

# L'AQUILONE

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

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università 4 - Tel. 45-317



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: « LA CACCIA »

# CRONACHE D'ORO

(Continuazione dal numero precedente)

E si riprendono, nei giorni seguenti, i voli di ricognizione e di bombardamento.

Al fronte è giunto intanto un altro membro della famiglia Mussolini: Vito, il direttore de « Il Popolo d'Italia ».

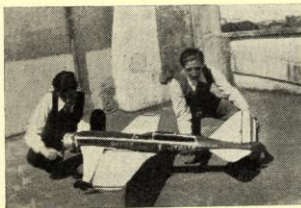
Il 26 dicembre vengono bombardati con centramenti nemici tra il Dana Parma e il Ganale Doria e il 28 nuclei nemici nella regione del Taccacè e nel settore di Amba Alagi.

Il 1° gennaio, il Comunicato n. 85 annuncia l'occupazione di Danane effettuata dalle forze indigene a noi sottomesse.

Alla battaglia l'aviazione diede un apporto decisivo. Dapprima, mentre la battaglia infuriava, rovesciò centinaia di bombe sugli assaltatori mitragliandoli da bassa quota con impressionanti voli radenti, poi rifornì i combattenti.

Ecco un episodio.

Olol Dinle, il Sultano che comandava le bande di irregolari, chiese a un tratto al generale Graziani munizioni. Il generale



Orfeo Tomassetti, romano, e il suo primo aiutante. Con questo « modello d'alta velocità » il Tomassetti vuole fare i 150-200 Km-ora. Ha giurato. E noi aspettiamo...

dispose allora che casse di cartucce gli fossero portate dagli aerei, e, mentre alcuni di questi lanciavano da brevissima quota dei pacchi di caricatori riportando numerosi colpi nemici alle ali e alla fusoliera, il capitano Laguzzi riusciva ad atterrare nel mezzo del campo sfidando la fucileria e le mitragliatrici nemiche, portando così buon numero di munizioni agli assediati.

## L'eroismo di Tito Minniti e di Silvio Zannoni

Il 2 gennaio un comunicato da Roma dava all'Italia e al mondo una recepitante notizia: « I giorni scorsi, la nostra aviazione in Somalia ha compiuto un bombardamento di rappresaglia sulle linee nemiche, dopo aver avuto conoscenza del fatto che il sottotenente pilota Tito Minniti, caduto prigioniero, era stato ucciso e decapitato. Insieme con le bombe fu lanciato un volantino che diceva: « Avete ucciso un nostro aviatore prigioniero tagliandogli la testa, contro tutte le leggi umane e internazionali per cui i prigionieri sono sacri e vanno rispettati. Avrete in cambio quello che avete meritato ». I morti e i feriti abissini in seguito al bombardamento sono numerosissimi ».

Con Tito Minniti, cadeva anche il sergente Silvio Zannoni. Ai due prodi che, accerchiati dall'orda insana ed inumana, resistettero sino all'ultimo fiato e all'ultima cartuccia, fu assegnata la più alta onorefrenza al Valor Militare: la Medaglia d'Oro. Eccone le motivazioni:

Sottotenente Tito Minniti: « Ardito e provetto pilota, in lunghi voli di ricognizione su territorio avversario, dava costante prova di tenacia, fermezza e sprezzo del pericolo. Portava per primo, nei giorni 21 e 26 novembre 1935, l'ala tricolore nel cielo di Giggia e Harrar, ultimando e portando a compimento la sua ardua missione, nonostante le proibitive condizioni atmosferiche. Il giorno 26 dicembre, partito in volo dal campo di Corrahei per ricognizioni su Dagabur, veniva colpito dall'apparecchio da violento fuoco di reazione antiaerea che lo costringeva ad atterrare nelle linee nemiche.

Anziché sottomettersi alla massa imbandanata accorsa per catturarlo, affiancandosi al suo sottufficiale, preferiva ingaggiare titanica ed indomita lotta. Soverchiato dal numero e dalla ferocia del barbo nemico, perdeva gloriosamente la vita. Fulgido esempio di elevate virtù militari, fiero spirito di sacrificio e di italico indomito valore. — Dagabur, 26 dicembre 1935-XIV ».

