

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
Off. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: - ERRORE DI ROTTA -

LA CORSA AEREA NUOVA YORK-PARIGI

NUOVO METODO PER NON PERDERE

Come voi certamente saprete, e se non lo sapete ve lo dico io, i francesi idearono circa 8 mesi fa una corsa aerea Nuova York-Parigi allo scopo di commemorare il X Annuale della famosa traversata atlantica compiuta da Lindbergh il 20-21 maggio 1927. L'idea apparve bella, fu accettata e ben presto la gara fu regolarmente indetta. Tutte le Nazioni interessate si posero subito all'opera, dato il tempo limitato disponibile e, come accade in queste gare, tutti mantennero il più assoluto segreto attorno alla propria partecipazione.

Di tanto in tanto sulla stampa internazionale appariva qualche indiscrezione. I "sembra" ed i "si dice" divennero più frequenti, le conferme e le smentite si alternarono suscitando incertezze, nervosismo e malumori. Ognuno voleva conoscere quello che si stava preparando nel campo avversario, perchè, come voi sapete, e se non lo sapete sappiatelo ora, gare del genere sono vinte per metà sui tavoli dei tecnici, nelle officine e nei campi sperimentali. Confrontando le doti dei vari apparecchi in gara si può sapere "a priori" quale degli apparecchi vincerà a meno che non subentri in suo sfavore una dose fulminante di scalogna.

Accadde così che, a furia di ficcanasare in casa nostra, gli avversari vennero a conoscere che noi avevamo pronti e perfettamente a punto ben nove potentissimi apparecchi plurimotori, tutti in grado di sostenere vittoriosamente la prova.

L'America, da vario tempo, anzi quasi dall'inizio, aveva sfavorevolmente accolto l'idea della gara, sia perchè non aveva pronti apparecchi plurimotori (tale è il tipo prescritto) sia perchè, a suo dire, eventuali disgrazie avrebbero nocivamente impressionato l'opinione pubblica e

resa più difficile la progettata istituzione di linee aeree transoceaniche.

La Francia, in un primo momento, sia perchè s'era impegnata, sia perchè sperava molto di vincere, non raccolse i malumori americani. Quando, però, vide che la vittoria avrebbe arriso quasi certamente all'Italia, ci ripensò sopra e cominciò ad ammettere l'opposizione americana. Dopo una vivace battaglia di stampa gli americani chiesero se i francesi garantivano le comunicazioni meteorologiche durante la gara e se potevano dislocare lungo la rotta oceanica un certo numero di navi per dare assistenza ai concorrenti. La Francia, che non aspettava altro, si è affrettata a dichiarare che, effettivamente, l'assistenza meteorologica è insufficiente, aggiungendo di non avere navi disponibili perchè tutta la flotta è impegnata nel "non intervento" nella Spagna.

Ci credete voi?

La vostra risposta è negativa. Me lo immagino. Siete dei veri furbacchioni. Quali assidui lettori de L'aquilone, avete capito perfettamente che le difficoltà delle segnalazioni meteorologiche e la mancanza delle navi sono delle belle quanto ingenue scuse. La verità è che i francesi non hanno pronti gli apparecchi per la gara e temendo di perdere, inventano dei pessimi motivi per rimandare la prova.

Un bel sistema, come vedete, per non perdere.

Però la brutta figura che fanno è peggiore di una sconfitta. Tanto più brutta, poi, se si pensa che a questo misero ed antisportivo modo di indire e disdire le gare i francesi sono arrivati più che per il timore di perdere, per il timore della vittoria italiana, anzi, per essere più precisi, della vittoria fascista.

Gibbi

L'aviazione da bombardamento nel Medioevo

Nel precedente articolo abbiamo ricordato le prime apparizioni del mezzo aereo e l'uso frequente che se ne fece durante il Medio Evo a scopi bellici, osservando però come in tutti questi esempi mancasse l'elemento umano, il combattente aereo vero e proprio, limitandosi l'uomo a servirsi indirettamente del "pallone" e dell'"aquilone" senza la propria personale partecipazione.

Se però spostiamo il nostro campo di osservazione e, abbandonata l'Europa, ci rivolgiamo verso il Giappone, ci accorgeremo che anche di questa partecipazione umana al volo gli esempi non mancano.

Numerosi storici giapponesi degni di fede affermano infatti che già parecchi secoli or sono il volo umano a scopi militari non era affatto

raro nell'Impero del Sol di Levante. L'"aeroplano" — poichè questa volta si tratta di un vero e proprio aeroplano e in ciò consiste l'importanza di queste testimonianze storiche — era costituito da un grande aquilone di estese superfici che potevano anche chiamare portanti, costruito in carta o tela tenuta insieme da leggerissime canne di bambù. Purtroppo gli storici non danno altri ragguagli e si limitano ad aggiungere che questi "aeroplani" rimanevano collegati alla terra mediante lunghe funi, il che è naturalissimo dato che mancavano di organi di direzione e di propulsione.

Quando il vento era favorevole questi "aeroplani" potevano avere un raggio d'azione abbastanza ampio, data la grande lunghezza delle corde che li tenevano avvinti al suo-



Francesco Marchetti di Padova ha costruito un aeromodello biplano che ha dato risultati abbastanza buoni.

lo, e dare ottimi risultati per l'osservazione dei movimenti delle truppe nemiche.

Poichè qui si parla di "aquiloni" a superfici portanti e non di "palloni" sospinti verso l'alto con il principio del più leggero dell'aria, e poichè questi "aquiloni" di grande ampiezza dovevano sopportare il peso di un corpo umano, necessariamente concentrato in un punto e non ripartito a piacere su tutta l'estensione del "corpo volante", è chiaro come le difficoltà fossero enormemente più grandi che non nei casi illustrati nell'articolo precedente, e come nella soluzione di queste difficoltà i tecnici giapponesi avessero già affrontato i problemi dell'aerostatica moderna, e in un certo senso, della navigazione aerea con il più pesante dell'aria.

Il pensiero corre immediatamente al volo a vela quale è attualmente praticato da noi: quegli antichi progenitori dei nostri aliatori dovevano evidentemente cercare nell'atmosfera quelle correnti ascensionali che permettessero al più pesante dell'aria di sorreggersi e di salire.

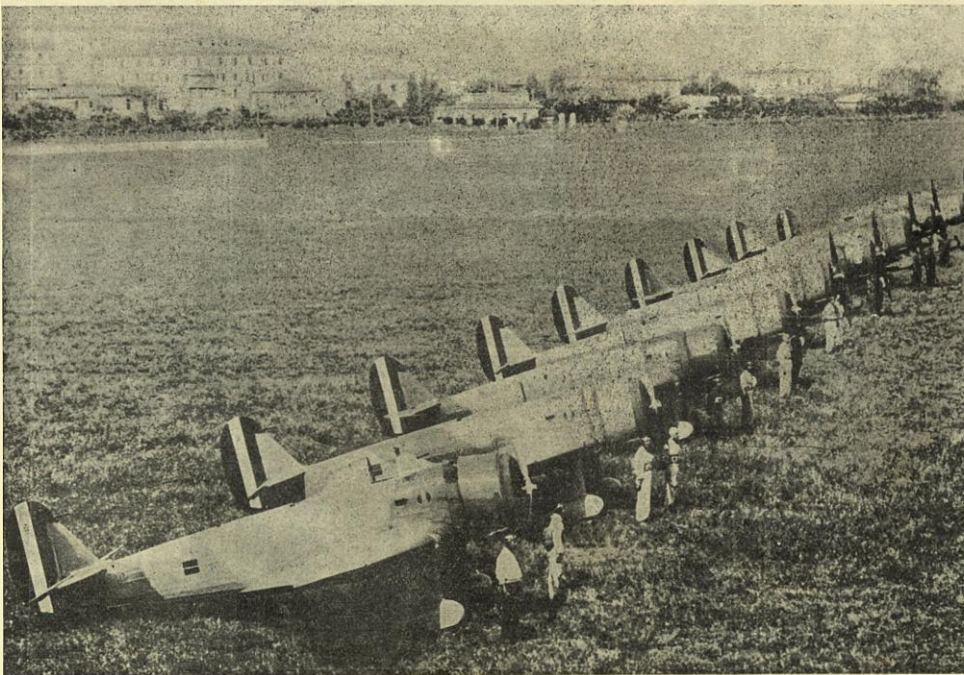
Abbiamo in questo caso un esempio di vera e propria "aviazione" quale poteva essere praticata prima dell'invenzione del motore a scoppio e dell'applicazione dell'elica.

Quanto all'impiego cui questi "aeroplani" erano destinati, abbiamo già parlato della ricognizione, e nulla ci esclude di pensare che il bombardamento, ossia l'offesa diretta mediante il lancio di pietre e frecce, fosse egualmente esercitato. Se tuttavia mancano testimonianze dirette in questo senso per quel che riguarda l'epoca propriamente medioevale, una ne abbiamo relativa alla guerra civile del 1868, anno in cui, dato l'isolamento del Giappone dalla vita occidentale, non bisogna pensare che sussistessero le stesse condizioni di progresso e di vita, come in Europa. Le tradizioni del vecchio Giappone cavalleresco erano ancora ben vive ed i mezzi bellici adeguati appunto a queste tradizioni; nel computo del tempo, perciò, bisogna tener conto di queste circostanze per avere un'idea approssimativamente esatta dell'epoca storica in questione.

In quell'occasione dunque gli storici parlano di un coraggioso soldato dell'imperatore Matushito, il quale, librandosi su uno di questi aeroplani, bombardò con granate a mano la città ribelle di Vakamatsu.

Riferendo tale episodio, gli storici osservano che questi bombardamenti non dovevano essere certo senza precedenti nella storia militare del Giappone, e questo è appunto ciò che pensiamo noi pur se manchiamo di relativi dati storicamente accertati.

L. R. d. R.



Una squadriglia di «A.P. 1» (Assalto Pallavicino).

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

XX.

Ali su gli oceani

« Del millenovecentosettanta e sette canto gli aeronautici ardimenti e le gesta de l'Ali, che, sorrette da piloti animosi, l'onde e i venti de l'Atlantico e, in parte, del Pacifico osar sfidare con ardir magnifico.

Di De Pinedo il periplo oceanico dirò dapprima e poi l'audace volo di Lindbergh, che, sfidando i rischi e l'ardua impresa aerea, da solo collegò con perizia eccezionale New York alla francese capitale.

Dirò quindi i successi di quei molti che n'imitar le gesta clamorose, e la luttuosa sorte de' travolti ne l'oceanic'onde insidiose, alfin, de l'altre imprese aviatorie d'anno sì illustre, quelle più notorie ».

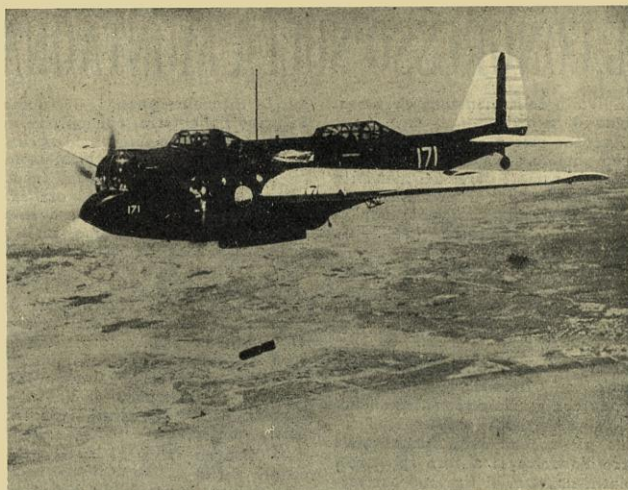
I precedenti versi qui posti a introduzione del presente capitoletto non furono scritti, a dir vero, per servire a tale uso. Essi provengono invece da un bizzarro frammento poetico in sesta rima da me composto nove anni or sono per celebrare gli avvenimenti di cui sopra e relegato di poi, incompiuto com'era, in uno scartafaccio di scritti d'ogni genere. Ricordatmene nuovamente allorché mi accinsi a preparare gli argomenti da svolgere in questa puntata, lo trassi dall'oblio dello scartafaccio ove giaceva da tanto tempo e, constatato come le tre prime strofe dell'incompiuta fatica poetica aviatoria riassumevano mirabilmente quanto intendevo esporre, decisi di utilizzarle a guisa di proemio. Non fosse che per altro, potrò almeno godere la soddisfazione d'essere riuscito a far concedere l'onore delle stampe ad una mia vecchia fatica mentale, non scritta certo per tale scopo.

