloro che laggiù sotto la sferza del sole africano, con la loro opera facilitano l'incivilimento che svolge l'Italia in Abissinia.

Un saluto fervido ai figli del Duce che, pur essi, compiono il loro dovere di Italiani come modesti aviatori. Viva l'Italia!

Irma Soglietti

Oreste Salomone

Centinaia di proiettili sfuggono con un boato spaventoso dalle bocche dei cannoni nemici, e cingono l'audace squadriglia. Vi è un solo apparecchio che ritarda la sua marcia.

E' l'« Aquila Romana ».

L'apparecchio, guidato da Salomone con a bordo Bailo e Barbieri.

Carico di bombe, il grosso Caproni vede il rimanente della squadriglia dileguarsi a poco a poco.

Ed ecco, che sul terreno di Ternova due Fokker tedeschi si avventano su di lui.

— Fuggire?

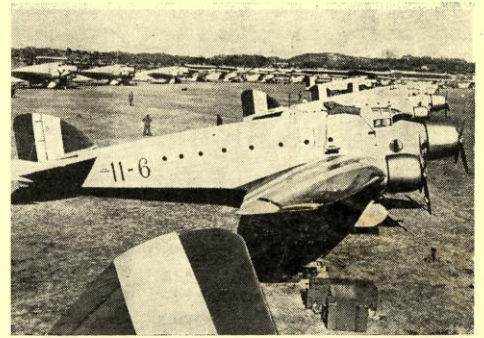
— No! il soldato italiano non fugge mai.

Comincia la battaglia.

L'equipaggio dell'« Aquila Romana » sente ogni minuto il crepitio di una nuova demolizione.

Il colonnello Barbieri spara col fucile, ma per breve tempo, perchè arrossa già di sangue la carlinga. Lo segue Bailo.

Oreste Salomone, con la fronte spezzata da un proiettile, dominandosi con uno sforzo magnifico, comprende di aver un dovere da compiere: salvare la navicella aerea e il suo carico glorioso.



Uno schieramento di « S. 31 » su un campo in A. O.

L'eroe, col sangue che gli cola sugli occhi, volge la prora verso le linee nostre. Facendosi scudo con i cadaveri dei compagni, continua a pilotare l'apparecchio, mentre i Fokker continuano a foracchiarlo.

Al campo di Gonas, un Caproni, alla cui vista s'intuisce la tragedia, atterra lentamente.

Dalla carlinga gronda il sangue.

Solo dopo aver dato le necessarie disposizioni per i compagni, il pilota permette ai camerati che le sue ferite gloriose siano curate.

Oreste Salomone sacrificò il 2 febbraio 1918 la sua vita alla gloria d'Italia.

Lamberto Giorgi



ROBERTO BUCHI - Ancona. — Leggi la risposta all'Aquila di Ancona. Ho controllato io personalmente. Credo che, ad ogni modo, ora tu sia in possesso anche degli arretrati. Saluti rombanti.

ENZO VALORRA. — Hai ricevuto? Un'altra volta ripeti nome, cognome e indirizzo esatto.

LUCIANO ANTONELLINI - Ravenna. — Non mi pare una buona ragione; ma pazienza.

ALFREDO GHERBAZ - Fiume. — La descrizione dell'Eolo Littorio XIV sarà ripresa, prossimamente, e portata a termine. Non posso mandarti i cartoni che desideri, perchè, a causa delle riduzioni sul consumo della carta, non abbiamo potuto svolgere il programma che avevamo preparato. La sede provinciale della R.U.N.A. di Fiume è presso l'Idroscalo Civile, dove potrai avere tutte le informazioni riguardo alla scuola di modelli volanti, che è in via di istituzione (se pure a quest'ora non è già iniziata regolarmente). Saluti volanti.

CANT. 1010 - Marina di Pisa. — Aspetto i tuoi disegni; vorrei però sapere, prima di pubblicarli, se il modello va bene e che risultati ha dato. In quanto ad apparecchi che si prestino ad essere riprodotti, cerca dei modelli che abbiano la fusoliera lunga, rispetto alla superficie delle ali. Di libri come vorresti tu, non ce ne sono. Quello da te indicato è veramente molto antiquato. Il miglior sistema, è che tu segua con attenzione le lezioni di Giarella, attendendo che esca « Il costruttore d'aeromodelli ». Ho visto con piacere che fai propaganda, e per questo ti manderò un cartone, uno degli ultimi rimasti, dell'« S. 55 X » appena mi scriverai il tuo indirizzo. Così puoi anche renderti conto del criterio di distribuzione: a chi li merita. Per il tuo veleggiatore, adopera il profilo S. L. 1., del quale troverai la tabella delle misure nel n. 24 del 1934 (che potrai avere mandando 60 centesimi, sia pure in francobolli). Saluti a 5 chilometri l'ora. (Altra posta a pag. 10).

Zio Falcone

Nei prossimi numeri scritti inediti di

MASSIMO BONTEMPELLI
(Accademico d'Italia)

e di

P. M. B A R D I



L'apparecchio « Birago » di Giuseppe Besana, di Busto Arsizio.

ta e Francesco (il mio amico) cominciò col disegnarmi un bellissimo e maestoso « Savoia-Marchetti ».

Le cose procedevano a meraviglia, quando una sera, mentre eravamo tutti intenti a completare il disegno, entrarono di sorpresa i nostri genitori. Un attimo. Io afferrai la lettera e precipitosamente, non sapendo quali pesci pigliare, mi ci sedetti sopra. Rimasi poi tutto il tempo incollata alla sedia, con grande stupore dei presenti.

Ad ogni modo il segreto era mantenuto. Tirai un sospiro.

Ma le disgrazie non erano finite.

Stavamo scrivendo le ultime parole, quando una mossa incauta di quello sbadato di Francesco causò un nuovo disastro; la boccietta dell'inchiostro si rovesciò, fino all'ultima goccia, sulla candida carta.

Per la parrucca di Venere! Era troppo! Mi arrabbiai terribilmente e poi, preso un altro foglio si ricominciò. Non c'era altro da fare.

Tutto, questa volta, andò per il meglio. La lettera fu sigillata e il mio amico si incaricò di portarla alla posta. Strada facendo, incontrò sua sorella che, con quella curiosità propria nelle donne (avverto il lettore che io ne sono esente!) volle sapere di cosa si trattava.

— E' la partecipazione della mia morte!

— gli gridò lui, sgraziatamente.

L'attesa della risposta fu snerante. Ogni ora andavamo alla posta del piccolo paese (eravamo in villeggiatura) a chiedere se c'era qualcosa per noi. Nulla.

Le mamme, insospettite, ci tenevano di occhio; ma non riuscivano a venire a capo di niente.



Uno specialista di veleggiatori: Franco Bonora, di Udine.

Posti gli scheletri degli impennaggi in queste condizioni, metteremo, fra le giunture e il disegno, dei pezzetti di carta, come abbiamo fatto per l'ala, ed eseguiremo la incollatura delle diverse giunture.

Durante il tempo in cui la colla fa presa e si asciuga, eseguiremo la rifinitura delle mezz'ali, che poi uniremo insieme, ottenendo così lo scheletro intero dell'ala, al quale non mancherà che il ricoprimento.

Per eseguire la rifinitura, occorre molta cautela perchè è facile produrre delle rotture.

Con una lima, preferibilmente mezza tonda, toglieremo, da tutte le giunture, i residui di colla, facendo attenzione di non intaccare nè i longaroni nè le cèntine; leveremo anche, possibilmente, le legature di refe, ad eccezione di quelle del bordo d'entrata.

Fissato lo scheletro nella morsa, stringendo il minimo necessario, rifiniremo anche il bordo d'uscita, limandolo ed alleggerendolo nei pressi degli incastri con le cèntine, togliendo o arrotondando quelle punte grezze che prima avevamo lasciato. (Fig. 7).

Mozeremo i due longaroni superiori, lasciando una piccola sporgenza al di fuori delle cèntine N. 7; altrettanto faremo per tutti gli altri longaroni, nei pressi delle cèntine centrali N. 1.

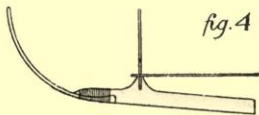
Con i tronchesini taglieremo anche l'estremità rimasta libera del bordo d'entrata, limitandone la sporgenza a circa 10 m/m.

Non toccheremo ancora il bordo d'uscita.