Sergente Silvio Zannoni: « Sottufficiale fotografo provetto e di rara capacità, si offriva in ogni contingenza entusiasticamente per effettuare ardite ricognizioni in volo su territorio nemico. Il giorno 26 dicembre, partito in volo dal campo di Gorrahei per eseguire una ricognizione fotografica su Dagabur, colpito l'apparecchio da violento fuoco di reazione antiaerea che lo costringeva ad atterrare nelle linee nemiche, anziché sottomettersi alla soverchiante massa nemica, accorsa baldanzosa per catturarlo, imbracciava la mitragliatrice e affiancandosi al suo ufficiale, anziché cedere al numero, preferiva continuare l'impari lotta finché soverchiato, trovava gloriosa morte. Fulgido esempio di elevate virtù militari e fiero e nobile spirito di abnegazione. — Dagabur, 26 dicembre 1935-XIV ».

La stampa di tutto il mondo si elevò indignata contro la barbarie abissina.

## La stampa sanzionista

Riprendono poi le azioni di bombardamento. Il 4 gennaio (Comunicato n. 88) l'aviazione eseguisce due azioni di bombardamento: una sulla carovaniera tra Socotà e il Selò su forti gruppi nemici in movimento verso le nostre linee, e una sulla regione di Caftù su un accampamento di armati abissini.

Il giorno 8 gennaio viene eseguita un'azione di bombardamento nel settore del lago Ascianghi.

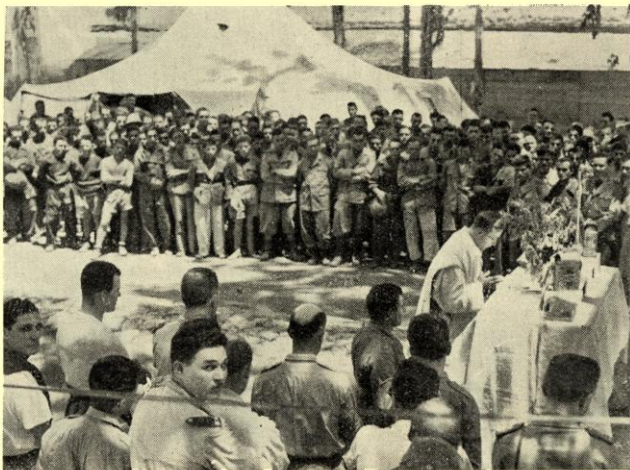
Va ricordato che lo stesso giorno 8 giunge all'Asmara in volo S. E. il generale Valle, per ispezionare le forze aeree combattenti.

Un particolare di comica viltà degli abissini deve essere registrato: nei primi di Alamata, a sud del lago Ascianghi, gli armati abissini, appena avvistati i nostri aerei, hanno disteso a terra tre grandi croci rosse e si sono raccolti intorno ad esse.

Ricordiamo il fatto unicamente per provare, una volta di più, la malfede degli armati del negus e l'abuso indegno fatto del simbolo della pietà.

Ma è necessario trattenerci un poco sull'argomento « Croce Rossa ».

La stampa sanzionista-ginevrino-antitaliana, nella più perfetta malfede, malgrado le più categoriche e recise smentite italiane, seguita a lamentarsi, sulla base dei comunicati abissini, dei bombardamenti italiani sugli ospedali delle varie Croci Rosse.



La messa al campo celebrata sull'aeroporto di Macallè. Vi assistono gli aviatori in tenuta di fatica.

Ma, almeno, nelle proteste fossero coerenti!

Nossignore! Ogni giornale pubblica notizie diverse. Ecco alcune strabilianti prove. Circa il preteso bombardamento della Croce Rossa Americana l'agenzia Havas comunica: « E' stata bombardata l'ambulanza della Croce Rossa americana a Dagabur. Vi sono molti feriti tra i quali dei degenti. Il numero dei morti non è ancora conosciuto », e l'United Press: « E' stata bombardata da aviatori italiani l'ambulanza della Croce Rossa americana a Dagabur. Fortunatamente non si deplorano vittime ».