Il 1927, come ben traspare dai versi su riprodotti, fu un'annata davvero straordinaria per importanza d'avvenimenti aeronautici. L'aviazione suscitò in tale anno l'interesse di tutti i popoli civili e dominò sovrana su qualsiasi altra vicenda storica o politica. La stampa mondiale se ne occupò lungamente con articoli e relazioni di più colonne sormontate da titoli vistosi, atti a richiamare l'attenzione dei lettori. L'opinione pubblica se ne appassionò per mesi e mesi e le gesta aviatorie del tempo fornirono

rono a lungo oggetto di conversazioni e di animate discussioni, al pari dei più entusiasmanti sports. Quanto a me, in cui il culto per la navigazione aerea datava dai primordi stessi dell'aviazione, debbo confessare che le straordinarie vicende aeree di quell'anno spinsero la mia entusiastica simpatia per ogni sorta d'attività aerea oltre i limiti del fanatismo e mi fecero vivere in uno stato d'esaltazione estenuante via via in ansie spasmodiche, in deliranti entusiasmi ed in profonde e sincere tristezze. a seconda dello svolgersi delle aeree imprese e del loro concludersi trionfale o, purtroppo, catastrofico. Ne seppero qualcosa i miei alunni d'allora, cui leggevo e commentavo le relazioni giornalistiche narranti le audacie dei famosi transvolatori dell'epoca, e le pareti dell'aula ove insegnavo, da me tappezzate di tracciati cartografici, di fotografie e di riviste aeronautiche. Bei tempi quelli in cui l'esuberante passione aviatoria, ringagliardita dall'incalzare di tanti straordinari eventi, e la abrigliata fantasia mi fecero sognare ad occhi aperti le più audaci imprese aviatorie e le gesta di De Pinedo, di Lindbergh e dei loro emuli, quasi ne fossi io stesso, di volta in volta, il protagonista.

Tutto questo potrà sembrare a molti un cumulo di ridicolaggini. Esse però attestano quanto mai sincero, profondo e sconfinato fosse il culto da me nutrito per la navigazione aerea e quanta viva parte prendessi alle eccezionali vicende dei transvolatori, che la mia fantasia accompagnava per le vie dell'aria durante lo svolgersi dei loro ardui cimenti, e che l'animo mio onorava poi distintamente con devota ammirazione, quali eroi gloriosi, come lo furono tutti, vincitori e vinti, senza alcuna esclusione.

L'italiano De Pinedo e lo svedese-americano Lindbergh furono gli artefici dei più clamorosi successi aviatorii di quell'anno: gli altri piloti, cimentatisi in imprese di uguale eccezionalità ed importanza, non fecero che seguire l'aerea via da essi tracciata attraverso gli spazi oceanici. Il primo il cui nome era già sacro alla fama, riu sciva a portare, in missione d'italianità fascista attraverso i cieli del nord e sud Atlantica e delle due Americhe, una portentosa macchina alata, strumento da allora di una lunga serie di superbi successi su quasi tutti i cieli del mondo. Il secondo, giovanissimo ed esperto pilota delle avio-linee nord-americane, faceva assurgere alle



Esercizioni di lancio di bombe di medio peso da parte del bimotore da bombardamento « Martin » dell'aviazione degli Stati Uniti.

più alte vette della celebrità il proprio nome, sino a quell'epoca ancora ignoto al gran pubblico, col prodigioso volo transatlantico senza scalo da New York a Parigi, effettuato da solo ed in circostanze talmente difficili, da essere considerate quasi insormontabili dalla gran massa dei competenti e dei critici, che non avevano esitato ad affibbiare al giovane pilota il poco lusinghiero epiteto di « pazzo volante ».

Il nostro De Pinedo, che in un primo tempo aveva progettato il periplo del mondo, modificato poi nel periplo atlantico con sorvolo delle regioni centro-orientali delle due Americhe, dava inizio all'ardua impresa il 13 febbraio, partendo dallo stagno di Elmas (Cagliari), a bordo di un idrovolante Savoia-Marchetti « S-55 » (2 motori Isotta Fraschini « Asso » da 500 c. v. l'uno, battezzato col nome augurale di « Santa Maria », rievocante il nome della caravella del grande navigatore Cristoforo Colombo. Il magnifico idrovolante, sul quale si trovavano pure col magg. De Pinedo, il cap. Carlo Del Prete (secondo pilota) ed il sergente motorista Zacchetti, dopo aver fatto scalo successivamente a Kenitra (Marocco)-Villa Cisneros (Rio de Oro)-Bolama (Guinea portoghese) e Dakar (Senegal), giungeva il 19 febbraio a Porto Praia (isola del Capo Verde). Il 22 successivo superava in ore

13.45' di volo i km. 2371 di oceano, separanti l'isola di Porto Praia da quella brasiliana di Fernando di Noronha; quindi, costeggiando il Brasile e facendo scalo a Natal-Pernambuco-Rio de Janeiro-Santos-Porto Alegre, ammarava il 2 marzo nella rada di Buenos Ayres, avendo compiuto in 18 giorni km. 12.791, percorsi in 15 tappe.

Piero Botto

(Il seguito al prossimo numero).

CRONACA BREVE

IL DUCE, di ritorno il 23 aprile scorso da Venezia ove ha avuto un colloquio politico col Capo del Governo austriaco, ha atterrato col suo apparecchio « S. 81 » sull'Aeroporto di Forlì, dopo aver ispezionato in volo gli Aeroporti di Padova, di Ferrara e di Bologna.

IL GEN. VALLE, Sottosegretario di Stato all'Aeronautica, si è incontrato il 24 aprile scorso sull'Aeroporto di Vicenza col Duca d'Aosta, insieme al quale ha compiuto alcuni voli ed una visita ai locali impianti tecnici.

DURANTE la seconda settimana di aprile, presso le Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. dieci allievi hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado, e sono stati rilasciati due brevetti di pilota di terzo grado ed un brevetto di motorista civile.

IL SECONDO Salone Aeronautico Internazionale si svolgerà a Milano dal 2 al 17 ottobre del corrente anno.

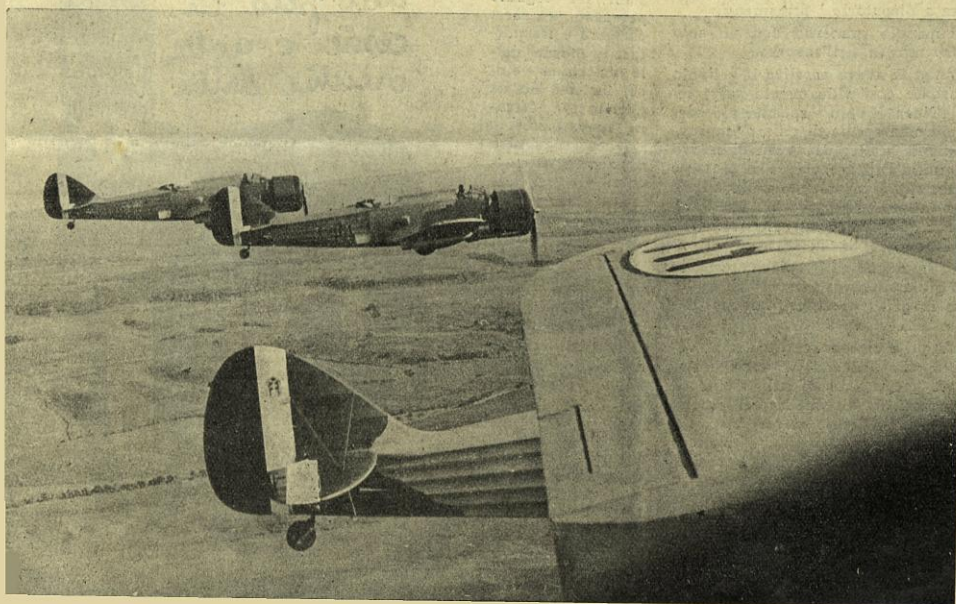
IL DIRIGIBILE tedesco « Hindenburg » riprenderà il 13 maggio prossimo il servizio nella linea Francoforte-Nuova York; le partenze si effettueranno, per ora, ad intervalli di otto o dieci giorni, per diventare settimanali nei mesi di agosto e settembre.

SECONDO notizie di fonte tedesca, la società aerea « Luft Hansa » intenderebbe iniziare al principio della prossima estate regolari viaggi per la transvolata dell'Atlantico del Nord, usando apparecchi a quattro motori, dotati di grande velocità e di notevole autonomia.

UNA FORMAZIONE di dodici idrovolanti della Marina da guerra americana ha compiuto in due tappe la crociera da San Francisco a Honolulu e da qui alle Filippine, superando circa 8000 chilometri.

TRA L'INGHILTERRA, il Canada e gli Stati Uniti d'America si è concluso un accordo per l'esercizio in comune di una linea transoceanica collegata con le tre dette Nazioni, che sarà esercitata quattro volte la settimana.

IL GOVERNO portoghese ha concluso un accordo con la « Imperial Airways » e con la « Pan American Airways », in base al quale esso concede alle due società il diritto di uso per 25 anni dei suoi porti di Madera e delle Azzorre in cambio di una controprestazione sugli incassi netti che deriveranno dal traffico passeggeri e merci sulla progettata linea aerea Europa-America.



Voli di apparecchi d'assalto « Breda 65 » con carrello retratto.

IL CONGRESSO SULLA MONTAGNA

Sull'alto della montagna c'era convegno di uccelli.

Avevano ricevuto un invito misterioso portato sulle ali del vento, fin nelle più remote parti del mondo, e nel chiaro mattino di primavera sull'alto della montagna verde non erano che fruscii, starnazzar d'ali, strida, gemiti, pigolii.

Era bello il convegno dei signori dell'aria.

Un po' gravi eran tutti, come scienziati a congresso: avvoltoi, nibbii, falconi, aironi, corvi, passerii, rondini, allodole. Si guardavan l'un l'altro con curiosità; si complimentavano con grazia diplomatica; quelli che più attiravano l'attenzione erano gli uccelli delle lontanissime terre d'oltremare: al loro apparire i volatili nostrani si tiravano cortesemente da banda, lasciando ad essi libera la linea di volo.

Nessuno conosceva bene lo scopo di quel congresso che pur doveva essere di eccezionale importanza dato

mi, le macchine potenti dell'uomo. Salivano dalla terra, con un rumore spaventevole, con un volo dapprima incerto, basso e malsicuro. Ma l'uomo non si sgomentò dei primi insuccessi, provò e riprovò, ed ora salgono dalla terra gli stormi spaventevoli delle grandi macchine, salde e sicure, condotte da uomini audaci che sorridono ai venti, di un loro sorriso beffardo e debellatore!

Dal popolo dei volatili salì un mormorio commosso. L'oratore aveva toccato la piaga dolorosa che faceva sanguinare il cuore di molti.

— Il nostro regno è invaso! — ripeteva dolorosamente il Falco. — I nostri diritti calpestati, la nostra patria minacciata!

— Bisogna salvarla! — si gridò da più parti.

— Salvare le strade del cielo!

Il popolo piumato pareva oramai preda di un immenso delirio di patria!

Ma ecco che dalle limpide lontananze del chiaro mattino di primavera sorse ad un tratto un rumore, eguale, sordo, ritmico. Ah, ben lo riconobbe il popolo piumato e ribelle, il rumore beffardo delle macchine degli uomini che salgono dalla terra!

— Amici, amici! — gridò allora il Falco dai rami del faggio con accento eroico — Ecco che il destino ci sfida. Ecco che ci viene offerta la preda, ci vien gettato il nemico sulla strada perchè noi possiamo subito assaltarlo e distruggerlo!

— In alto! In alto! — si gridò da ogni parte con una specie di delirio.

E già il fiero generale era per gettare alla moltitudine aspettante, ormai sicura della vittoria, il grido di comando, quando nell'alto del cielo, che sovrastava la montagna, si svolse uno spettacolo inatteso.

L'Aquila, l'immensa Aquila Reale, la splendida sovrana dello smisurato popolo degli uccelli, era apparsa ad un tratto sullo sfondo chiaro di quel magico cielo di primavera. Con volo rapido, diritto, sicuro essa si dirigeva sulla linea d'aria della macchina nera degli uomini, salita dalla terra a disputarle i firmamenti.

Il popolo immenso con un solo cuore mirava nell'azzurro.

L'Aquila aveva assalito il velivolo di fronte e si vide questo scartarsi dalla linea di volo e scender più basso con una specie di guizzo improvviso. Ma la Regina aveva di nuovo raggiunto l'apparecchio e vi piombava da sopra picchiando sulle ali. Si vide allora l'apparecchio oscillare, perder quota, discendere quasi vertiginosamente per un tratto.

La moltitudine fremeva tutta in una gioia silenziosa, pronta ad esplodere in grida di entusiasmo nel delirio della vittoria.

L'Aquila si era aggrappata al velivolo che discendeva vertiginosamente, piegato da un lato, vicino ad abbattersi definitivamente sul suolo.

E la moltitudine si restrinse, retrocedette, formò sull'alto pianoro un cerchio vuoto, ampio, preciso, pronto ad accogliere la macchina in sfacelo.

Nel tragico cerchio un corpo si abbatté piombando dall'alto.

Un nembro di piume disperse al vento.

E l'Aquila immensa imporporò del suo magnifico sangue la tomba che

il suo popolo, convocato da tutti i cieli del mondo, aveva preparato per il nemico.

Su, in alto, la macchina degli uomini aveva ripreso il suo volo diritto, beffardo, sicuro.

In silenzio, la moltitudine piumata si disperse per tutti i venti, per tutte le direzioni, per tutte le strade.

Ognuno riportava nella sua terra un'ultima e definitiva tristezza.

Guglielmo della Noce

Michelino e Guido

Se fosse vissuto a lungo, sarebbe diventato celebre ed invidiato e gli asini maligni direbbero, ora, di lui: "Fece fortuna con la guerra", ma siccome, poveretto, non riuscì a portar la pelle a casa, lo hanno quasi tutti dimenticato e chi lo ricorda non parla, naturalmente, male di lui.