Possiamo ora togliere i piani di coda dai piani di montaggio, che dobbiamo usare per la giunzione delle semi ali.

I due piani li disporremo come è indicato in fig. 8, tenendo sollevate le estremità esterne con due regoli di legno, alti m/m 100, fissati con viti sul piano di lavoro; fra i due piani di montaggio è necessario lasciare uno spazio di 30 m/m, nel quale, per maggior sicurezza, è opportuno collocare uno spessore uguale di legno.

Non sarà male fissare poi questi piani così disposti con chiodi o viti, in



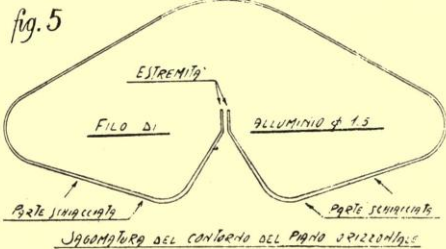
Particolare dell'angolo del bordo d'entrata con il bordo d'uscita

modo che non abbiamo a spostarsi finchè non sarà finito il lavoro di giunzione delle mezz'ali ed il ricoprimento.

Disposti così e preparati i nostri piani di montaggio, metteremo su ognuno di essi lo scheletro di ogni mezz'ala, facendo coincidere a filo delle estremità interne le cèntine N. 1 in modo che risultino allineate e parallele.

Sui due bordi di uscita, che sono stati lasciati più lunghi, segheremo su di essi il punto che corrisponde alla metà dello spazio centrale di 30 m/m; questi punti disteranno circa 15 m/m dalle cèntine N. 1. Possiamo ora segnare i due bordi d'uscita, nel punto segnato, facendo il taglio obliquo, in modo che la giuntura combaci esattamente.

Glarella

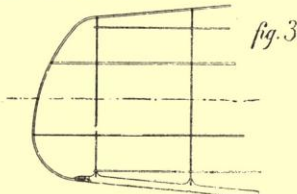


Disposizione del contorno del piano orizzontale

I PRIMATI DEI MODELLI VOLANTI

nelle deliberazioni della Federazione Aeronautica Internazionale

Nei giorni 16 e 17 gennaio scorso si è riunito a Parigi il Consiglio Generale della Federazione Aeronautica Internazionale, con l'intervento dei rappresentanti di ventidue Nazioni. L'Italia era rappresentata dal gen. Piero Oppizzi, presidente della R. U. N. A., dal col. Napoleone Del Duca, presidente della Commissione centrale sportiva e dal comm. Vittorio Bonomi, presidente della Commissione centrale del volo senza motore.



Particolare di una estremità dello scheletro dell'ala finito

Fra gli oggetti di discussione era compreso il regolamento dei primati dei modelli volanti, l'istituzione dei quali è stata approvata, accogliendo le proposte fatte dalla commissione, riunitasi a Darmstadt nel novembre scorso, presieduta dal prof. Georgii, e della quale abbiamo parlato a suo tempo.

Regolamento dei primati per modelli volanti

Ecco le linee di massima approvate dalla Commissione per il volo senza motore e sportivo.

1) Per modello ridotto (o volante) s'intende qualunque riduzione di velivolo non suscettibile di trasportare un essere umano. Il minimo del carico alare è fissato a 10 gr. per dm². L'apertura alare approvata per tutti i modelli è compresa fra 70 e 350 cm. Per tutti i voli di primati sono ammessi soltanto modelli a fusoliera chiusa. La grandezza della sezione della fusoliera (S) in funzione della lunghezza della fusoliera è, per gli aeroplani e gli idrovolanti, così limitata: $S = \frac{L^2}{200}$ e per i veleggiatori: $S = \frac{L^2}{300}$

La sezione della fusoliera degli aeroplani senza coda è determinata da una ellissi iscritta che abbia gli assi nella proporzione massima di 1 : 3. La proporzione fra la larghezza massima dell'ala e la lunghezza della fusoliera è limitata ad un massimo di 1 : 1.

2) Sono state fissate le seguenti tre categorie di modelli ridotti: a) aeroplani, b) idrovolanti, c) veleggiatori.

3) Per gli aeroplani e gli idrovolanti sono state ammesse le forze motrici seguenti: a) motore elastico (che deve trovarsi nell'interno della fusoliera), b) motore meccanico (senza combustibile infiammabile), c) forza giroscopica. Ogni modello deve essere costruito in modo che nessun pezzo dell'apparecchio si possa distaccare in volo.

4) La denominazione di tipo veleggiatore sarà data a tutti gli apparecchi che si sostengono nell'aria a mezzo di piani fissi o articolati, senza alcun dispositivo di traslazione, oltre quello del lancio.

5) Le partenze per i diversi tipi di apparecchi saranno regolate nel modo seguente:

I. Aeroplani: a) partenza dal suolo o da una pista preparata (che non dovrà elevarsi al di sopra di 30 cm. dal suolo); l'apparecchio deve essere abbandonato a se stesso senza nessuna spinta; b) lancio a mano: l'operatore deve trovarsi sul suolo.

II. Idrovolanti: gli apparecchi devono obbligatoriamente prendere la partenza dall'acqua ed al ritorno ammare sull'acqua; è vietato spingere l'apparecchio in partenza.

III. Veleggiatori: a) lancio a mano; b) lancio con elastico (la lunghezza dell'elastico non disteso è limitata a 3 metri); c) lancio con vericello (l'operatore non può spostarsi); per altezza del punto di partenza saranno considerati i 3/4 della lunghezza del cavo.

Primati riconosciuti dei modelli volanti

I. Aeroplani: a) lancio a mano, durata, distanza in linea retta, altezza, velocità; b) partenza dal suolo, durata, distanza in linea retta, altezza, velocità.

II. Idrovolanti: durata, distanza in linea retta, altezza.

III. Veleggiatori: durata, distanza in linea retta, altezza.

E' stato deciso che i primati dei

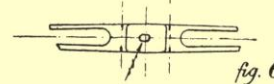


Foto nel trepiede del piano orizzontale per il passaggio delle estremità dei contorni

modelli volanti potranno essere registrati incominciando dal 1° aprile 1936, e per questa data tutti gli Enti aeronautici federati riceveranno il testo completo del regolamento.

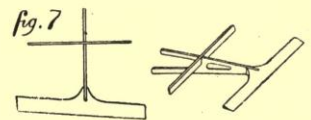
Caldo appello agli aquilotti patavini

Tutti i mercoledì alle ore 16 troverete davanti al Supercinema Principe (vicino a piazza Spalato) — Segno di riconoscimento: una copia de L'Aquilone. Parola d'ordine: zio Falcone — (Aquila ferrea, patavino, teme che i suoi concittadini siano un po' orbetti; ma spera che questo arrivo riesca ad attrarre la loro distratta attenzione. Auguri).

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

LAMBERTO CECALATI - di dove? — Riguardo all'Eolo Littorio, leggi la risposta ad Alfredo Cherbaz, nella Posta aerea. Per i profili, chiedi il N. 21 del 1934, inviando 60 centesimi (anche in francobolli) direttamente a L'Aquilone. Saluti e cordialità.

BOLLETTARIO AZZURRO - Milano. — Va bene essere sempre al verde, ma dire: mando anche 60 centesimi, per un numero arretrato, e non mandare nulla è lo stesso che dire una bugia. Comunque, ti arriverà anche il numero che desideri, poichè siamo d'opinione che si tratti di una tua involontaria dimenticanza. Non posso mandarti i disegni, nè mi sento di fare il dinamitardo, che è la cosa minore che mi consigli di fare per procurarteli. L'Aquilone sta preparando una serie di disegni di apparecchi; questi disegni saranno mandati a chi se li sarà meritati, per la propaganda svolta (e



Particolari del bordo d'uscita finito

provata con valide prove). Per entrare nell'Accademia Aeronautica è assolutamente necessaria la licenza di scuola media superiore. Ricambio i saluti.

giar.

CRONACA BREVE

MENTRE SULL'AERODROMO DI PERPIGNANO il pilota da turismo Garrigue si accingeva a mettere in movimento il motore del suo apparecchio, che non aveva assicurato a terra, il motore stesso partì a fonolo e l'aeroplano prese la corsa verso il centro del campo come se avesse voluto decollare. Fatto un improvviso dietro-front, si diresse verso gli uffici della Direzione che in parte demoli entrando nel bar, finchè trovò un palo contro il quale si fermò.