Questo è un caso di due sole opinioni. Ma in altre occasioni le « notizie certe e accertate » sono più varie e i pareri più numerosi.

Sul preteso bombardamento della Croce Rossa Egiziana a Dagabur la Press Tass afferma: « Le perdite causate sono enormi »; la Press Contelunion comunica il numero dei feriti: 120»; la Reuter, più modesta, dice che si debbono lamentare « 3 soli feriti leggeri, un medico egiziano e due missionari inglesi »; la Press Contelunion modifica la notizia già data e comunica « Ambulanza egiziana rimasta distrutta. Non si lamentano vittime »; e finalmente la Press Amanip laconicamente dice: « Nessun morto né ferito ».

Nessuna delle informatissime agenzie dice però che gli abissini sotto tende rosso-crociate nascondono depositi di munizioni, che negli accampamenti le tende dei ras hanno per insegna di comando l'emblema che li protegge dalle incursioni, che attorno alle tende degli ospedali (o degli pseudo-ospedali) i soldati del negus si radunano per sparare contro i nostri aerei, che il palazzo del Governatore di Harrar è coperto da una gigantesca croce rossa di 8 metri d'altezza.

Di questo non se ne parla.

E sarà bene non parlarne neppure noi.

Il giorno 10 gennaio l'aviazione effettua ricognizioni su tutto il fronte eritreo e disperde nuclei avversari che si erano nuovamente concentrati sull'Amba Aradam. Da questa azione alcuni aeroplani ritornarono al campo con le ali e le fusoliere perforate da proiettili. Uno di essi, quello pilotato da Vittorio Mussolini, fu colpito da un proiettile di artiglieria che, sfondando la porta della cabina, scoppì nell'interno, portando via un pezzo del coperchio-supporto della mitragliatrice e danneggiando varie altre strutture metalliche interne dell'apparecchio. Vittorio Mussolini, rimasto fortunatamente incolume, poté tuttavia portare a termine la ricognizione e, sebbene con difficoltà, ricondurre alla base l'apparecchio.

E poiché abbiamo detto di Vittorio Mussolini, ricorderemo che non minore perizia e coraggio ha dimostrato nelle operazioni



Istantanea al Centro Sperimentale d'Aeromodellismo di Roma. Operazioni delicate: il montaggio delle ali. Pubblicheremo in ogni numero una o più fotografie riprodotte momenti dell'attività della maggiore scuola d'aeromodellismo d'Italia.

aeree Bruno Mussolini, che ha partecipato a tutte le azioni della sua squadriglia, mitragliando efficacemente a volo radente gli assembramenti nemici.

Il giorno 11 una sciagura colpisce la nostra aviazione in A. O.: Un apparecchio da bombardamento avente a bordo il tenente Luigi Lanza, il sottotenente Alberto Ostini e il sergente motorista Fiorenzo Barino, per cause imprecise, precipitava al suolo nei pressi di Massaua.

## Contro Ras Desta

I due ufficiali, che furono i compagni di volo di Dalmazio Birago, erano stati, il 24 novembre, decorati al Valor Militare.

Il 13 gennaio l'aviazione effettua una ricognizione in Danalia, nella regione del Teru.

Il Comunicato n. 97 del 15 gennaio informa che « il giorno 12 il generale Graziani ha iniziato una vigorosa azione contro le truppe di Ras Desta. Già l'11 i nostri aeroplani avevano avvistato grosse forze etiopiche discendenti lungo la carovaniera che da Filto raggiunge Torbi. Saputa l'entità di tale movimento, il generale Graziani dava alle truppe, che da tre giorni erano pronte, l'ordine di avanzata. Mentre soldati, dubat, carri armati procedevano, la nostra aviazione bombardava tutte le retrovie nemiche e la zona dove era situato il quartier generale di Ras Desta Damtù, rendendo impossibile ogni efficace movimento di rinforzi etiopici verso la linea del fuoco e provocando grande scompiglio anche nel comando. Durante questa azione aerea contro il quartier generale nemico, i nostri aviatori sorvegliarono anche tutte le colonne di truppe nemiche in marcia, sottoponendole a mitragliamenti da bassa quota ed a lancio di bombe e di spezzoni. Le squadriglie intesavano così una fitta rete di continui attacchi alle forze nemiche infliggendo loro ingenti perdite.

