

# L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50  
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30  
Conto Corrente Postale N° 1-20115

**settimanale di aeronautica per i giovani**  
Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma  
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317  
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: L'“ATTERRAGGIO FORZATO”,

# LA GLORIFICAZIONE DELL'ARMA AZZURRA

Quattordici anni di vitali Solo quattordici! Chi lo crederebbe guardando quello che era quando il Duce la raccolse, resto pietoso di una gloriosa e potente schiera nata e temprata nella fucina della grande guerra, e quello che è diventata, oggi, la nostra bella Arma Azzurra? Basta scorrere rapidamente le cronache dei più importanti avvenimenti aeronautici di questi quattordici anni per convincersi che siamo di fronte ad una delle più belle opere della fede e della volontà fascista.

La diturna fatica di tecnici e piloti ridona ben presto forma, ordine e consistenza al distrutto organismo aereo e le aquile di Roma iniziano un ciclo di voli gloriosi che diffonde la fama d'Italia per il mondo.

## QUATTORDICI ANNI DI VITA

Ecco una succinta cronaca degli avvenimenti più importanti dai quali abbiamo escluso i numerosi primati internazionali e nazionali che voi avete veduti qui recentemente enumerati:

- 1925 - Aprile-novembre. — *Transvolata dei tre Continenti (Roma-Melbourne-Tokio)* di 55.000 chilometri compiuta dal ten. col. Francesco De Pinedo e dal motorista Campanelli su un idrovolante Savoia-Marchetti S. 16-bis. Primo raid a lungo percorso effettuato sempre con lo stesso apparecchio e con straordinaria regolarità e primo raid individuale della R. Aeronautica.
- 1926 - 11 Novembre. — *Coppa Schneider* 1926, vinta dal maggiore Mario De Bernardi su Macchi 39, motore Fiat As. 2 da 900 c.v. alla velocità di 396 Km./ora.
- 1927 - Febbraio-giugno. — *Transvolata dell'Atlantico e delle Due Americhe* compiuta dal colonnello Francesco De Pinedo, dal capitano Carlo Del Prete e dal motorista Zaccchetti a bordo di un Savoia-Marchetti S. 55, motori Isotta-Fraschini Asso 500 c.v. Volo notevolissimo per la lunghezza (43.000 Km.), per le due transvolate dell'Atlantico e per il sorvolo dell'America meridionale.
- 1928 - Maggio-giugno. — *Crociera nel Mediterraneo Occidentale* compiuta da 61 idrovolanti Savoia-Marchetti del tipo S. 55 e S. 59. Circa 3000 Km. di volo. La prima crociera in massa dell'Aeronautica italiana.
- 1929 - Giugno. — *Crociera Roma-Mogadiscio* di Francis Lombardi su apparecchio da turismo Fiat As. 1, motore Fiat A. 50 da 90 c.v. di Km. 8200 compiuti in soli 7 giorni. Primo volo individuale con media giornaliera di oltre 1000 Km. e con una tappa di 1800 Km.
- 1929 - Giugno. — *Crociera del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero*, compiuta da 35 idrovolanti Savoia-Marchetti S. 55 bimotori Asso Isotta-Fraschini 500 c.v. Circa 5000 Km. di volo, toccando sette Nazioni. E' la seconda crociera in massa compiuta dall'aviazione italiana.
- 1930 - Giugno. — *Primo Giorno dell'Ala*, grande esercitazione dell'Armata Aerea Italiana svoltasi alla presenza della Famiglia Reale, del Duce e di tutte le alte Autorità dello Stato. Una folla di oltre 100.000 persone assiste alla manifestazione.
- 1930 - Luglio. — *Volo Vercelli-Tokio*, su apparecchio da turismo. 11.000 Km. in soli 9 giorni di volo percorsi dal pilota Francis Lombardi e dal motorista Gino Cappannini su Fiat As. 2, motore Fiat A. 50 da 90 c.v. E' stato il primo collegamento Europa-Giappone compiuto con apparecchio da turismo.
- 1930 - Agosto. — *Primo Giro Aereo d'Italia* per apparecchi da turismo. Circa 4000 Km. di percorso, 52 concorrenti, 37 dei quali arrivano al traguardo finale di Roma. La gara, prima del genere in Italia, si svolge con tappe a Rimini, Venezia, Torino e Roma con la partecipazione di numerosi aviatori stranieri. Vincitore il comandante Paride Sacchi su Breda 15 S. alla media di 152 Km./ora.
- 1930 - Settembre. — *Volo delle Capitali balcaniche*, di una squadriglia da caccia italiana. Nove apparecchi da caccia al comando del col. Fougier compiono una crociera recandosi a Budapest, Belgrado, Sofia, Bucarest, Costantinopoli, Atene e Tirana, compiendo, in ognuna delle città toccate, spettacolose acrobazie collettive.
- 1930 - Ottobre - gennaio 1931. — *Periplo Africano* di Lombardi, Mazzotti e Rasini su tre apparecchi da turismo As. 2, motore Fiat A. 50 da 90 c.v. Circa 30.000 Km. percorsi in volo collettivo. Fu il primo periplo dell'Africa compiuto da velivoli da turismo.
- 1930 - Dicembre-gennaio 1931. — *Crociera aerea transatlantica Italia-Brasile - Roma-Bolama-Porto Natal-Rio de Janeiro*. E' la più grande impresa aerea fino allora compiuta nel mondo. Per la prima volta l'Oceano fu sorvolato in massa. 44 aviatori, 11 idrovolanti « Savoia-Marchetti » S. 55 muniti di motori Fiat A. 22 T. da 550 c.v. Percorso: 11.000 chilometri.
- 1931 - Luglio. — *Secondo Giro Aereo d'Italia* per apparecchi da turismo. Sei tappe: Palermo - Rimini - Venezia - Milano - Torino - Roma. 6300 Km. di percorso. Dei 37 concorrenti, 20 giunsero a Roma. Vincitore l'ing. Ambrogio Colombo su Breda 33 alla media di 176 Km./ora.
- 1931 - Agosto. — *Prime Grandi Manovre dell'Armata Aerea*, alle quali presero parte oltre 900 apparecchi. Per la prima volta al mondo, una Armata Aerea compie esercitazioni a partiti contrapposti, in completa autonomia dalle unità di superficie.
- 1931 - Ottobre. — *Coppa Bibesco* (volo Roma-Bucarest di Km. 1140) vinta dai piloti Giordano e Bonino, su aeroplano Fiat A. 120, motore Fiat A. 24 da 750 c.v. alla media di 252,336 Km./ora.
- 1932 - Maggio. — *Primo Congresso degli aviatori Transoceanici*, tenutosi a Roma. Vi partecipano 52 aviatori in rappresentanza di 12 Nazioni. Nei lavori del Congresso vengono esaminati e discussi i grandi problemi della navigazione transoceanica.
- 1932 - Maggio. — *Secondo Giorno dell'Ala*. Assistono alla manifestazione i Reali d'Italia, il Duce, le alte cariche dello Stato e gli aviatori transoceanici. Una folla di 150.000 persone. Alla grande parata aerea prendono parte 400 apparecchi dell'Armata Aerea.
- 1932 - Luglio. — *Coppa Dal Molin*. Gara internazionale di velocità su circuito, scoltasi a Zurigo, vinta dagli italiani magg. Cassinelli e ten. Scapinelli, su apparecchi caccia CR. 30, motore Fiat A. 30 R. da 650 c.v.; gli italiani giungono primo e secondo con una media, su circuito di 195 Km., di 346 Km./ora.
- 1933 - 26-27-28 marzo. — Viene solennemente celebrato a Roma il Decimo Annuale della fondazione dell'Aeronautica italiana.
- 1933 - Luglio-agosto. — *Crociera Aerea del Decennale*; Roma-Chicago-New York-Roma. 105 aviatori, 24 bimotori Savoia-Marchetti S. 55-X, motori Isotta-Fraschini Asso 750 c.v.. Prima transvolata in massa delle Alpi compiuta da idrovolanti. Primo volo in massa sull'Atlantico nord, comprendente due transvolate oceaniche. Percorso 20.000 chilometri.
- 1933 - 26 settembre. — *Coppa Bibesco*, vinta dagli aviatori Baldi e Buffa su aeroplano Fiat CR 30 biposto, motore Fiat A. 30 R.A. 650 c.v., col volo senza scalo Roma-Bucarest (1140 Km.) alla media di 356 Km./ora. Con questo volo la Coppa Bibesco è stata aggiudicata all'Italia per la seconda volta.
- 1933 - 21 ottobre. — *Coppa Blériot*, conquistata dal pilota Pietro Scapinelli con idroscro Macchi M. 72, motore Fiat A.S. da 2500 c.v., sul circuito chiuso di oltre 300 chilometri: Porto Recanati-Porto Corsini. Velocità raggiunta 619 Km./ora.
- 1934 - 27-28 gennaio. — I piloti Lombardi e Mazzotti con il motorista Battaglia e il marconista Giulini, effettuano un volo postale rapido tra l'Italia e il Brasile. Gli aviatori giungono a Natal dopo 46 ore di volo dalla partenza da Roma, stabilendo un primato su questo percorso. Gli aviatori impiegano un Savoia-Marchetti S. 71 trimotore terrestre trasportando un carico postale di 500 chili.
- 1934 - Maggio. — Si svolge nella Libia il Primo Circuito Aereo delle Palme al Primo Circuito Aereo delle Palme, ai aerei italiani. Il circuito di velocità viene vinto da un italiano.
- 1934 - Maggio-giugno. — Una squadriglia da caccia, composta da dodici apparecchi CR. 30, parte da Udine e si reca a Bruxelles, Parigi e Digione dove compie insuperabili esercitazioni di acrobazia collettiva, suscitando l'ammirazione dei competenti e della stampa estera.
- 1934 - Giugno-ottobre. — Esposizione storica dell'Aeronautica a Milano.
- 1934 - 20 ottobre. — Alla presenza del Capo del Governo, Ministro delle Forze Armate e di tutti i Sottosegretari Militari e di gran numero di Ufficiali Generali, hanno luogo sul campo di Furbara esercitazioni di bombardamento aereo contro obiettivi segnati. All'azione partecipano 160 apparecchi che lanciano oltre mille bombe del peso complessivo di 35.000 chili.
- 1934 - 10 novembre. — Collegamento postale rapido Roma - Tobruk - Massana - Mogadiscio (Km. 5970) in ore 33 e 35', delle quali 28 e 30' di volo effettivo. Apparecchio, motori ed equipaggio italiani.
- 1935 - 7 marzo. — S'imbarca a Genova per l'Africa Orientale il primo scaglione della R. Aeronautica, di Guidonia e traccia il primo solco per la fondazione della nuova città.
- 1935 - Maggio. — Si svolge in Libia il Raduno Aereo Sahariano al quale partecipano 24 apparecchi. Il Raduno è vinto da un pilota italiano.
- 1935 - Agosto. — S. E. Valle, dopo avere ispezionato per la seconda volta i Reparti di volo nell'A. O., compie il volo Massana-Roma in 14 ore, delle quali 11 ore e 45' di volo effettivo.
- 1935 - 24-30 agosto. — Si svolge il Primo Raduno Aereo del Littorio, al quale prendono parte 63 apparecchi. Il Raduno viene vinto da apparecchio e pilota italiani.



Gli ufficiali della gloriosa Arma Azzurra sfilano davanti all'Altare della Patria con le bandiere e i labari ricevuti dalle mani di S. M. il Re d'Italia Imperatore d'Etiopia.

1935 - 30 settembre - 11 ottobre. — Si svolge il Convegno Volta, dedicato alle alte velocità in aviazione. Durante il Convegno, vengono presentati da partecipanti italiani interessanti studi sul volo ad alta velocità.

1935 - 12-28 ottobre. — Si tiene a Milano, nei locali del Palazzo dello Sport, il Primo Salone Aeronautico Internazionale, magnifica esposizione del materiale aviatorio, prodotto dall'industria aeronautica italiana e da quelle estere. Il Salone viene inaugurato da S. A. R. il Duca d'Aosta.

1935 - 3 ottobre - Campagna per la conquista dell'Impero Etiopico. — L'Aeronautica ha partecipato a questa guerra con circa 500 apparecchi effettuando 41.445 ore di volo in 6567 voli di guerra. Durante il periodo bellico (3 ottobre 1935 - 5 maggio 1936) vennero lanciati 1.519.096 kg. di esplosivo e 649.937 kg. di aerorifornimenti e furono sparati 275.726 colpi di mitragliatrice. Si ebbero 251 apparecchi colpiti, 8 apparecchi abbattuti, 182 persone cadute per cause di guerra (compreso il periodo post-bellico fino al 31 dicembre 1936). Furono consegnate le seguenti ricompense: N. 6 Ordini Militari di Savoia, n. 20 medaglie d'oro al Valor Militare, n. 201 medaglie d'argento al Valor Militare, n. 214 meraviglie di bronzo al Valor Militare, n. 182 croci di guerra e n. 26 promozioni per merito di guerra.

L'aviazione ha efficacemente contribuito nello sviluppo delle operazioni di polizia svolte nel periodo post-bellico, effettuando altresì audaci sbarchi aerei nelle regioni di Irgalem, Bembidollo e a Lekempti. In quest'ultima località perdetta la vita la gloriosa medaglia d'oro Antonio Locatelli e il generale Magliocco, assieme agli altri componenti della spedizione che furono tutti decorati di medaglia d'oro.

1935 - 3 dicembre. — Si inizia il servizio aereo intercoloniale italiano che collega l'Italia alle colonie dell'Africa Orientale.

1936 - 28 marzo. — Il Duce consegna sull'Aeroporto del Littorio le ricompense al valore al personale della Regia Aeronautica e passa in rivista 5 stormi di nuovi apparecchi da bombardamento.

1936 - 7 aprile. — Il Consiglio dei Ministri approva il provvedimento col quale viene istituita la leva aeronautica.

1936 - Aprile. — Si svolge il II Raduno aereo Sahariano.

1936 - 1° giugno. — Il Duce consegna, sull'Aeroporto di Centocelle Nord, le ricompense al valore agli aviatori che si sono distinti nelle azioni di guerra in A. O.; figurano fra essi Vittorio, Bruno e Vito Mussolini e Galeazzo Ciano.

1936 - 7 giugno. — S. M. il Re Imperatore decora con la medaglia d'oro al Valor Militare la bandiera della Regia Aeronautica per il decisivo contributo apportato alla vittoria delle armi italiane durante le operazioni per la conquista dell'Impero.

1936 - Luglio. — Vengono istituite le Divisioni Aeree I e II, che prendono il nome di Aquila e Borea.

1936 - 2 settembre. — Si svolgono sul ciclo di Venezia interessanti manovre aeree alle quali prendono parte 250 apparecchi della Divisione Aquila.

1936 - 29 ottobre - 3 novembre. — Il Duce ispeziona le industrie aeronautiche milanesi, constatandone l'alto grado di efficienza.

1937 - 12 gennaio. — Il Duce consegue il brevetto di pilota militare.

1937 - 12-20 marzo. — Il Duce visita le basi aeree libiche compiendo lunghi voli, durante il suo trionfale viaggio nelle colonie.

## LE ALI DELLA VITTORIA

Il quattordicesimo anno di vita della R. Aeronautica è legato ad avvenimenti di altissima importanza storica.

Rammentate? 28 marzo 1936 — A. XIV dell'Era Fascista — 132° giorno dell'assedio economico — 177° giorno della guerra italo-abissina.

Le orde negussite fuggono in disordine di fronte alla travolgente avanzata delle nostre truppe.

L'aviazione, instancabile, eroica, le batte senza tregua, tramutando la loro fuga in rotta disastrosa, irreparabile.

Il Negus, che già maturava il progetto di tradire ignobilmente i suoi sudditi, impegna la sua Guardia nella infelice battaglia di Mai Ceu e fugge. Dopo poco più di un mese il tricolore sventola, radioso di gloria, su Addis Abeba e il 9 maggio Roma proclama al mondo il suo Impero.

Assieme ai predoni schiavisti di Tafari, la vittoria travolge la feccia bianca che in tutte le lingue aveva coperto di velenose calunnie la nostra impresa africana, pronosticando l'insuccesso delle nostre armi in conseguenza delle sanzioni.

Taluni addirittura avevano previsto ed annunciato la nostra sconfitta militare, l'invasione dell'Eritrea, il massacro di tutti gli italiani.

Un solo milligrammo di amor proprio avrebbe dovuto far sprofondare

costoro, per la vergogna, nelle più profonde viscere della terra.

Eppure, incredibile ma vero, di fronte alla nostra vittoria, ebbero ancora la faccia tosta di aprire bocca. Avevamo vinto, sì, ma come e con quali mezzi?

Con l'aviazione! — Sicuro! Cosa potevano quei poveri abissini contro le nostre poderosi Ali? Una volta tanto le lingue bifide dei grassi negrieri dissero — sia pure con intenzioni caluniose — la verità, dimenticando però d'averne anche detto, all'inizio del conflitto, che l'aviazione italiana non sarebbe riuscita a concludere nulla a causa del territorio montuoso, dell'astuzia dei guerrieri abissini, ecc. ecc.

Dominati, come sempre, dal veleno della loro inesauribile rabbia, agguisero che con la stagione delle piogge l'aviazione non avrebbe potuto più volare ed allora le schiere dei "non domi" abissini avrebbero potuto rimpiangere il sopravvento sulle truppe degli "invasori".

L'eroico Tafari si pose alla testa della nuova offensiva e, da Londra, coraggiosamente, ordinò l'attacco.

Non ci interessa sapere se la supposizione dei "tafariani" fosse sincera, oppure fosse un nuovo inganno ad uso e consumo della Società delle Nazioni. Sta di fatto che ancora una volta chi pagò le spese di tanta idiota illusione furono gli abissini. I superstiti delle sbandate

armate negussite, che non avevano avuto la buona e ragionevole idea di accettare la civiltà romana, uscirono dalle foreste dove s'erano nascosti e si insinuarono tra le maglie dei nostri presidi tentando, qua e là, colpi di mano.