L'AVIAZIONE MILITARE GIAPPONESE ha effettuato un volo in formazione con nove apparecchi dell'esercito da Kagami-gahara, presso Kioto, a Mukden in Manchuria.

IL GOVERNO FRANCESE HA DISPOSTO che il gigantesco idrovolante « Lat. 521 », recentemente danneggiato da una bufera, sia smontato e trasportato per via marittima ai cantieri di Biscarosse, dove sarà riparato nelle stesse officine che lo costruirono.

SI ANNUNZIA PER IL PROSSIMO MESE DI MARZO l'inizio del servizio di navigazione aerea tra Canton e Hanoi (Cina) in prosecuzione della linea dell'« Air France ».

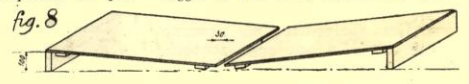
PRESSO L'ISTITUTO AERO-IDRODINAMICO DI MOSCA sono esposti i modelli dei nuovi aeroplani esomotori la cui costruzione è stata decisa dopo la distruzione dell'« A. N. T. 20 » noto col nome di « Massimo Gorki ». I nuovi apparecchi avranno un'apertura alare di m. 63, una lunghezza di m. 35, i motori, del tipo « M » avranno la potenza di 750/800 h. p., la velocità presunta sarà di 170 km-ora e l'autonomia, con 60 persone a bordo, di 3600 km.

LASCIANDO CADERE, MEDIANTE PARACADUTE una notevole quantità di commestibili ed alcune cassette di medicinali, un piccolo dirigibile americano ha potuto soccorrere i 1400 abitanti di una isoletta prossima alla baia di Chesapeake che da una quindicina di giorni erano completamente isolati da banchi di ghiaccio che li avevano del tutto circondati.

DUE ALBERGHI COMPLETI, di 45 camere ciascuno, sono stati spediti nelle isole che dovranno servire di base per il servizio aereo transpacifico delle Aviolinee americane. I due alberghi saranno eretti uno nell'isola Midway e l'altro nell'isola Wake e vi alloggeranno i passeggeri durante le soste intermedie.

IL GIROPLANO « BREGUET-DORAND », che da qualche tempo aspettava favorevoli condizioni atmosferiche che gli permettesse di tentare i primati d'altezza e di distanza in circuito chiuso e di velocità per elicotteri, ha coperto recentemente, a Parigi, una distanza di 500 metri in circuito chiuso ad oltre 10 metri dal suolo. Successivamente ha percorso 285 metri in 32 secondi, corrispondenti ad una velocità oraria di 100 km.

E' ALLO STUDIO IN FRANCIA una « Pulce del cielo » biposto destinato alla istruzione degli allievi, con le seguenti caratteristiche: apertura metri 7,90, superficie portante m.² 20,2, peso a vuoto 200 kg., velocità massima 110 km. all'ora, motore « Poinard » di 35 cavalli, velocità di arraggio 30 km. orari, autonomia 4 ore.



Disposizione dei piani di montaggio per l'unione dello scheletro dell'ala



(Continuazione dal numero precedente)

— Grazie, mio caro amico, di averlo trattato da quel cialtrone che è. E' stato lui a mettere su la Compagnia e a deciderla a mostrarsi disumanamente usuraia verso i naufraghi cui avevamo la singolare ventura di poter giovare. Credo che la Compagnia lo abbia cointeressato a questo sporco ricatto.

Poco più di mezz'ora dopo, il Passaguai, ben pasciuto di benzina, faceva un allegro giro di saluto sull' "Orgullo de Tenochtitlàn". Tre muggiti di sirena gli risposero.

Sul ponte di comando, tutto solo, Don Joaquim agitava il berretto. Jim volle rispondere, ma nel cercare il fazzoletto, trovò nella tasca della tuta una busta ben gonfia, di cui non sospettava l'esistenza.

Affidando al Robot la cura di governare l'apparecchio a sud-ovest, Jim aprì l'involto e vi trovò un rotolo di biglietti di banca ed un foglietto coperto di caratteri grossi e regolari. Ecco quel che v'era scritto: "Non si dirà mai che il mio ospite abbia dovuto porre mano alla borsa. Vi ritorno, caro amico, quanto l'avidità umana ha potuto sottrarvi. Penserò io a regolar tutto con la Compagnia. Vostro sincero amico Joaquim".

Povero Don Joaquim, "l'ultimo dei cavalieri erranti" sperduto in un pianeta che gli era estraneo! Aveva saputo trovare la mano lieve del borsaiolo perché a Jim passasse inavvertito il suo gesto generoso.

Jim si guardò indietro: il piroscalo era ancora visibile. Ripose il denaro nella busta e su questa scrisse: "Caro Don Joaquim, sarei l'ultima delle canaglie se accettassi la vostra generosa cortesia. Perdonatemi, ma mi è impossibile. Vogliate gradire questo modesto oggetto per ricordo della mia permanenza a bordo della vostra superba nave. I miei più affettuosi saluti. Jim Dwindle". Un'altra busta la sua rivoltella e annodò tutto in un gran fazzoletto da collo.

Si trovava già nelle acque dell' "Orgullo". Rallentò la velocità sino quasi a toccare quella critica e, raggiungendo di poppa la nave in marcia, lasciò, da quota bassissima cadere l'involto, che toccò il ponte alla altezza della cambusa.

Quando vide un marinaio raccogliergli e portarlo a Don Joaquim, sul ponte di comando, dopo un ultimo gesto d'addio, smise di roteare intorno al piroscalo e puntò dritto, a tutta velocità, in direzione della grande Hawai. Preferiva ammarare ad Hilo, piuttosto che ad Honolulu per evitare la curiosità molesta di qualche conoscente che poteva avere laggù.

Arrivò all'alba senza incidenti. Nella piccola baia c'era una scialuppa della polizia ad attenderlo. Appena fermo, il Passaguai fu saldamente assicurato con un cavo, mentre un brigadiere esclamava:

— Tenetevi tranquillo, ragazzo mio... Sarà meglio per voi!

— Che roba è questa storia? — chiese Jim sbalordito; ma nessuno gli fece caso. La scialuppa accostò, ed uno in borghese cominciò ad esaminare attentamente la scritta sulla fusoliera,

— Vernice fresca, brigadiere! E' proprio lui. Attento ora! — e tratto un coltello, scrostò un po' della pittura ed emise un grido di trionfo. — Lo dicevo, io! Guardate: ecco il vecchio nome che ricompare. Su, non perdiamo tempo, ragazzi, ammanettate questo galletto e portatelo via. L'apparecchio, all'hangar municipale!

E mentre l'infelicitissimo Jim, intontito dalla sorpresa, dalla stanchezza e dal sonno, veniva trascinato via e non sapeva far altro che mormorare frasi inconcludenti, lo sconosciuto scrostator di vernici gli gridò dietro:

— Non sei abbastanza furbo per l'ispettore Clevering, figliuol mio; buona notte!

CAPITOLO XIV.

Il delitto a pranzo con la legge

— Come spiegate questa coincidenza, giovanotto?

Era l'ispettore Clevering che rivolgeva questa imbarazzante domanda a Jim, nell'ufficio del Residente di Hilo, alla presenza di questi e di un cancelliere.

Saranno state le undici del mattino e Jim, che dal suo arresto avvenuto all'alba, non aveva fatto altro che passeggiare e inveire, chiuso in una stretta cella, si sentiva irritato e prostrato e pochissimo incline a risolvere gli indovinelli di Clevering. Era anche annoiato per aver dovuto raccontare per la terza volta la sua storia, che era stata accolta con scetticismo.

— Ebbene, non rispondete? Il telegramma parla chiaro: "Monoplano anfibio rubato; segni particolari: vecchio nome sostituito con altro. Stop. Vigilare. Stop". Ora, voi arrivate qui senza preavviso, cosa sospetta, con la barba di tre giorni, particolare significativo, e, come se non bastasse, uno strato di vernice fresca, vi prego di notare, signor Residente, fresca, è spalmata lungo il fianco della carlinga... Che cosa troviamo, sotto questa vernice, signori? — declamò rivolgendosi ad

un pubblico immaginario. — Cosa troviamo? Il vecchio, onesto nome che l'aeroplano aveva avuto dal suo legittimo, eroico padrone.

— Ma voi tacete, giovanotto! Perché non rispondete? Perché non vi giustificate? Perché non spiegate? Perché...