Di tali azioni parlano ampiamente i Comunicati. Dice infatti il n. 98 del 16 gennaio: « L'aviazione della Somalia ha bombardato concentramenti nemici a Dagabur e Sessabaneh ed ha attivamente cooperato con le nostre truppe in azione. Sul fronte eritreo l'aviazione da bombardamento ha ieri effettuato azioni su accampamenti e masse armate nella regione di Andino con effetti visibilmente efficaci ».

Il 17 gennaio, la battaglia del Ganale Doria si conclude con la nostra piena vittoria. E — dice il Comunicato n. 99 — tale vittoria è dovuta alla perfetta cooperazione tra fanteria, carri armati, artiglieria e aviazione che ha reso gravissime le perdite dell'avversario.

Nello stesso giorno, sul fronte eritreo, l'aviazione bombardò reparti avversari nel

settore del Tembien, sull'Amba Aradam e su Quoram.

Il 20 gennaio le truppe del generale Graziani occupano Neghelli, a 380 Km. da Dolo.

E' bene ora riportare alcuni dati.

Durante i nove giorni che hanno preceduto la presa di Neghelli, l'aviazione della Somalia ha effettuato 141 voli di bombardamento, tra i quali 62 di Km. 800, e 49 voli di ricognizione, mitragliamento e bombardamento di cui 18 della stessa lunghezza. Il giorno 20, nell'ora precedente l'occupazione, Neghelli è stata bombardata da 26 apparecchi provenienti da 400 Km. di distanza. Complessivamente sono stati effettuati 190 voli, per 673 ore di volo, e sono stati scaricati 39.027 chilogrammi di esplosivo.

Gli apparecchi, accompagnate passo passo le colonne avanzate ed annientata la resistenza incontrata, erano nel cielo di Neghelli al momento della vittoriosa presa di possesso.

## Il padre di un eroe

Quasi contemporaneamente all'azione sul fronte somalo, viene svolta, sul fronte eritreo, una grande azione offensiva contro le truppe etiopiche di Ras Cassa.

Il Comunicato n. 106 del 25 gennaio, comunicato che riassume le operazioni svolte, dice: «L'aviazione ha grandemente contribuito al nostro successo bombardando instancabilmente l'avversario e segnalando con attivissime ricognizioni i movimenti delle varie colonne».

Ed ora ricordiamo un fatto altamente significativo.

Durante la battaglia per l'occupazione di Neghelli, cadde, nell'adempimento del suo dovere, il sottotenente pilota Gastone Pisoni.

Ricevuta la notizia della eroica morte del figlio, il padre inviò al Duce il seguente telegramma: «Nel cielo di Neghelli, durante il combattimento che culminò nella grande vittoria, mio figlio cadde combattendo. Nel mio immenso dolore di padre sento l'orgoglio di aver contribuito con quanto di più caro avevo al mondo alla presente vittoria e a quella ancor più grande a cui Voi conducete l'Italia. Posano la fede e l'entusiasmo con cui il mio unico figlio si è immolato essere di maggiore incitamento ai forti cuori che lottano per la gloria della nostra grande Patria. Nel momento del dolore e del sacrificio: Duce, a Noi! — Giuseppe Pisoni».

Ed ecco la risposta del Duce:

«Vostro nobile fiero telegramma testimonia della forza d'animo e del vostro patriottismo. Nome vostro figlio è legato alla conquista di Neghelli. La sua memoria di intrepido pilota sarà onorata — Mussolini».

A Neghelli fu subito creata, dopo l'occupazione una base aerea.

A questo proposito il Lokal Anzeiger di



Un'impressionante catasta di bombe ad alto esplosivo e di «gelatiere» pronte per essere caricate sui trimotori.

Berlino dice che a Addis Abeba si è molto preoccupati per il fatto che la nuova base aerea dista dalla capitale etiopica soltanto 440 chilometri.