Ebbero, però, ancora una volta la sgradita sorpresa d'essere inchiodati sul terreno dall'improvviso intervento dell'aviazione che, malgrado le grandi piogge, era ben vigile ed attiva.

E quanto fosse attiva lo dimostrano le seguenti cifre: dal maggio al settembre del 1936 furono compiute circa 25.000 ore di volo, lanciati oltre 350.000 kg. di esplosivo, sparati più di 130.000 colpi di mitragliatrice, trasportati circa 1.500.000 kg. di viveri, munizioni e materiali vari e 4.088 persone.

L'attività aerea in Abissinia non è quindi diminuita, malgrado la inevitabile improvvisata attrezzatura dei campi non idonei ancora a resistere alla furia delle piogge torrenziali africane. Quando i campi saranno costruiti a regola d'arte, l'aviazione potrà con più facilità e, soprattutto, con meno rischio e meno spesa, assolvere i compiti di dominio, di controllo e di difesa dei nostri territori dell'Impero.

Mentre in Abissinia gli stormi lottano e disperdono le ultime velleità dei ribelli, nella madre patria l'aviazione procede senza soste verso le mete che il Duce le ha assegnate. Con ritmo serrato e metodico si intensifica lo sviluppo qualitativo e quantitativo dei nuovi organici. Il 28 marzo 1936 il Duce premia gli eroi dell'aria davanti ad un imponente schieramento di circa 150 apparecchi trimotori da bombardamento capaci di lanciare in una sola bordata 150 tonnellate di bombe.

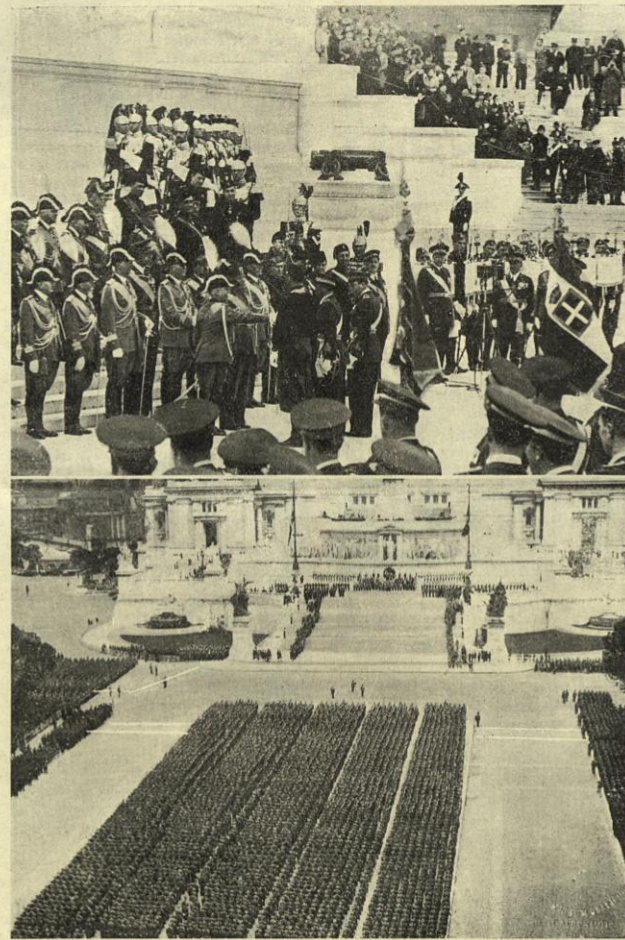
In aprile è approvato uno schema di decreto riguardante la istituzione della leva aeronautica. Tale provvedimento è la diretta conseguenza del grandissimo entusiasmo che anima tutta la gioventù italiana ormai pienamente cosciente della grandezza e delle possibilità dell'aviazione. In tale modo lo sviluppo quantitativo dell'Arma Aerea, il cui valore, già emerso nel campo sperimentale di pace si è chiaramente affermato in quello di guerra, progredisce risolvendo armonicamente i due basilari problemi del materiale e del personale. La leva aeronautica sta a significare che il progresso dell'aviazione è divenuto tale da richiedere una costituzione di quadri effettivi e di riserve, che solo la regola del reclutamento obbligatorio può adeguatamente disciplinare.

Naturalmente anche i quadri degli ufficiali effettivi subisce un deciso incremento. Il nuovo anno accademico di Caserta vede allineati ben 300 allievi di un nuovo corso che assume il nome di "Rex" ed ha l'altissimo privilegio d'aver come padrino S. A. R. il Principe di Piemonte.

A Firenze, intanto, è iniziata la costruzione di una nuova grandiosa accademia che aprirà le sue porte nel prossimo autunno.

Nel campo del materiale i progressi superano le più belle aspirazioni.

I sanzionisti, che speravano di soffocare le nostre forze, quando, dopo la nostra vittoria, innalzano bandiera bianca ed allungano lo sguardo in casa nostra, vedono che l'aviazione è in pieno sviluppo e, soprattutto in piena indipendenza per quanto riguarda le materie prime. Non solo, ma malgrado la guerra e gli armamenti, abbiamo



Sopra: La suggestiva cerimonia sull'Altare della Patria. — Sotto: Lo schieramento degli ufficiali della R. Aeronautica in Piazza Venezia.

battuto ben 9 primati che conferiscono all'Italia il primo posto in Europa: primati di velocità per idrovolanti su 1000 e 2000 chilometri di percorso con 500-1000-2000 kg. di carico-velocità medie rispettive km. 313, 007 l'ora. Primati internazionali di altezza con carico di 2000 e 5000 kg. — altezze rispettive metri 7821 e metri 6727. Primato di velocità per aeroplani su 100 Km. media 518 chilometri l'ora.

Per la gloria conquistata in Abissinia, la Bandiera dell'Arma è decorata il giorno della Festa dello Statuto da S. M. il Re, del più alto segno del valore: la medaglia d'oro.

Agli Stormi è assegnata la bandiera di combattimento, simbolo di fede che salda nelle nervature d'acciaio delle ali la tradizione del valore degli equipaggi e tramanda ai

posteri un fiero retaggio di eroismo e di sacrificio.

Il Duce, pioniere, ricostruttore e potenziatore dell'Armata Azzurra, pone il segno della sua indefettibile fede nell'aviazione conseguendo il 13 gennaio 1937 il brevetto di pilota militare.

Questo alto esempio che addita alla nazione quali siano le più belle espressioni di vita e di potenza, riempie di orgoglio gli aviatori, i quali sentono tutta la fierezza di così nobile riconoscimento.

Durante l'anno decorso l'aviazione ha scritto nei cieli di guerra dell'Abissinia ed in quelli di pace della madrepatria nuove fulgide pagine di gloria e di purissimo sacrificio.

Di fronte a 10.000 piloti e ad uno schieramento di 300 modernissimi e potentissimi apparecchi, sull'Ae-

roporto di Ciampino Sud, il Duce ha premiato il valore degli eroi dell'aria.

Le medaglie d'oro dei gloriosi caduti fiammeggiano sulla via trionfale del progresso delle nostre Ali.

Nel nome dei suoi morti la R. Aeronautica nel XIV annuale della sua fondazione, riafferma la volontà ferrea di progredire senza soste verso le radiose mete che Roma Imperiale le assegna.



Il Duce appunta sul petto del figlio Bruno la medaglia d'argento al valore aeronautico.

## BANDIERE E LABARI SUL VITTORIANO

Abbiamo assistito, con una commozione profonda e indicibile, ad una delle manifestazioni più belle della nostra vita. L'aviazione è da tempo nel nostro cuore, ma mai come in questi giorni del 3 e del 4 aprile abbiamo sentito di amarla tanto; mai come in questi giorni ci siamo sentiti orgogliosi di far parte della famiglia ormai numerosa e viepiù crescente dei navigatori del cielo; mai come in questi giorni abbiamo sentito tutta l'importanza della nostra missione di risvegliare nell'animo dei giovinetti fascisti lo stimolo e la gioia di entrare a far parte fin d'ora di questa stessa famiglia.

Roma sembrava fosse divenuta la città aviatoria per eccellenza. Ovunque, nei ritrovi, negli alberghi,

sulle vie, sulle piazze, si sono veduti aviatori in grigio-azzurro esuberanti di giovinezza di entusiasmo di cameratismo: giovani e anziani, accomunati dalla stessa fede e dallo stesso orgoglio.

La Regia Aeronautica, fondata il 28 marzo 1923 e salita in soli 14 anni alle vette più alte della potenza, non poteva celebrare meglio il capo d'anno della sua vita.

Due cerimonie: un rito ed una apoteosi.

Sull'Altare della Patria il giorno 3 aprile, presenti il Duce e le più alte cariche dello Stato, Militari e del Regime, S. M. il Re Imperatore ha consegnato bandiere e labari rispettivamente agli Stormi ed ai gruppi autonomi dell'Armata Aerea, ai gruppi dell'aviazione per il R. E-

sercito e per la R. Marina, dell'Aviazione di Presidio Coloniale e delle Forze Aeree dell'Africa Orientale Italiana.

Per ben comprendere il significato di questo atto è necessario sapere che lo Stormo costituisce un organismo compatto e inscindibile dell'Armata Aerea, paragonabile a ciò che per l'Esercito è il Reggimento; forma dunque una Unità completa e come tale è suscettibile di crearsi una tradizione di guerra che trova la sua espressione gloriosa nel simbolo del tricolore.

Per l'occasione, da tutti gli aeroporti d'Italia erano convenuti a Roma, con una squadriglia dei rispettivi reparti, i comandanti degli Stormi e dei Gruppi che dovevano ricevere le bandiere ed i labari, offerti dal Partito Nazionale Fascista.

Fin dalle primissime ore del mattino, sulla Piazza Venezia erano schierati circa 8.000 piloti in grande uniforme suddivisi in centurie. La massa superba riempiva quasi tutta la piazza; lungo il Palazzo Venezia ed il Palazzo delle Assicurazioni, un doppio schieramento di giovani preaeronautici conteneva a stento la folla strabocchevole che avrebbe voluto riversarsi nella piazza.

Al Vittoriano le Autorità, i Senatori e Deputati presenti in Roma, il Corpo Diplomatico, i membri del Direttorio del P. N. F., gli Ufficiali Generali delle Forze Armate residenti nella capitale, gli ufficiali del Presidio militare comandati di rappresentanza, riempivano gli spalti ai lati della Statua di Roma e lo spazio del pronao.

Verso le ore 9 da Palazzo Vidoni, accompagnato dalla musica, giunge in Piazza Venezia, un manipolo di giovani fascisti preaeronautici alfiere suddiviso in due gruppi: uno con le bandiere ed uno con i labari, che ascendono la scalea e si dispongono sull'Altare della Patria: il gruppo delle bandiere a destra della statua di Roma, quel-

lo dei labari a sinistra. Nel medesimo tempo i comandanti degli Stormi e dei Gruppi, accompagnati dall'alfiere di ogni singolo reparto, salgono anch'essi la scalea del Vittoriano e si schierano di fronte ai due gruppi di preaeronautici alfiere recanti le bandiere ed i labari.

Verso le ore 9,30 l'aspetto della piazza è imponente. Tutte le finestre sono imbandierate; il pubblico si affolla dietro i cordoni e applaude freneticamente agli aviatori. Ai piedi della scalea sono S. A. R. il Principe di Piemonte, S. A. R. il Duca d'Aosta, i Ministri e i Sottosegretari di Stato, il Segretario del Partito, il Maresciallo Badoglio, il Maresciallo De Bono, il Maresciallo Balbo, il Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, i comandanti delle Zone Aeree Territoriali, i comandanti del Corpo d'Armata e della Divisione di Roma, i componenti del Direttorio del Partito: tutti in attesa del Duce. Il Capo del Governo, accompagnato dal Generale Valle, esce alle 9,45 da Palazzo Venezia, percorre a piedi tra le acclamazioni della folla la piazzetta San Marco ed alle 9,50 precise, come era stabilito, anch'egli è ai piedi del Monumento. Ora non si attende altro che la Maestà del Re Imperatore.

Sul Vittoriano le tribune del corpo diplomatico e delle alte autorità sono gremiti. Ai fianchi della scalea generali ed ufficiali di tutte le Forze Armate fanno ala: si sente l'austerità del momento, si sente che qualche cosa sta per avvenire che segnerà, non soltanto per l'Aeronau-



Sopra: Il Duce passa in rassegna i labari della R.U.N.A.  
Sotto: La rassegna agli apparecchi schierati sull'Aeroporto.

tica ma per la Nazione intera, un episodio memorabile. Gli squilli della fanfara Reale echeggiano; il corteo delle automobili regali percorre velocemente Piazza Venezia e si ferma ai piedi del Vittoriano. Agile discende il Re e a lui si fa incontro il Capo del Governo. S. M. il Re Imperatore stringe la mano a tutte le autorità che lo ossequiano ed ascende rapidamente la scalea per portarsi sull'Altare della Patria.

L'inizio solenne della cerimonia ha luogo: S. E. Valle comincia l'appello degli Stormi. Il giovane fascista alfiere che reca il vessillo del reparto, appellato, il comandante del reparto stesso col suo ufficiale alfiere si presentano al cospetto del Re. Il giovane fascista consegna a Sua Maestà il vessillo, il Re lo prende e lo porge a sua volta al comandante del reparto. In questo momento le mitragliatrici sparano alcune raffiche ed echeggia il rullo dei tamburi. Gli atti sono semplici, ma racchiudono una solennità simbolica che ha tutto l'aspetto del rito. Prima gli Stormi hanno le loro bandiere e poi i Gruppi i loro labari: stormi e gruppi, solerte presidio del cielo della Patria, espressione superba di gloria e di potenza.

Compiuto il rito, bandiere e labari si aggruppano dinanzi al Re, si inchinano in reverente saluto e lasciano il Vittoriano per portarsi sulla piazzetta San Marco. Sua Maestà discende anch'egli fino ai primi gradini della scalea marmorea ed assiste allo sfilamento. Apre la strada un plotone di CC. RR. a cavallo. Segue il Corpo Musicale della Regia Aeronautica, che per la prima volta da che è regolarmente costituito indossa la nuova divisa. Viene poi il comandante della III<sup>a</sup> Zona Aerea Territoriale col suo Capo di Stato Maggiore e il suo ufficiale d'ordinanza, tutti e tre a cavallo; li segue la centuria di scorta degli ufficiali piloti e la centuria di quelli delle altre Forze Armate; vengono

dopo i comandanti di reparto con gli alfiere recanti bandiere e labari, la centuria dei sottufficiali, il battaglione di allievi della Regia Accademia Aeronautica; chiude la formazione un altro plotone di carabinieri a cavallo.

Il corteo dei vessilli si avvia lungo la Via IV Novembre, percorre la Via Nazionale, le Terme di Diocleziano, Via Marsala e si ferma al Ministero dell'Aeronautica: qui le bandiere ed i labari vengono portati nel Salone degli Eroi. Fanno guardia d'onore gli allievi dell'Accademia Aeronautica.

Il passaggio delle insegne per le vie della Capitale era segnato da un continuo succedersi di manifestazioni. Le truppe di cordone che resdevano gli onori erano impotenti a contenere l'entusiasmo dei cittadini, i quali si riversavano al seguito del corteo, sì che nei pressi del Ministero la massa era veramente imponente.

Non appena il Re e il Capo del Governo ebbero abbandonato Piazza Venezia, le centurie degli 8.000 piloti ammassate sulla grande piatt-

forma iniziavano i movimenti di marcia, si disponevano in colonna e si snodavano per la Via dell'Impero, ascendendo al Palatino, tra un echeggiare di trombe, uno squillare di fanfare, e uno scrosciare di applausi. Ben presto alle centurie di Piazza Venezia si aggiungono quelle di scorta ai vessilli, il battaglione della R. Accademia, e i preaeronautici allievi piloti. La massa dei 10.000 aviatori ha del fantastico: lo Stadio di Domiziano stenta quasi, nella sua grandiosità, a contenere tanta e superbanza.

## LA GIORNATA DEGLI EROI

Il color plumbeo del cielo sembra quasi illuminarsi dell'azzurro delle divise, dello scintillio degli eroi e delle decorazioni; l'adunata attende compostamente e fieramente l'arrivo del Duce. Quando il Capo del Governo apparisce da uno degli ingressi della Casa di Domiziano, il Generale Porro ordina il saluto al Duce: l'A Noi prorompe dai petti possenti con uno scroscio che si ripercuote fin nella Valle Murcia. Il Fondatore dell'Impero sale su di un rudere millenario in fondo all'emiciclo da cui domina la massa, e parla esaltando le glorie dell'aviazione, affermando che la Patria può fare oggi pieno assegnamento sull'Aviazione tricolore.

Il rapporto termina col saluto al Duce ordinato da S. E. Valle. Lo schieramento è rotto e migliaia di piloti si accalcano intorno al loro ministro, pilota egli stesso che sorride a tutti affabilmente.

Se il 3 aprile è stata la giornata della consacrazione dell'Armata Aerea come potenza una ed inscindibile, il giorno 4 ha costituito l'esaltazione dell'eroismo e del sacrificio. Ancora una volta il Duce porge alle famiglie dei Caduti e agli aviatori viventi il segno di valore ed offre, ambito premio, il suo abbraccio.

Nonostante l'ora mattutina, il tempo piovooso e freddo e la lontananza dell'aeroporto dalla Capitale, le otto tribune ai fianchi del podio del Duce erano letteralmente gremite: di fronte ad esse le truppe ed i reparti di rappresentanza erano perfettamente schierati. Lungo il perimetro del campo oltre 300 apparecchi costituivano la cornice più bella nel quadro che andava componendosi. Per la prima volta tutti gli apparecchi di nuovo tipo che costituiscono oggi l'Armata Aerea erano raggruppati in decine di esemplari fabbricati in serie: "Ro. 37" da ricognizione; "Ba. 65" e "A. P. 1" per l'assalto; "Ro. 43" e "Cr. 32" per la caccia; "S. 79" e "Br. 20" per il bombardamento. Davanti ad ogni reparto erano schierati i vessilli, il comandante e gli equipaggi. Nella tribuna delle autorità, costruita subito dietro il podio, si notano i membri del Governo, le rappresentanze del Senato e della Camera dei Deputati, alcuni Marescialli d'Italia, fra i quali i senatori De Bono e Badoglio, il Direttore del Partito e i rappresentanti politici ed amministrativi dell'Urbe.