— Ma, perbacco, se non mi lasciate parlare...! Mi avete fatto la testa come un pallone.

— Come osate, disgraziato! Come vi permettete, volgare laurone...

— Piano, Clevering, piano! — interruppe biancamente il Residente, tacendosi vanto con una rivista. — Se poi questo simpatico camerata risultasse innocente e l'aeroplano potesse veramente suo, con tutta ragione potrebbe chiamarvi in giudizio per oltraggio... Un momento, ispettore, liquido io in tre minuti tutta la faccenda, tanto più che è quasi ora di colazione. Dunque, come si dice, ah! "Imputato aizzatevi!"

— Non posso; non vedete che...

— Come osate disobbedire al signor Residente?! — tuonò l'ispettore, il quale voleva far carriera e cercava ogni occasione per fare sfoggio di zelo.

— Ma ha ragione, mio buon Clevering, non vedete che è già in piedi? Non ci fate caso, ragazzo mio, è la formula. Un imputato deve sempre alzarsi, anche se è in piedi. Insomma, fra tutti e due mi avete fatto perdere il filo... Ricominciamo:

— Imputato, alzatevi! (Restate come siete, cioè). In virtù dei poteri conferitimi dal Popolo della Confederazione degli Stati Uniti d'America, io Teddy..., Teodoro, volevo dire; io, Teodoro Chum, Residente dell'isola di Hawai, per mandato eccetera, a norma della legge, eccetera, eccetera, con emendamento del eccetera..., delibero: Beh, Dwindle, che delibriamo? — chiese, in tono amichevole, rivolto a Jim.

— Di mandarmi via subito, signor Residente

— No, Dwindle, mi chiedete troppo. Non posso. E' vero che le vostre carte sembrano in regola, ma, capite, dopo tanti libri e film sui ladri gentiluomini, è mio stretto dovere di diffidare precisamente delle per-

sone simpatiche... Se aveste la faccia, non so, di Bax Baer o di Haile Sellassie (credo si chiami così), vi spedirei subito via, invece...

Beh, vediamo, io dovrei imprigionarvi a norma dell'articolo non so quale del regolamento di polizia; sì, inutile protestare; c'è la tremenda storia della vernice fresca e del telegramma. Coincidenza singolare; direbbe il nostro penetrante Clevering.

— Ma io ho fretta!

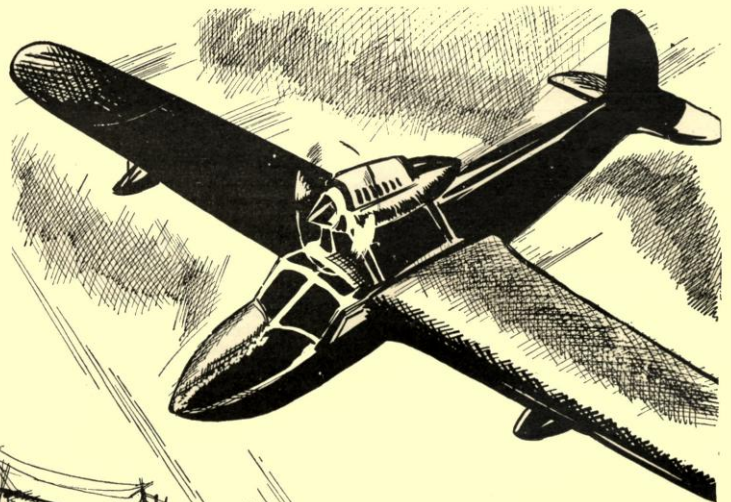
— Zitto, non pronunciate questa orribile parola, Dwindle, o avrò dei sospetti! Stasera stessa spedirò a Honolulu i vostri documenti che col mezzo più rapido saranno inoltrati a San Francisco. Là il bravo presidente dell'E.W.A. (fra parentesi, mai sentita nominare questa Compagnia) riconoscerà il vostro ritratto e la vostra calligrafia; risponderà che siete proprio voi col vostro aeroplano; e allora vi accompagneremo a bordo tutti, in mesto e ben ordinato corteo, musiche e autorità in testa. Va bene? Roba di una ventina di giorni in tutto. Nel frattempo, il vostro (spero che sia vostro) apparecchio rimarrà sotto chiave e voi, hum, voi ci darete la parola di non...

— Ma signor Residente... — sbottò Clevering che non ne poteva più di sentire calpestare con tanta disinvoltura ogni buona norma politica e giudiziaria. — Permettetemi di dirvi...

— Sì, sì; già so cosa volete dirmi... Beh, Dwindle, allora, niente parola! Di giorno vi sorveglierò strettissimamente io; pranzarete e cenarete con me, giocherete con me al tennis, faremo i bagni e andremo in barca assieme anche. Mi aiuterete a intrattenere le nobili dame di Hilo (c'è qualche musetto grazioso) e poi... A proposito, giocate a poker?

— Certo, signor Residente; lo preferisco al noiosissimo bridge...

— Udite? — fece giubilante la prima autorità di Haway. — Udite, Clevering? Questo sì che è un ragazzo intelligente... Allora vuol dire che faremo le ore piccole giocando al poker...



... faceva un allegro giro di saluto sull' "Orgullo de Tenochtitlàn"...

— Ma io non ho che dieci dollari...

— Se avete fortuna saranno anche troppi... La notte, però, — aggiunse il Residente in tono di voce grave — dovrete andare sotto chiave, affidato alla responsabilità di



Piero Gila di Torino ci avverte che questo zio Falcone si può guardare anche capovolto. Il trucco è vecchio.

Clevering. Avete sentito, ispettore? Naturalmente ammobiliategli decentemente la cella. Vi manderò io l'occorrente...

— Sì, signore...

— Bene, mi pare che sia finito! Cancelliere! Ehi, cancelliere! — gridò all'orecchio di un vecchietto che dal principio della seduta non aveva fatto che russare in sordina appoggiato al gomito. — Avete udito? No, non avete udito un accidente? Non fa nulla! Rimanete qui con l'ispettore e stendete la sentenza. Questi sono i documenti. Poi firmerò, stasera o domani, o un altro giorno... Dimenticavo; qui, Dwindle, scrivete qualcosa pel vostro Presidente!

Jim rifletté un momento e poi scrisse:

“Caro mr. Peevick,

1°) qualcuno m'ha messo acqua al posto della benzina nei serbatoi, e son finito in mare;

2°) m'hanno rifornito in alto mare pelandomi completamente;

3°) per uno stupido telegramma sono stato arrestato ad Hilo, dove il Residente (bravissima persona) mi tratterà fino a chiarimento avvenuto.

Sbrigatevi e risponderete e mandate soldi subito.

Vostro Jim Dwindle”.

P. S. — Per curiosità, volete domandare a Jeff Jeffries se sa niente della storia dell'acqua nei serbatoi e del telegramma?

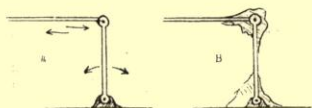
— Ottimamente, caro Jim, — disse il Residente quando ebbe letto — e grazie del complimento che mi fate! — Poi scrisse sul margine del foglio: “Visto per l'autenticazione” e firmò.

— Ed ora andiamo a mangiare, che muoio di fame; e voi raccontatemi qualcosa delle belle figliole di San Francisco.

Legge e Delitto uscirono allegramente a braccetto, seguiti dallo sguardo corrucciato della Sicurezza Pubblica che, sbuffando e asciugandosi il sudore, richiuse la porta dietro di loro.

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



I TERMOSIFONI AEREI

Uno dei maggiori inconvenienti che ostacolano il buon andamento della navigazione aerea è rappresentato dalle perturbazioni atmosferiche. Se l'atmosfera è agitata ed in preda a violente convulsioni, rappresentate dalle bufere che si scatenano nel suo seno, il piccolo aeroplano — piccolo rispetto all'immensità atmosferica nel quale esso vola — viene sbalottato privo di qualsiasi comando. Naturalmente gli aviatori cercano di sfuggire a questi brutti scherzi, che la natura si diverte a fare quando è imbronciata, ed allora preferiscono stare alla larga dei temporali e di tutte le altre convulsioni che di tanto in tanto si verificano in aria. Per questo i servizi meteorologici raccolgono e segnalano i dati e le variazioni atmosferiche ai velivoli, sia a terra, prima della partenza, sia durante il volo. Gli aviatori, a seconda delle zone «infette» segnalate, si ingegnano di superare le formazioni temporalesche o salendo in quota, o scendendo raso terra, oppure, quando lo spessore della zona è tale da non permettere ai velivoli di sfuggire, girano largo, recuperando in velocità il tempo che impiegano a percorrere la via più lunga.