Durante tutta la battaglia contro le truppe di Ras Cassa, i nostri combattenti hanno avuto il validissimo concorso dell'aviazione da bombardamento e da esplorazione.

«Per tutt'e tre le giornate — ha detto un testimone della battaglia — il cielo è stato pieno dall'alba al tramonto dei nostri voli».

Più volte un improvviso piombare di apparecchi mitraglianti ha paralizzato un attacco degli abissini, li ha inchiodati al suolo senza che più osassero muoversi; ed allora gli abissini puntavano il fucile verso il cielo cercando di colpire i grandi uccelloni rombanti.

Anche durante questa battaglia, le pallottole esplosive hanno lasciato la loro firma: un apparecchio è rientrato con un notevole squarcio di pallottola nel serbatoio centrale dell'olio.

Le regole del mimetismo sono state insegnate agli abissini dagli zelanti, onestissimi istruttori europei. Ed essi, se ne valgono, per quanto possibile.

Al primo rombo si buttano a terra e, così straccioni e sudici come sono, diventano immediatamente simili ai sassi del terreno. Ma i nostri aviatori sono curiosi e temerari, ficcano il muso dell'apparecchio su quei sassi, buttano giù qualche spezzone per prova, ed ecco, spesso, i sassi muoversi, alzarsi e fuggire disperdendosi qua e là.

Incomincia allora il graciare delle mitragliatrici e gli scoppi delle bombe e degli spezzoni.

Va qui ricordato un piccolo ma significativo episodio che si ricollega in un certo senso, coi pretesi nostri bombardamenti aerei in particolare con quelli sulle ambulanze della Croce Rossa.

Il Comunicato n. 108 del 28 gennaio dice, molto laconicamente: «Sul fronte somalo nella ricognizione su Uadara è stato trovato e raccolto l'intero ospedale da campo svedese già a Malca-Dida. L'ospedale svedese era caricato su cinque autocarri con bandiera e segnali della Croce Rossa. Gli autocarri contenevano anche ventisette casse di munizioni».

## La partenza di altri volontari

Diconsi ventisette casse di munizioni!

Perché questa strana ambulanza (l'aggettivo «strana» non è nostro. E' la qualifica data all'ambulanza svedese dal Wiener Zeitung) portava tante munizioni? Non vogliamo (perché siamo generosi) indagare. Ma teniamo a dire che la giustificazione data che le cartucce dovevano servire per difesa contro le bestie feroci non possiamo, con tutta la buona volontà, accettarla. Per credere a questa scusa bisognerebbe ammettere che l'Etiopia fosse una succursale di Krone.

E la nota ufficiosa svedese nella quale si afferma che l'ambulanza era stata abbandonata e quindi le munizioni dovevano appartenere agli abissini, ci lascia anch'essa alquanto scettici.

Il Comunicato n. 110 del 30 gennaio dice: «L'aviazione ha eseguito voli di ricognizione e ha bombardato con visibile efficacia concentramenti di armati avversari a sud di Macallè sul fronte eritreo e a Daga Medò sul fronte somalo» e il n. 111. «L'aviazione ha compiuto numerose ricognizioni sul fronte eritreo e su quello somalo».

Anche i comunicati che seguono parlano di voli di ricognizione.

E' questa una delle attività, lo abbiamo già detto, più importanti della nostra aviazione. I nostri apparecchi sono «gli occhi del comando» che tutto vedendo, tutto prevedono.

Il giorno 7 febbraio riparte da Napoli, dopo una breve permanenza in Italia dovuta a ragioni inerenti al suo Ministero, Galeazzo Ciano. Con lui partono per l'Africa Orientale il Segretario del Partito, on. Achille Starace, e gli onorevoli Roberto Farinacci e Oreste Bonomi: questi ultimi due, piloti aviatori, faranno parte della 14<sup>a</sup> squadriglia «La Disperata» comandata dal giovane ministro.