Alle 9 precise, ricevuto con gli onori prescritti, il Duce giunge sul



S. A. R. il Duca d'Aosta riceve dalle mani del Duce la medaglia d'argento al valore militare.



Sopra: il Capo del Governo passa in rassegna gli equipaggi schierati davanti agli apparecchi. Sotto: la sfilata degli accademisti davanti alle autorità.

campo, percorre a piedi il perimetro dell'aeroporto passando in rivista lo schieramento e gli equipaggi, quindi si porta sul podio. Alle ore 9,40 comincia la distribuzione delle ricompense.

Il Generale Valle inizia l'appello dei decorandi. Primi a salire sono la consorte ed il figlio del Generale Magliocco che ricevono dal Duce la Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia e la Medaglia d'Oro al Valor Militare già assegnata al loro congiunto. Seguono i congiunti del Colonnello Calderini, del Maggiore Locatelli, dei Capitani Gatti e Drammis, del Tenente Gabelli, dell'Ing. Prasso e degli altri eroi di Lekempti. Altre medaglie d'oro sono consegnate alla memoria del sottotenente Pisoni e dei tenenti De Luca, De Vitofrancesco e Cesari. Segue poi la consegna delle medaglie d'argento, di bronzo e al valore aeronautico.

Terminata la distribuzione delle ricompense alla memoria, sfilano sul podio i combattenti che hanno benemerito dalla Patria, prodigandosi nei cieli in azioni di valore e di ardimento. Sono decorati dell'Ordine Militare di Savoia i generali Aimone-Cat, Marchesi e Matricanti e i Colonnelli Mattei, Rigolone e Robbiano. Il Duce, appuntate sul petto le insegne del valore, abbraccia i valorosi.

Salte sul podio, salutato da una sal.

va di vivissimi applausi, S. A. R. il Duca d'Aosta che riceve dal Duce la medaglia d'argento al valor militare per un atto di ardimento da lui compiuto il 5 agosto scorso sul campo di aviazione di Gorizia. A lui fanno seguito altri 39 piloti ed osservatori ugualmente decorati di medaglia d'argento e di bronzo.

Dopo la consegna di due decorazioni al valor aeronautico, sale per ultimo sul podio il Tenente pilota Bruno Mussolini, al quale il Duce conferisce la medaglia d'argento al valore aeronautico per un atto di eroismo compiuto in Africa Orientale.

Alle ore 10,45 ha inizio lo sfilamento in parata. Il Duce raccoglie intorno a sé tutte le famiglie dei Caduti, alle quali desidera che l'Arma del Cielo renda gli onori militari. Primi a sfilare sono gli allievi dell'Istituto "Umberto Maddalena", che ospita i figli degli aviatori caduti. Il Generale Valle li annuncia: "sono i figli degli aviatori", ed essi marciano impettiti, perfettamente ordinati, fierissimi, suscitando vivissimi applausi; sembrano consapevoli della gloria che li precede, che li accompagna e che li seguirà. Infine la brigata di formazione, con bandiera dell'Aeronautica in testa comandata dal generale Vespignani, sfilava impeccabilmente.

Mentre gli ultimi reparti rendono gli onori, una pattuglia di velocissimi bombardieri solca con rombo la cerante il cielo; subito dopo il "Breda 88" del primato di velocità su 100 chilometri piomba come una freccia sul campo, vira, si impenna, guizza di nuovo sulle tribune dando l'impressione di una velocità pazzesca e suscitando l'ammirazione di tutti i presenti.

La celebrazione del XIV° annuale della R. Aeronautica ha avuto così una grandiosità prima mai veduta: l'imponente affluenza di circa 10.000 piloti alla Capitale, la maestosa austerità della cerimonia sull'Altare della Patria, il maestoso ammassamento di alcune centinaia di velivoli sull'aeroporto di Ciampino e la commovente distribuzione di medaglie d'oro, d'argento e di bronzo al valor militare e aeronautico alla memoria degli aviatori Caduti nell'adempimento del loro alto dovere e a quelli viventi che hanno compiuto atti di

eroismo, hanno dato, in questo quindicesimo anno dell'Era Fascista, alle giornate del 3 e del 4 aprile un vero carattere di solennità nazionale.

Bisogna subito affermare che era quanto mai giusto e doveroso che all'Arma del Cielo che, in pace come in guerra, ha sempre fatto sacrificio delle sue giovani vite pur di conquistare le più ambite vittorie e le glorie più eccelse imponendosi all'ammirazione del mondo intero, venisse tributato dal popolo italiano il più alto plauso e manifestati i segni unanimi della simpatia e dell'affetto di tutte le categorie di cittadini.

L'Aeronautica ha iniziato il suo

quindicesimo anno di vita su basi imponenti di potenza. I suoi tecnici non cessano di studiare nuovi mezzi, nuove macchine, nuovi strumenti. L'industria appronta giorno per giorno con ritmo incessantemente accelerato, macchine e strumenti di serie, concepiti, sperimentati e creati da puro genio italiano, con materiale in prevalenza nazionale non inferiore ai similari esteri.

## CRONACA BREVE

IL DUCE ha compiuto il 2 corrente un lungo volo d'ispezione nei cieli del Lazio e della Toscana, sorvolando la zona del Monte Amiata, gli impianti aeronautici di Siena e Firenze, gli aeroporti di Pistoia e di Pisa e la regione mineraria di Campiglia e del Grossetano.

AL R. AEROPORTO «Carlo De Angelis» di Mondovì, alla presenza del Segretario federale di Cuneo e di autorità civili e militari, si è svolta la suggestiva cerimonia della consegna del labaro alla locale centuria dei preaeronautici.

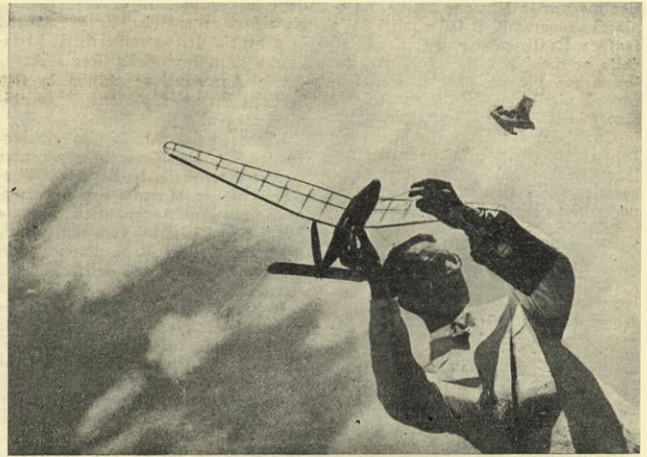
IL COL. LINDBERGH, di passaggio a Rodi, è stato ricevuto in cordiale colloquio dal conte De Vecchi, governatore del Dodecaneso.

CON L'ORARIO ESTIVO delle linee aeree saranno assicurati i servizi diretti da Roma a Tunisi con proseguimento per Tripoli; da Roma a Praga; da Roma a Varsavia; inoltre da Palermo partirà una linea che, passando per Napoli, Roma e Genova, raggiungerà Marsiglia, mentre nel settore orientale del Mediterraneo tutta una vasta rete di comunicazioni italiane, tedesche, polache e greche farà capo al nuovo aeroporto di Rodi, per proseguire verso l'Africa e l'Asia.

IN CASO DI AGGRESSIONE AEREA, la popolazione civile di Roma sarebbe ospitata in dodici località, chiamate «Borgate satelliti», da crearsi lontane da qualsiasi punto strategico importante e situate a 10 o 12 chilometri dalla capitale.

IL NOTO AVIATORE americano Clarence Chamberlin, che sorvolò per la seconda volta l'Atlantico in compagnia del finanziere Levine atterrando in Germania, ha intenzione di commemorare il 4 giugno quest'impresa con un volo stratosferico da Nuova York a Foynes (Irlanda) usando un apparecchio bimotore della potenza di 1200 cavalli che è in costruzione.

LA GIOVANE stenografa Evelyn Sudson ha battuto il primato mondiale femminile di durata, volando per quasi venti ore ed essendo poi costretta ad atterrare per un guasto nel rifornimento della benzina.



Un appassionato costruttore romano con un suo piccolo aeromodello veleggiatore.

ANCHE L'OLANDA ha deciso di organizzare un Salone Aeronautico Internazionale che sarà aperto dal 31 luglio al 15 agosto prossimo all'Aia.

LA FEDERAZIONE Aeronautica di Francia ha creato una speciale organizzazione per la quale gli Aero Clubs da essa dipendenti potranno acquistare gli apparecchi a rate, pagandoli in un periodo di un anno o di 18 mesi.

IN SEGUITO a ritardi nelle consegne del monoplano da caccia «Morane 405» all'Armata aerea francese, il ministro dell'aria ha deciso di requisire le officine Morane, di Puteaux.

LA DITTA AMERICANA Glenn L. Martin Co. sta costruendo per la Russia un idro quadrimotore «Clipper» che costerà circa un milione di dollari, pari a 19 milioni di lire e trasporterà comodamente 44 passeggeri e 6 uomini di equipaggio.

SECONDO una recente statistica, l'Aeroporto di Tempelhof (Berlino) possiede il primato europeo del traffico per il 1936, con 84 partenze ed arrivi quotidiani; vengono dopo Londra con 76, Parigi con 60 e Amsterdam con 50 partenze ed arrivi quotidiani.

IN RUSSIA è stata creata una commissione sotto la presidenza di Eidoman, direttore dell'Ente statale aeronautico «Ossoviachim», allo scopo di organizzare ogni anno speciali concorsi per aeroplani russi di ogni classe.

SECONDO informazioni inglesi, la Gran Bretagna ha affidato all'industria aeronautica degli Stati Uniti un complesso di ordinazioni per l'importo di 112.000 sterline, pari ad oltre 11 milioni di lire.

IL RIARMO AEREO dell'Inghilterra è ostacolato da frequenti scioperi che sono avvenuti negli stabilimenti «Rolls Royce», nelle officine «Fairley» e che possono essere seguiti da altre consimili manifestazioni operaie.

IL GOVERNO TURCO, che finora possedeva due fabbriche d'aeroplani (una a Ekişehir e l'altra a Kesarè), ha in progetto la costruzione di una fabbrica statale di motori a Karabük, presso Ankara.

AL SALONE Internazionale dell'Aeronautica, che sarà aperto a Bruxelles dal 26 maggio all'8 giugno, parteciperanno le seguenti Nazioni: Italia, Gran Bretagna, Germania, Olanda e Cecoslovacchia.

## VOLI GRATUITI PER GLI ABBONATI A "L'AQUILONE"

Abbiamo pubblicato nei numeri precedenti che durante il mese di maggio avranno luogo voli gratuiti in alcune importanti città per gli abbonati a L'Aquilone. Oggi possiamo confermare la notizia.

Voleranno gli abbonati a L'Aquilone in regola con l'amministrazione. Noi non vogliamo trarre nessun lucro dall'avvenimento, ma pretendiamo, per ragioni di giustizia, che possano godere dei voli gratuiti prima di tutti i vecchi amici che (e qualche volta a costo di sacrifici) sono stati sempre fedeli al giornale. Nessuna meraviglia, quindi, se diamo la preferenza agli abbonati e fra gli abbonati ai più anziani.

Eccovi, finalmente, il spirato elenco delle città fortunate: Novi Ligure (anche per gli abbonati di Genova), Torino (anche per gli abbonati di Vercelli), Milano, Bergamo, Brescia, Verona Bolzano, Venezia, Trieste (campo di Ronchi), Ferrara, Bologna, Forlì, Firenze, Roma, Napoli, Catania e Bari.

In questi giorni tutti gli abbonati riceveranno una scheda di adesione che dovranno ritornare immediatamente con le risposte al questionario che zio Falcone sottoporà agli aeropiloti. Ad ogni modo nel prossimo numero ripubblicheremo l'elenco delle città i giorni dei voli e le istruzioni per partecipare ai raduni.

Coloro che non hanno rinnovato l'abbonamento non si stupiscano se non riceveranno la scheda di zio Falcone, nè il giornale.



Anche in Francia hanno finalmente istituito una scuola d'aeromodellismo. La prima è sorta per iniziativa della Ligue Aéronautique de France.

Collaborazione dei giovani

# Volo tra la tempesta

Gabriella aveva vent'anni: alta, flessibile e sottile come una giovane betulla; bruna di pelle e di capelli, con due grandi occhi scuri nel volto intelligente e fine.

Vent'anni: età dei sogni!  
Ed a vent'anni Gabriella era aviatrice.  
Quello era stato fin da bimba il suo sogno, ed ora si era fatto realtà: bella e fresca nella tuta azzurra, coi riccioli chiusi nel casco, ogni giorno ella volava, forte e sicura nel mare infinito di azzurro: vicina, più vicina possibile al sole. Quasi tutta la sua giornata Gabriella trascorreva all'aeroporto: ritornava verso sera alla sua gaia casetta dove i genitori ed un fratellino la attendevano. Ma da qualche tempo, a portare una variante nella sua solita vita, era venuto ad abitare in un bel palazzo di fronte a lei un bimbo sui tre anni, biondo, ricciuto, tutto agente vivo.

Egli aveva da quasi due anni perduta la mamma ed ora viveva solo col babbo, un giovane ingegnere che lo adorava. Amicizia tra Gabriella ed il frugolo fu presto fatta: la fanciulla tornava più presto dall'aeroporto e chiamava dalla finestra il piccino: quegli accorrevva e passavano diverse ore così, insieme, giocando, discorrendo nella stessa... lingua, irta di parole strane e incomprensibili, propria dei bimbi piccini.

Poi un giorno, ottenuto, benché con molte difficoltà, il permesso dall'ingegnere e dai propri superiori, Gabriella aveva portato il bimbo con sé, durante un volo, ed il piccino aveva detto, certo incoincidentalmente, carezzando la fanciulla sul volto vellutato: «Mamma!».

Ed ecco che, in una notte di tempesta terribile, Gabriella udì bussare violentemente alla porta di casa. Vestitasi svelatamente, corse ad aprire: era l'ingegnere, che, pallido e stravolto, le chiedeva di accorrere dal suo piccino che stava assai male. Sotto la tempesta la fanciulla attraversò, correndo, la strada, salì le scale, gridando all'ingegnere che stentava a seguirla: «Presto, corri a chiamare un dottore!».

Nini delirava, in preda ad atroci dolori, quando il medico giunse.

Dopo una breve, rapida visita, scosse tri-

stamente la testa: «E' un male assai strano, difficilmente guaribile. Soltanto una medicina rara e costosa può offrire una speranza di salvezza. Ma questa medicina è inutile cercarla qui, a Genova. Io so per esperienza che, per la sua preziosità, essa si trova soltanto a Roma...».

Roma: il nome tanto noto e tanto caro sonò come una condanna alle orecchie di Gabriella e del povero padre. Ma la fanciulla, in un lampo, intuì che qualche cosa poteva tentare: «Presto, dei soldi!» — gridò all'ingegnere. Quello, stupito, trasse fuori il suo portafoglio: Gabriella glielo strappò di mano, uscì più veloce di una freccia, inforcò la bicicletta che un garzone aveva lasciato al riparo della casa, e via di corsa verso l'aeroporto! Vi giunse velocissima, smontò, entrò difilato nell'edificio, dirigendosi verso l'hangar.

Ella stessa non seppe mai come si trovò in un attimo vestita e dove prese la velocità che l'aiutò nei suoi febbrili preparativi di partenza.

«Alto là!» — le aveva gridato dietro il guardiano, fregandosi gli occhi assonnati e balzando in piedi.

«Tacete!» — aveva imposto lei entrando come una furia.

Ed ora un anfibio era là, pronto, sulle onde tempestose del mare in burrasca. Il decollo fu difficilissimo: le onde mugghiavano, minacciose; dal suo posto Gabriella intravedeva confusamente ombre che uscivano dall'edificio.

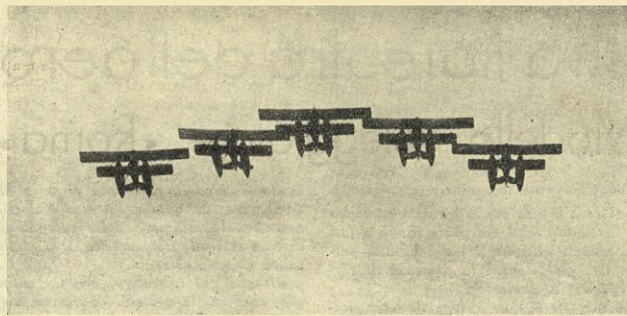
«Presto, presto!» — aveva gridato il custode. E dopo un poco: «Oh Dio. E' una donna, è Gabriella Anselmi! Presto, presto! Bisogna fermarla! Vuole uccidersi!».

La fanciulla lottava disperatamente contro le onde, e finalmente uscì vittoriosa. Ora l'aeroplano era immerso in un mare di nubi, mentre l'acqua sferzava con forza il volto della giovane aviatrice.

Avanti, avanti, a tutta velocità!...

Il cuore di Gabriella batte, batte, ma la mano è ferma e non trema. La tempesta terribile infuria, l'acqua scroscia violenta e batte sulla carlinga.

Ma avanti ancora, disperatamente!...



Una bella formazione di idrovolanti.

Dopo un'ora e mezza, tra le nubi che diradano sempre più, ecco Roma. Gabriella plana veloce: per un miracolo del buon Dio un'ala non si spezza.

Tra lo stupore e la meraviglia dei pochi accorsi, Gabriella esce correndo dall'aeroporto, così com'è, colla tuta, col casco imolati d'acqua!

Trova una prima farmacia aperta, entra, gocciolante, chiede affannosamente al farmacista imbambolato, la medicina. «Non l'ho io», sente rispondergli. «Può tentare alla «Centrale» in fondo alla via.