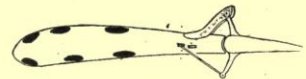
Quasi sempre però i piloti salgono in quota, perchè verso i 4 o 5 mila metri il tempo si placa e l'aria è meno agitata.

Questo sistema non è privo di inconvenienti: respirazione difficile dovuta alla rarefazione atmosferica, minor rendimento dei motori, anche se muniti di compressore, che funzionano in modo da dare un ottimo rendimento fino a 2000 metri circa.

Però in quota, specie nel periodo invernale e specie in regioni fredde, si hanno altri inconvenienti ben più pericolosi: le formazioni di ghiaccio sulle superfici esterne dell'apparecchio. Numerosi e gravissimi incidenti sono stati causati appunto dalle formazioni di ghiaccio; le ali si appesantiscono, la crosta di ghiaccio, spesso a volte diversi centimetri, muta il profilo alare e quindi avviene uno squilibrio nella manovra dell'apparecchio. A volte, più pericolosamente, avviene che le formazioni di ghiaccio bloccano i comandi degli impennaggi, incrostandosi attorno alle giunture ed agli snodi. Ed allora son guai. Recentemente un nostro equipaggio di S 71, in volo sull'Albania, ha avuto una paurosa avventura: il velivolo, sorpreso da un temporale e do-



Passes, che ha letto Dickens, pensa che zio Falcone somigli al signor Snodgrass del famoso Circolo Pickwick. Passes si sbaglia di grosso.



Come il «transvolatore dell'Artide» ha progettato il termosifone aereo. Più sotto, notate l'illustrazione dell'esperimento al gesso.

vendo passare attraverso una formazione di nubi, ha avuto i comandi bloccati per le formazioni di ghiaccio sugli snodi dei timoni. I piloti non hanno più potuto comandare il velivolo e questo è precipitato da circa 6000 metri fino a terra. A 100 metri di quota i piloti hanno però ripreso il dominio della macchina.

Naturalmente, i tecnici niente lasciano intentato per trovare una soluzione del problema. In America sono già in uso delle speciali ricoperture in stoffa, aderenti al bordo di attacco dell'ala, ed appena il pilota si accorge di una forma-

zione di ghiaccio, aziona una pompetta che gonfia un tubo di gomma disposto sotto la copertura, lungo tutto il bordo di attacco dell'ala. Gonfiando e sgonfiando questo tubo si agita così la rivestitura di tela e il ghiaccio si stacca, trascinato via dal vento provocato dalla velocità. Idea geniale senza dubbio, ma che non risolve in pieno il problema. Infatti permane il pericolo di bloccamento dei comandi. A questo scopo, sia in Germania che in Italia si stanno sperimentando dei rimedi che sfruttano il calore dei tubi di scappamento dei motori per riscaldare le superfici più esposte al fenomeno della formazione di ghiaccio.

Questa idea è venuta in mente anche ad uno dei miei amici inventori. E poi ditene male, di questi scienziati incompresi! Ecco dunque che un aquilone, che si firma «transvolatore dell'Artide», forse per essere in carattere col suo ritrovato, ha ideato un sistema di riscaldamento centrale del velivolo, usando beninteso i gas di scarico dei motori. Egli ha pensato di avvolgere gli snodi dei comandi con coperture in tela, e di far correre nell'interno dell'ala tanti tubi nei quali dovrebbero passare i gas di scarico dei motori, che, è noto, posseggono un notevole calore. L'idea è ottima; pecca soltanto di non essere originale, perchè credo che «il transvolatore dell'Artide» l'abbia pescata su qualche rivista. Però non posso nascondervi che egli, per garantirmela come sacco della sua farina, ah! no, come farina del suo sacco, mi fa la spiegazione di un suo esperimento. Ecco quanto mi dice: «Prima di scriverti ho fatto un piccolo esperimento che ti illustro con un disegno: ho preso due aste unite a cerniera, ne ho immerse le giunture in una vaschetta con del gesso liquefatto. L'ho lasciato asciugare e, com'era prevedibile, il gesso impediva il movimento. Ho ripetuto l'esperimento avvolgendo prima l'attacco delle due aste in un manicotto di tela cerata, ed ho constatato che il movimento era possibile ed il gesso era costretto a scollarsi della tela in seguito ai movimenti».

Cosa c'entra poi il gesso con il ghiaccio, non riesco a capirlo! Ma tutto serve allo scopo quando si vuole dimostrare qualche idea. Ma, proseguiamo la lettura. «In quanto alle ali io ho pensato che potrebbero passare entro di esse dei tubi larghi e piatti aderenti alla superficie della ricopertura alare e dentro i tubi si dovrebbe far passare i gas di scarico».

Dunque, caro transvolatore ghiacciato, la tua idea è buona, ottima. Però è stata già provata... E si sono verificati inconvenienti per la modificazione delle strutture alari che venivano indebolite dai fori per il passaggio dei tubi; inoltre il calore, non venendo distribuito su tutta la superficie, causava delle perturbazioni termiche dando luogo a inconvenienti per la dilatazione e contrazione dei metalli. Ed allora un ingegnere italiano ha pensato ad un sistema anche più geniale. Ha fatto installare nella vicinanza del bordo d'attacco dell'ala, davanti ad esso, un tubo che corre lungo tutta l'ala. Da questo tubo escono, razionalmente dosati, i gas di scarico provenienti dai motori. In tal modo tutta la superficie alare viene lambita dai gas caldi, e vengono impediti formazioni di ghiaccio. Analogo sistema è stato provato sui piani di coda. Con questo ritrovato non solo viene evitato in maniera perfetta all'inconveniente, ma il tubo, disposto davanti al bordo di attacco delle superfici portanti, funziona da «diruttore». Diruttore non è una parolaccia, come qualcuno potrebbe malignamente supporre, ma è un ritrovato, l'ultimo grido nelle innovazioni per la supersostentazione. Infatti il tubo spezza, prima dell'incontro con l'ala, la corrente dei filetti fluidi, e con ciò contribuisce alla aderenza dei filetti stessi sulla superficie alare. Una specie, migliorata, dell'aletta a fessura.

E con ciò, caro «transvolatore dell'Artide» mi sembra di essermi comportato abbastanza onestamente con la tua trovata. Tu ti attendevi una doccia fredda, invece ti ho scaldato con i gas di scarico.

Ingegnere Sofistico

CRONACA BREVE

NEL PERIODO DAL 20 AL 24 GENNAIO SCORSO, presso le nostre Scuole civili di pilotaggio, ventisei allievi hanno conseguito il brevetto di pilota.

DAL 13 AL 26 GENNAIO SCORSO hanno transitato per l'Italia quattro aeromobili stranieri da turismo, rispettivamente delle seguenti nazionalità: un belga, due francesi e un inglese. Essi hanno compiuto complessivamente 5 atterraggi e 7 partenze su aeroporti del Regno.

NELLA RICORRENZA DELLA FESTA DELLA MADONNA DI LORETO, protettrice degli aviatori, il personale dell'Aeroporto di Assab, in Africa Orientale, ha inviato all'Istituto per gli Orfani degli Avia-



Ecco il solito scherzo del solito aquilone maligno, Zio Falcone questo? Ad ogni modo il grifo c'è.

tori «Umberto Maddalena» la cospicua somma di L. 21.812 raccolta, con spirito cameratesco, tra gli ufficiali, i sottufficiali, gli avieri e il personale civile del suddetto Aeroporto.

CON RECENTE DECRETO DEL MINISTRO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE sono state fissate le norme relative agli insegnamenti che debbono essere impartiti nelle Regie Università e nei Regi Istituti superiori. Tra le trentasette lauree che d'ora innanzi potranno essere rilasciate, figura anche quella di ingegneria aeronautica.

E' GIUNTO A GENOVA IN QUESTI GIORNI il capitano dott. Eckner, comandante del dirigibile tedesco «Conte Zeppelin», per prendere accordi con i dirigenti della Società olandese di navigazione aerea «Nederland» circa l'istituzione di un servizio aereo fra l'Olanda e le Indie Olandesi e precisamente fra Amsterdam e Batavia. Sembra che Genova sia stata prescelta come uno degli scali della nuova linea di navigazione.