Il 9 febbraio, alle ore 9, una squadriglia da bombardamento, composta da sette apparecchi Caproni, compie un'azione offensiva su Dessà, sede del Quartier Generale Etiopico. Durante l'azione, durata circa un'ora, numerose bombe sono cadute presso il ghebi imperiale e nel parco. Nelle vicinanze dei ghebi sei autocarri carichi di munizioni sono saltati in aria e un concentramento di truppe, efficacemente bombardato, ha subito gravi perdite. Due batterie di cannoni antiaerei sono state distrutte e il campo d'aviazione viene ripetutamente colpito: due aeroplani che si trovavano sul campo sono distrutti. Le perdite etiopiche in seguito a questo bombardamento sono valutate a molte centinaia di morti e feriti.

## L'occupazione dell'Amba Aradam

Il Comunicato n. 122 del 13 febbraio dice: «Intensa attività dell'aviazione sul fronte eritreo». In queste semplici parole è racchiusa tutta una serie di eroismi, di sacrifici, di abnegazioni. Sono voli e voli che si susseguono ininterrottamente, con qualunque tempo, e che non permettono al nemico nessuna attività, nessun contrattacco, nessuna velleità.

Il giorno 14 i giornali pubblicano il riassunto delle perdite dell'aeronautica nel mese di gennaio. Riportiamo l'elenco di questi gloriosi i cui nomi resteranno impressi nel cuore degli italiani.

Nei combattimenti svoltisi sul fronte somalo hanno trovato morte gloriosa il sottotenente pilota Gastone Pisoni e il sergente Mario Zaldini. Nelle operazioni svoltesi sul fronte eritreo sono caduti da prodi: il tenente osservatore Giuseppe Mori, il sottotenente pilota Danilo Barbieri, il sergente maggiore Terzo Bilotti, il sergente Mario Vola, l'aviere scelto Ugo Bassi. Sono deceduti pure per cause di servizio, incidenti o malattie: il tenente pilota Luigi Lanza, il sottotenente pilota Alberto Ostini, il maresciallo Antonio Panza, i sergenti maggiori Tommaso Vergnano, Italo Fiori, Emilio Funari, il sergente Fiorenzo Barino, gli avieri scelti Giovanni Alvisi, Franco Capoderosa, Guido Cirenei, Eraldo Pomare, Cesare Leonelli, l'aviere Vito Paolini.

Il Comunicato n. 126 del 16 febbraio reca la notizia che l'Amba Aradam, baluardo della difesa nemica, è stata occupata da un reparto di Camicie Nere della prima Divisione «23 Marzo» comandata da S. A. R. il Duca di Bergamo.

L'aviazione — che si è generosamente prodigata — ha contribuito grandemente al successo sia con le ricognizioni che hanno costantemente segnalato ai Comandi ogni movimento nemico nelle prime linee retrostanti, sia coi bombardamenti che tempestanti i punti centrali della resistenza avversaria e che nei momenti di bisogno si trasformavano in mitragliamenti diretti a volo radente.

Ecco come la mattina del 16 si è sviluppata l'azione aerea.

Un apparecchio da ricognizione, levatosi in volo alle ore 7, sorprende masse abissine raccolte alle spalle del massiccio di Amba Aradam evidentemente formati di truppe disperse e poi raccoltesi. Fatta la segnalazione, sopraggiungono rapidamente altri apparecchi che iniziano l'immediato bombardamento della massa avversaria, con effetti micidiali. Gli etiopi hanno tentato di contrattaccare gli aerei con le mitragliatrici, ma, falciati inesorabilmente dagli apparecchi e vista l'inutilità di qualsiasi resistenza, hanno finito con l'essere presi dal panico e si sono dati a precipitosa fuga, abbandonando anche i muletti, i carichi ed il materiale. L'azione aerea si è protratta fino al tramonto con terribile intensità. Quando un apparecchio, rimasto senza bombe e spezzoni, tornava alla base, era istantaneamente sostituito da un altro apparecchio pronto, e così di seguito durante l'intera giornata. Si calcola che l'aviazione abbia rovesciato sul nemico 40 tonnellate di esplosivo.

(Il seguito al prossimo numero).