Con uno sforzo Gabriella esce, battendo i denti dal freddo che le penetra nelle ossa. Finalmente, alla «Centrale» ecco la medicina. Gabriella prende la preziosa fialetta con la mano tremante, paga e... via rapidamente!...

Si ferma un istante per orientarsi, poi fila decisa verso l'aeroporto. All'orologio di una chiesa vicina suonano le dodici. Ella è partita alle dieci.

All'aeroporto stenta a ritrovare l'anfibio. Tutti le sono d'intorno, tutti vogliono sapere. «Largo!», ella grida. «Lasciaemi andare! Si tratta d'una medicina!».

L'aeroplano s'alza rombando.

Gabriella sente che la testa le gira, che i battiti del cuore e del polso sono sempre più irregolari. Tutto quanto vede d'intorno le sembra danzi adesso in una ridda sfrenata. Inoltre batte i denti e la personcina sottile è scossa da un insistente tremito. Ma ormai è in vista di Cecina... Ecco Livorno...

Ora una fitta nebbia circonda l'apparecchio, l'acqua scroscia, il tuono brontola cupo, il cielo è rischiarato da lampi e da saette.

Ma, finalmente... ecco l'aeroporto!...

La fanciulla non resiste più: la mano tremante lascia il comando, mentre l'apparecchio cade avvittandosi paurosamente. In un baleno la mente febbricitante di Gabriella ha coscienza di quello che sta per accadere. «Signore, aiutatemi voi!» implora, si rizza, riprende il comando, raddrizza l'apparecchio, ammara bruscissimamente, con un rumore assordante.

Personne accorrono, mentre la fanciulla, balza a terra stordita, sorpresa, tremante, stringendo tra le mani la fialetta preziosa. Un coro di voci si leva: «Che ha?» «Come si sente?» «Che è successo?» «Ora la riaccompagno a casa».

«Presto, questa macchina!» trova la forza di gridare Gabriella. «Ecco, è pronta, venga!» dice una voce ed una mano la trascina. «Via Carlo Felice, 42» balbetta la fanciulla, salendo in macchina, come un automa. L'automobile corre veloce: ella ha chiuso gli occhi abbandonandosi sul soffice cuscino.

Finalmente si arriva dinanzi al palazzo dell'ingegnere. Con un «grazie» a fior di labbra, Gabriella scende, infila il portone, sale le scale con uno sforzo supremo. La porta è ancora aperta: la fanciulla entra, mentre tutto intorno a lei, si muove e gira. «Dottore» grida «Eccola...».

Non può finire, perché ora sembra che il cuore le si sia per un istante fermato e cade a terra.

\*\*\*

Quando rinviene è in una bella camera della casa di Nini. Intorno a lei vede il babbo, la mamma, l'ingegnere che ha lasciato per un istante il suo piccino, dichiarato fuori pericolo.

Essi le dicono che nell'altra stanza tre aviatori attendono di parlarle. «Fateci entrare» ella prega.

I tre suoi camerati entrano, commossi. «Signorina Anselmi», dice uno di essi «Siamo venuti a farle le nostre congratulazioni ed i nostri auguri di una pronta guarigione, ma specialmente siamo venuti per felicitarsi con lei da parte del direttore, il quale vuol farle sapere che avanza prestissimo la domanda per lei della medaglia al valore civile».

La fanciulla non risponde; tende ai tre le mani commossa e sorride.

\*\*\*

Ed oggi tutti sono felici.

A Gabriella, appena guarita, è stata assegnata la medaglia d'argento al valore civile, con una superba motivazione.

E nella casa di Mimi è tornata la gioia più luminosa.

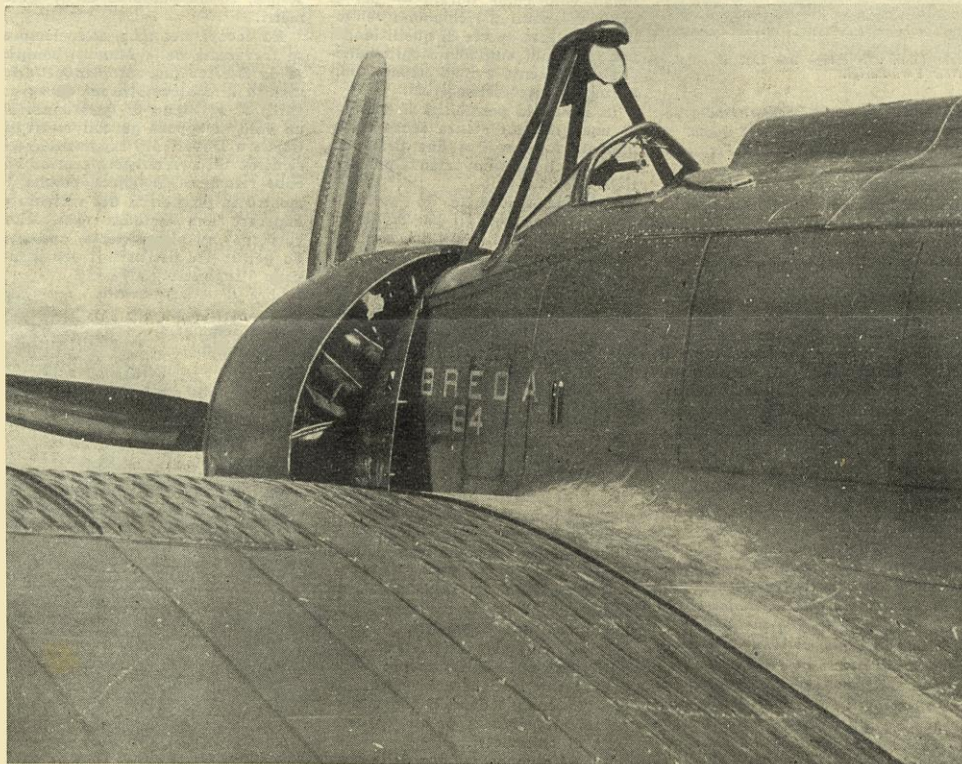
Perché, sia Gabriellafi sia l'ingegnere, hanno compreso che Mimi aveva bisogno di un'altra mamma, che, come in quella terribile notte di tempesta e di angoscia, lo emasse, lo difendesse, vigilasse su di lui.

Ed il babbo e Nini hanno pure compreso che non occorre cercar tanto la nuova mamma: Iddio l'aveva loro mandata in una fanciulla bella, coraggiosa, e buona.

Così, in un mattino d'aprile Gabriella entrò nella sua nuova casa, piena di affetto e di luce.

E sulla tuta azzurra di aviatrice un'aquila dorata ed una medaglia d'argento le ricordano sempre un volo fatto di notte, tra la più grande tempesta, dal quale era forse derivata la felicità di tre cuori.

Anita Machiavello



Guardate bene questo scorcio fotografico d'un «Breda 64». Non dà certamente l'idea immediata di un aeroplano. Ma ciò che è più buffo è che, capovolgendo il giornale, potreste credere che si tratti della chiglia di una nave... La bella fotografia è del cap. Masero.

# La Palestra dell'aeromodellista

## Modello veleggiatore «Roma»

(Continuazione del numero precedente)

Il volo a vela consiste in un continuo volo librato, che può dare luogo a fasi ascendenti quando si verifici una particolare circostanza: la presenza di correnti d'aria ascendenti.

L'atmosfera non è soggetta esclusivamente a movimenti orizzontali, vento, ma anche, perennemente, a movimenti in senso verticale, che sono precisamente quelli che danno origine ai primi.

Le condizioni della superficie terrestre influiscono sulla temperatura dell'aria: i terreni rocciosi, ghiaiosi, coperti da estese costruzioni, città e borgate, ecc. si scaldano fortemente sotto l'azione del sole e l'aria che si trova a contatto con tali punti si scalda e quindi, aumentando di volume, diminuisce di peso; sulle zone boschive, coltivate, erbose, e sulle superfici coperte d'acqua, mari, laghi, fiumi, l'aria rimane più fredda, e quindi più pesante. Lo squilibrio di peso produce un sollevamento dell'aria sulle prime zone, ed un abbassamento sulle seconde (correnti termiche ascendenti e discendenti): fra le diverse zone si manifesta il vento, diretto dalle zone fredde verso quelle calde, che tende a riempire la zona lasciata vuota dalle correnti ascendenti.

Se lungo il percorso del vento si trovano degli ostacoli, e particolarmente se sono estesi lateralmente rispetto alla direzione del vento, moto sarà obbligata l'aria durante il a sorpassarli, assumendo prima un movimento diretto verso la sommità dell'ostacolo (correnti ascendenti di pendio); oltre l'ostacolo il moto dell'aria non è più regolare, ma vorticoso, e presenta quindi pericoli per il volo.

Forti correnti ascendenti si formano al disotto di un genere particolare di nubi specialmente estive; i cumuli, riconoscibili dalla forma rotondeggiante e dal colore bianco. L'aria calda ed umida a contatto del terreno si solleva, formando una corrente ascendente termica; quando ha raggiunto una quota alla quale la temperatura si è sufficientemente abbassata, l'umidità si condensa, dando luogo alla formazione della nube, ma contemporaneamente, a causa della condensazione, diminuzione di volume del vapore che si trasforma in acqua, si ha una forte aspirazione, corrente ascendente del cumulo; la velocità ascensionale dell'aria raggiunge, nell'interno della nube, dei valori molto alti.

Quando un modello veleggiatore viene a trovarsi in una corrente ascendente, sarà trascinato verso l'alto insieme con tutta la massa d'aria. Si può fare il paragone con un viaggiatore, rappresentante il modello, che cammina, portandosi dall'estremità a monte verso quella a valle, lungo il corridoio di un vagone che sale un pendio. Il viaggiatore cammina verso il basso, quindi rispetto al vagone si troverà in una posizione più bassa di quella iniziale; ma nel frattempo il vagone, che sale più rapidamente di quanto il viaggiatore discende, lo ha trasportato più in alto. Allo stesso

modo il modello discende rispetto all'aria, ma se questa ha una velocità ascensionale maggiore della velocità di discesa verticale del modello, il modello salirà rispetto al suolo.

Bisogna qui intendere, con un esempio, cosa sia la velocità di discesa verticale del modello.

La velocità verticale di discesa  $V_y$  è uguale alla velocità sulla traiettoria  $V$  divisa per l'efficienza  $E$ .

Se l'aria è calma il modello si avvicina al suolo con una velocità verticale di discesa uguale a quella propria e dipendente dalle caratteristiche aerodinamiche dalle quali dipende l'efficienza; se l'aria è dotata di movimento ascensionale, la velocità con la quale il modello si avvicina a terra sarà diminuita di tanto quanto è il valore della velocità verticale dell'aria.

In particolare, se la corrente ascendente ha velocità uguale a quella verticale di discesa del modello, questo si mantiene alla stessa quota; se la velo-



L'aeroplano con il quale Lindbergh compì nel 1927 il volo New York-Parigi.

cià della prima è maggiore della seconda, il modello guadagnerà quota.

Come si può giudicare della presenza di correnti ascendenti?

Innanzitutto tali correnti si avranno, presumibilmente, nei luoghi che per la loro natura sono più adatti a riscaldare l'aria (zone sassose, rocce, ecc.); in secondo luogo lungo i pendii rivolti trasversalmente alla direzione del vento ed abbastanza estesi da evitare la deviazione laterale del vento; in terzo luogo quando si hanno i cumuli, che sono riconoscibili dalla forma rotondeggiante e di colore bianco nella parte superiore e piatta inferiormente. L'efficienza del cumulo è massima nel periodo di formazione riconoscibile dalla forma raccolta, come di un batuffolo di bambagia; quando invece il cumulo ha formato una torre, superiormente, è già alla fine della sua vita, tanto che in breve la cima comincia ad inclinarsi ed a cadere, mentre alla base, spesso, cominciano a formarsi delle cortine discendenti, indizio di una corrente discendente.

Un altro mezzo per determinare, con certezza, la presenza, la posizione e lo spostamento delle correnti ascendenti, è dato dall'osservazione del volo degli uccelli, specialmente di quelle specie che sfruttano il volo ad ali ferme, compiendo un vero e proprio volo veleggiato basato sullo sfruttamento delle correnti, come rondini, falchi, ecc.

Se noi osserviamo le rondini, ad esempio, vedremo che il loro volo in certi tratti è veloce e rettilineo, con le ali battenti, mentre in altri momenti

si sviluppa in evoluzioni circolari, ad ali ferme; sul primo caso le rondini sono, generalmente, isolate, mentre nel secondo sono riunite in gruppi numerosi. Questi ammassamenti indicano la presenza della corrente ascendente, che permette agli uccelli di sostenersi con il minimo dispendio di energia; gli spostamenti dei gruppi indicano gli spostamenti della corrente. Quando una rondine, per una causa qualsiasi, viene a trovarsi fuori della corrente, ha inizio il volo rapido, rettilineo, con rapidi battiti veloci delle ali, finché non incontra una nuova corrente.

A che altezza cominciano a farsi sentire le correnti ascendenti, e da quale altezza possono essere sfruttate?

Prima che la direzione delle particelle d'aria sia verticale, esse compiono un percorso via via più incurvato verso l'alto; per i modelli volanti l'altezza, sul suolo, alla quale può essere cominciato lo sfruttamento della corrente varia dai 50 ai 100 metri. Questo non vuol dire che non si possano trovare, eccezionalmente, delle correnti ascendenti abbastanza forti anche a 20 o 30 metri di quota.

Bisogna dunque che il modello sia fatto salire fino ad una quota notevole, cosa che si ottiene per mezzo di un filo che lo solleva come un aquilone. L'estremità del filo va unita all'apparecchio per mezzo di un anello, piuttosto pesante, che si infila in un gancio aperto verso il basso. La posizione del

gancio deve essere tale che la verticale passante per il baricentro formi un angolo di circa  $60^\circ$  con la congiungente il gancio con il baricentro  $G$ .

In questa condizione l'apparecchio sale finché il filo è inclinato di un angolo uguale con la verticale; se il gancio è spostato più avanti il veleggiatore sale di meno, mentre se il gancio è più indietro il modello si stacca dal filo durante la fase di ascesa, in posizione di forte cabrata. Quando il veleggiatore è giunto al culmine della sua ascesa, viene a trovarsi in linea di volo; è sufficiente rallentare la corsa, od allentare il filo perché l'anello sfugga, per il proprio peso, dal gancio, lasciando libero il modello che inizia il suo volo.

Nel lancio a mano, che si esegue, oltre che nelle prove di centramento, nei voli su pendio, occorre afferrare il modello, sotto l'ala, in modo da sentirlo equilibrato sulla mano: la spinta deve essere data, tenendo il modello in linea di volo, oltre che verso l'avanti anche tirandolo verso il basso; ad un certo punto lo sentiremo sfuggire di mano, perché ha raggiunto la propria velocità di volo. Per eseguire i lanci a mano in corrente di pendio bisogna collocarsi un po' sotto alla sommità, dal lato rivolto contro il vento.

Questo volo può avere risultati ottimi, poiché generalmente al disopra delle cime si formano dei cumuli, con relative correnti ascendenti; il modello sfruttando la corrente di pendio si porta ad una quota sufficiente per lo sfruttamento della corrente ascendente del cumulo.

(Il seguito al prossimo numero).

## PER IL PIU' LUNGO VOLO

Intendiamo parlare del più lungo volo in distanza senza scalo. Il più lungo volo come durata — per il quale del resto si richiedono velocità della stessa specie di quelli idonei per le grandi autonomie chilometriche — presenta evidentemente molto minor interesse pratico.

In effetti la possibilità di superare una grande distanza senza rifornimenti intermedi è una delle caratteristiche più importanti, più pratiche, del velivolo.

E l'affermazione e lo sviluppo dell'aviazione per gli usi civili, oltre che per quelli militari, sono, si può dire, connessi all'aumento dell'autonomia dei velivoli.

Può riuscire interessante fare un po' la storia del progresso dell'aviazione in tale campo, dalle origini ai nostri giorni.

In breve volger di anni il velivolo ha fatto mirabili progressi nel superamento delle grandi distanze, ed ora veramente l'ala umana "scorciascia" i più lunghi itinerari dei mercatori, i più vasti peripli dei navigatori, e d'un tratto ci fa finiti al Cataio di Marco Polo o alla Primavista di Sebastiano Caboto.

I primi "salti" dei velivoli primitivi erano di qualche centinaio di metri.

Nel 1906, cioè tre anni dopo la nascita ufficiale dell'aeroplano, il più lungo volo è di 223 metri.

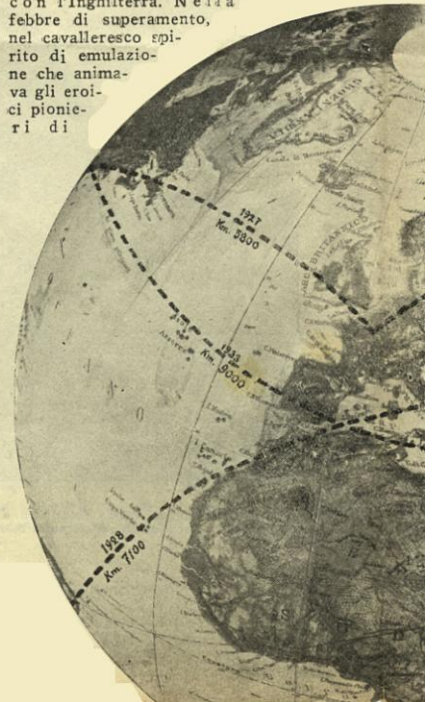
Negli anni successivi, specie dopo il 1908, col miglioramento di tutte le caratteristiche dei velivoli, anche l'autonomia di volo aumenta rapidamente, diventa presto di centinaia di chilometri.

Quasi a consacrazione delle possibilità pratiche del nuovissimo mezzo di trasporto, il pilota Farman, su aeroplano Voisin, aveva compiuto nel 1908 il primo viaggio aereo fuo-

ri dei campi d'aviazione, portandosi da un paese ad un altro, da Bouy a Reims, su un percorso di 27 chilometri.