SI ASSICURA CHE NEGLI STATI UNITI si voglia approvare un progetto per la costruzione in cinque anni di 4000 aeroplani da combattimento. Il Comitato scientifico dell'Aviazione ha inoltre trasmesso un rapporto al Segretario della Marina che sostiene la necessità di costruire nuovi dirigibili con perfezionamenti che li rendano maggiormente resistenti in confronto di quelli costruiti finora.

IL CORPO DEI SOTTUFFICIALI POLACCHI, già noto per le sue iniziative di indole nazionale e sociale realizzate felicemente, ha deciso di versare una quota mensile per la durata di un anno per raccogliere la somma occorrente alla costruzione di una squadra di apparecchi R. W. D. 3 particolarmente utili per addestrare gli allievi delle Scuole di pilotaggio. La squadra sarà intitolata al nome del maresciallo Giuseppe Pilsudski.

L'OLANDESE INC. FOKKER, costruttore degli aeroplani che portano il suo nome, volendo estendere la propria attività nell'Europa centrale e balcanica, ha deciso di impiantare uno stabilimento di costruzioni aeronautiche a Wiener Neustadt (Austria).

Le prodezze di un certo Gip ferrarese

In un tempo non proprio remoto, in alcuni paesi d'Italia usava mettere i rei di qualche delitto in una gabbia sospesa alla torre civica, o ad un alto edificio, affinché rimanesse, questi rei, esposti al pubblico disprezzo. Io ho da mostrarvi, miei cari amici, un ragazzo di nome... (no, il nome non ve lo dirò), il quale, colpevole di plagio, meriterebbe di finire in una di cotali gabbie. E voi, se fossimo in que' tempi, certamente mi aiutereste a farlo.

Ora io vi dirò che il delitto di plagio è peggiore del furto di oggetti, o di danari, o di cibi, per il fatto elementare che un conto è essere spinti al furto dalla fame, o dal freddo, o dalla miseria, e un altro è rubare l'ingegno altrui per vanità, spinti dall'ambizione. Non dico, con questo, che si debba giustificare il furto a cui un ladro sia pervenuto per necessità, magari per fame. Ho voluto soltanto fare un confronto.

Ma veniamo al fatto. Dovete sapere che un giorno del mese di dicembre m'è capitato fra le mani un manoscritto accompagnato dalla seguente lettera:

Finalmente ci siamo decisi a pubblicare il racconto, al quale — come avevo avvertito nella posta aerea — avevamo apportati alcuni emendamenti. Sì, perchè in un giardino tanto bello c'era qualche ciuffo di erbaccia; non mancava, insomma, la gramigna; e la cosa era strana. Basta. Il fatto è che il racconto ci aveva favorevolmente impressionati; al punto, insomma, da suggerirci il seguente «cappello» di commento:

Pubblichiamo questa «fantasia» di un nostro giovanissimo lettore. A parte il fatto che l'autore racconta la storia di un aviatore sfortunato e non giustifica con nessun atto di eroismo la disgrazia, nè si preoccupa di dimostrare le cause dell'infortunio mortale, a parte questo errore essenziale, dicevamo, il lavoro di Gip è degno d'essere letto e lodato per la poesia che contiene e per la freschezza della forma. Vorremmo che molti nostri lettori ci mandassero scritti di tanto valore artistico. A Gip l'augurio di diventare un grande aviatore e scrittore illustre.

Il racconto — è inutile farlo rilevare — ha ottenuto, fra i nostri giovani lettori, un grande successo. Ma un giorno... Precisamente il giorno 13 gennaio, Silvio Rea, nostro giovane amico di Roma, ci scrive la seguente lettera:

Caro Aquilone,

nel numero 2 anno VI — 12 gennaio 1936 — della rivista, a pagina 9 vi è la Fantasia del giovane Gip. Questa fantasia ha meritato anche i vostri sinceri ed amichevoli auguri per una fortunata carriera al detto signore. Ebbene, ti mando due fogli della rivista «La Lettura»; in essa vi è la novella di Gip, però appartenente ad un valente scrittore. Ho sottolineato di rosso i passi ricopiati, aggiungendoci qualche nota. Io non aggiungo altro. Voi giudicherete l'operato del signor Gip, promettente promessa del mondo letterario.

Saluti sinceri.

REA SILVIO.

Siamo rimasti senza parola per qualche minuto. Non volevamo credere, non volevamo ammettere che un ragazzo, un aquilotto, un lettore de L'aquilone, scendesse tanto in basso. Ma la prova era davanti ai nostri occhi sotto forma di fogli di rivista tutti segnati in rosso. (Bisogna sapere, fra parentesi, che il nostro Gip aveva copiato perfino le illustrazioni, illustrazioni che noi non abbiamo riprodotte per il fatto semplicissimo che sono brutte anche nell'ori-

ginale; immaginare, dunque, ricalcate da un genio del calibro di Gip!).

Alla lettera di Rea, un'altra ne è seguita, proveniente da Torino. Ce la spedisce Bruno Novarese. Poi ancora una, spedita dal conte Cigala Fulgosi. Il diavolo, come vedete, s'era dimenticato il solito coperchio.

E, adesso, ascoltate il resto. Gip, non contento della gloria scroccata così a buon mercato, scrive a Zio Falcone la seguente lettera:

Questa mattina, quando il papà mi ha portato L'aquilone (sono a letto un po' indisposto) ti puoi immaginare con che balzo di gioia ho scorto che un raccontino, firmato Gip, era stato non solo pubblicato, ma anche molto lodato. Ti ringrazio assai: è la prima volta che spedisco qualche cosa per una eventuale pubblicazione, e subito mi vedo esaudito: sono accontente. Ho quasi pronti i piani di un mio veleggiatore che mi ha dato ottimi risultati: quanto prima li spedirò al bravo Giarella; ma non basta, presto ti arriverà anche una copertina. Spero di potermi presto abbonare, dopo che le mie finanze avranno raggiunto il livello necessario. Ecce qua.

E' il colmo, amici miei! E in quanto a te, ineffabile Gip, non ti gloriare d'aver sorpreso la nostra buona fede e la nostra... ignoranza. La buona fede è degli onesti; e l'ignoranza, in questo caso, non è un fatto grave, poichè si tratta di un racconto in



Ecco un altro zio Falcone dalla jaccia da scemo.

una rivista. Il nostro Tombari è indubbiamente uno scrittore destinato a tenere allegri e sereni anche i posteri. Ma non si tratta di Leopardi, che si studia nelle scuole.

Temì ch'io riveli il tuo nome? No, non sono cattivo, io, e ti perdono, sia pure con molta amarezza.

G. Martini



Una fotografia alla René Claire (il noto regista francese) di un aeromodello veleggiatore costruito a Livorno.

Caro zio Falcone,

Con un'ammirevole faccia tosta mi presento fra i tuoi aquilotti e per di più con una novella. Spero che ti piaccia e che potrai pubblicarla; in caso contrario non me ne avrò a male. Spero presto che i miei risparmi mi permettano di abbonarmi al simpatico giornale. Sono anche modellista e non novellino, ma Ferrara, con i suoi 4 modellisti, me compreso, non combina proprio nulla, e si lavora solo per passione. Salutami Giar, e tutti gli altri simpatici tuoi compagni; salutami i tuoi aeronipoti (rondini e aquilotti) e abbiti tante azzurrità dal tuo, per ora soltanto

GIP.

A lettura finita, scrivevo all'ignoto Gip la seguente lettera, che passavo — come ricorderete — alla posta aerea. Riproduco la lettera.

GIP - Ferrara. — Ti avverto che tu mi hai mandato, col tuo racconto, una grande gioia. Senti: se mi prometti di non darti delle arie, come fanno certi amici quando li lodo (che poi diventano finavvicinabili; ma quelli son gente mediocre, credilo), se mi prometti, dunque, di non darti delle arie, io ti dico che il tuo scritto è bellissimo e che mi ha commosso. Comosso, non per la vicenda che descrive, ma per la poesia che contiene. Peccato che ci sia il morto, genere di letteratura che noi aborriamo. Tuttavia pubblicherò, con qualche lievissimo — dico lievissimo — emendamento mio. Spero che me lo permetterai. Quanti anni hai? Che scuole frequenti? Ed ora accetta in premio l'omaggio dell'abbonamento annuo, che ti farò spedire se mi scriverai il tuo nome e indirizzo. Scrivi altre cose, e mandamele, dopo averle — se possibile — ricopiate a macchina. E niente disgrazie, per carità. Ti saluto affettuosamente.