Certo però il momento buono lo aveva avuto ed era stata proprio la guerra a portarglielo, ch'è infatti non capita ogni giorno essere sbalzato dalla più umile condizione agli alti onori della gerarchia e mutare in meno di due ore vita, abitudini, conoscenze, casa; e dal nulla, vale a dire da bestia senza generalità, posizione e famiglia, diventare un asino, riconosciuto ed acclamato.

Quello che, infatti, non capita tutti i giorni, la buona Tiche lo aveva dato a Michelino quando, invitato a romper la cavezza, lo aveva guidato tra siepi e fossi e campi fin sullo stradone che da Udine porta ad Aiello per farlo poi fermare, deciso, sul biancore della strada a sbarrare il passo al camioncino degli ufficiali della squadriglia aeroplani.

Da quella decisione — provvido suggerimento della Dea — doveva scaturire il miracoloso mutamento nella vita di quel piccolo asino dal pelo lucente e dalle orecchie dritte che, mentre annusava il bestione rumoroso costretto

a fermarsi dalla sua petulanza, era stato lestamente afferrato per il troncone di cavezza rimastogli penzoloni e poi a suon di legnate persuaso a farsi caricare e trasportare a bordo della macchina veloce, lui che fin da quando era lattante, aveva lavorato dovuto lavorare di zampa e zoccolo.

Sul camioncino ufficiali, salutato con l'onore dell'arma dalla sentinella e dall'intiera guardia schierata, entrò così Michelino nel campo di guerra di Aiello in una bella serata del 1917; e poichè era l'ora di mensa, fu presentato subito a tutti coloro che dovevano essere e suoi superiori diretti e compagni di battaglie.

Ma se facile era stata la cattura, se docilmente s'era piegato a farsi battezzare nel nome di Michelino,

quell'asino fortunato si ribellò subito quando il padre adottivo volle insegnargli a vivere decentemente in mezzo alle ali, ai motori ed agli... aviatori. Non valsero, però, nè le buone nè le cattive maniere; nè le paterne esortazioni, nè le più esplicite legnate.

Michelino non si piegava. Michelino non s'arrendeva. Michelino preferiva ruzzolarsi indecentemente per terra o bighellonare tra gli apparecchi senza commuoversi ai richiami d'allarme, al rombo dei motori, alla vita tumultuosa del campo, ed avrebbe continuato chissà quanto a fare sfacciatamente l'imboscato se...

Per giorni e giorni non più in automobile, ma legato per la cavezza ad un autocarro, Michelino percorse tutte le strade del Veneto da Aiello a Marcon presso Padova. Gettarsi in terra non poteva, tirar calci nemmeno, perchè l'avevano caricato come un mulo; camminare, camminare: questo solo doveva.

Fame, freddo, stanchezza, arsura, tristi compagne della triste ritirata fecero in pochi giorni quello che l'umana pazienza non aveva fino ad allora potuto. Michelino si trasformò, divenne buono, paziente, sottomesso e non osò protestare nemmeno con una mossa delle lunghe o-

... di quel
piccolo asino
dal pelo lu-
cente e dalle
orecchie dritte.



Eccovi uno slegatato lettore de L'Aquilone. Però egli non sa ancora se andrà in cavalleria o in aviazione.

il numero strabocchevole degli inviti che era stato diramato.

Il Falco, sottopresidente dell'assemblea, era intanto salito sul ramo di un faggio che si ergeva solitario sull'alto della montagna.

— Onorevoli congressisti — egli cominciò — vada per primo un saluto riconoscente all'intera assemblea e particolarmente esprimiamo la nostra gratitudine ai volatili delle lontane terre straniere, che hanno voluto intraprendere lunghissimi viaggi per mostrarci la loro solidarietà di fronte al pericolo che ci minaccia. Poi debbo comunicarvi da parte dell'Aquila Reale che la sua assenza non deve essere male interpretata dai suoi sudditi. Ella tiene a dichiarare che non è qui tra noi appunto perchè non crede in nessuna maniera minacciato il suo popolo amatissimo. Purtroppo, però, la fede magnifica che la nostra venerata regina ripone in tutti noi non è condivisa dai modesti promotori del congresso. Noi non siamo più i soli signori dell'aria, poichè l'Uomo ha scalato i cieli. Da secoli il piccolo abitatore della terra mirava ai cieli, ma il dominio dell'aria sembrava a colui che è pur giunto a signoreggiare i mari ed a riavvicinare le contrade, un sogno temerario. Ma ad un tratto sono salite dalla terra, a stor-



recchie, quando, arrivati a Marcon, il padron suo, Keller, gli affibbiò sulla groppa due robusti tiranti e lo ammaestrò alla manovra degli apparecchi.

Quasi avesse compreso che era giunto il momento di fare il proprio dovere di asino intelligente, da quel giorno, segnalato sempre nel rapporto del "personale di manovra" fra i presenti disponibili, Michelino, pessimo combattente, ma lavoratore instancabile, si dimostrò figlio eroico e degno del padre suo e quasi per far dimenticare i suoi cattivi precedenti, un giorno in cui gli austriaci bombardarono il campo, mentre avrebbe potuto squagliarsela, rimase imperturbabile e non ragliò nemme, no quando una scheggia di bomba lo colpì a morte.

Se fosse vissuto, sarebbe a quest'ora un asino celebre, ma siccome morì nell'anno quarto di guerra, il millenovecentodisettesimo del Signore, si dovette contentare di degni funerali, dell'onore della sepoltura e dell'epigrafe che avvertiva il viandante:

*Qui giace l'eroico Michelino
unico figlio
della schiatta Keller.*

La differenza tra Michelino ed Incitatus Consul sta in questo: Michelino aveva per padrone e protettore Keller; Incitatus aveva per protettore Caligola; Michelino non era console ed Incitatus sì; Michelino, almeno nell'ultimo periodo di sua vita, lavorò, e per questo nessuno lo ha immortalato; Incitatus non fece mai nulla, ragione per cui divenne celebre; Michelino infine era un somaro. Incitatus un cavallo, *equus caballus erat*.

La differenza tra Keller e Caligola?

Caligola amava combattere contro i bretoni e Keller contro gli austriaci; Caligola da savio divenne pazzo, dando perciò prova d'incoerenza, mentre Keller, non essendo né savio né pazzo, secondo il significato che s'è convenuto dare a queste parole, costituiva un tipo "sul generis"; il tipo Keller. Inoltre Caligola non aveva la barba e Keller ne portava anche troppa ed infine — cosa importantissima — il primo era imperatore mentre il secondo era tenente aviatore. Ed in qualità di tenente dell'arma del cielo egli educava i somari e gli austriaci, i primi a legnate, gli altri a colpi di mitragliatrice, senza però dar loro sovrachia importanza e senza sacrificar loro che pochi momenti della sua esistenza, di filosofo stoico-paripatetico, tutta dedicata alla contemplazione ed allo studio.

Lo studio di Keller veniva com-

piuto: a terra, in una grotta; nel cielo, in... aeroplano.

Sicuro, perchè i proverbi — filosofia universale dei popoli — dicono: "Chi ha tempo non aspetti tempo" — "....." non far domani quello che potresti far oggi" ecc. ecc.; ragion per cui Keller, quando partiva per le crociere di guerra, studiava durante il volo, nel piccolo aeroplano, come se fosse stato in casa sua, tranquillo, su una bella poltrona di cuoio. Studiava, istintivamente guidando il suo apparecchio, poi, al momento opportuno s'azzuffava con gli austriaci, ne buttava giù qualcuno e riprendeva la lettura.

Fu così che un giorno in servizio di crociera sul Vallone egli si distaccò dai suoi compagni di pattuglia e si portò più in alto per essere libero di leggere senza timore di investimenti.

Leggeva leggeva il buon Keller un libro interessante volando nel cielo del Vallone, dimentico del nemico e delle cannonate. Ogni tanto vedeva a distanza un gruppo di apparecchi ed istintivamente li seguiva.

Ma i suoi compagni erano già andati via da un pezzo, perchè finito il turno di servizio, e quelli che egli vedeva erano cacciatori austriaci ai quali il solitario avversario che li seguiva tranquillo, senza mostrare né paura né aggressività, né fretta di attaccare o fuggire, doveva apparire così strano che, pur essendo in quattro, rispettosamente lo scansavano ogni qual volta egli s'approssimava.

Sfogliando le pagine Keller si beffava così, incosciamente, dei quattro nemici, che alla fine, stanchi di attendere o fatti arditati dal numero, gli si avventarono fulminei. L'ombra delle quattro ali ed il rumore dei motori scosse improvvisamente il solitario e attento lettore e, mentre il libro ruzzolava nella fusoliera, tra i cavi di comando dei timoni, una prima raffica investiva il nostro cacciatore.

Affermati saldamente i comandi e ritornato completamente aquilotto, lo stoico Keller cominciò allora un gioco di audacia e di abilità per districarsi da quel groviglio.

Cerchi d'ala, picchiate, cabrate rapide e scivolate: tutto egli osò e tentò, non per fuggire, ma per tener testa agli importuni disturbatori. Quando questi credevano che cadesse abbattuto, si trovavano aggrediti con tanta foga e tanta sicurezza, da temere per la loro stessa vita; quando pensavano che fuggissero, vedevano il caccia cadere, dopo un "looping", vicinissimo a loro e sentivano il picchiettar della mitragliatrice.

Senza il suo libro Keller non poteva trovar altro passatempo che quel gioco terribile, pauroso, fatto di audacia e precisione, di fortuna e di abilità.

Tentarono cento volte i nemici stringerlo in un cerchio di morte e cento volte egli sfuggì alla presa aggredendo or l'uno or l'altro, come il cinghiale che non ha più scampo e che s'avventa furioso sulla muta.

Solo quando la mitragliatrice inceppata gli tolse ogni speranza, si

sottrasse alla stretta e prima ancora che gli avversari stupiti pensassero ad inseguirlo, era già, al sicuro, oltre l'Isonzo, col suo "Spad" crivellato dai proiettili.

Così era Keller... Per la storia Guido Keller: asso dell'aviazione italiana.

Per gli aviatori di guerra, solamente Keller: padre adottivo di Michelino!

Ugo Fischetti



Per mancanza di spazio dobbiamo rimandare al prossimo numero la pubblicazione delle «Notizie stupefacenti» e di molta «Posta aerea».

CONTE ZANO. — Certamente la Madonna di Loreto esaudirà i tuoi voti. Io cercherò, umilmente, di darti una mano, nel limite delle mie possibilità. Coraggio con la micidiale propaganda. A Milano vorremo nella prima decade di giugno, credo e spero.

VITTORIO ALBONETTI - Ancona. — Magari tu mi facessi un racconto di *seguito aeromodellistico*! In quanto alle fotografie, potrò rendertele se non verranno pubblicate. Dai un'occhiata ai numeri arretrati del giornale e vi troverai dei trafiletti sulla R.U.N.A. Una guida seria e sicura per chi voglia fabbricare dei buoni modelli volanti è «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili. Presso la Ditta Aeromodelli e Accessori di Bologna potrai trovare in vendita la prima *Tavola del costruttore*. La seconda uscirà fra una quindicina di giorni.

AERONAUTI della Scuola Commerciale di Como. — Vi ringrazio tanto del ricordo «per via aerea». Siete stati molto carini. Salutatevi il vostro bravo professore.

MARCELLA VANNUTELLI DESPUJOLS. — Voleranno i più vecchi abbonati e i più vecchi in età. Credo che tu sia giovane due volte. Ma non piangere. Spero che possano volare vecchi e giovani. In quanto a te, anche in omaggio alla tua passione per l'aeromodellismo, ti sistemeremo sopra un'ala dell'S. 74, ben legata con una corda. Se vuoi frequentare la Scuola d'aeromodellismo, puoi incominciare subito. Almeno non dovremo attendere molto per poterti annoverare fra le varie Marie Terese Tuccimei, o Pie Greguoli, o Avionette, o Signorine Ciclone. Vial daccelo subito questo dispiacere. Poi non ci penseremo più.

CAVALLO RAMPANTE. — A Dio piacendo vorremo. Speriamo che non ci perseguiti la scorfogna, come dici tu. Non posso dirti nulla circa i corsi per i paracadutisti. Per il volo a vela rivolgiti al Comando dei Fasci Giovani. Sono d'accordo con te per la... mole del distintivo. Bisogna fare un distintivo minuscolo. Bandirò un concorso fra i lettori. Vedremo che idee sapranno dare i giovani e i giovanissimi. Attento che se non hai rinnovato l'abbonamento, son guai (questo lo dico a te perchè lo capiscan gli altri).

EUGENIO GUIDETTI - La Spezia. — Non temere, o uomo. Ti giungerà la tessera e potrai volare.

FALCHETTACCIO. — Sappi che Piè veloce (Mario Landi, via Rovereto, 16, Verona) desidera collaborare con te nella realizzazione di una serie di fotografie artistiche sull'aviazione. Scrivigli e angurati che non ti risponda, perchè, leggendo la sua lettera, ti rovineresti per sempre gli occhi.