Ed eccoci, nel 1909, alla clamorosa traversata della Manica, compiuta da Blériot (su aeroplano Blériot munito di motore Anzani da 25 cavalli) il 25 luglio di quell'anno. Fu un volo di appena 38 chilometri, da Calais a Dover. Ma rappresentò veramente un avvenimento storico che ebbe risonanza mondiale, poiché dimostrò la possibilità del velivolo di superare una distanza (per allora cospicua) su mare aperto, collegando per le vie dell'aria il continente con l'Inghilterra. Nella febbre di superamento, nel cavalleresco spirito di emulazione che animava gli eroici pionieri di

Alcuni primi voli aerei



quell'epoca, i progressi furono rapidi e decisivi.

Più che le possibilità tecniche intrinseche del mezzo, contavano allora, per il raggiungimento di mete sempre più lontane, il coraggio e la tenacia dei piloti.

Il primo volo superiore a 500 km. fu compiuto da Legagneux (su aeroplano Blériot) il 21 dic. 1910. Stimolo al conseguimento dei primati di distanza fu in quell'epoca l'istituzione della "Coppa Michelin" destinata appunto agli aviatori che effettuavano il più lungo percorso senza scalo.

Un altro avvenimento degno di menzione fu la traversata del Mediterraneo, da San Raffaele (Francia) a Biserta (Tunisia), compiuta nel 1913 dal grande pilota francese Roland Garros (resosi poi famoso anche come cacciatore durante la Grande Guerra e caduto in combattimento aereo nel 1918). Questo volo senza scalo dalla Francia alla Tunisia, su un percorso di 370 chilometri, fu effettuato con aeroplano Morane munito di motore Gnome di 60 c. v. All'atterraggio a Biserta restavano nel serbatoio del Morane appena 5 litri di benzina!

E a proposito di benzina, fermiamoci a fare qualche considerazione sulle caratteristiche tecniche del velivolo destinato alle grandi autonomie. Appare subito logica, anche a mente profana, la necessità che tale velivolo abbia un limitato consumo chilometrico, cioè consumi poca benzina per ogni chilometro percorso. D'altra parte, dato che il peso totale del velivolo, per la presenza di una sempre notevole quantità di carburante, viene a risultare rilevante, occorre che il motore sviluppi una potenza sufficiente a staccare dal suolo e a sostenere in volo il rilevante peso predetto. E perché tale potenza sia la più piccola (per ridurre il consumo, come prima detto) è necessario che sia massimo il "rendimento" del velivolo, in modo che pochi cavalli di potenza possano portar su molti chili di peso. In definitiva occorre che sia elevatissima quella che si chiama la "efficienza" del velivolo, che è appunto l'espressione del rendimento della macchina aerea, ed è uguale al rapporto tra il peso portato in volo e la forza di trazione (sviluppata dal gruppo motopropulsore) sufficiente per sostenere il peso stesso.

Con un aeroplano di elevata efficienza, il Ryan, munito di motore Wright di 230 c. v. (oltre che con la sua grande perizia di altissimo pilota) Lindbergh poté compiere nel 1927 il prodigioso volo senza scalo da New York a

Parigi, superando in un balzo la distanza di 5.800 chilometri. (I chilometri effettivamente percorsi furono oltre 6.000; e all'atterraggio restavano ancora 322 litri di benzina, sufficienti per altri 1.200 Km.).

Un velivolo di grande efficienza fu pure l'S. 64, munito di motore Fiat da 550 c. v., con il quale Ferrarin e Del Prete superarono nel 1928 la distanza di 7.100 chilometri da Roma al Brasile.

Oltre alla grande finezza (efficienza) aerodinamica del velivolo, per il conseguimento delle grandi autonomie, è necessario che sia minimo il consumo specifico del motore, cioè il consumo di carburante per ogni cavallo e per ogni ora. A tal riguardo buone possibilità si presentano ora per il motore Diesel, che ha un consumo specifico sensibilmente più basso di quello del motore a scoppio.

Un altro fattore che interessa considerare è il rendimento dell'elica.

L'elica deve essere, cioè, tale da sfruttare nel miglior modo, nelle varie condizioni di decollo e di volo, la potenza erogata dal motore. E' quindi indispensabile far uso di eliche a passo variabile, le quali appunto sono regolabili in modo da offrire il massimo rendimento sia al decollo che nel volo veloce, sia a bassa che ad alta quota.

La tecnica moderna è certamente in grado di darci oggi il velivolo capace di superare in un sol balzo distanze dell'ordine di 12.000-13.000 chilometri, pari ad un terzo della circonferenza terrestre. Sarebbe come dire poter fare il giro del mondo in tre tappe!

Per ora il primato ufficiale di distanza senza scalo è di 9.000 chilometri (dagli Stati Uniti alla Siria) ed è stato conseguito nel 1933 dai francesi Rossi e Codos con l'aeroplano Blériot 110 dovuto al genio del progettista italiano Zappata.

Diel

## A 517 chilometri all'ora con un apparecchio da combattimento

Il primo aprile, alle ore 8,20, un apparecchio Breda 88 pilotato dall'ing. Furio Niclot è partito per battere il primato di velocità su 100 Km.

Il volo si è svolto regolarmente su circuito chiuso a Fiumicino, Torre Vaianica, Faro di Anzio. La velocità, regolarmente cronometrata ed omologata dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica, è risultata di Km. 517,836 all'ora.

Poiché il precedente primato internazionale della stessa categoria, detenuto dalla Francia con monoplano Caudron pilotato dall'aviatore Maurice Arnoux era di Km/ora 476,376, il primato è stato battuto di Km. 41,520.

La Reale Unione Nazionale Aeronautica ha sottoposto i verbali e gli incartamenti del volo alla Federazione Aeronautica Internazionale per la omologazione del volo stesso, come primato internazionale di velocità su 100 chilometri.

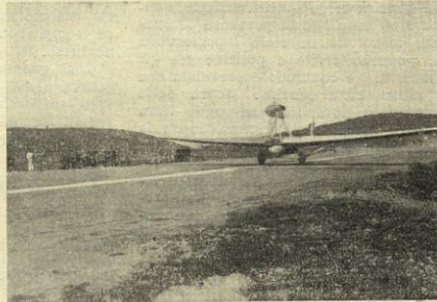
Il Breda 88 è un apparecchio da combattimento, costruito in serie, della Aeronautica militare.

L'aviazione italiana ha superato, per prima, i cinquecento chilometri orari.

In questo periodo in cui le maggiori Nazioni si preparano febbrilmente per il dominio nel cielo, l'Italia si è posta decisamente all'avanguardia, costruendo l'apparecchio da combattimento più veloce del mondo. Questa nuova affermazione dell'ala militare italiana, che segue cronologicamente i magnifici primati internazionali con apparecchio da bombardamento di serie di Biseo e quelli altrettanto significativi con idrovolante da bombardamento di Stoppani, è una dimostrazione di quanto possono dare le nostre macchine guidate dai nostri insuperabili piloti.

E' nota, oramai, la tendenza che

spinge i costruttori di ogni paese a creare macchine da guerra capaci di volare a oltre cinquecento chilometri orari.



L'aeroplano S. 64 di Ferrarin e Del Prete sulla pista di lancio a Monteccheto (1928).

metri orari. Noi abbiamo dimostrato, con questa prova regolarmente controllata, di essere alla testa del progresso in questo campo.

Volare per cento chilometri, su un circuito chiuso, e pertanto su un percorso che comprende due giri ai piloni di delimitazione, alla media di 517,836 chilometri all'ora, significa che la nuova macchina italiana, che è costruita in serie per la nostra aviazione militare, può sviluppare una velocità in linea retta maggiore di quella stabilita nel volo del primato. Questo primato è stato ottenuto con un apparecchio progettato e costruito non per fare della velocità pura, ma per combattere, per evolvere, per portare un carico e con una autonomia capace di assolvere missioni di guerra.

Il precedente primato, in possesso della Francia, era stato ottenuto con un apparecchio da velocità pura e la altissima media ottenuta dal pilota francese, è stata superata di oltre 41 chilometri.

Possiamo con orgoglio aggiungere questo nuovo alloro alla collana già ricca delle conquiste dell'ala italiana: ben 32 primati internazionali, tra i più ambiti e i più duri a conquistare, sono in possesso della nostra aviazione, la quale può, meritatamente, considerarsi all'avanguardia delle Nazioni più progredite nel campo delle costruzioni aeronautiche.

## LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

LEONE BIONDARO - Verona. — La descrizione dell'aeromodello « Eolo » è stata pubblicata per intero nel n. 29 del 19 luglio 1936-XIV.

ROBERTO D'AVANZO - Napoli. — Ti ho fatto inviare quanto mi hai chiesto e non mi devi nulla. Fa' propaganda e cerca di diventare un bravo aeromodellista.

ALBERTO BENEDETTI - Trieste. — Sono spiacente di non poterti essere utile poiché logicamente quei disegni sono riservati. Nel campo degli aeromodelli vi è modo di abilitarsi nelle costruzioni usando le nuove tavole di imminente pubblicazione.

EMILIO CAPORILLA - Abbazia. — Certo che mi ricordo di te; non sei forse l'aeromodelista della fotografia a pag. 293 del « Costruttore di aeromodelli »? In questo libro v. sono anche i profili che desideri e tanti altri. Quei disegni che hai acquistato non sono certo troppo chiari e finemente dettagliati per aeromodellisti della tua capacità; ma aiutandoti con l'ingegno puoi riuscire a costruirli. Scrivimi fra qualche giorno e ti invierò un bel regalo purché tu mi prometta molta propaganda.

ELIO OMODEO - Genova. — Il peso che desideri può essere poco meno o poco più di cento grammi; ma ciò non ha importanza. E' necessario che il modello sia ben fatto e non presenti difetti di costruzione.

GIANNI GUBBIOTTI - Gualdo Tadino. — Ti ho fatto inviare quanto desideri riguardo agli attrezzi. Per le centine del veleggiatore « ROMA » rivedi bene quanto è stato pubblicato e vedrai che le centine dall'I a VI sono eguali e lunghe mm. 120 mentre la VII è mm. 100, la VIII mm. 80, e la IX mm. 60.

giar.

## AEROMODELLISTI

è uscito

il SUPPLEMENTO al N. 52 che contiene fotografie e disegni in scala del

### BREDA 15

AEROPLANO E IDROVOLANTE

Una lira franco di porto

il SUPPLEMENTO al N. 21 contiene disegni e fotografie del

### FIAT G. 5

e dell'AEROMODELLO « F. C. 1 »

Una lira franco di porto

il SUPPLEMENTO al N. 15 contiene:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUTTIVI DI MODELLI VOLANTI RUSSI; GLI SCHEMI DI UN IDROMODELLO FRANCESE

GLI SCHEMI DI UN AEROMODELLO ITALIANO

Costa 50 centesimi

Inviare l'importo in francobolli o a mezzo del nostro conto corrente postale N. 1-20115 all'amministrazione de

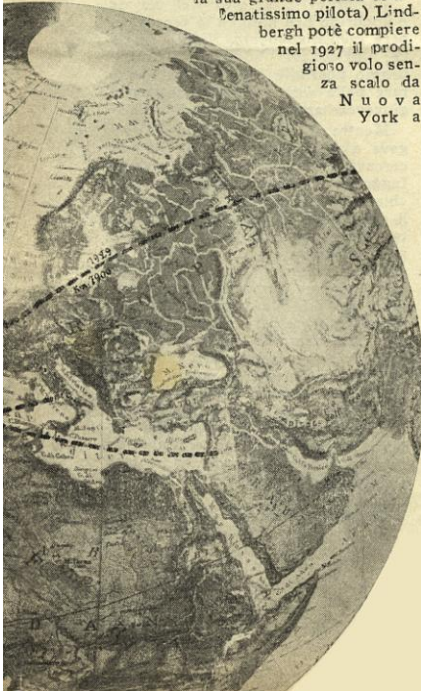
## L'AQUILONE

LEGGETE A PAGG. 14 e 15  
LA POSTA AEREA.

ZIO FALCONE

risponde ai suoi aeronipoti.

si primati di  
za degli ul-  
dieci anni.

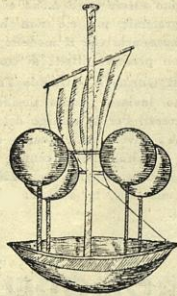


# Aeronauta processata per pratiche di magia!

Costruire una macchina volante, vedere un nuovo mondo, allargare i confini della scienza... Quale affascinante e portentoso problema!

Da questo fascino gli italiani si sono lasciati sedurre fin dal Medioevo, epoca di tormentose e ardite ricerche. A voler rimuovere vecchie carte e a frugare negli archivi, la figura di Francesco Lana, un religioso bresciano della Compagnia di Gesù, riappare nella sua importanza storica. Dei suoi innumerevoli lavori ci rimane poco, ma basta il "Prodromo ovvero saggio di alcune invenzioni nuove" per darci la misura del suo enciclopedico ingegno.

Appassionatissimo della fisica e delle scienze naturali e meccaniche, padre Lana diventa presto un ricercatore insaziabile, un inventore precoce e da una così feconda fantasia escono i segni precursori di mol-



La nave aerea di Francesco Lana.

tissime scoperte, quali, per esempio, il microscopio, la scrittura per i ciechi e gli impianti idraulici, scoperte che avranno nel futuro la loro applicazione teorica e infine pratica.

Ma un giorno Padre Lana abbandona la fisica per dedicarsi allo studio della meccanica e, poiché aveva fin da giovanetto vagheggiato un modello di macchina per volare, si dà anima e corpo a realizzare il suo sogno di aeronauta. Di questa sua "mirabile nave che scorra per l'aria come se fosse sostenuta dall'acqua", ci rimane un ampio saggio descrittivo nel "Prodromo" che fu stampato a Brescia nel 1670 dall'editore Rizzardi.

Dopo alcune supposizioni sull'applicazione del vuoto barometrico in una sfera di rame, l'autore mette in evidenza la necessità di un nuovo e più universale mezzo di locomozione e afferma che la sua nave "se non meriterà, come quella di Argo, d'essere posta tra le stelle, salirà almeno verso di esse da sé medesima".

Padre Lana, partendo dal principio che "se noi potessimo fare un vaso di vetro o d'altra materia, il quale pesasse meno dell'aria, che vi sta dentro, e poi ne cavassimo tutta l'aria, questo vaso resterebbe più leggero in spetie dell'aria medesima, si che per il quinto supposto galleggerebbe sopra l'aria e andrebbe in alto", passa ad esaminare la cosa sotto il punto di vista tecnico.

"Da ciò si raccoglie facilmente, come si possa formare una macchina, la quale a guisa di nave cammini per aria. Si facciano quattro palle di rame sottile, ciascuna delle quali sia atta ad alzare due, o tre

uomini e si votino dell'aria riempendole d'acqua e rovesciandole acciò esca l'acqua dei vasi. Quando tutto il rimanente di sopra sarà vuoto, allora si chiuda il collo dei vasi con la chiave posta all'estremità di una canna di rame e si avrà in questo modo i vasi privi d'aria. Queste sfere si connettano insieme con quattro legni, come si vede nella figura, si formi poi una macchina di legno simile a una barca con il suo albero, vele e remi; e con quattro funi uguali si leghi alle quattro palle, dopo che si sarà cavata fuori l'aria, tenendole legate a terra acciò non sfuggano, e si sollevino prima, che siano entrati gli uomini nella macchina; all'ora si sciolgano le funi rallentandole tutte nel medesimo tempo; così la barca si solleva sopra l'aria, e porterà seco molti uomini più, o meno conforme la grandezza delle palle; i quali potranno servirsi delle vele e dei remi a suo piacere per andare velocissimamente in ogni luogo, sino sopra alle montagne più alte".

Dopo di aver discusso sulle difficoltà che incontrerebbe l'applicazione pratica di questa invenzione, l'autore afferma che la presenza di questa macchina in cielo "perturberebbe il governo civile e politico tra gli uomini" e conclude osservando che "niuna città sarebbe sicura delle sorprese, potendosi ad ogni ora portar la nave addirittura sopra la piazza di esse, e lasciata calare a terra, far discendere la gente. Lo stesso accadrebbe nelle corti delle case private, e nelle navi che scorrono il mare, ed anche senza discendere, incendiare le navi con fuochi di artificio, con palle e bombe, nè solo le navi, ma le case, i castelli e le città, con sicurezza di non poter essere offesi quelli, che da una smisurata altezza le facessero precipitare".

Padre Lana aveva appena iniziato, con l'aiuto di un carpentiere, la costruzione di questa sua "mirabile nave" quando dovette bruscamente interrompere i suoi lavori. Il Sant'Uffizio aveva ricevuto una relazione segreta, in cui precisamente si denunciavano le "misteriose mene e varie altre colpevolezze" del sacerdote bresciano. I denunziatori erano alcuni cittadini i quali "dovevano per scarico di coscienza sgravarsi di alcune cose spettabili al Sant'Uffizio".

Si formò così il cumulo di accuse circostanziate, di intrighi sottili e di immaginose fole che dovevano condurre Padre Francesco Lana, sospettato di stregoneria e magia diabolica, davanti al Tribunale della Santa Inquisizione. Il processo si svolse a Roma e, malgrado la strenua difesa di Monsignor Bartolassi, padre Lana fu condannato ad essere internato in un convento ed a vivere a contatto di un monaco dottissimo, profondo in tutte le discipline e conoscitore esimo delle sacre scritture, il quale aveva il compito di dimostrargli la falsità delle sue teorie. Ma il bresciano persistette con incredibile tenacia nell'errore tanto da convincere

re un bel giorno il monaco che la sua invenzione non doveva essere "attribuita ad un sortilegio".

La Corte Pontificia fu interessata della faccenda e un secondo processo, svoltosi in Cassazione, riconobbe l'innocenza di padre Lana, che fu riammesso con una promozione nella Compagnia di Gesù. La riabilitazione dell'illustre bresciano fu dunque completa. Ma gli uomini non poterono ridare allo scienziato tutto quello che gli avevano tolto, non poterono restituirgli i manoscritti più importanti che furono dati alle fiamme dall'Inquisizione, perchè sospettati di "magia diabolica"...