Passa un giorno e passa un altro, ma rispedita alla lettera non è giunta. Gip seguìtata a rimanere un misterioso personaggio, a cui — lo confesso — pensavamo qualche volta. Ci chiedevamo: «Chi sarà questo giovane aeromodellista tanto bravo e pure tanto modesto?».



Qualcuno ha distribuito delle copie de L'aquilone a Villa Borghese (Roma). Si noti con quale interesse si legge il giornale degli aviatori di domani.



DUE AQUILOTTI FIORENTINI. — Vi ringrazio dell'inchiesta. Le inchieste sono sempre utili. Altre inchieste sullo stesso argomento, ma presso altri aquilotti, hanno portato a conclusioni assolutamente opposte. Da ciò dovete capire quanto sia difficile il nostro compito. Vi accontenterò pubblicando, via via, ancora qualche copertina che riproduca imprese dell'Africa Orientale italiana. Ho detto italiana.

CALIBETTA RENZO - Pavia. — Ho fatto correggere il tuo indirizzo. Ma tu devi scrivere più chiaro. Ti ho spedito l'elenco degli aquilotti pavesi: pochi, sono. La tessera è sotto i torchi. La fotografia è troppo vaga, per essere pubblicata. Saluti e ricordati di favorire la diffusione del giornale. E' questa la migliore forma di amicizia. Mandami fotografie interessanti e a... fuoco. Col quale ti saluto.

PIERO MERCENATI - Torino. — Per essere ammessi alla Regia Accademia Aeronautica bisogna partecipare ai concorsi che ogni anno vengono banditi dal Ministero e che

L'aquilone pubblica integralmente. Occorre la licenza di scuola superiore, maturità classica o scientifica e, dopo essere stati accettati alla visita psicofisiologica, sostenere un esame di cultura generale. Ti mando tanti auguri.

VITTORIO MIRABELLA - Bengasi. — Cento ragioni (ma non era previsto l'intervento inglese nell'affare dei mercanti di schiavi. Per cui: i cartoni che l'Ala Littoria doveva offrirci sono rimasti in tipografia. Non è detto, con questo, che io intenda frodarvi. Se l'Ala Littoria non farà più cartoni con l'S. 66 e con l'S. 71 teneremo di farceli offrire da altri. Per dimostrarvi, intanto, la mia buona volontà, ti mando ancora un S. 55 X. Presto gli abbonati in regola con i versamenti riceveranno la tessera. Per l'aeromodellismo e le possibilità che ci sono costì, interesserò la Presidenza della R.U.N.A. perchè la Sede di Bengasi riprenda l'attività già iniziata. Vedrò anche cosa c'è di nuovo per il volo a vela, per quanto sia, questo, un argomento un po' scabroso; so che è in corso una nuova organizzazione che darà ottimi risultati. Ti faccio mandare l'elenco richiesto, senza bisogno che tu mandi nessun francobollo. Con l'elenco, cerca di riunirli tutti quanti, e presentateli alla sede della R.U.N.A. per chiedere il corso di aeromodellismo. Mi aiuterete, così, nell'opera che intanto faccio qui. Saluti volanti.

AERO - Milano. — Mi dispiace, caro amico, ma il titolo di studio da te posseduto è insufficiente. La scuola da te frequentata è elementare e non media, corrispondente, presso a poco, ai corsi di avviamento professionali. Le disposizioni del bando sono tassative. Saluti cordiali.

A. GUGLIONNELLA - Roma. — Ti ho fatto spedire i numeri. Puoi mandare in francobolli L. 1,80. Per ora non è il caso di parlare di raduni, nè a Roma, nè altrove. Parlo di raduni aerei. Una gita istruttiva, magari a Ostia, la potremo forse fare in primavera. Ne ripareremo. Tanti saluti affettuosi.

ETTORE GIRARDI - Padova. — Volevo scriverti direttamente, ma non trovo più la tua lettera. Scrivimene un'altra, fammi un piacere. Saluti affettuosissimi anche da parte del direttore. E scrivi a macchina.

PIETRO BRONZINI - Milano. — Chi doveva abbonarti a *L'aquilone*? Noi non abbiamo ricevuto nulla, ch'io sappia. Ti saluto, con la speranza di saperti presto fra i più fedeli.

ANNAMARIA ROTA. — Pubblico uno dei due pezzi, e cioè quello intorno alla lettera che avete scritta al Maresciallo Balbo. L'altro è buono, ma c'è la solita vittima (alla quale voi giovani non sapete rinunciare) e c'è una donna che tradisce la fede di un uomo. Non tutti i lettori sono grandicelli; e perciò dobbiamo evitare, quando è possibile, di parlare di fidanzati e di altre cose simili. Abbiti tutta la mia simpatia.

LAMBERTO GIORGI - S. Concordio. — Ti pubblico il pezzetto su Salomone. Per ora non posso accontentarti. L'amministrazione è avara (e in mezza bolletta). Vedremo più avanti, se gli affari vanno meglio. Tu, intanto, lavora e non dimenticare di «lavorarti» qualche amico. Ti scrivo anche privatamente. Saluti cordiali.



Una rondine di Busto Arsizio, con un aeromodello di Giuseppe Besana.

ALANDA R. P. 4. — Hai ragione. La colpa è del troppo lavoro di questo infernale mese di gennaio. Credo, però, che tu abbia già ricevuto tutto. Tutto ti è stato spedito regolarmente da un bel pezzo. La mia reazione, nient'affatto uguale e nient'affatto contraria, è: tante cordialità effettuose.

IL MAGNETE - Padova. — Ripeti la cartolina e specificami i nomi di tuo padre e tuo. Furbo! E spicciati. E ciao.

AQUILOTTO TURAZZANO. — Ricevuto. Grazie. Riceverai il giornale, e presto anche la tessera. Cordialità.

BOLIDE ROSSO - Bergamo. — Eccoti lo pseudonimo, ed eccoti un'altra risposta. Non spaventarti se, qualche volta, le mie risposte ritardano: ho qui 394.969 lettere, arrivate in quest'ultima settimana, e quasi altrettante ne arriveranno prima che esca il giornale. Figurati un po'! E veniamo a noi. Cos'è la R.U.N.A.? La R.U.N.A. è la Reale Unione Nazionale Aeronautica, ente che raccoglie tutti i brevettati al volo, gli appassionati di aviazione; che ha scuole di pilotaggio; che indice gare aviatorie. In una parola, che riunisce tutti i piloti, civili, naturalmente, dando loro i mezzi di mantenersi allenati. Fa propaganda, si occupa di aeromodellismo e di tutte le attività aviatorie. Le lezioni della palestra del modellista, e specialmente *La costruzione dei modelli volanti*, è proprio quello che occorre per te. Purtroppo non potrai conseguire il brevetto, ma con la buona volontà, con lo studio, potrai entrare in qualche ramo della carriera aeronautica, come ingegnere se ti senti portato a questi studi e se sei in grado di compierli. Per dedicarti alle costruzioni, comincia a procurarti gli attrezzi necessari per il trufero; puoi anche prendere quei cartoni con

la serie completa, che costano poco. C'è tutto il necessario per cominciare. Ho guardato i tuoi disegni. Per questi non sono d'accordo con te. Fra zio e nipote possiamo parlare chiaro: non mi piacciono né possono intendersi. Anche l'ispirazione non mi sembra tutta farina del tuo sacco. Perciò te li rimando. Aspetto intanto il tuo racconto. Ti saluto a 799 all'ora, perché a 800 non mi sento di arrivarci, come fai tu. Dimenticavo di dirti che Accipiter è bravo per ragioni assolutamente misteriose; però non è detto che non lo si possa eguagliare. Se c'è un po' di intelligenza è questione, soltanto, di un po' di buona volontà. Dimenticavo infine di dirti che l'abbonamento si può fare a mezzo del nostro conto corrente postale, numero 1-20115. Ancora saluti cordiali.

PAOLO FARINA. — Prego riferire a giro di posta... aerea il nome della città e ripetere la richiesta, altrimenti non possiamo accontentarti.

VOLUCER - Padova. — Eseguito a seconda dei tuoi desideri. Fare buona propaganda all'aeromodellismo: mi raccomando. Saluti cordiali. Che pseudonimo stupido!