PIÙ VELOCE - Verona. — Il film che faremo noi (anzi io) non sarà un documentario sull'aeromodellismo, ma un film che avrà per protagonisti (quasi tutti) degli aeromodellisti. Sarà dunque interpretato quasi esclusivamente da ragazzi. Una trentina, e forse più, di ragazzi, e cinque-sei giovinette. Il soggetto è già stato scritto. Mancano: il titolo, i soldi

e i primi attori... Più della tessera potrà una garbata e simpatica faccia tosta. Presentati al comandante dell'aeroporto e digli il tuo desiderio e spiegagli le ragioni della tua richiesta. Ti accontenterai nel limite delle sue possibilità. Non devi dimenticare che gli aeroporti e gli aeroplani militari sono cose da tener segrete. Se non scrivi a macchina non ti risponde più. La tua grafia è una specie di corto circuito. E' fulminante. Peggio della mia.

RENZO BOLLIGER - Milano. — Il tempo e lo spazio non mi permettono di rispondere alle tue centomila domande. Lo farò un'altra volta. La fotografia che dici di avermi mandata io non l'ho veduta. Spero di vederti al raduno a Taliedo. Sì, ogni abbonato a *L'aquilone* ha la sua tessera. In questi giorni l'amministrazione spedirà le nuove e rinnoverà le vecchie.

COSTANZA - Bologna. — Sì, puoi chiedere *L'aquilone*. Basta una semplice cartolina postale indirizzata direttamente all'amministrazione. Le fanciulle e le giovinette sono tutt'altro che inferiori dei ragazzi e dei



Il napoletano Valentino Siviero con due modelli di recente costruzione.

giovanotti. Il nome *rodine* è gentile, poetico e di buon gusto; mentre *aquilotta* od *aquileta* sono nomi nient'affatto belli. Almeno a parer mio e a parere di tante rondini che questo nome si sono da se stesse appioppato. Se io fossi una donna mi guarderei bene dal farmi chiamare *aquilotta*, od anche *aquileta*. Sono sicuro che anche tu, che dimostri di avere del buon gusto, sarai, o diventerai del mio parere. Vorremo anche a Bologna e tu, se farai fare in tempo la variazione del tuo abbonamento, volerà con noi. Spero che un posticino ci sarà anche per te, su uno dei brontosauri. Non sai cosa sono? Lo apprendrai presto.

Zio Falcone

O col vento O contro vento

Storie Eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

Bibi, che già nel viaggio di andata qualche volta aveva tenuta la barra strettamente vigilato dal fratello, perfezionava la sua istruzione aeronautica con un volettino ogni mattina.

Qualche ora della giornata veniva dedicata anche alla caccia dei conigli selvatici e spesso i tre uomini si appostavano fra gli scogli coi fucili, per mandare qualche cortese saluto di piombo blindato dovunque vedessero fuggelivole affiorare una pinna di pesceccane.

Fu appunto una mattina, verso l'ora del pranzo, che Bibi, il quale stava prendendo di mira un grosso squalo gigante molto al largo, sollevò l'arma con una esclamazione di stupore.

— Non vedete niente laggiù, dritto al mio dito?

— Dove? — chiese Marino. — Ah, sì! Mi pare e non mi pare... E' qualcosa che luccica!

— Proprio; e sembra che stia fermo sull'acqua, accanto a un non so che.

Bernabé non aveva detto niente, ma era corso alla sua tenda e ne tornava con un grosso binocolo da marina. Osservò per un momento l'oggetto lontano, poi disse:

— E' un idrovolante... Ha vicino un canotto che spiega la vela. Ora si mettono in marcia tutti e due... Vencono qui. Guardate! — e porse il binocolo a Marino.

— Che te ne pare, Bibi? — chiese questi passando lo strumento al fratello mentre l'apparecchio rapidamente s'andava avvicinando. Se il nostro amico Jim non fosse già da parecchio a San Francisco, scommetterei che è il *Passaguai* questo! — Il *Passaguai*? — ripeté, sorpreso Bernabé. — Il *Passaguai* di Jim Dwindle?

— Come, lo conoscete? — Evviva — gridò Enzo. — E' proprio il *Passaguai*!! — e deposto il binocolo si dette a sventolare il fazzoletto, saltando e correndo verso la tenda, mentre l'idro, da quota bassissima, faceva il giro dell'isola e si disponeva ad ammarare vicino al "Nuova Roma".

— Natalina! — gridò Marino — bisogna mettere altra roba sui fornelli; abbiamo invitati!

Anche la vela, frattanto, s'ingrandiva rapidamente.

Il pranzo era terminato.

Natalina sparcchiava mentre gli uomini, Bibi compreso, accendevano sigarette e pipe.

Arsenghi fumava in silenzio tra la sua barbaccia, assaporando la duplice dolcezza d'aver ritrovato il suo *Archeopterix* e d'aver visto la tomba di Sywell.

Non era stata di troppo la testimonianza di quattro persone e di una tomba per convincerlo che era realmente morto. Nel suo intimo giubilò c'era un po' d'amarrezza tuttavia, di non avere, cioè, contribuito in nulla alla liquidazione della "faccenda Sywell".

Bernabé e Jim si guardavano ogni tanto sorridendosi silenziosamente. Pareva che avessero grandi segreti

fra loro. Appena sbarcato, Jim, vedendo l'altro aveva mandato un grido di meraviglia.

— Sal, Sal Manassar! Che diavolo fate qui?

— Passeggio! — s'era limitato a rispondere Bernabé e poi aveva spiegato ad Enzo, incuriosito, che Sal Manassar era un vecchio nome d'amicizia che Jim gli aveva in altri tempi affibbiato.

La spiegazione non era andata molto giù a Marino, ma, visto che i due si trattavano con cordialità, non ci aveva più pensato.

Preso il caffè, la conversazione si animò e l'argomento principale fu, naturalmente, Sywell.

Arsenghi esitò un poco prima di decidersi a parlare e guardò interrogativamente Jim.

— Dite pure, babbo! — disse l'aviatore. — Siamo fra amici. Sal, (scusate, don Bernabé, volevo dire), lo conosco benissimo e rispondo di lui, e lo stesso posso dire di questi due compatriotti, amici anche di Serenella.

— Bene; — cominciò Arsenghi, — è presto detto. A più di ottomila chilometri di qui, c'è un'isola. La chiamano, dei Misanthropi... — E ora, invece, si chiama Serenella.

— In quest'isola, un po' per volta, s'era riunita una colonia d'una ottantina di persone che, per una ragione o per l'altra, non volevano o non potevano più vivere nei loro paesi. Nessun criminale, si capisce... Vicende politiche, rivoluzioni, ecco! C'erano molti alti personaggi. Principi, ambasciatori, ministri... tutti ex... naturalmente.

Anche Sywell s'infiltrò fra di noi, facendosi garantire da un greco, certo Gonaris e un bulgaro... Nogareff.

Si spacciò per perseguitato, per motivi sentimentali, da un principe reale. Un mese fa quel traditore, tentò un colpo di mano per impadronirsi dell'isola in nome dell'Inghilterra. Fallì. L'imprigionammo, ma scappò sul mio battello con due complici, ammazzandone un terzo, che gli dava fastidio a bordo, pare.

— Io li incontrai in alto mare. —



... non vedete niente laggiù, dritto al mio dito?

interloquì Jim, — quando ero in viaggio per l'isola insieme con Serenella.

— E noi abbiamo trovato Sywell qui quando già aveva massacrato gli altri due — disse Marino. — Tutto gli sarebbe andato bene se il vostro canotto, signor Arsenghi, non avesse preso il largo spontaneamente con molta opportunità.

— E anche da solo, Sywell ci ha dato abbastanza da fare — brontolò Bernabé, — a momenti ci spacciava tutti, — e raccontò la movimentata vicenda del finto smemorato e dei suoi vari attentati.

— Ma non era cattivo, in fondo. — sospirò Natalina che, terminate le sue faccende, s'era seduta con gli altri, tirando fuori il solito lavoro a uncinetto.

— Il colpo contro la vostra isola, signor Arsenghi, era premeditato da un pezzo, — continuò Bernabé. — Leggete, — e gli porse la lettera ritirata ad Auckland.

— E' evidente! — convenne questi, restituendo il foglio. — A quanto pare voi conoscevate da molto Sywell!

— Sì. Lo conoscevo e m'auguravo ardentemente di ritrovarlo un giorno o l'altro, — rispose Bernabé con aria tetra — Ecco perchè gli avevo messo alle costole un'agenzia d'informazioni. Fortunatamente per lui è morto prima che potessi saldargli un piccolo conto arretrato...

— Che conto, signor Bernabé? — chiese impulsivamente Enzo.

— Zitto Bibi, non essere indiscreto! — lo ammonì Marino.

— Oh, chiedo scusa... — mormorò il ragazzo, tutto rosso.

— Niente, niente... — s'affrettò a dire sorridendo, un po' triste, Bernabé. — Non c'è nulla di male nella domanda di questo caro amico... E' una faccenda dolorosa di qualche tempo fa. Storia breve e semplicissima. Fu a Cipro... Anche lì, come sapete, c'è la zampa dell'Inghilterra, nazione civilissima e umanissima verso quei popoli che s'accontentano d'esser trattati come mandrie di bestiame e nulla più. Guai però a quelli che si ricordano d'aver uno spirito, oltre che uno stomaco, e peggio ancora, di manifestare una volontà! Beh, questo, c'entra fino a un certo punto.

Come vi dicevo, io mi trovavo di passaggio a Cipro, in visita presso certi amici. C'erano stati dei disordini, per motivi politici. Pattuglie inglesi andavano in giro, ostentando con fare provocatorio le loro modernissime armi.

Passeggiavo una sera col figliuolo del mio ospite, un ragazzo all'incirca dell'età di Enzo, al quale ero affezzionatissimo.

Un ufficiale inglese di ronda, si avvicinò a noi squadrandoci con insolenza; poi, con un moto repentino strappò dal petto del mio amico una coccarda alla quale non avevo badato prima. "Ecco, stupido mar-

L'AQUILONE

mocchio, — disse — quel che faremo del tuo sporco paese".

Gettò la coccarda nel fango e la calpestò col suo stivale; poi spinse brutalmente da parte il ragazzo e si rivolse a me: "state in guardia anche voi! — mi gridò, battendo una mano sulla fondina della pistola; c'è qui il castigamatti!".

(continua).

Enzo Jemma

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgerai all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma

"ALA" macchina 900 per scrivere — Novità assoluta, ULTRAUTILITARIA, comodissima ovunque, leggera (pesa kg. 2,950), completa, perfetta, robusta, elegantissima. Tastiera universale, battuta dolcissima, allineamento perfetto. Spedizione ovunque. Regaliamo porto imballo anticipando importo. Premio 10% ai clienti collaboratori propagandisti. Prezzo eccezionalmente: lire 625. ITALDATTILOGRAFICA, Aquila. LEUCA (Lecce).

ATTENZIONE, ATTENZIONE — Inviando a Gaetano Briganti, via Negri 4, Ravenna, 50-100 francobolli colonie e commemorativi italiani riceverete 60-120 differenti buoni esteri.

DA UMBERTO DARRIESO — Via Artisti 29, Torino, troverete tutto quanto occorre per costruire aeromodelli (materiali e insegnamenti).

ERCOLE MIACIÀ, Sassoferato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi Italia.

FRANCOBOLLI cambio con aeromodello. Dario Cardarelli, via Lorenzo Valla, 27 - Roma.

CAMBIO SCHELETRO ala modello "Bellanca" contro francobolli — Bruno Decree — Catanzaro Sala.

DISEGNI AEROVELEGGIATORI vendonsi — Coccon, Pietro Crespi 10, Milano.

MODELLO a tubo elegantissimo vendo, Rifornitura perfetta alla nitro, elica noce. Vola perfettamente. Lire 120. Angiolini, via Rovereto, 9, Milano.

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

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione del numero precedente)

— Chissà — fece Giorgio sorridendo — chissà se un giorno si potrà, zn dal mattino, esser sicuri del tempo che farà. Sai che il babbo dice sempre che un bel giorno ci sarà un Commissariato Internazionale del Buon Tempo e della Pioggia?

La mamma si mise a ridere, e ripensò alle parole burlesche di suo marito, che quando esaminava i bollettini meteorologici auspicava scherzosamente un Commissariato "incaricato di rimartire equamente la bianca Neve ed il fulgente Sole, la feconda Pioggia e l'operoso Vento". Diceva: "Ridurremo a una formula algebrica la genesi di un mattino di primavera".

Avevano intanto raccolte le loro cose e stavano per incamminarsi quando udirono alle spalle il trotto d'un cavallo. Andava verso Lugo una carrozza tirata da un bel morello. Si fermarono un momento per lasciarla passare ed ebbero una lieta sorpresa. Riconobbero sulla vettura il proprietario dell'albergo dove alloggiavano.

— Se vogliono approfittare della mia vettura... — egli disse cortesemente, e con un tiro di briglia fermò il cavallo.

La signora e i ragazzi accettarono l'invito e rientrarono in città riposati e sereni. — Che fortuna, — diceva la signora. — Tanto più che le nuvole si stanno sciogliendo. Ecco. Vengono giù i primi goccioloni...

Per tutta la notte, sulla Cupola della Chiesa del Carmine la bandierina segnava vento cioè caricciosamente, ma verso l'alba anch'essa si placò. Il tempo andò via via schiarandosi, e al mattino permise ai visitatori una nuova gita verso Casa Volta. Fu sotto il portico d'una rustica e pittoresca fattoria che la signora e i fanciulli si fermarono a far colazione. Poi, più tardi, all'ombra di due filari di mandorli, ripresero il racconto.