A. B.



Partire per un volo di ricognizione e tornare con un prigioniero non è una consuetudine molto diffusa.

L'apparecchio da ricognizione, sia idro che terrestre, è fatto per andare ad osservare il nemico e riportarne notizie e fotografie. Spesso si riporta anche qualche foro di pallottola avversaria, ma ciò non è necessario, seppur venga considerato un onore ed un lusso.

Così quando, in quel giorno di guerra ormai lontano, spiccammo il volo dal Canale di Sant'Andrea, presso Venezia, l'idea di scendere a far prigionieri non era nel nostro programma.

Il nostro compito bellico era: "Riconoscere e segnalare la situazione nemica nella zona litoranea fra il Piave e il Tagliamento, con speciale riferimento al naviglio leggero, probabilmente infiltrato nei frastagliamenti costieri a levante di Caorle".

Niente di eccezionale; la consueta pattuglia di polizia litoranea. Quasi ogni mattina si partiva in due apparecchi come due carabinieri.

La zona era stata sgomberata dai nostri e non c'era da sbagliare: chi scoprivamo in quei paraggi era nemico, ladro in casa nostra.

Avevamo lasciato di poppa la laguna veneta, simile a un giocattolo di cristallo che il sole appena le-

vato saettava di traverso con lampeggiamenti di specchi: i famosi specchi di Venezia!

Il basso Piave, intricato di canali, acquitrini e pantani, era una matassa di alluminio tutta nodi. Il velivolo di coppia filava sul mare a qualche chilometro dalla costa; noi, dopo Cortellazzo, ci internammo sulla costa. Volevamo sorvolare il Livorno a nord di Caorle per poi ripiegare in buona luce, cioè col sole alle spalle o almeno di traverso, in modo da poter riconoscere il meglio possibile quel groviglio di canali e insenature quanto mai insidioso.

L'osservatore che avevo con me era un ragazzo di fegato, con l'aggravante che, da poco in squadriglia, sentiva il bisogno impellente di dimostrarlo anche a chi, come me, era disposto a credergli sulla parola. Così, infervorato nell'osservazione, di discesa in discesa, per meglio vedere, per scrutare addirittura fra le piante e fra i muri diroccati delle rare casupole, mi trascinò a volare così basso, che un monello ci avrebbe colpiti con la fionda. E infatti... non un monello, ma una pattuglia nemica, a ridosso in un cortile, ebbe l'onore di piazzare una pallottola proprio nel tubo della benzina.

L'improvviso arresto del motore e l'odorino ben noto ce lo fecero sapere immediatamente. Niente da fare: bisognava scendere il meno peggio possibile e per il resto sperare nella sorte: filosofia di guerra giovevole anche in tempo di pace.

Mentre il mio compagno si sfogava a mitragliare la pattuglia che cercava ora disperatamente scampo fuggendo ai quattro venti, io, addochiato un canale che pareva messo lì dal buon Dio per accoglierci, portai l'idrovolante ad arenarsi proprio sul limitare di un canneto a lato d'una fattoria diroccata. Non lasciai neppure fermare e mi arrampicai sul castello-motore, solo preoccupato di cercare rimedio all'avaria. Uno zampillo di benzina proprio vicino al carburatore mi segnalò immediatamente la nostra ferita. Ebbi l'impressione che fosse autentico sangue delle nostre vene, quello che sgorgava. Il guaio non era però irrimediabile, ma era urgente frenare l'emorragia per non restare svenati come polli nelle linee nemiche.

Chiamai allora in aiuto il mio



...uno zampillo di benzina...

... con tutti i denti in parata...



compagno. Nessuno rispose. Guardai intorno. Nessuno! Questa volta fu il mio sangue che mi dette l'impressione della fredda benzina! Pensai fosse caduto fuori, o ferito, si fosse abbandonato sul fondo dello scafo. Guardai fuori, guardai dentro l'apparecchio: nessuno. Chiamai ancora disperatamente. Niente!

Ero solo e mai il silenzio m'è sembrato più paurosamente vuoto.

Ad un tratto, dal muricciolo della fattoria ecco lo sgranare della mitragliatrice. "Come segno di vita non c'è male" pensai, e istintivamente balzai al posto della mitragliatrice di bordo, deciso ad accettare il duello non proprio cercato. Stupore! La nostra arma era sparita. Mi parve di comprendere: il mio eroico osservatore era precipitato assieme ad essa.

Ma una risata piena mi fece voltare di scatto. Miracolo! Il mio compagno dietro alla mitragliatrice, che aveva postato fra le macerie pronto alla difesa, rideva con tutti i denti in parata come il richiamo di un dentifricio, tenendo in alto, so-

speso per una zampetta, un porcellino roseo come un bimbo, che si dibatteva strillando.

Quando, riparata l'avaria con un giunto elastico e due fascette metalliche, riprendemmo il volo, e giungemmo al nostro idroscalo, la popolazione del nostro apparecchio era aumentata.

Il roseo prigioniero, che in volo s'era comportato così villanamente da sporcarsi sotto e sopra come un maiale, fu accolto trionfalmente.

Tanto trionfalmente che finì la giornata coronato da lauro... contornato di patatine al forno.

Castello

## Un originale concorso

L'aquilone bandisce un concorso fra i suoi lettori di qualsiasi età per un racconto di soggetto aeronautico illustrato da fotografie inedite. Si tratta, con altre parole, di scrivere un racconto d'ambiente aviatorio e di illustrarlo con fotografie eseguite appositamente, servendosi di attori che si prestino gentilmente alla finzione e con trucchi artistici e fotografici originali.

Il racconto non dovrà superare le quattro cartelle scritte a macchina con due spazi; non dovrà trattare argomenti tragici; dovrà essere illustrato da un minimo di tre e da un massimo di nove fotografie originali.

Racconto e fotografie potranno essere fatti in collaborazione; potranno, cioè, essere il primo scritto da uno e le seconde eseguite da un altro, o da altri.

Il concorso scade alla mezzanotte del 31 maggio 1937-XV. Indirizzare gli elaborati alla direzione de L'aquilone, viale dell'Università, 4, Roma.

### GIURIA

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rampelli, dal magg. G. della Noce, dai pittori Alberto Mastrojanni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federigo Valli, Gastone Martini, Vittorio Nugoli e Roberto Conigliani, terrà conto dell'età dei

concorrenti e dei loro studi. E' fatto obbligo, quindi, di unire agli elaborati una dichiarazione di un insegnante o di un genitore, dichiarazione che testimonierà sull'età e sulla classe che il concorrente frequenta, o che ha frequentata per ultima (titolo di studio).

### PREMI

**Primo premio:** lire 250 e l'abbonamento gratuito per un anno alla rivista L'ala d'Italia ad ognuno degli eventuali collaboratori.

**Secondo premio:** lire 150 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone ad ognuno degli eventuali collaboratori.

**Terzo premio:** lire 100 e l'associazione gratuita alla R.U.N.A. per ognuno degli eventuali collaboratori.

**Quarto premio:** due copie rilegate in tela de "Il costruttore di aeromodelli" di Martini e Nobili e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

**Quinto premio:** una copia de "Il costruttore di aeromodelli" di Martini e Nobili, una copia de "L'arcipelago delle stelle" di Enzo Jemma e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

# O col vento O contro vento

## Storie eroicomico sentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

Chissà perchè, gli venne in mente Natalina; quella buffa, grossa donna ordinaria e sempliciotta, nella quale la più pura bontà d'animo splendeva come stella fra nubi massicce.

Don Bernabé sentì una punta d'invidia per quella contadina. Come doveva sembrarle bello il mondo!

Tutte cose nuove: il viaggiare, gli strani paesi, gli alberi, gli animali, le genti insolite! Quante ne avrebbe raccontate alle sue simplici amiche in un angolo del focolare in quel tranquillo paesetto adriatico! E poi amava, viveva tutta per qualcosa: quei due prodigiosi giovanotti che da bambini avevano vissuto una così stupefacente avventura... Era così lieta e orgogliosa di sentirsi la tenera e devotissima mamma di quegli orfani! Ed anche quei ragazzi, don Bernabé sentì d'invidiare. Energie così fresche lanciate a tutte le conquiste. Chiunque sarebbe stato fierissimo d'esser loro padre! Pure lui, Bernabé.

A questo punto delle sue meditazioni, scoppiò in una risata fragorosa. L'autista si volse.

— Ha detto qualcosa, signore?

— Nulla, nulla. Tira avanti, amico, e al tramonto portami all'Albergo Croce del Sud... Anzi, dimmi un poco: secondo te, se un tizio è padre di uno o due ragazzi e c'è una tale che è la madre di questi stessi ragazzi, l'uomo e la donna in che relazione stanno fra loro?

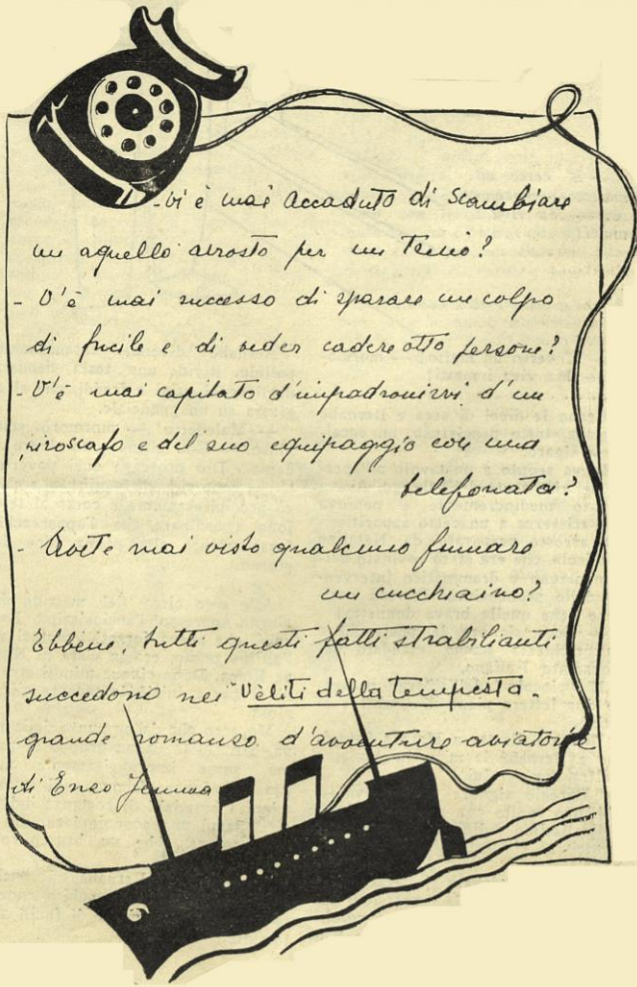
L'autista lo sbriciò sospettosamente.

— Io direi, signore, che sono marito e moglie, e che se non lo fossero ancora, dovrebbero sbrigarsi a diventarlo!

— Bene, perbacco! Ben ragionato. Grazie, amico.

Bernabé continuò a ridere tutto solo. Secondo quell'assurdo autista, avrebbe dovuto sposare Natalina, lui! Beh, e insomma, che male ci sarebbe? Più che uno spozializio sarebbe stata una calma unione tra buoni amici. La buona donna avrebbe potuto essere una specie di sorella saggia e distribuire le sue ricchezze con prudenza e carità in opere utili e in opere pietose.

Bernabé si vedeva ora gironzolare con un gran cappellaccio di paglia per estesissimi terreni, già in-



«... mai accaduto di scambiare  
in quello arosto per un tizio?»

«... mai successo di sparare un colpo  
di fucile e di veder cadere otto persone?»

«... mai capitato d'improvvisarsi d'un  
idroscalo e del suo equipaggio con una  
telefonata?»

«... mai visto qualcuno fumare  
un cucchiaino?»

«... tutti questi fatti strabilianti  
succedono nei "Veli" della tempesta».

«... grande romanzo d'avventure aviatorie  
di Enzo Jemma»



colti, fecondati dal suo denaro, fra turbe di lieti lavoratori-proprietari. Vedeva con la fantasia flottiglie di barche pescherecce sciamare per l'Adriatico e procurare pane e tetto ad altre decine di famiglie...

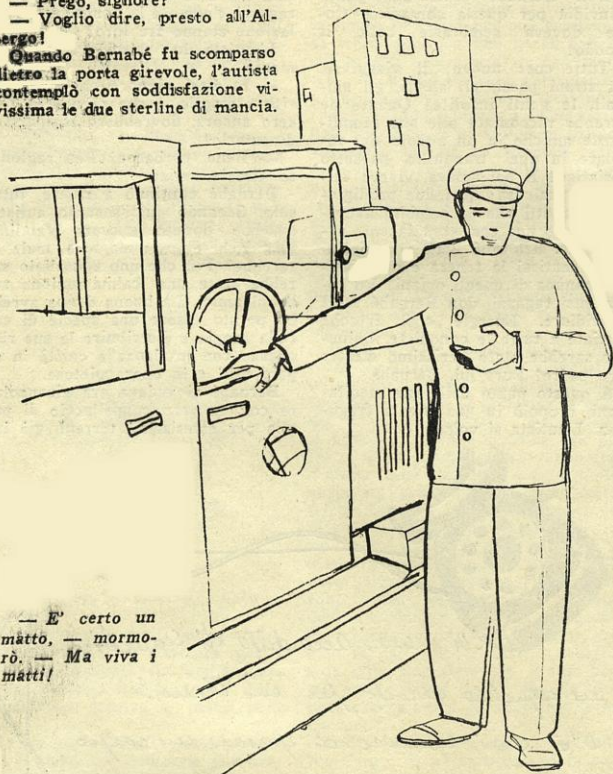
Si senti invadere da un profondo interesse per questo vasto progetto, lui, l'annoiato di poc'anzi, e lo perfezionò mentalmente fin nei minuti particolari. La vita tornava ad attirarlo; le sue ricchezze, fino a poco prima raffigurate da fredde cifre di conti e depositi in banca, s'animavano e prendevano una gagliarda e cordiale fisionomia.

— Su, svelto, autista! — gridò — Andiamo a sposare Natalina!

— Prego, signore?

— Voglio dire, presto all'Albergo!

Quando Bernabé fu scomparso dietro la porta girevole, l'autista contemplò con soddisfazione vivissima le due sterline di mancia.



— E' certo un matto, — mormorò. — Ma viva i matti!

— E' certo un matto! — mormorò — Ma viva i matti!

Erano le dieci di sera e Bernabé fumava, tutto penseroso, un eccellente sigaro.

Stava seduto a un tavolo all'aperto del ristorante dell'albergo. Aveva cenato mediocrementemente e pensava con tristezza a un certo saporitissimo arrosto preparato da Natalina nell'isola, che era stato rovinato dall'importuno e drammatico intervento dello sconosciuto. Doveva cucinare bene quella brava donnetta!

— Ecco, signore, la posta che a sua richiesta hanno mandato dal Consolato Italiano.

Il "piccolo" dell'albergo presentò due lettere piene di timbri e si ritirò.

Una era diretta a Marino Santelmo e Bernabé la mise in tasca, e l'altra era per lui.

«Egregio signore, — diceva — abbiamo svolto con ogni solerzia il delicatissimo e difficile compito affidatoci e ci lusinghiamo d'averla soddisfatta.

«Abbiamo trovato le tracce del maggiore S. Dopo le repressioni dei moti di Cipro, fu promosso colonnello e inviato in missione a San Francisco per conto dell'Intelligence Service. Là, apparentemente, la

pietà svanisce. Abbiamo tuttavia potuto assodare che persona di fiducia del Governo britannico, residente in quella città, avrebbe recentemente consegnato ad un inviato del S, una cassa d'armi destinata a scopi che non ci è stato possibile accertare.

«Con sicurezza ci risultò che fino a poche settimane fa il S. si trovava in qualche isola del Pacifico al largo della costa messicana.

«Restiamo, signore, in attesa di vostri graditi ordini.

P. & G. Hardwin  
Informazioni private  
Londra».

## Le strabilianti avventure del barone d'Istrat

IV.

— Compagno — disse "Dopo la cura" a Pelatoff porgendogli un dispaccio — eccoti il modo di chiarire il mistero.

Pelatoff lesse il dispaccio, divenne rosso come un gambero e poi, con voce cavernosa, ordinò:

— Preparate il plotone d'esecuzione femminile. Adunate il tribunale di guerra. Conducetemi quel gaglioffo di D'Istrat. Corpo di mille diavoli! Mi voglio divertire a vedere fino a che punto sa far la parte di scemo scelto della "Segretissima Esecutiva".

Il barone D'Istrat insieme all'inseparabile interprete catalano fu rintracciato nella camerata delle miliziane, dove stava insegnando alla Capitana il sistema infallibile per addestrare le pulci all'assalto delle retrovie avversarie.

La dotta dissertazione fu interrotta brutalmente dalle guardie di Pelatoff che, malgrado le proteste di un gruppo di isteriche miliziane, s'impadronirono dell'infelice d'Istrat e lo trascinarono al cospetto di un così detto tribunale di guerra che conosceva una sola formula di sentenza: la fucilazione.

Sottoposto ad una sfilza di domande e di insulti che gli venivano tradotti dal tremondo catalano, il barone d'Istrat rispose con espressioni di profonda gratitudine per la cortesia con cui veniva trattato e terminò dichiarando che chi non comprendeva il suo linguaggio era indegno di ascoltarlo.

Pelatoff accolse con una sghignazzata le sue parole e gli porse un dispaccio radiotelegrafico chiedendogli di spiegare che cosa significasse "nel suo linguaggio".

Ecco il testo del dispaccio:

A tutti gli aeroporti civili e militari d'Europa. Mancano notizie del barone Gerolamo d'Istrat partito in volo da Chicago il giorno 7 alle ore 4 stop. Chiunque ne abbia noti-

zia ne dia comunicazione immediatamente a mezzo radio stop.