## 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'acromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgersi all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma

FOTOGRAFIE e relative delucidazioni sull'acromodellismo dal 1910 al 1932 circa la direzione de «L'Aquilone», magari in prestito. Spedire con massima sollecitudine al direttore de «L'Aquilone», viale dell'Università, 4 - Roma. Specificare senz'altro le pretese.



Questa illustrazione e l'altra riprodotta qui sopra vi fanno pensare che, se le bombe sono state strumenti crudeli e micidiali, questa crudeltà è stata indispensabile per creare le strade — e non soltanto nel senso figurativo — della civiltà di Roma.

# Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

X.

## Il «giro della morte»

Il quadriennio precedente il terrificante cataclisma della «guerra mondiale» vide l'aviazione percorrere a passi spettacolosamente giganteschi il cammino del progresso. Gli avvenimenti e i successi aerei verificatisi in detto periodo si susseguirono con tale abbondanza, che una minuta relazione cronologica di essi occuperebbe un discreto mucchietto di pagine. Per non uscire dal carattere semplice di queste memorie, mi limiterò a ricordare i più notevoli per sviluppo o rischio e per risonanza internazionale. Di taluni fui testimone oculare, di moltissimi altri ebbi conoscenza indiretta dalle cronache giornalistiche e dalla documentazione fotografica.

Nel 1910 l'aviazione iniziò decisamente e su larga scala l'assalto a mete sempre più ardue e a percorsi sempre più lunghi. Oltre alle settimanali aeree di Verona (22-29 maggio), Milano (25 settembre-2 ottobre) e Torino (5-10 novembre), si ebbero in quell'anno il volo Londra-Manchester del francese Paulham (28 aprile), il Circuito francese dell'Est di complessivi Km. 809 suddivisi in 6 tappe (6-21 agosto), vinto da Leblanc, la prodigiosa transvolata alpina del peruviano Geo Chavez (23 settembre); il massimo di durata era portato dal francese Enrico Farman ad ore 8 e 12 primi, quello di altezza a metri 3100 dal francese Legagneux e quello di velocità da Leblanc alla media oraria di chilometri 110, mentre l'italiano Amerigo si aggiudicava il massimo di durata con passeggero, volando per 3 ore, 19 primi e 39 secondi.

Il 1911 fu un'annata densa d'attività aerea. Da ricordare: la corsa Parigi-Madrid in 3 tappe (21-25 maggio) vinta dal francese Vedrines, la celebre corsa Parigi-Roma di chilometri 1610 suddivisi in 8 tappe (28 maggio-5 giugno), vinta dal francese Beaumont, che vinse parimenti il successivo Circuito Europeo (Parigi-Bruxelles-Londra Parigi) di chilometri 1600 (18 giugno-7 luglio), il Circuito Aereo Italiano (Bologna-Venezia-Rimini-Bologna) organizzato dal

giornale bolognese «Il Resto del Carlino» (17-20 settembre), che vide la brillante affermazione della squadriglia militare italiana formata dai capitani Piazza e Moizo e dal tenente Cavotti; infine la corsa Milano-Torino-Milano (29-31 ottobre) vinta dall'italiano Maffei nel primo tratto e dall'italiano Manissero nel secondo, e quindi la transvolata del Rio de la Plata da Buenos Ayres a Colon (km. 74) compiuta dall'italiano Bartolomeo Cattaneo il 17 dicembre. Il francese Fourny portava il massimo di durata ad ore 11, il francese Garros quello d'altezza a metri 3910 e il francese Nieuport quello di velocità alla media oraria di chilometri 133.

Il 1912, inizio dell'attività idrovolantistica, fu scarso di avvenimenti notevoli. Degni di menzione: la transvolata del Tirreno da Pisa a Bastia (Corsica) compiuta l'8 ottobre dall'italiano Nino Cagliani su aeroplano Antoni e il volo di Garros da Tunisi a Roma, con scalo intermedio a Trapani, effettuato a fine dicembre. Fourny migliorava il suo massimo di durata, portandolo ad ore 13, Garros elevava parimenti quello di altezza a metri 5610 e Vedrines si aggiudicava quello di velocità con la media oraria di chilometri 174.