Capitolo Decimo

Diceva la dolce voce della signora...

"Egli aveva sognato di poter essere subito un fulmine di guerra, invece nel primo incontro col nemico non poté impegnare combattimento, perchè la mitragliatrice gli si inceppò e il pilota austriaco riuscì a sfuggirgli. Ma subito Baracca notò che "l'emozione della caccia era stata sublime". Anche in successivi voli di inseguimenti gli accadde lo stesso inconveniente della mitragliatrice inceppata. Baracca riusciva a difendere il cielo della Patria, a fuggire il nemico; ma non gli bastava. Il suo sogno non era solo di difendere; era di attaccare, assalire, abbattere. Descrive uno di questi tentativi: "...un austriaco è comparso d'improvviso verso Codroipo. Il cielo è pieno di nuvolette di shrapnell.

Salgo, salgo. Bolognesi, che è salito prima di me, parte a incrociarlo. Si avvicina al ritorno. E' poco più alto di me. Lo incrocio come l'altra volta, ma non ho che il tempo di sparare un colpo... è velocissimo. Giro, ma lo vedo già lontano; lo inseguo e salgo, sono poco più basso di lui, gli arriverò sotto. Guadagno poco; pare che discenda, discendo anch'io per restargli sotto e lo raggiungo subito. Sono vicinissimo: 50 metri. Gira la coda; il passeggero, voltosi indietro, spara. Vedo i lampi e sento i colpi: sparo anch'io. S'inceppa di nuovo la mitragliera, come l'altra volta. Oh rabbia! Che guai. Non c'è tempo da perdere. Tiro nell'otturatore. Niente. Butto giù l'apparecchio e sparisco a picco. Se non facevo presto mi faceva la festa (...). "Mentre scendo vedo uno strano nella tela dell'ala. Cosa sarà? C'era prima? No. Allora è una palla: sono soddisfatto; almeno porto indietro qualche cosa da far vedere: la prova del fuoco (...)."

Quella discesa a picco aveva fatto credere al pilota austriaco, tenente Florer, di aver abbattuto l'apparecchio di Baracca; e un giornale di Vienna narrava appunto l'avventura. E Baracca, saputo ciò, annotava nel suo diario:

"Bisogna che io vada a gettare un messaggio al signor tenente Florer, per fargli sapere che io ho il piacere di aver fatto la sua conoscenza, a duemila metri, ma che sono ancora molto vivo, e che non gli auguro di capitarmi a tiro un'altra volta".

— Nei suoi scritti si lagnava di non riuscire ancora nel suo intento, perchè il freddo gli era nemico e gli ritardava la messa in marcia del motore; e la mitragliatrice era sempre pronta

ad incepparsi al momento opportuno, costringendolo a malincuore a retrocedere quando avrebbe potuto attaccare a fondo. Ma anche quei mancati combattimenti gli servivano a portare alla perfezione l'istintiva abilità del cacciatore. Gli servivano ad equilibrare le forze, ad aguzzare la sua maestria, a manovrare l'apparecchio, quasi fosse una parte del suo stesso corpo da far guizzare agilmente per sottrarlo al tiro dell'avversario.

Gli servivano a studiare, a conoscere, a indovinare le manovre e i metodi dei nemici, e mettersi in guardia. Questi mancati combattimenti gli insegnavano la cosa forse più difficile e più importante: ad accoppiare al suo indomabile coraggio la freddezza del calcolo e del ragionamento. Questo fu il segreto del suo stile. L'istinto del cacciatore si rivela in certe sue efficacissime descrizioni: "Vedo colpi verso il mare, vado là a 3.300, e mentre guardo a sinistra, in alto e a destra, per caso, sotto di me, a destra, mi vedo un austriaco. Vedo le croci nere; non mi scappa più! Mi porto dietro, in alto, in plané a 3.400 metri; manovro con l'apparecchio, sento che spara, guardo le ali, non vedo nulla, ma muovo sempre per non essere colpito. Studio il modo migliore per attaccare, non lo trovo. Gli passo davanti sulla destra, non spara più. Mi volgo e vedo che ha virato verso il mare. Rapido virage, gli punto deciso sul fianco" (...). Durante quei voli egli vede dall'alto la furia delle battaglie; vede il feroce volto della guerra: "Infuria la battaglia sul Carso, 22 ottobre; ieri ho volato fino su Romans, pareva l'inferno. In ogni luogo si vedevano i lampi dei cannoni e colonne altissime di fumo che si alzavano dal monte e dalla pianura. Di notte si vedeva su Monte Santo l'incendio, e su tutta la linea del Carso lampi e razzi".

— I nostri arditi del cielo iniziarono l'opera di abbattimento delle ali nemiche con pochi apparecchi, male armati e malsicuri. Pareva impossibile che potessero competere contro gli apparecchi nemici, più perfetti, numerosi, e bene armati; ma dove mancarono i mezzi suppliro-

no il coraggio e l'animo; i nostri "cacciatori" andavano a "guardar l'avversario negli occhi". Con tale ardimento, non appena gli apparecchi risposero al loro còmpito, ogni scontro segnò una pagina gloriosa nella storia dell'aviazione italiana. ... Finalmente nel cielo di Meudeuzza si compì il battesimo di gloria. Fu il 7 aprile. La primavera aveva messo in piena attività tutto il fronte. L'aviazione nemica aveva bombardato ferocemente le nostre indifese città di Ravenna, Milano, Schio, Udine e Venezia, e tentava invano di portar la sua opera di distruzione nel cielo dell'Isonzo e della Carnia, approfittando del buio della notte per sorprendersi.

(Continua.)

Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni

di guerra aerea in A.O.

Volume di circa 300 pagine illustrato da un gran numero di fotografie del massimo interesse

L. 12

PRENOTATEVI

inviando vaglia all'Amministrazione delle pubblicazioni aeronautiche: viale dell'Università, 4 - Roma

Agli abbonati alle pubblicazioni aeronautiche (Rivista aeronautica - Le vie dell'aria - L'ala d'Italia - L'aquilone - Aerotecnica) sconto del 10 per cento sul prezzo di copertina.

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

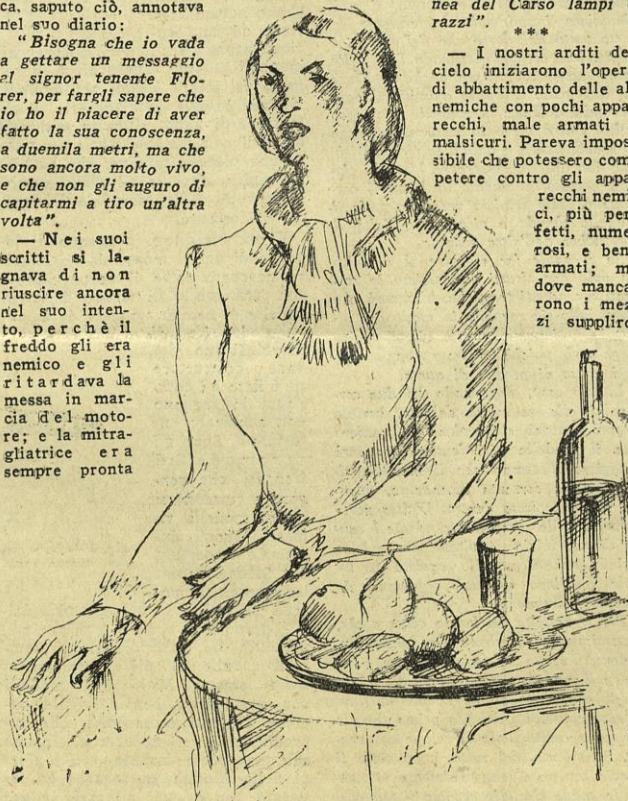
MACCHINE
DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA
VIA FLAVIA 4



... sotto il portico d'una rustica e pittoresca fattoria...

La Palestra dell'aeromodellista

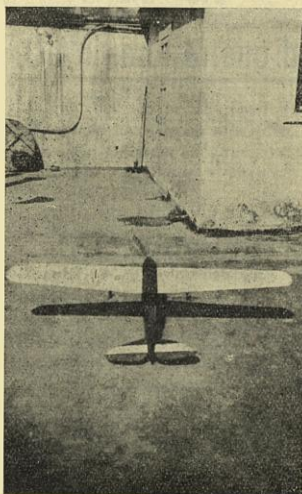
Modello veleggiatore «Roma»

(Continuazione dal numero precedente)

Oltre al centramento ed alla determinazione della posizione migliore del gancio, il modello deve essere regolato, generalmente in modo tale da eseguire il volo rettilineo; cioè non deve essere virato né a destra né a sinistra.

Tanto più dovrà avere le doti di procedere sempre lungo una rotta stabilita, se è destinato a prove di distanza. Anche per le prove di centramento, poiché come si è visto la distanza percorsa è uno degli elementi sui quali si basa il centramento, il modello deve procedere in una sola direzione.

Se il modello tende a virare costantemente da una parte, vuol dire che ha un difetto che provoca la virata. Difetti di questo genere sono i seguenti:



Aeromodello a fusoliera costruito dal napoletano Valentino Siviero.

il piano di coda verticale non è in direzione esatta con la mezzeria;

il piano di coda orizzontale non è, guardando l'apparecchio dal davanti, orizzontale, e quello verticale è inclinato;

l'ala è girata, sulla fusoliera, in modo che una delle estremità è più avanti dell'altra;

l'ala è spostata lateralmente, rispetto alla fusoliera;

l'ala è svergolata, cioè una semiala ha incidenza maggiore dell'altra.

Nel primo caso si capisce facilmente perché il modello vira: lo spostamento del piano verticale, lateralmente, equivale all'azione del timone di direzione. Occorre dunque, in tal caso, controllare che il piano verticale sia nella posizione dovuta, e rettificare la posizione.

Nel secondo caso si ha che il piano di coda tende a disporsi orizzontale, e quindi ad inclinare l'apparecchio: l'inclinazione del piano verticale contribuisce in tale azione. L'apparecchio viene a trovarsi in posizione sbandata, e scivolando d'ala vira continuamente verso la parte della quale è inclinato. Occorre, anche in questo caso, rettificare la posizione dei piani di coda.

Se l'ala ha una delle estremità più avanti dell'altra, durante il volo tenderà a disporsi con il bordo d'attacco perpendicolarmente alla direzione del volo, cioè a portare indietro la semiala più

avanzata. Questo effetto è accentuato con le ali a freccia, ali cioè con il bordo d'attacco non rettilineo, ma inclinato all'indietro, dalla fusoliera verso le estremità. Anche in questo caso occorre controllare e rettificare la posizione dell'ala.

Quando l'ala è spostata lateralmente rispetto alla fusoliera, si ha che la semiala più sporgente è di superficie maggiore dell'altra: il modello quindi si inclina dalla parte della semiala meno sporgente, e vira verso questa parte. Occorre dunque verificare e rettificare la posizione dell'ala.

Infine, se l'ala è svergolata, a causa della differenza di incidenza fra una semiala e l'altra, con le incidenze usate normalmente avviene che la semiala che ha incidenza maggiore ha una portanza più grande dell'altra, e quindi si solleva, provocando lo sbandamento e la conseguente virata verso la semiala di incidenza minore. Di questo difetto ci si accorge guardando l'ala dal davanti, e confrontando le posizioni reciproche dei bordi d'attacco e d'uscita delle semiali. Se una semiala presenta il ventre di superficie maggiore dell'altra, e se si vede il bordo d'uscita più spostato in basso, rispetto al bordo d'attacco, che nell'altra semiala, vuol dire che quella è la semiala di incidenza maggiore. Generalmente, se una semiala è svergolata in modo da avere incidenza maggiore, si vede il bordo d'uscita non parallelo al bordo d'attacco, ma più distante, da questo, verso l'estremità che presso la fusoliera: viceversa se una semiala è svergolata in modo da avere incidenza minore di quella dovuta. Verificato che esiste tale difetto, si può rimediare inumidendo leggermente la carta tanto del dorso che del ventre, e lasciandola asciugare tenendo l'ala nella posizione dovuta. Si può anche applicare un cartoncino al bordo d'uscita ad ogni estremità dell'ala: piegandone uno verso l'alto, l'altro verso il basso, si corregge lo sbandamento, e quindi la virata. Dirò, pur non dovendo essercene bisogno, che sarà necessario piegare in basso il cartoncino della semiala verso la quale il modello sbanda e vira, verso l'alto il cartoncino dell'altra semiala.

Se si vuole far eseguire al modello un volo che sfrutti al massimo le correnti ascendenti termiche, bisognerà che il modello sia regolato in modo che effettui continuamente una virata, molto larga però, poiché la virata troppo stretta è causa di perdita di quota.

In tale caso, disponendo dei due cartoncini alle estremità dell'ala, veri e propri alettoni, si regolano in maniera che il modello viri lentamente: sarà maggiore il tempo che il modello rimane nella corrente ascendente, quando vi sia capitato dentro. D'altra parte l'entrata nella corrente ascendente è causa di un inizio di virata, per solito: quindi anche il modello regolato per un volo rettilineo sfrutterà abbastanza le correnti ascendenti.