GENY AIA - Messina. — Per carità, non parliamo di morire in volo! Capirei gioia del volo, frenesia del volo, o qualche cosa di simile. Scrivi altre cose molto allegre. Ti spedisco ciò che mi chiedi e aspetto con ansia le fotografie promesse. Salutami il nostro bravo corrispondente e digli che preghi i giornalisti di richiedere *L'aquilone* in deposito. A te le cordialità più vive.

ERMEGENILDO GOLFO - Modica. — Abbiamo preso nota del rinnovo. Nella tua qualità di socio de *L'aquilone* con due sole lire puoi diventare socio della R.U.N.A. Presentati alla sede provinciale della R.U.N.A. con la fascetta de *L'aquilone*. Il manuale per il pilotaggio aereo te lo fo spedire dalla R.U.N.A. Ti sei rivolto a noi erroneamente. Cordialità azzurre.

AQUILA AZZURRA - Milano. — Questa volta il granchio l'hai preso tu: nel numero 26 del 1935, evidentemente gli schemi del «S. A. I. 2» non si riferivano alla descrizione del «Breda 79». Dunque, vedi che tutto è a posto. Pubblicherò una delle due fotografie. L'annata 1933 costa 5 lire. Per il corso di volo a vela, rivolgiti alla Sede provinciale della R.U.N.A. di Milano, Via Foscolo 3, dove avrai tutte le informazioni che desideri. Anche a Milano, presso il Po-

litecnico, c'è un corso di ingegneria aeronautica. Credo che il corso duri un anno; in ogni modo occorre ottenere prima la laurea in ingegneria. Finito il corso, c'è la possibilità di entrare nel Genio Aeronautico, ruolo ingegneri; l'industria non è ancora abbastanza sviluppata per assorbire molti ingegneri aeronautici, ma non è da escludere nemmeno questa possibilità. Continua la tua opera di propaganda. Saluti aerei.

L'AQUILA - Ancona. — Il giornale piace. Qualcuno se ne sarà appropriato. Non ti posso dire altro. Noi spediamo regolarmente. Cordialità.

ARMANDO FRABOTTA - Caltanissetta. — Sentimi dire che tu mi vuoi più bene di tutti, mi commuove; ti assicuro. Ho passato in amministrazione le 7 lire. Per un anno dovrebbero essere 14, e per un semestre 7,50. Ma non conta. In giugno ricordati di mandare la somma esatta. Ti ho spedito un cartone, dei pochissimi che mi rimangono. I disegni non sono ancora stampati. Li daremo, poi, ai più meritevoli. Credo che tu sia di quelli... Credo... Io sto bene. Spero che tu sia sano e che non ti manchi l'allegria. Devo dirti che un'ideaccia per la copertina, l'hai avuta, però non hai saputo realizzarla. Ci vuole altro! Ma tu non re hai colpa. Bisogna essere pittori, e conoscere la tecnica della pittura a tempera. Tuttavia un bravo te lo mando per posta aerea e ti mando anche un salutare affettuoso.

ELLI CAMINITI - Tunisi. — Che è accaduto di voi? Si può sapere perché non ci scrivete più? Io penso, spesso, agli italiani d'oltremare; e penso anche a voi; ma voi, ahimè!, voi penserete a tutto fuorché a *L'aquilone* e al vostro amico solitario. Saluti imbronciati dal vostro

Zio Falcone

SOSPENDEREMO L'INVIO DE L'AQUILONE A TUTTI COLORO CHE NON SI AFFRETTERANNO A SPEDIRE LA QUOTA PER IL RINNOVO DELL'ABBONAMENTO

LE INVENZIONI INUTILI

Da questa fotografia appare semplice il sistema per frenare in breve spazio un aeroplano che atterra sulla piattaforma di una nave portaerei. I cavi elastici, disposti attraverso la piattaforma, lasciano passare le ruote d'atterraggio. Sotto la coda dell'aeroplano è disposto uno speciale gancio che fa presa negli elastici. Quando uno degli elastici è giunto ad una tensione, lascia libero il gancio e questo va ad impigliarsi in un elastico seguente. Così, gradatamente, senza scosse brusche, l'aeroplano può fermarsi. Non vogliamo ricordare



L'invenzione di Avionetto, delle piattaforme calamitate; ma facciamo presente che nel 1911 e 1912 sono stati fatti esperimenti di atterraggi, frenati, su tolde di navi, con funi e sacchetti di terra alle estremità, anziché gli elastici. Come al solito, nihil novi sub sole.



Aeromodelli e Accessori
Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa
Elastico - Eliche;
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE DI AEROMODELLI
Chiedete Catalogo M. V. 1935
inviando Lire 1,50

Edizione A. VALLARDI - Milano

E. GRAZIANI CAMILLUCCI - L. PUTELLI

AMORE DI TERRA LONTANA
VICENZE DI VITA SOMALA L. 15

AEROMODELLISMO ANNO XIV:

Supporti ed ingranaggi multipli, il compensato dai più piccoli spessori, i migliori cuscinetti a sfera, il leggerissimo legno di balsa e tutto il novissimo materiale per modelli volanti da: **MOVO**

Milano - Via Borgospesso, 18

Chiedere il listino 1936 con i nuovi disegni, inviando L. 1 in francobolli

Aeronautica Bonomi CANTU' VOLO A VELA

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.

CIOSTRA NEL TEMPO

Collaborazione dei giovani

Posevi in testa e drizzarci in alto
i due guerrieri le nodose antenne
né fu di corso mai, né fu di salto,
né fu mai tal velocità di penna
né fu di uguale, a quella, ond'all'as-
ualte
venne.

...E la voce monotona e stanca del profes-
sore continuava a leggere e a commentare le
ottave. La classe era silenziosa e attenta:
uno scio, io, non ero attento.

« Uno che ripete una classe, » che non è sta-
to bocciato in italiano, in quell'ora si an-
noia mortalmente. Senza accorgersi fissò lo
sguardo sul libro senza distinguere le righe.
A poco a poco il libro si ingrandì, di-
venne una pianura e sul bordo superiore sor-
sero le mura di Gerusalemme, dietro a me era-
no le tende cristiane, ma davanti si apriva
"il vasto campo di Marte", sul quale si inco-
ntrarono di corsa i cavalieri Tancredi e Ar-
gante. Vicino a me vi era un banditore che
leggeva su di un libro le ottave del Tasso.
I due cavalieri si battevano l'uno contro l'altro,
ma ben presto, nella mia subcoscienza
alterata dalla smania per l'aviazione, si com-
pi' una nuova trasformazione.

Gli elmi lucenti dei cavalieri divennero op-
pachi, di una tinta marroncina. Le visiere di
bennero occhiali, le corazze disparvero, i
cavalli e gli scudi si allungarono, si alleg-
gerirono, formarono celle aili, delle fusolie-
re. La città e la pianura si fusero insieme e
divennero un azzurro macchiato di bianco. Ma
vicino a me il banditore non si era trasforma-
to. Egli continuava a leggere le ottave. Io
non lo vedevo distintamente; ne sentivo, però,
la sua presenza.



E i cavalieri erano diventati assi dell'a-
viazione. Io sentivo l'armonia inserita in
quei versi sublimi trasformarsi in rombo di
motori, in crepitio di elicottrici. Tancredi,
con il suo apparecchio crociato di rosso,
si esibiva in stupide acrobazie, mentre
il cirasso lo equivaleva nell'ardire e nelle
acrobazie.

Sol de' colpi il rimbombo interno mosse
l'immobil terra e fisionomie i soniti,
sa l'ingeto e il furor delle percosse
nella pogg delle superbe fronti...

E le parole nella mia visione si conforma-
vano e si plasmavano sulla mia fantasia.
Pari erano i due piloti. Pari era il loro
valore e la loro perizia. E la sera, inesorabile,
discende...

Il banditore tacque improvvisamente. Poi
disse con voce che pareva un tuono: "Lei...
dico... lei, ripeto... cosa fa?"
Il cielo azzurro divenne improvvisamente
bianco, poi grigio, poi prese le primitive
forme del libro bianco e stampato, sul nero
del banco e davanti la sagoma scura e se-
vera del professore...

"Ebbene; lei dorme, eh!... mentre io parlo:
Esca!"

Ubbidisco con gesti da automa, ancora scon-
volto e sbalordito, con nelle orecchie il ron-
zio dei motori.

FRANCO MUSCARIELLO

Giorgio Bacchi