— Questo non me lo aspettavo! — disse d'Istrat — Ecco i miei odiati nemici che mi ricercano. Se essi vengono a sapere dove mi trovo, per me non c'è più salvezza.

— Insisti ancora a dichiararti agente della "Segretissima Esecutiva"? — domandò Pelatoff, meravigliato delle parole pronunziate dal barone.

— Non insisto. Domando piuttosto chi è stato quell'idiota che ha detto che io sono agente della "Segretissima Esecutiva".

— Non sono stato io! Ve lo giuro, "compañero"; è stato il tuo compagno D'Antonio — disse spaventatissimo il catalano.

— Sei stato tu, vilissimo traditore! — gli urlò sul muso D'Istrat, il quale naturalmente diceva sempre il contrario di quello che pensava. — Non può essere stato D'Antonio.

— Basta con queste commedie! — intervenne Pelatoff. — Se sei veramente quello che dici di essere, daccene una prova convincente.

— Questo non è giusto. Tu non hai diritto di farmi certe domande. Io sono quello che sono e tu non mi puoi giudicare perchè non hai autorità.

Questa volta Pelatoff ebbe un attimo di perplessità, al quale seguì un attacco collerico che gli fece diventare il viso rosso come la cresta di un gallo.

Vedendolo in quello stato, D'Istrat gli disse con garbo:

— Tu morrai presto, improvvisamente.

«Proprio secondo il costume della Ghepeù» pensò il catalano. E lo stesso pensiero attraversò la mente di tutti i membri del tribunale, che si sentirono scorrere un brivido di freddo per le vene. Che quell'omicciattolo fosse davvero un agente della "Segretissima"?

Bernabé divenne intensamente pallido. Rivide una testa bendata, dagli occhi grigi e freddi, che si agitava su un guanciale.

— Maledetto! — mormorò smanioso. — Era lui, ne sono sicuro adesso... Dio protegga quei poveretti che sono rimasti laggiù! — e s'alzò precipitosamente e corse al telefono a ordinare che l'apparecchio fosse pronto alla prima luce del giorno.

Alle otto circa del mattino del giorno appresso, l'ansiosissimo Bernabé, che aveva forzati i motori all'ultimo punto, era in vista di Nuova Roma. Dopo cinque minuti strozzò il gas e iniziò la planata silenziosa.

Ma ecco che da un punto della riva, ben celato da un gruppo di palme, sorse improvvisamente una grossa colonna d'acqua e di spuma mista a brandelli di sostanza indefinita. Seguì uno scoppio lacerante e il trimotore ebbe un brusco sobbalzo.

L'esterrefatto Bernabé udì anche acute grida di donna, subito coperte da rabbiose scariche di fucili automatici.

(Continua).

Enzo Jemma



... dove stava insegnando alla Capitana.



... Pelatoff prese il foglio.

— Sempre dopo di te! — esplose Pelatoff alzandosi in preda all'ira. — Trascinate fuori questa vilissima spia e fategli la festa insieme al suo degno compagno.

Due soldati afferrarono D'Istrat per le braccia e s'accingevano a trascinarlo fuori, quando da un grande altoparlante (ce n'erano diversi nel campo) s'udì improvvisamente una voce chiara e potente che diceva:

— Attenzione! Attenzione! Servizio Kappa-gi-tre. Servizio Kappa-gi-tre. Attenzione! Divieto assoluto di dare notizie del compagno D'Istrat. Comandi terrestri aerei marittimi devono agevolare missione compagno D'Istrat stop Attenzione! Attenzione! Kappa-gi-tre per compagno D'Istrat. Kappa-gi-tre D'Istrat sette dodici ventitré, sette dodici ventitré stop Pelatoff diciassette, quarantasette Pelatoff diciassette, quarantasette stop. Kappa-gi-tre Kappa-gi-tre. Trasmettete comunicazione compagno D'Istrat.

Questa comunicazione, ripetuta in tre lingue, inchiodò, si può dire, i componenti del terribile tribunale di Pelatoff, il quale era diventato pallido come un cencio lavato.

\*\*\*

D'Istrat uscì dalla baracca come un trionfatore. Facevano ala al suo passaggio miliziani e miliziane che lo salutavano a pugno chiuso, mentre Pelatoff con la schiera degli interpreti lo implorava di accettare le sue umilissime e sincerissime scuse. "Kappa-gi-tre 17-48" è l'esatta cifra di una sezione della Ghepeù. Questi numeri mi riguardano. Chissà cosa vogliono significare. Forse una condanna. Forse un incarico. Accidenti al momento in cui ho creduto a quel maledetto dispiaccio. Se potessi conoscere il significato di quei numeri! Se è una cosa brutta mi conviene tagliare la corda. Sarà bene tener pronto un apparecchio".

Assillato da questi pensieri, Pelatoff dette ordine di approntare il suo monopoio da caccia. Poi decise di affrontare la situazione per evitare altre complicazioni. Prese un foglio di carta, vi scrisse sopra i numeri uditi alla radio e che lo riguardavano e senza ricorrere all'interprete, lo consegnò con tutta segretezza a D'Istrat. Questi lesse i numeri, poi fissò negli occhi Pelatoff e con l'aria di profondissimo intenditore della cabala del lotto, scrisse sul medesimo foglio:

"17 - disgrazia - 47 - morto che parla".

Pelatoff riprese il foglio e ricorse agli interpreti. Quando apprese quello che v'era scritto, fatto un rapido esame di coscienza, ebbe la netta impressione che la "morte improvvisa" annunciategli da D'Istrat doveva essere molto prossima. Senza indugio allora ordinò che mettessero in moto il suo apparecchio.

Sulla linea di volo seppero che altri due apparecchi stavano per partire: quello di D'Istrat e quello di "Dopo la cura". Ambedue erano carichi di bombe. In poche ore i meccanici del campo avevano trasformato l'elegante cabina dell'apparecchio del nostro eroe in un vero arsenale da guerra.

In un attimo Pelatoff concepì un piano infernale che gli avrebbe consentito di sbarazzarsi di colui che oramai era diventato il suo peggiore nemico, e contemporaneamente, accaparrarsi la benevolenza dei falangisti tra i quali pensava di rifugiarsi. Immaginandosi che D'Istrat andava sulle linee nemiche, pensò che non gli sarebbe stato difficile abatterlo mentre bombardava le posizioni falangiste.

Dopo questa evidente prova avrebbe potuto impunemente atterrare fra le truppe del Gen. Franco. Se "Dopo la cura" partecipava all'azione di D'Istrat, non avrebbe mancato di riferire l'accaduto nelle linee dei rossi e la sua condanna per tradimento sarebbe stata una nuova prova della sua fede presso i falangisti. Mentre si avviava verso il proprio apparecchio, incontrò D'Istrat insieme all'interprete.

— Tu vai in volo con il tuo apparecchio, compagno D'Istrat? — gli chiese tanto per dire qualche cosa.

— No — rispose D'Istrat.

— Come? Non mi dirai che vai con quello "scassone" di "Dopo la cura"! E' un pessimo apparecchio.

— Sì — rispose D'Istrat — il mio apparecchio mi dà meno affidamento. Pelatoff raggiunse il suo monopoio preoccupatissimo.

Il fatto che D'Istrat prendesse posto sull'apparecchio di "Dopo la cura" creava una grave complicazione nei suoi piani. Era legato da antica amicizia con "Dopo la cura" e gli doveva di doverlo mitragliare. Gli scrupoli, però, nella sua anima annerita come la cappa di un cammion durarono poco. Scrollando le spalle, brontolò:

"Tanto peggio per lui".

Salì sull'apparecchio e, per non dare sospetto, partì per primo prendendo quota. Dopo circa dieci minuti, vide partire l'apparecchio di D'Antonio insieme a quello di "Dopo la cura".

Sempre tenendosi in quota, si pose sulla loro medesima rotta seguendoli ad una distanza di un paio di miglia.

(Continua).

Gibbi

# il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocama

(Continuazione dal numero precedente)

— Un altro primato spetta agli italiani: quello del volo notturno. Oggi, volare di notte per chilometri e chilometri, è cosa normale; ma una ventina d'anni fa parve un miracolo. A tentare la prima prova furono il capitano Piazza e il tenente Gavotti. Decollarono felicemente, favoriti dal grande lume della luna che faceva spiccare il bianco delle case di Tripoli nella gran macchia nera dell'oasi. Emozionante dovette essere quel volo notturno sull'immensità del deserto. La luna, ogni tanto, si velava di nubi. Gli aviatori volavano nel buio guidati soltanto dall'istinto. Tornati sulla solida terra, quei prodi dovettero sentirsi molto fieri di quella loro pazzia impresa.

— Fu allora che Baracca pensò di diventare aviatore?

— Probabilmente. Le notizie di quei voli gli dovevano dare commozioni profonde. Si doveva sentire veramente spuntare le ali. La sua vocazione si manifestò in quel tempo e Baracca inoltrò la domanda di passare in aviazione. La via era trovata: la bella, azzurra via dell'aria.

Correrla, conquistarla nei suoi silenziosi regni, su fino alle stelle, con un potente apparecchio dal pulsante, dal rombante cuore d'acciaio, divenire una cosa sola, con la macchina, e, come un giovane iddio, cavalcare le nubi su un mitico destriero.

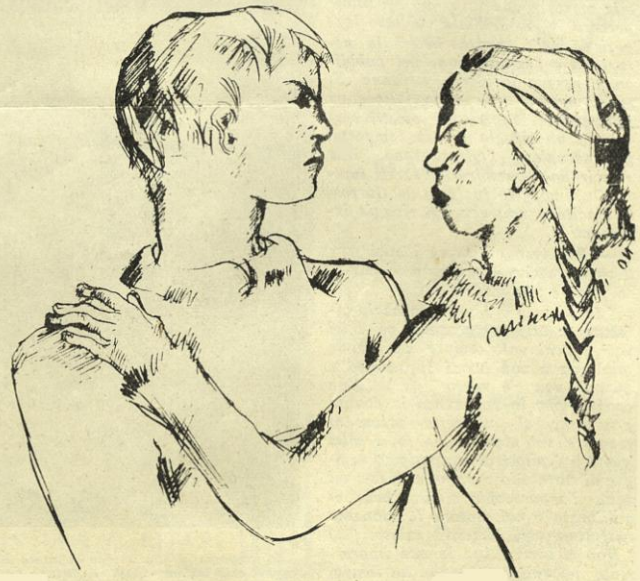
— Nell'aprile del 1912 fu finalmente concessa al sottotenente Baracca la facoltà di partecipare al corso di pilotaggio aereo, ed egli, con altri tre ufficiali, partì per il campo di scuola di Reims, in Francia. Egli realizzava, finalmente, i suoi sogni!

Finiva la tristezza dei giorni inquieti in cui gli noceva di essere inutile.

Ora il suo fervore s'accende, cresce. I suoi pensieri, i suoi sentimenti, le sue impressioni, i suoi entusiasmi, la freschezza, spesso quasi infantile, del suo animo sono qui, nelle lettere che scrisse da allora e poi, durante gli anni di guerra, alla Madre, sua confidente e amica: la più fedele, l'adorata, quella a cui tutto si può dire, quella che tutto intuisce, e tutto comprende. Più che da ogni testimonianza, la vita dell'Eroe balza da questi scritti, viva, calda, meravigliosamente ricca di fede e d'entusiasmo. La sua vita breve ed eroica fu veramente come una gran fiamma. Dalle brevi note di diario e dai più salienti brani delle sue lettere voi sentirete tale vita accesa palpitar, risplendere delle sue grandi virtù. Lo stile delle sue lettere è conciso, sobrio (1). Ecco la descrizione del primo volo. Sono parole profetiche:

"Sono arrivato all'aviazione... ed ora mi accorgo d'aver avuto un'idea meravigliosa, perchè l'aviazione ha progredito immensamente ed avrà un avvenire strepitoso". (...) "E' una cosa sorprendente volare e veder volare". (...) "Ti dicevo che è una cosa sorprendente volare, perchè ieri ho fatto il mio primo volo come passeggero. Montai su un "Henriot" a due posti, io avanti, il pilota dietro. Appena il motore si mosse, l'apparecchio partì per l'aria come una freccia; nel lasciare la terra non ho provato alcuna impressione, tanto l'apparecchio dava segni di stabilità. Eravamo a 30-40 metri

(1) Nelle lettere Baracca usa termini francesi. Allora il nostro vocabolario aviatorio non era ricco. Ora i termini francesi sono stati felicemente sostituiti da precise parole italiane.



— Può darsi — disse Diana fissandolo...

e si andava a 70-80 chilometri all'ora, e mi pareva quasi che l'apparecchio fosse fermo; e questa infatti è l'impressione che si prova alle grandi altezze e anche quando si marcia a più di cento all'ora, dicono i piloti. Era un magnifico sogno ad occhi aperti vedermi scorrere sotto gli alberi, le strade, la campagna; è una cosa piacevolissima guardar giù, e mi sono assicurato di non soffrire affatto di capogiri. Il pilota mi aveva raccomandato di non muovermi molto, ed io, guardando avanti, gli gridavo: P'us haut! P'us haut! e infatti andammo presto a 100 metri, e quando, di nuovo, fumo ritornati sull'aerodromo, con un bellissimo volo plané l'apparecchio ci posò dolcemente a terra".

— Sì! E' proprio questo che si prova! — esclamò Giorgio, felice di sentirsi affratellato all'eroe da una stessa emozione. — Credo che il primo volo non si potrà mai dimenticare, nemmeno se si volerà per tutta la vita. C'è anche una cosa... non come la paura... una cosa come un terremoto, ma di gioia, di novità, che credo non si proverà mai più! Dall'estate scorsa io ho volato parecchie volte col capitano Nardi e col tenente Rovelli; ma un'impressione come quella del primo volo non l'ho più provata!

— E' vero — disse sorridendo la mamma. — Le prime impressioni son sempre le più fresche e le più sincere.

— Sarebbe bello — osservò Farfallina — poter ogni volta dimenticare quello che si è già fatto!

— Già! — corresse Diana — Allora non s'imparerebbe mai niente! La signora D'Auro riprese:

— Avete sentito cosa scrive Baracca? "Più in alto! Più in alto!". E' un'esclamazione che potrebbe essere il motto della sua vita. Ma ecco altre lettere di quel tempo:

"Ad Angers ho passato due bellissime giornate assai interessanti per l'aviazione. La prima giornata della manifestazione aviatoria fu emozionante; un tempo orribile e un vento da inferno che arrivava a raffiche da tutte le direzioni; partire in aeroplano sembrava davvero andare alla morte e con tutto ciò sei piloti presero la via dell'aria coi loro leggeri ed agili apparecchi fra la meraviglia e l'ammirazione del pubblico, e nessun incidente avvenne. Si sono vedute cose meravigliose ed inaspettate. Mentre gli uccelli cercavano un rifugio per la tempesta, gli aeroplani s'affrontavano. Due riuscirono a compiere i tre giri interi; l'ultimo giro fu fatto da Garros, il vincitore, con vento e pioggia incessanti".

— Per tranquillizzare i suoi cari li assicura che è prudente, giudizioso. Scrive alla madre:

"Invio a te e a papà un bacio affettuoso; non preoccuparti per miei voli, perchè volo sempre con grande prudenza e con buoni apparecchi e quando non c'è vento". (...) "Non credere che io voli senza la dovuta prudenza; al contrario, prima di montare sull'apparecchio io, i miei amici e i piloti ci assicuriamo sempre di tutto, filo per filo, e se non mi sento l'apparecchio sicuro, bene equilibrato e col motore funzionante perfettamente, discendo subito. (...) "Non ti scrivo ora le mie impressioni dei voli perchè non ho tempo, ma sono deliziose".

(Continua).



## NOTIZIE STUPEFACENTI

Falconetta dice che la vita è bella e che nessuno dovrebbe amareggiare le ore di Zio Falcone con brutti pensieri e sgarberie. Falconetta ha un cuoricino gentile e non pensa che molti ragazzi non hanno il senso della misura. Se tu offri un fiore a certi ragazzi troppo esuberanti, o male educati, costoro pretendono addirittura la pianta, e se non gliela puoi dare, tentano addirittura di strapparla dalla terra. Metafore a parte, io dico che non nuocerebbe un po' di tatto, di gentilezza, di misura. Non è vero, cara Falconetta, che vorresti bandire un referendum per sapere che cosa pensa la turbolenta aeropoteria di Zio Falcone?

Non mi è possibile nemmeno oggi comunicarti l'elenco delle città nelle quali i begli apparecchi dell'Ala Littoria voleranno per la gioia delle rondini e degli aquilotti de L'Aquilone. Ma lo farò certamente il prossimo numero. Naturalmente non voleremo soltanto. Voleremo e bancheremo giocadamente. Intanto studiate e mettetevi in serbo qualche lira.

Un caro ragazzo di Napoli crede di poter venire presto a Roma in autogiro. Mi ha scritto chiedendomi il prezzo di tale apparecchio e l'indirizzo di qualche fabbrica o di qualche negozio che venda parti staccate. Non faccio il nome del caro ragazzo perchè non voglio che gli mandiate una lettera di congratulazioni. Voi siete capaci di tutto.

Ringrazio degli auguri pasquali: Ovidio Del Bianco, Dino Oss, Franco Ingravalle e Luigi del Santo. Adriano Bacchetti mi augura di campare ancora cent'anni, e lui con me, e Giorgio Vestorino mi manda dei sinceri auguri e un brutto disegno (brutto, ma delizioso, caro Giorgio). Vedere delle grosse uova pasquali cadere dagli aeroplani in luogo di bombe fa molto piacere. Un certo Ro. 37 E.D.C. — un amicone — mi manda aereoauguri. I «massimi auguroni» me li manda, invece, il trevisano Andrea Cason, che ringrazio. Posniak ha venduto tutte le maiuscole della sua scatola grafica e in questa maniera veramente originale (l'ha inventata il futurismo, e si spiega!) mi ha mandato gli auguri pasquali. Gradisco lo stesso, ma dove occorre la maiuscola io ce la



Ecco il pesce che un nipote birbone — Luigi Biscaldi — manda a Zio Falcone.

metto, in barba ai geni che credono di scrivere dei poemi perchè vanno a capo ad ogni tre parole o perchè hanno eliminato le lettere maiuscole. A tanti altri, i cui nomi sarebbe lungo elencare, mando saluti e ringraziamenti.