Per la riuscita del lancio occorre che, naturalmente, la virata sia larga, per potere, durante la corsa, dirigere e seguire il modello nella sua virata, ed in modo che possa giungere alla massima altezza consentita dal filo prima che sia troppo spostato dalla direzione del vento. Sarà bene, del resto, cominciare il lancio un poco trasversalmente al vento, in modo che allo sgancio il modello si trovi esattamente con la prua al vento.

Per i voli su pendio occorre, infine, che il modello abbia la più grande stabilità in direzione: mantenendosi costantemente contro il vento, è in grado di sfruttare le differenze di velocità dei diversi strati d'aria nei quali viene a trovarsi.

Queste avvertenze sul modo di regolare il modello, sono necessarie quanto il centramento, poiché costituiscono un vero e proprio pilotaggio del modello, predisposto a terra secondo le necessità del momento, delle condizioni atmosferiche e delle possibilità di volo veleggiato che si vogliono sfruttare, e dei fini che si vogliono raggiungere: durata in correnti ascendenti termiche o di

cumulo, durata in correnti di pendio, oppure distanza.

Il vero e capace aeromodellista è tale soltanto quando sa regolare il modello da lui costruito in modo da sfruttarne, in qualsiasi caso e per ogni scopo, tutte le possibilità.

L'esperienza, formata da ognuno personalmente con il proprio modello, studiandone il comportamento nelle diverse condizioni, completerà le indicazioni che ho dato, e che non possono essere che sommarie e generali, poiché ogni aeromodellista, nel lancio e nella preparazione di esso, deve completare le norme che ho esposto con la propria sensibilità del momento, sia come determinazione del momento più opportuno per il lancio sia come scelta della località dalla quale questo viene eseguito.

FINE.

UNA BREVE VISITA AL XV SALONE AERONAUTICO DI PARIGI

Presso la riva della Senna, a Parigi, il "Grand Palais" ha accolto nelle sue immense sale gli aeroplani, motori e accessori del XV Salone Aeronautico. Una grande folla di tecnici e di curiosi si è addensata ogni giorno attorno agli apparecchi, osservandone le forme snel-

le ed eleganti, studiandone i particolari aerodinamici e costruttivi.

Ma i pochi visitatori ritardatari che si trattenevano l'ultima sera all'ora della chiusura fra i potenti apparecchi militari e i lussuosi traserei civili, hanno potuto assistere ad una curiosa scena. Fra i veri apparecchi, immobili e seri, una schiera di ragazzi fa volare i suoi aeromodelli, riempie le sale quasi deserte di allegria e di moto. Uno fra essi dall'alto di uno scalone, lancia nel vuoto una piccola rondine, che battendo rapidamente le ali plana veloce sull'ala di un apparecchio da caccia sottostante.

È un ingegnoso congegno di legno e di carta, mosso da un elastico nascosto sotto il corpo dipinto con cura, con le ali nervate di sottili lamelle di bambù azionate da manovelle in filo di ferro. Il suo giovane costruttore ne è fiero e i compagni lo seguono con ammirato entusiasmo. Sono gli aeromodellisti francesi che vengono a riprendersi i loro modelli, rimasti esposti durante l'apertura del Salone in una loro apposita mostra. Modelli di veleggiatori, dalle grandi ali curve e slanciate, modellini ad elastico, dai più semplici a tubo ai più complessi in scala esatta. Moltissimi modelli con motorini a benzina, dalle sagome eleganti e raccolte che riproducono i veri apparecchi. In una saletta a parte durante tutti i giorni della Mostra un ragazzo ha lavorato con i suoi attrezzi, le sue colle, i suoi materiali, ad un banco

improvvisato, per far vedere al pubblico come si costruiscono gli aeromodelli, come si studiano, si preparano, si montano e si coprono questi piccoli preziosi propagandisti della Scienza Aeronautica. Una vera folla di gente si alternava davanti a quel tavolo e naturalmente

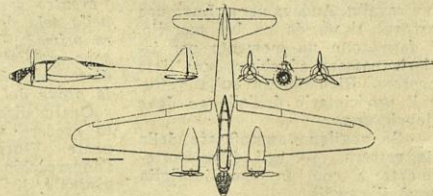


Fig. 1 — Il monoplano Amiot è presentato nella versione di impiego postale veloce. (Apertura n. 23).

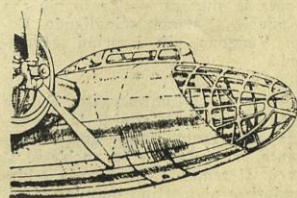


Fig. 2 — La fusoliera dell'Amiot 341 è fornita di una prua perfettamente carenata in materiale trasparente.

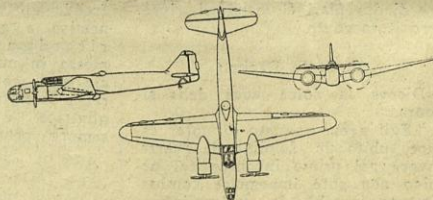


Fig. 3 — La sagoma esterna del bimotore Bloch 131 è caratterizzata dal musone appiattito e dalle torrette girevoli posteriori. (Apertura n. 20).

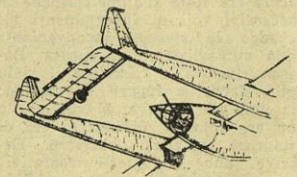


Fig. 4 — I travi di coda e l'arma posteriore del Fokker.

fra essa molti ragazzi, lieti di trovarsi in un ambiente così propizio alla nascita di nuove idee, di più

arditi progetti. E gli esempi al vero non mancano, per incitare la fantasia. Ecco il grande monoplano "Amiot 341", un bimotore ad ala attraversante verso l'alto la fusoliera a sezione circolare (fig. 1), con la prua perfettamente carenata che sembra quella di un moderno veleggiatore (fig. 2). Ecco il bimotore da bombardamento "Bloch 131" (fig. 3) con la lunghissima fusoliera sottile e appiattita, che sembra invitare qualche aeromodelista a copiarlo per un modello a elastico. Su un alto rapporto si libra il "Fokker F. 1", un bimotore da combattimento audacemente dipinto in giallo e rosso, caratterizzato dai travi a sezione ellittica che ne sostengono la coda piccola e sottile (fig. 4). Poco lontano un altro apparecchio da combattimento, l'"Hanriot 250" (fig. 5) mostra un interessante collegamento delle ali alla fusoliera, con piccoli montanti profilati che si attaccano presso i motori (fig. 6). Vicino al piccolo apparecchio da caccia "Koolhover 55" un disegno (fig. 7) spiega chiaramente come il motore, sistemato internamente alla fusoliera, faccia girare contemporaneamente in senso inverso le due eliche coassiali sistemate a prua. E' un dispositivo ad ingranaggi che i nostri aeromodelisti ben conoscono, per averlo più volte impiegato in modelli a due matasse in gare di velocità. Un'altra sagoma elegante di monomotore ce l'offre il "Loire 250" (fig. 8), in cui l'ala, interamente a sbalzo, è tuttavia rastremata verso l'incastro in fusoliera. Un esempio di forme ormai classiche ce lo fornisce invece il bimotore "Caudron Typhon" (fig. 9) che ricorda moltissimo nelle sue linee esterne il noto apparecchio inglese Comet. Alcuni apparecchi di importazione meno ortodossa sono presentati più lontano fra i piccoli monomotori da turismo. Ecco l'Ala volante di Fauvel, fig. 10) dalla caratteristica pianta a doppio triangolo, con la fusoliera ridotta a un semplice rigonfiamento centrale contenente i piloti. Ecco l'Emittente di Mauboussin (fig. 11) nel quale la grande coda concorre, con l'ala principale, alla sustentazione dell'apparecchio. Tutti questi interessanti esempi sembrano veramente invitare gli aeromodelisti ad un'attività più intensa e più varia, mostrando come il progresso tecnico non si trovi soltanto nella ripetizione perfezionata dei vecchi schemi, ma soprattutto nella ricerca incessante di nuove vie, tra cui soltanto la pratica realizzazione potrà indicare, di volta in volta, la migliore.

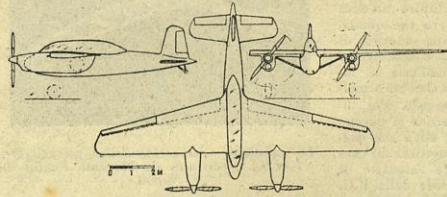


Fig. 5 - L'Hanriot 250 è presentato per ora con impennaggi a croce normali, ma è allo studio una variante con deriva d'estremità.

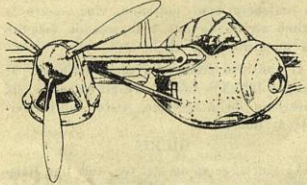


Fig. 6 - La fusoliera dell'Hanriot 250 riproduce le forme dei più recenti veleggiatori multiposti.

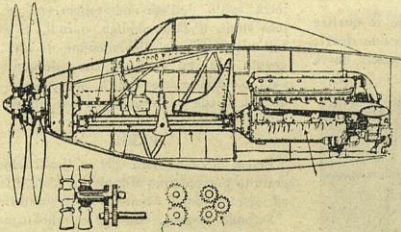


Fig. 7 - Le trasmissioni del caccia Koolhoven passano al disotto del posto di pilotaggio.

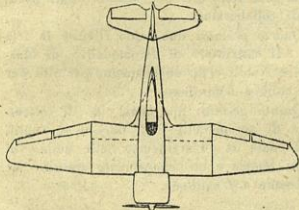


Fig. 8 - La pianta del caccia Loire 250.

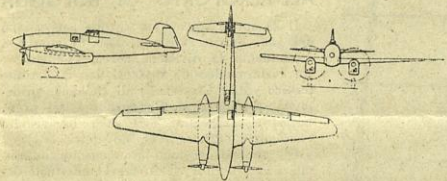


Fig. 9 - Lo schema generale del Caudron «Typhon» ricorda moltissimo il De Havilland «Comet». (Apertura m. 14,80).

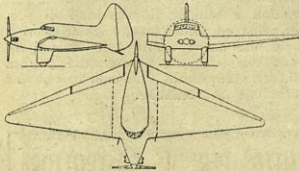


Fig. 10 - L'ala volante Fauvel è realizzata in un turismo biposto a cabina. (Apertura m. 10,40)

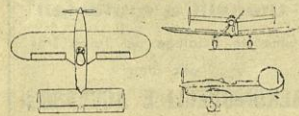


Fig. 11 - L'Emittente Mauboussin è fornito di alettoni a funzionamento alternato e congiunto su ambedue le ali. (Apertura m. 7).

Fidia Piattelli

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

Mi domanderete perchè ho riassunto questo capitolo della cinematica dei moti rotatori. La cosa diventa chiara, se pensiamo che la nostra terra non è altro che un volano a diametro variabile. Con ciò non voglio dire che la terra subisca delle variazioni di diametro, ma vi ricordo il fatto che ogni punto di un meridiano ha una distanza diversa dall'asse di rotazione della terra. Se noi andiamo dall'equatore verso un polo, ci avvicineremo all'asse terrestre prima di poco, poi sempre di più. La velocità angolare rimane uguale per tutti i punti della terra, mentre la velocità lineare è proporzionale alla distanza dall'asse di rotazione.

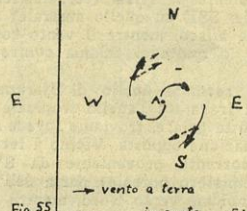
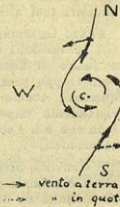
Ora vediamo cosa succede con una massa d'aria che avanza da Sud verso Nord. Essa ha acquistato all'equatore la velocità lineare corrispondente al raggio terrestre (circa 6370 km.). Quanto più essa cammina verso Nord, tanto minore diventa la sua distanza dall'asse di rotazione della terra. Avviene quello che abbiamo visto nel caso del dispositivo di Coriolis. La massa d'aria mantiene la sua velocità lineare e siccome essa ora si trova più vicino all'asse di rotazione, dovrà ruotare con una velocità angolare maggiore di prima. La sua rotazione precederà dunque quella della superficie terrestre. Siccome per un osservatore immobile nello spazio un punto della superficie terrestre sottostante cammina, in seguito alla rotazione, da Ovest verso Est, la nostra massa d'aria sarà deviata verso Est, dovendo essa precedere il moto della superficie terrestre. La sua direzione non sarà quindi più Sud-Nord, ma Sudovest-Nordest. Nello stesso tempo dobbiamo però dire che questa direzione non è mantenuta costante lungo tutto il percorso, ma la componente Ovest-Est aumenta quanto più ci rechiamo verso il polo, appunto per la diminuzione della distanza dall'asse che è debole vicino all'equatore e maggiore quanto più ci si avvicina al polo.

Un'analogia considerazione si può fare per una massa d'aria che proviene dal polo e cammina verso l'equatore. In questo caso l'aria si porta verso distanze, dall'asse terrestre, sempre maggiori. Per mantenere la sua velocità lineare originale, la velocità angolare deve diminuire, cioè la massa d'aria subisce un ritardo rispetto alla superficie terrestre. Il suo spostamento avrà cioè una componente orientale. Una corrente diretta da Nord a Sud diventa allora una corrente Nordest-Sudovest.

La fig. 55 raffigura schematicamente queste deviazioni per un'area ciclonica, mentre la fig. 56 ne dà un'analogia rappresentazione per una area anticiclonica. Si intende che parliamo sempre di quello che accade in vicinanza della superficie terrestre, cioè nei bassi strati. L'aria che inizialmente seguiva delle traiettorie rettilinee e puntate sul centro del ciclone, ora, in seguito alla deviazione dovuta all'accelerazione complementare di Coriolis, inizia un moto rotatorio a spirale, con un senso di rotazione opposto a quello del-

le lancette dell'orologio. Nell'anticiclone della fig. 56 invece l'aria non riesce ad uscire secondo traiettorie rettilinee e segue un moto rotatorio nel senso delle lancette dell'orologio.

Tutto ciò vale naturalmente solo per l'emisfero boreale, cioè tra l'equatore e il polo Nord. Sull'emisfero australe, cioè a Sud dell'equatore, ogni cosa risulta invertita. Restando fermo il principio dell'accelerazione angolare per le correnti che provengono dall'equatore e del-



Andamento delle correnti in zona ciclonica (fig. 55) ed in zona anticiclonica (fig. 56).

ritardo angolare per quelle provenienti dal polo, le componenti nel senso Est-Ovest fanno sì che le correnti deviano verso una direzione approssimata Sudest-Nordovest. Sulla fig. 52, abbiamo raffigurato anche queste varie deviazioni. Sull'emisfero australe avremo allora pure una rotazione nel senso delle sfere dell'orologio nei cicloni, e contraria negli anticicloni.

La rotazione ciclonica dipende però anche da un fattore estraneo che ne modifica alquanto le caratteristiche: l'attrito. Se pensiamo alla causa che determina la rotazione, cioè l'accelerazione e il ritardo angolare, comprendiamo senz'altro che l'attrito fra le masse d'aria e la superficie terrestre può diminuire anche di molto l'effetto dell'azione deviatrice. Avremo allora che vicino a terra la deviazione sarà esigua e il vento soffia quasi in direzione centripeta o centrifuga. Quanto più ci innalziamo, tanto più la deviazione aumenta e la direzione del vento si assomiglia sempre di più ad una circonferenza. Abbiamo introdotto questa rotazione del vento colta quota nelle figg. 55 e 56. Essa è meno marcata sul mare, dove l'attrito super-



Eccovi Gigi Lavagnino di Palermo mentre esamina trasciolato il decimo modello costruito dall'amico Riccio.

ficiale è piccolo, e tanto più forte quanto maggiore è l'attrito stesso. Talvolta a poche centinaia di metri di altezza si ha una rotazione di più di 45° rispetto al vento a terra.

Dopo aver parlato un po' delle deviazioni coriolisiane, torniamo ora alla considerazione dello schema di Bjerknæs della circolazione generale (fig. 52).

Nel primo anello ruotante (vicino all'equatore) vediamo una corrente Nord-Sud vicino a terra ed una Sud-Nord in quota. Naturalmente queste correnti non manterranno le loro direzioni, ma saranno soggette alla deviazione di Coriolis. La corrente proveniente da NNE (sull'emisfero boreale, SSE su quello australe) si chiama *aliseo*, mentre il vento contrario in quota si chiama *controaliseo*.

Nel secondo anello di Bjerknæs, che si trova tra l'anello tropicale e la calotta polare, troviamo invece una rotazione opposta. Vicino a terra una corrente proveniente da SW (sull'emisfero boreale) porta dell'aria tropicale verso Nord, mentre in quota abbiamo un trasporto di aria fredda verso Sud.

Nell'interno della calotta polare invece abbiamo un'altra rotazione il cui verso si comprende facilmente: discendenza nella zona immediatamente adiacente al polo e ascendenza nella zona periferica.

Nelle zone in cui la componente verticale del vento raggiunge un valore massimo, quella orizzontale diventa minima. Così abbiamo in compenso *tre grandi zone di calma*: quella lungo l'equatore, quella delle latitudini di 30-35° e quella polare.

La zona di contatto fra la calotta polare e l'anello della zona temperata invece è tutt'altro che calma. In essa abbiamo l'incontro di masse d'aria animate di moto contrario e che posseggono caratteristiche fisiche assai diverse. Tra le due masse d'aria si ha dunque una *superficie di discontinuità chiamata fronte polare*. Il fronte polare non è però una specie di parete verticale. Il maggiore peso specifico dell'aria polare fredda fa sì che essa si insinua come un cuneo sotto l'aria calda. Il fronte polare risulta perciò inclinato rispetto all'orizzonte di circa 1/100 da Sud a Nord. Ricordiamo che la fig. 52 è puramente schematica e che perciò l'angolo tra il fronte polare e l'orizzontale è molto esagerato.

Dei fenomeni che avvengono nel fronte polare sarà parlato la volta ventura. Essi producono quello che comunemente è chiamato "tempo".

(continua).

M. Garbell

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

ADRIANO BACCHETTI - Padova. — Se al volume « Il costruttore di aeromodelli fossero allegate delle tavole di costruzione, presto queste risulteranno sorpassate dalle nuove costruzioni che segnano un continuo progresso dell'aeromodellismo. Per i longheroni che desideri ti consiglio di interpellare le ditte delle quali troverai l'indicazione nel giornale.

GIUSEPPE MURER - Padova. — Posso accontentarti solo in parte perché spedirti quei diagrammi non mi è possibile: però posso ben consigliarti ad acquistare la raccolta dei 75 profili «GOTTINGA» inviando L. 40 all'amministrazione de «Le vie dell'aria», e se, sei socio della R.U.N.A., L. 25.

OTTORINO PASQUALOTTO - Padova. — Anzi tutto ti avverto che lo spazio riservatomi nel giornale è per risposte di indole tecnica e non per risolvere immaginarie divergenze, frutto spesso di molto poco spirito. Zio Falcone è una persona correttissima e molto cortese anche con chi gli scrive sciocchezze.

Egli non fa differenze fra i suoi aeronipoti, siano essi veneti, siciliani od abissini: se non fosse così non sarebbe zio Falcone. Fa' dell'aeromodellismo e scrivi quando ti occorrono consigli: nella nostra aerofamiglia troverai sempre degli amici cortesi.

EGISTO GIARDINI - Genova. — Ti consiglio di interpellare le Ditte nominate sul giornale. Il miglior motore per gli aeromodelli è sempre quello ad elastico.

MICHELE SIMONCINI - Palermo. — Ho avuto la tua con le notizie dei risultati che hai ottenuto con il tuo S. G. M. 4. Però mi pare che la matassa possa sopportare una carica superiore ai 350 giri. Ad ogni modo ciò che conforta è il successo ottenuto. Ho in questi giorni ultimato il disegno di un buon veleggiatore che ti faccio inviare in cambio di quelli da te inviati. Conto incontrarti a Roma la prossima estate con i migliori tuoi allievi.

FENZO GUERRINI - S. Marcello Pistoiese. — Gli aeromodelli devono volare e perciò non si fanno di legno massiccio, che risulterebbero troppo pesanti. Anche se non puoi frequentare scuole per aeromodellisti potrai egualmente imparare, sia attraverso *L'aquilone* che con l'acquisto de « Il costruttore di aeromodelli ».

VALENTINO SIVIERO - Napoli. — Al Concorso Nazionale per modelli ad elastico non vi è limite né di matasse né di eliche. Una superficie alare di dm2. 50 per un modello normale ad elastico mi sembra un po' molto, in rari casi si raggiungono i 30 dm2. La dimensione dell'elica è determinata in modo approssimativo in rapporto alla superficie alare per mezzo di un diagramma ricavato sperimentalmente, mentre con analogo procedimento si calcola il passo dell'elica, che è in

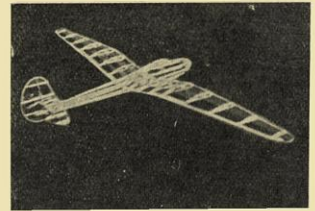
relazione al carico alare. Fra lunghezza dell'apparecchio ed apertura alare non vi è alcuna proporzione; nel regolamento del Concorso Nazionale è solo prescritto che l'apertura alare non deve essere inferiore alla lunghezza del modello. Per sostituire un'elica bipala con altra tripala, occorre che questa, di diametro inferiore, abbia una superficie di appoggio nell'aria non inferiore alla prima. Per superficie di appoggio nell'aria si intende la superficie di una pala dell'elica moltiplicata per il numero delle pale. Per superficie maestra della fusoliera non si devono calcolare i raccordi con l'ala, salvo che questa non sia incorporata nella fusoliera (il caso tuo non è così). Per ottenere l'attestato di aeromodelista rivolgeti alla Sede della R.U.N.A. di Napoli. Alla gara Nazionale non è consentito portare parti di ricambio. Ho passato le fotografie a Zio Falcone.

giar.

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



Lo scheletro dell'aeromodello veleggiatore «I-ALBA» costruito da Massimo Vaglio di Napoli.

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. È fatto obbligo, quindi, di unire agli elaborati una dichiarazione di un insegnante o di un genitore, che testimoni sull'età e sulla classe che il concorrente frequenta, o che ha frequentato 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*.

STUDENTI IN VISITA ALL'AEROPORTO DI BOLOGNA

Il 20 aprile scorso, per cortese concessione del gen. Ferruccio Ranza, asso di guerra e comandante la divisione aerea « Centauro » un forte nucleo di studenti del R. Istituto tecnico « Pier Crescenzi » di Bologna, guidato dal preside prof. Canestrelli e dai proff. Carassiti, Travaglini e Franci, ha visitato l'aeroporto militare « Fausto Pesci ».

Gli studenti si sono grandemente interessati a vari decolli ed atterraggi effettuati dai potenti trimotori « S. 81 » ed « S. 79 » che sono tra i più veloci del mondo, ed hanno potuto ammirare anche il « Ro 37 » da ricognizione.

Ufficiali e sottufficiali sono stati di preziosa guida ed hanno fornito chiarimenti e notizie che hanno aperto agli studenti un mondo completamente nuovo della potenza dell'Arma Aeronautica, lasciando in essi una impressione incancellabile.

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



Sopra, a sinistra, un aeromodelista romano del 1933 lancia un modello «canard»; a destra si vede un gruppo di aeromodelisti di La Spezia sulle sarte d'un valiero, pronti per un lancio; sotto, un altro aeromodelista spezzino, molto più modesto e più pratico, fa partire il modello da un prato.

LE INIZIATIVE DE "L'AQUILONE", PER I SUOI FEDELI AMICI VENTITRE' GRANDI RADUNI AVIATORII

Eccovi il programma dei raduni aviatori indetti da L'Aquilone per i suoi abbonati. Salvo lievi mutamenti che dovessero esserci imposti all'ultimo momento, lo svolgimento delle manifestazioni aviatorie dovrebbe essere il seguente:

Roma — mercoledì 12 e giovedì 13 maggio;
 Firenze — sabato 15 e domenica 16 maggio;
 Forlì — lunedì 17 maggio;
 Lago — martedì 18 maggio;
 Bologna — giovedì 20 e venerdì 21 maggio;
 Ferrara — sabato 22 maggio;
 Padova — domenica 23 maggio;
 Vicenza — martedì 25 maggio;
 Venezia — mercoledì 26 maggio;
 Gorizia — giovedì 27 maggio;
 Trieste — sabato 29 e domenica 30 maggio;
 Bolzano — martedì 1° giugno;
 Verona — mercoledì 2 giugno;
 Brescia — giovedì 3 giugno;
 Bergamo — sabato 5 giugno;
 Milano — domenica 6 e lunedì 7 giugno;
 Vercelli — mercoledì 9 giugno;
 Torino — giovedì 10 e venerdì 11 giugno;
 Novi Ligure — (per gli abbonati di Genova e di Novi) sabato 12 e domenica 13 giugno;
 Napoli — mercoledì 16 e giovedì 17 giugno;
 Bari — venerdì 18 giugno;
 Catania — sabato 19 e domenica 20 giugno;
 Palermo — lunedì 21 e martedì 22 giugno.

Poichè il Ministero dell'Aeronautica ha organizzato le manifestazioni aeree di propaganda d'accordo col Ministero dell'Educazione Nazionale, prenderanno parte ai raduni, oltre agli abbonati de L'Aquilone, anche un certo numero di studenti delle scuole medie, studenti che verranno designati per ogni città e per ogni scuola dai singoli insegnanti.

Con lo scopo di offrire la possibi-

lità di volare anche a vecchi abbonati delle città non comprese nel presente programma, abbiamo deciso di mandare a tutti gli associati in regola con l'amministrazione una lettera con il programma definitivo e una scheda in bianco nella quale l'interessato dichiarerà in quale città e in quale giorno intenda volare. Naturalmente, nel caso in cui in una città ci siano più richieste che buoni di volo a disposizione, avranno il diritto di precedenza gli abbonati più anziani del luogo e quindi i vecchi abbonati giunti da un'altra città e successivamente gli abbonati di più recente data. Scriviamo ciò per dimostrarvi che intendiamo essere il più possibile equi ed anche per rispondere a molte domande che moltissimi lettori ci hanno già rivolte a questo proposito.

Ripetiamo che 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.

Nel numero 19 del 9 maggio, confermeremo, come speriamo, il presente programma.