GIORGIO PISANI. — Fogli protocolli? No, fogli protocollo. O qualunque altra carta, basta che il racconto sia divertente. Mi accontento anche di carta gialla, di quella che serve per accartocciare il formaggio.

ELICA MATTA e CENTINA RACCHIA. — Siete due simpatici ragazzi ed io vi saluto con affetto.

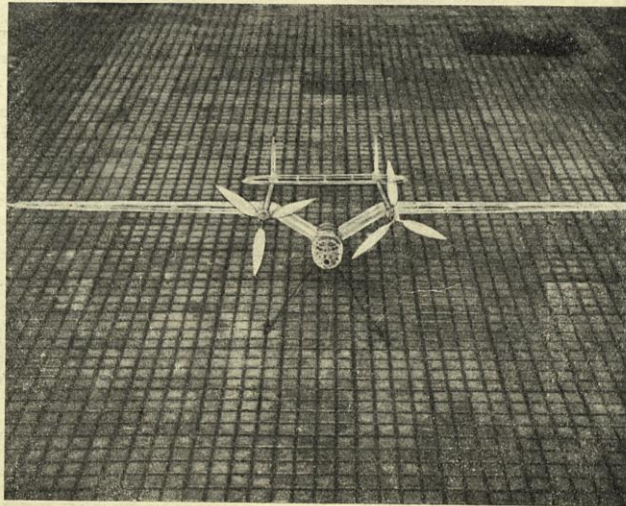
AQUILOTTO IMPLUME - Grosseto. — Non esageriamo. Gli aquilotti di Livorno ricevono esattamente i doni che mandiamo a tutti gli aquilotti d'Italia e delle colonie. Se non hai ricevuto nulla, riceverai in seguito. Non tremare.

UN CERTO GIOVANNI DI STEFANO, che non si degna di mettere l'indirizzo sotto la sua firma, mi ha scritto una lettera della quale non ho capito nulla.

FRANCO DE SIMONI - Frascati. — Se non attacca con *Movo*, prova con la ditta *Aeromodelli e accessori*. I libri che ti posso consigliare sono: «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili, «L'arcipelago delle stelle» di Enzo Jemma (Ed. de L'Aquilone), «Voli sulle ambe» di Vittorio Mussolini (Ed. Bemporad), «Cieli d'Etiopia» di V. Beonio Brocchieri (Ed. Mondadori). L'Associazione alla R.U.N.A è l'unica cosa utile che puoi fare. Con quindici lire avrai diritto all'abbonamento annuo a *L'Aquilone* e a godere delle facilitazioni che la benemerita associazione accorda ai suoi soci.

ROBERTO FASOLO - Torino. — Mi sembra che il tuo programma possa andare. Ti consiglio di prendere il brevetto di volo a vela, poichè questo è titolo preferenziale per essere ammessi ai concorsi allievi piloti. Se poi riuscirai a conseguire la licenza di abilitazione magistrale, potrai essere ammesso ai corsi allievi ufficiali piloti. Al termine della ferma, se ti sarai distinto per eccezionale attitudine al volo, potrai, rinunciando al grado, essere ammesso alla continuazione della carriera come sottufficiale. Dopo tre anni di squadriglia potrai chiedere di essere ammesso ai concorsi per i corsi integrativi biennali presso la R. Accademia Aeronautica di Caserta per la conseguente nomina a Sottotenente pilota in S.P.F.

PIETRO ALTAN - Portogruaro. — Ti ho inviato 50 copie da distribuire per propaganda. Falle fruttare. L'apparecchio *Macchi-Castoldi 72*, col quale il nostro Agello ha conquistato il primato mondiale di velocità volando a 709,209 chilometri-ora il 23 ottobre 1934 sul Lago di Garda, è un idrocorca a galleggianti, ala bassa, munito di motore *Fiat* da 3100 cavalli (motore il più potente del mondo). Questo idrocorca amara alla velocità di oltre 250 chilometri ora. Ciò ti provi quanta abilità occorra al pilota che guida una tale macchina. Il trimotore *Savoia Marchetti S. 81*, che è in dotazione presso i nostri reparti da bombardamento, ha una velocità di crociera che si aggira sui 300 km.-ora, porta un carico utile di 1500 chili di bombe ed ha una autonomia di 2000 chilometri. Monoplano ad ala bassa, con carrello fisso, è potentemente armato per la difesa. Per la scuola d'aeromodellismo a Portogruaro bisogna che vi mettiate d'accordo in una decina di volenterosi



Nella fotografia in alto si vede l'ossatura di un interessante modello bimotore, riprodotto l'apparecchio inglese «Short», costruito da Elvio Tosaroni. Le eliche tripale erano a passo variabile, ed azionate ciascuna da una matassa contenuta nel tubo che rappresenta il trave laterale di fusoliera. In basso, Tosaroni sta caricando uno dei motori. Si tratta di una costruzione di molti anni fa, Tosaroni essendosi dedicato ormai quasi esclusivamente ai veleggiatori.

e facciate presente il vostro desiderio alla R.U.N.A. di Venezia. Ora è Presidente di quella Sezione il smerata Pascolato, il quale verrà certamente in vostro aiuto.

**FUTURA AQUILA - Padova.** — Stai tranquillo che, a dispetto del francobollo allegato alla tua lettera, non riceverai nessuna risposta direttamente. Leggi l'avvertimento ai miei corrispondenti e ricordati che io non scrivo ai fantasmi.

**LORENZO BAZZURRO,** un giovanissimo aquilotto della Scuola «Embrico» di Genova, mi ha mandato una deliziosa relazione sull'attività aeromodellistica della sua classe. La relazione è tutta illustrata da disegni di centine, longheroni, eliche, timoni, modelli volanti. Peccato non poterla pubblicare così, riproducendo, cioè, tutti i foglietti in fotografie e quindi in clichés. Bravo, Bazzurro, e congratulazioni al paziente maestro, del quale desideriamo conoscere il nome. Pubblicheremo tutt'e due le fotografie. Buon lavoro.

**DEBALO - Celana (Bergamo).** — Ti ringrazio delle espressioni nei riguardi del giornale, espressioni che sono, sempre, la migliore ricompensa al lavoro mio e di tutti i redattori. Per poter frequentare il corso di specializzazione a Torino, Roma o Napoli e diventare ingegneri aeronautici occorre possedere la laurea in ingegneria. E' lodevole la tua aspirazione a darti alla tecnica aeronautica: quello che mi pare prematuro è il voler tentare il volo umano. Tu stesso, poi, dici che non collauderesti i tuoi progetti! Sei un bel tipo d'inventore. Fa', per ora, modelli volanti: otterrai maggiori soddisfazioni e imparerai molte cose che ti saranno utilissime, più delle elucubrazioni sul volo muscolare. Il mio nome, sta' attento, è questo: *Zio Falcone*. Hai capito? La tesserina de *L'aquilone* ti arriverà, sta' tranquillo. Alle tue ultime domande non posso rispondere, perché, semplicemente, è impossibile. Per sostenere il peso di 50 kg. possono essere sufficienti 5 mq. di superficie alare, come 50. Dipende dalla velocità e dalle caratteristiche del profilo. La lunghezza della fusoliera non ha nulla a che vedere con il peso che si può sollevare. Ed infine, meno ancora si può dire del numero di giri e del diametro dell'elica. Il passo dove lo lasci? Finalmente, dopo avermi parlato d'aerodinamica e di progetti, pretendi il mio parere sulla tua calligrafia. Hai una bella faccia tosta.

**ANITA MACCHIAVELLO - Rapallo.** — Grazie delle parole di elogio e di augurio. Pubblicheremo il tuo racconto. Rapallo è un paese pericoloso, infestato di briganti e di selvaggi. Cerca dunque di uscire sempre armata di molte copie de *L'aquilone*. Se ne sei sprovvista, chiedimene.

**ANNA FINELLI.** — Ti ringrazio per la brillante campagna che vai conducendo in favore del nostro giornale. Vedremo di quante rondini sarà la nidata. Specifica il numero e l'anno del giornale che desideri e sappi che io mi chiamo zio Falcone, non Falconi.

**GIGI LAVAGNINO - Palermo.** — Ti mando le copie per la propaganda. E' necessario che a Palermo gli abbonati a *L'aquilone* aumentino. Dipende da te, e dai pochi altri aquilotti di buona volontà.

**ROBBI IL TELEGRAFISTA - Parma.** — Ho parlato con l'ingegner Bacchelli il quale ha un bitorzolo sulla fronte. Tale bitorzolo è frutto di un inopinato scontro della fronte di questo illustre tecnico con il soffitto della vostra scuola. Approvo e lodo le iniziative di cui mi parli nella tua lettera del 7 febbraio. Attendo delle belle fotografie. Ripeto: belle. Manda qualche breve resoconto dell'attività della scuola.

**RENATO MILLE - Gorizia.** — Meno male che hai capito l'antifona. Aspetto il giellino.

**ASTRO FILANTE - S. Maria di Catanzaro.** — Parlerò a Maurice Postoffice della tua proposta. Anche Bruno Conti di Milano insiste per l'istituzione di una specie di borsa dei francobelli e per il ripristino della vec-

chia rubrica. Spero di poter pubblicare presto il giornale in 16 pagine ogni settimana. Allora tutto sarebbe più facile. Intanto tu cerca di imparare a scrivere con più chiarezza.

**ITALO VACCARO - Napoli.** — Ho passato la tua lettera all'ingegner Bacchelli. Adesso sei in buone mani. (Scherzi a parte: io penso che proprio tu e Di Genaro potreste diventare gli istruttori della scuola).

Zio Falcone

### Ai corrispondenti di zio Falcone

COLORO CHE NON HANNO FIRMATO LE LETTERE COL NOME E COGNOME E NON VI HANNO AGGIUNTO IL PRECISO RECAPITO, NON SPERINO IN UNA RISPOSTA DI ZIO FALCONE. RIPETIAMO PER LA MILLESIMA VOLTA: GLI ABBONATI DEVONO CORREDARE LE LORO LETTERE O CARTOLINE CON IL TALLONCINO SU CUI E' SCRITTO L'INDIRIZZO CON CUI RICEVONO IL GIORNALE; SI PUO' FIRMARE LE LETTERE CON UNO PSEUDONIMO, MA ASSIEME ALLO PSEUDONIMO OGNUNO HA L'ELEMENTARE DOVERE DI SCRIVERE IL SUO VERO NOME E DI AGGIUNGERVI IL RECAPITO PER L'EVENTUALE RISPOSTA A MEZZO DELLA POSTA ORDINARIA. SCRIVETE A MACCHINA. SE CIO' VI E' ASSOLUTAMENTE IMPOSSIBILE, SCRIVETE CON LA MASSIMA CHIAREZZA. PREOCCUPARSI CHE IL NOSTRO CORRISPONDENTE LEGGA AGEVOLMENTE E' UNA ELEMENTARE NORMA DI EDUCAZIONE.

### AEROMODELLISMO ANNO XV

modelli volanti in ordine di volo — disegni e tavole costruttive — materiali e parti staccate per ogni costruzione — scatole di montaggio — utensili.

**M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937  
con listino prezzi inviando una lira

### TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937  
alla ditta

**AEROMODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA



Edizione A. VALLARDI - Milano

E. GRAZIANI CAMILLUCCI - L. PUTELLI

**AMORE DI TERRA LONTANA**  
VICENZE DI VITA SOMALA L. 15

### IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

EDIZIONI DE "L'AQUILONE",  
Viale dell'Università N. 4 - ROMA

SECONDA EDIZIONE di pagine 320  
in carta extralusso robustissima  
**LIRE 25 franco di porto**

Agli abbonati de "L'aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO  
legata in tutta tela L. 30

**MOTORI E AEROPLANI  
PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI**

**FIAT**

S. A. FIAT - TORINO - VIA NIZZA N. 250  
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - TORINO - CORSO FRANCIA 366

MACCHINE  
DA SCRIVERE

**EVEREST**

*Mobili per Ufficio*

Fratelli SPALMACH

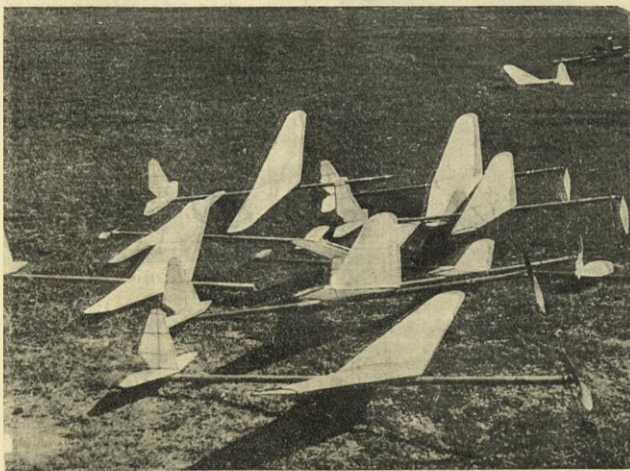
ROMA  
VIA FLAVIA 4

# N.° 15 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

**AEROSTATO** — Per aerostato si intende una macchina aerea a sustentazione statica costituita da un involucro contenente un gas più leggero dell'aria ambiente. Gli aerostati si distinguono in « aerostati propriamente detti » e in « dirigibili » (V.), i quali ultimi, pur sfruttando il principio della sustentazione statica, sono provvisti di organi per la propulsione e la direzione. Gli aerostati propriamente detti si possono dividere in due categorie: aerostati liberi, o palloni liberi, e aerostati frenati, o palloni frenati. I primi, come la stessa espressione indica, sono lasciati liberi nell'aria e vengono sospinti dalle correnti aeree; i secondi sono invece trattenuti per mezzo di un apposito cavo collegato con la terra. L'involucro, costituito in generale da fusi di seta o tela gommatata, può avere forma sferica (adottata per i palloni liberi) oppure una forma allungata con rigonfiamenti che costituiscono gli organi stabilizzatori (forma adottata per i palloni osservatorio frenati. Durante la guerra a questi palloni si dava il nome tedesco di « draken »). L'involucro è ricoperto da una rete di canapa alla quale, per mezzo del cerchio e delle funi di sospensione, viene fissata la navicella a forma di cesta. La salita e la discesa vengono regolate rispettivamente mediante il getto di zavorra e l'apertura di una valvola che permette la fuga di una quantità di gas voluta. Sono stati costruiti anche aerostati (palloni e dirigibili) con involucro metallico usando leghe extra leggere (V.). L'idea, però, non è nuova, perchè già l'aveva enunciata il Padre Lana. Molto più tardi anche altri, tra i quali il Fontana (V.) e lo Schwartz (V.), fecero esperienze con involucri metallici.

I primi studi scientifici del volo aerostatico vennero compiuti nel Seicento dal gesuita Padre Lana (V.), il quale progettò una macchina che veniva sostenuta nell'aria da quattro grandi sfere di rame in cui era stato fatto il vuoto. Dopo la felice ascensione dell'aerostato dei fratelli Giuseppe e Stefano Montgolfier (V.), avvenuta in Francia nel 1783, anche in Italia molti ardimentosi si cimentarono col nuovo mezzo di locomozione. I pionieri italiani del volo aerostatico sono, prima del 1850: Paolo Andreani, Vincenzo Lunardi, Giambattista Luder, Francesco Zambeccari, Pasquale Andreoli, Antonio Marcheselli, Francesco Orlandi, Antonio Comaschi, Carlo Rossi e Luigi Piana (Vedi singole voci). Seguirono: il padre Denza, il Conte Pecori Girardi, Meringhi, Antonucci, Cirillo Steffenini, Moris, ed altri. Nel 1903 fu fondata a Roma la « Società Aeronautica d'Italia » che diede impulso alla costruzione di numerosi tipi di aerostati: i « Fides », il « Cirro », il « Pègaso », ecc. (Per notizie storiche e tecniche sui dirigibili V. la voce « dirigibile »).

La Federazione Aeronautica Internazionale (V.) ha stabilito due classi per gli aerostati e precisamente la classe « A » per palloni sferici e la classe « B » per dirigibili. Le altezze raggiunte nelle più importanti ascensioni con aerostato libero dal 1783 ai giorni nostri sono le seguenti: Rozier con la mongolfiera nel 1783: 500 m.; Giffard nel 1878: 900 m.; Gay-Lussac nel 1804: 7016 m.; Spinelli nel 1875: 8500 m.; Berson nel 1900: 10.800 m.; Piccard nel 1931: 15.781; Cosyns nel 1934: 18.500; Stevens e Anderson nel 1935: 22.066 m. (primato mondiale di altezza).



Una squadriglia di modelli a tubo costruiti dagli allievi della R.U.N.A. di Livorno.



MONTGOLIERE DE PILATRE DE ROZIER ET DU MARQUIS D'ARLANDES  
première navigation aërienne (21 novembre 1783)  
(Musée de la Concorde)

Una vecchia stampa che riproduce l'aerostato dei fratelli Montgolfier usato il 21 novembre 1783 da de Rozier e dal marchese d'Arlandes, primi aeronaviganti.

## AERONAUTICA MACCHI S. A. VARESE

Casa fondata nel 1912 - Capitale sociale L. 5.000.000 interamente versato

**Costruzione di aeroplani ed  
idrovolanti militari e civili**

Officine: VARESE - Telef. 2295-2296 - Telegr. Aviomacchi, Varese  
Idroscalo: SCHIRANNA (Lago di Varese) - Telef. 1040  
Aeroporto: LONATE POZZOLO

## METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1,8

Fusioni - Profilati - Profilati di Lamiera - Pezzi Stampati -  
Lamiere - Tubi - Pistoni - Tralicci per Costruzioni Aere-  
nautiche - Serbatoi Extra Leggeri per Benzina e Olio  
AVIAZIONE - MARINA - GUERRA - INDUSTRIE DIVERSE

**"ELEKTRON", S. A. - MILANO**  
Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: METILEC