Avvertiamo che, dato il grande numero di raduni organizzati in sì breve tempo, non avranno luogo ranci collettivi. Però, chi all'ora di colazione desiderasse trattenersi nei pressi dell'aeroporto, assieme agli organizzatori e a qualche compagno, non trascuri di premunirsi di qual-

che lira per... l'oste. Naturalmente, coloro che volessero portarsi una colazione al sacco, sono liberi di farlo.

Per gli abbonati di Genova città e dintorni che devono recarsi a Novatiamo organizzando d'accordo col Presidente della R.U.N.A. "Luigi Olivari" un servizio di trasporto con torpedoni. Se la nostra iniziativa si concluderà felicemente, avvertiremo gli interessati tempestivamente.

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.

Edizioni A. VALLARDI - Milano
 E AMBROSI
 UN BALILLA DELL'OLTRE GIUBA
 AFRICA MIAI (Seguito) cad. L. 5



Edizioni A. VALLARDI - Milano
 A. OLIVIERI SANGIACOMO
 GLI SCHIAVI BIANCHI
 AVVENTURE AFRICANE L. 8

Fratelli SALA
 di Sala Paolo e Figlio
 ELICHE PER AVIAZIONE
 MILANO
 WA MAC MAHON 48



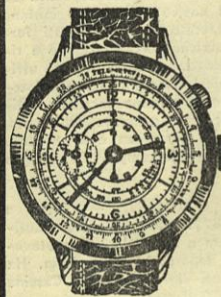
I baldi allievi dell'Istituto Umberto Maddalena.

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 - Teleg. Aviomacchi, Varese
 Idroscalo: SCHIRANNA (Lago di Varese) - Telef. 1040
 Aeroporto: LONATE POZZOLO



Grande liquidazione

Valore commerciale L. 110
 SVENDIAMO A L. 50

Cronometro - Cronografo il più elegante e fine orologio in commercio in tutta Italia - Telemetro - Tachimetro - Contagiri. Cassa in Nikalromo - Movimento finissimo su pietre - Merca garantita - Articoli seri. **Approfittate!** I Modelli nuovi finora mai venduti da nessun'altra Ditta. Inoltre Voglia o Assegno bancario a: OROLOGI SVIZZERI - Milano Corso Sempione, 5 SPEDIZIONE OVUNQUE Catalogo gratis

Collaborazione dei giovani

ALI DI CARTA

Prima di tutto una preghiera: aeromodellisti e aeromodelliste, non leggete queste righe; avrete troppa ragione di scoppiare in una sonora risata e di trasmettermi il vostro saluto più compassionevole.

L'anno scorso la R.U.N.A. mandò in omaggio a noi, felici abbonati de "L'Aquilone", un modellino in cartone dell'«Eolo». Appena ricevuto, mi balenò l'idea di portarmelo in campagna (i mesi estivi erano prossimi), ove avrebbe potuto divertire una discreta brigata d'amici.

Infatti in un giorno piovoso estrassi dal cassetto la misteriosa busta e immediatamente, ragazzi e ragazze, ci mettemmo al lavoro.

Il modellino fu subito pronto: si trattava ora di provarlo. Il sole benigno, ci mandò qualche raggio e ne approfittammo per uscire nel vasto giardino, ove ci accingemmo a collaudare l'«Eolo». L'onore del primo lancio toccò «all'ingegnere capo», mio amico e aerocugino.

Il minuscolo veleggiatore fece miracoli e siccome c'era vento favorevole, eseguì anche alcune semplici acrobazie. Scoprimmo poi che spostando convenientemente il timone e il muso «dell'apparecchio» e lanciandolo coi dovuti accorgimenti, potevamo ottenere la scivolata d'ala, il looping e, perfino, il volo rovesciato. E' facile immaginare la nostra soddisfazione: senza perdere tempo ci apprestammo a costruire un secondo «Eolo». Si cercò un cartone che fosse leggero e flessibile, e sacrificando (con qualche gioia!!!) la copertina del quaderno di latino, si disegnò, si ritagliò con immensa cura. Ma, ahimè, giunti a questo punto, cominciarono i guai.

Le bambine non erano soddisfatte: dicevano che eravamo degli autentici salami e che un pasticcio simile non avrebbe mai volato e che le ali erano troppo grandi e la fusoliera troppo corta, ecc. ecc.

Litigio: intervento materno: accordo. Le ragazze avrebbero costruito un loro modello e noi il nostro (io facevo parte del «reparto maschile»); poi si sarebbe disputata una gara consistente in tre prove: I, durata di volo; II, acrobazie; III, migliore atterraggio.

Ecco il giorno della prova: cavallerescamente cediamo alle bambine l'onore di lanciare per prime il loro «Eolo», il quale, per la verità, è bellissimo, tutto azzurro, snello e leggero. Ne segue un silenzio solenne: una delle ragazze s'avvanza correndo, si mette in posizione di lancio e... voium... eccola lunga e distesa su uno dei viali del ridente giardino. Tratteneamo a stento la risa, per non offendere la suscettibilità femminile.

Intanto le ragazze hanno rialzato la loro compagna e ripescato il modellino: sono pronte al nuovo lancio. Magnifico! Il piccolo «Eolo», appena in volo, si rovescia e atterra così, sul dorso. Questa volta ridiamo come pazzi, senza alcun ritegno: poi, dato sfogo alla nostra ilarità, lanciamo il nostro «Eolo» che volteggia grazioso nell'aria azzurrina e si posa leggero «sulla sinola d'atterraggio».

Le bimbe ci guardano rabbuiate: poi ci s'affrontano decise: «Per domani, giorno della gara, ne costruiremo un altro; e vinceremo noi!».

«Benissimo» rispondiamo in coro e, nascondendo un sorriso, ci inchiniamo simultaneamente al loro passaggio. Tre inchini e tre sberle; le ragazze si sono voltate di colpo e hanno picchiato sodo. Incassiamo, rimandando ogni proposito di vendetta al giorno seguente. Intanto, per essere più sicuri di cogliere la vittoria, il più giovane del nostro «reparto» è mandato in esplorazione, munito di un asciugapiatti trafugato alla donna di servizio, su la cima di un albero altissimo.

Ne consegue che sappiamo esattamente da che parte tira il vento, e che io, munita di ago e filo, devo aggiustare alla meglio un 5 nei calzoni.

All'indomani la gara è accanitamente disputata: questa volta il modellino del «reparto femminile» ha davvero ottime qualità.

Noi vinciamo la gara d'acrobazia e del migliore atterraggio e vediamo sfumare quella di durata in volo.

Ma siamo ugualmente contenti: quel piccolo «Eolo» ci ha fatto trascorrere attimi di gioia, come sempre, quando due ali, siano pur esse di carta, s'innalzano nell'azzurro.

Annamaria Rota

SQUADRIGLIE DI AEROPLANI IN VOLO

Studenti chinati sui loro tavoli di lavoro, che improvvisamente s'alzano rumorosi dai loro posti e aprono le finestre col cuore gonfio di gioia; lavoratori intenti alla loro opera, che lasciano momentaneamente il loro arnese e volgono lo sguardo al cielo. Che c'è?

N.º 18 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

AGOSTINI ALBERTO — Nato il 10 giugno 1911 a Rosignano (Livorno). Partito per l'Abissinia come 1° aviere motorista incontra gloriosa morte a Lékempti (V.) insieme ai suoi eroici



La medaglia d'oro Alberto Agostini.

compagni. La motivazione della medaglia d'oro al valor militare concessa alla sua memoria è la seguente: «Chiedeva volontariamente di partecipare ad ardua impresa aeronautica tendente ad affermare il nostro possesso su lontane regioni. Attaccato da soverchianti forze ribelli, anziché cercare scampo e rifugio, si stringeva attorno ai suoi ufficiali battendosi strenuamente e valorosamente fino all'estremo sacrificio. Mirabile esempio di generoso ardimento, di consapevole fermezza e sentimento del dovere. — Lékempti, 27 giugno 1936-XIV».

AGUSTA GIOVANNI — Nato a Parma nel 1879. Pioniere dell'aeronautica, progettista e costruttore di motoveleggiatori e apparecchi da turismo. Ha gli stabilimenti di costruzioni a Cascina Costà presso Gallarate.

Uno stormo d'aeroplani in volo. Il fascino che suscita la nuova Arma del cielo non conosce ostacoli neppure per il più indifferente. Tutti hanno un senso innato del volo perchè è l'espressione più pura della audacia, unita al valore ed alla abilità. Le imprese di Lindbergh, Nobile, De Pinedo, De Bernardi, Ferrarin fecero stupire tutto il mondo, non solo per il loro valore personale, ma anche per la potenza e stabilità dei loro mezzi meccanici che in un periodo breve di tempo si perfezionarono al punto di oltrepassare le Alpi, solcare gli oceani, e raggiungere le terre velate del polo Nord. Ed è ancora per virtù di Italo Balbo, il quale, nel 1930 e 1931 forgiando cuori indomiti e motori rombanti, riesce, attraverso l'inquieto Atlantico, a raggiungere Rio de Janeiro con 14 apparecchi. Forse che il grande ideatore del volo, Leonardo da Vinci, oppure qualche iniziatore dell'ardua impresa, quali i fratelli Wright, avrebbero immaginato tanto?

La giovane Arma ha ricevuto in Italia l'impulso alle grandi conquiste. Arturo Donati supera i 10.000 metri di altezza, mentre Fran-



Il generale Mario Aimone Cat.

cesco Agello a Desenzano sul Garda migliora il primato di velocità con Km. 709,22 orari. Questi sono i principali, ma molti altri primati sono stati battuti dagli italiani in ogni ramo aeronautico. Noi dobbiamo essere fieri che tanti figli abbiano trovato il loro ambiente nell'aria vivificante e come strumento il mostro d'acciaio, per dare alla Patria l'alloro della Vittoria.

Le guerre passate misero in alto grado l'importanza degli aeroplani, sia come rifornimento, che per il valore nella battaglia. Dove l'aeronautica italiana si è dimostrata fattore essenziale pur in una guerra difficilissima per l'ambiente, è stata nell'impresa etiopica. Riguardo al rifornimento, basterà porsi sotto gli occhi una carta geografica, per vedere che senza gli aeroplani non avremmo potuto oltrepassare i grandi altipiani. E il valore collettivo e, in certe fasi, dei singoli piloti, hanno dato all'aeronautica il merito di fregiarsi della medaglia d'oro. I figli del Duce, Galeazzo Ciano e Vito Mussolini, dimostrarono uno spirito degno di encomio, compiendo un lavoro estenuante di ricognizione. Dalmazio Birago e Tito Minniti furono gli eroi più significativi dell'impresa, ben degni di Francesco Baracca e di Giannino Ancillotto. Con questi due essi saranno lo specchio sul quale dovranno riflettersi gli impavidi aquilotti dell'aria, per servire degnamente la Patria ed il Re. Nella nostra stirpe i cuori intrepidi ci sono: i mezzi pure, giacchè il Duce, anche nell'ultimo discorso, disse che tutto dev'essere sacrificato pur di giovare alle forze armate; in tal maniera l'Esercito e la Marina saranno fiancheggiati entrambi da un mezzo potente che, date le esigenze odierne, costituisce un caposaldo per le future gesta dell'Aviazione.

Fossi io un aviatore! E' il mio sogno! Per me esso racchiude in sé questo significato: spaziare il terso e azzurro cielo d'Italia nell'ebbrezza del volo, e servire la Patria con fede e lealtà.

Francesco Scarpis

AGUSTA A. C. b. 6 — Monoplano a cabina da turismo, quadriposto munito di motore «Alfa» da 130 HP. Velocità massima 220 Km/ora, velocità minima 70 Km/ora.

AILES (LES) — Diffuso settimanale francese di aeronautica.

AIMONE CAT MARIO — Generale di Aeronautica. Nato a Salerno il 15 febbraio 1894. Ufficiale di artiglieria, entrò a far parte dell'Aeronautica nel 1915 ove, durante la sua brillante carriera, ricoprì cariche importanti. Generale di brigata aerea nel 1935, fu incaricato del Comando dell'Aeronautica A. O. (V.) durante la campagna etiopica, meritandosi l'alta onorificenza di cavaliere dell'ordine militare di Savoia. E' decorato di tre medaglie di argento al valor militare.

AINI GIUSEPPE — Ufficiale pilota della R. Aeronautica in S.P.E. nato a Ragusa il 28 ottobre 1903. Ha partecipato alla Crociera Aerea del Decennale e promosso per tale impresa capitano per merito straordinario.

A.I.R. — Gli aeroplani costruiti dall'associazione aeronautica russa «Ossoviaikim» prendono questo nominativo.

AIRCO — V. Aircraft Manufacturing Co.

AIRCRAFT — Rivista mensile di aeronautica che si pubblica in Australia.

AIRCRAFT DEVELOPEMENT CORPORATION — Società degli S. U. d'America costruttrice di aeroplani denominati Vultee (V.).

AIRCRAFT MANUFACTURING CO. (AIRCO) — Società inglese costruttrice di apparecchi che venne assorbita dalla Società De Havilland.



Il monoplano «A. C. b. 6».

È uscita:
LA TAVOLA N. 1
DEL
COSTRUTTORE DI AERODELLI
contenente i disegni in grandezza naturale
DEL
CIRILLO
AERODELLO A TUBO
Costa Lire 3,50 franco di porto
Inviare committenti a
AERODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA
Imminente:
LIBELLULA - Aeromodello a tubo