Attivissimo al contrario fu il 1913, nel quale si ebbero: il volo Torino-Genova dell'italiano Cevasco (30 marzo), la corsa Milano-Roma, compiuta dal medesimo e dal francese Deroys su aeroplano Gabardini (17 maggio), il volo Torino-Roma-Torino del francese Perreyon (29 maggio), la crociera alle Capitali Europee (Parigi - Berlino - Varsavia - Pietrogrado - Stoccolma - Copenaghen - Bruxelles - Parigi) di 5000 km. complessivi, effettuata dal



Ecco una delle promesse fotografiche eseguite da un nostro redattore il giorno dell'inaugurazione del Gruppo «Fausto Cecconi» nella Sede del Dopolavoro del quotidiano «Il Lavoro Fascista».

francese Brindejone (11 giugno-2 luglio), i voli del francese Letort da Parigi a Berlino 13 luglio) e da Parigi a Danzica (agosto) di chilometri 1300, il volo senza scalo Milano-Bari di chilometri 812, compiuto il 17 luglio da Deroys su aeroplano italiano S.I.A., la celebre transvolata senza scalo del Mediterraneo da Marsiglia a Biserta (Tunisi), effettuata da Garros il 22 settembre, e, infine, quella adriatica da Trieste a Venezia compiuta in ottobre dal triestino Widmer. Il francese Legagneux migliorava il primato d'altezza portandolo a metri 6120 e il suo

connazionale Prévost quello di velocità alla notevole media oraria di chilometri 204.

Nel primo semestre del 1914 si segnalavano la transvolata del monte Bianco da Ginevra ad Aosta, per opera dello svizzero Parmelin (11 febbraio) e quella del monte Rosa compiuta il 27 luglio dall'italiano Achille Landini su aeroplano Gabardini; il tedesco Landmann si aggiudicava il massimo di durata con un volo di 21 ore e 48 primi.

Il conflitto europeo interruppe bruscamente progetti e preparativi di nuove imprese, fra cui doveva emergere la transvolata atlantica da Terranova all'Irlanda, per la quale il quotidiano londinese «Daily Mail» aveva messo in palio un premio di 250 mila lire e la casa americana Curtiss aveva già allestito un idrovolante a grande autonomia. Ogni attività aeronautica, sino ad allora quasi soltanto sportiva e spettacolare, venne indirizzata a scopi bellici; a tal fine si utilizzarono tutti i ritrovati della scienza aerea di quel tempo, come, ad esempio, la specialità dimostrata militarmente efficacissima delle «acrobazie aeree».

Le prime esibizioni acrobatiche si svolsero nel 1913, per opera del francese Pégoud, ideatore di quella figura ch'ebbe popolarmente l'appellativo di «giro della morte» e tecnicamente quello di «looping». L'illustrazione virtuosista dapprima e il suo connazionale ed emulo Chevillard in seguito vennero a quell'epoca nella nostra patria e destarono nelle folle italiane il brivido delle insolite manovre. I giornali avevano riprodotto in numerose fotografie la traccia delle ardite evoluzioni di quei primi audaci; il pubblico ne strabiliava e ne rabbriviva e il nome di quegli animosi bastava a gremire gli aerodromi, su cui si sarebbero cimentati.

Uno de' miei fratelli maggiori, trasferitosi a Milano in quel tempo per ragione d'impiego, aveva potuto assistere alle esibizioni di Pégoud a San Siro e, più tardi, alle emozionanti acrobazie di Chevillard a Taliedo; di entrambe ce ne aveva poi scritto entusiastiche relazioni che m'avevano inoculato nell'animo la viva brama di vedere audacie così sbalorditive. Questo mio desiderio doveva essere soddisfatto assai più presto di quanto avrei potuto immaginarlo, nell'esibizione fatta a Torino nella tarda primavera del 1914 da Romolo Manissero, primo aviatore acrobata d'Italia. Quella stessa folla che sei anni prima aveva ammirato Delagrè e che nel novembre del 1910 aveva applaudito ai concorrenti alla settimana aerea torinese, era convenuta a Mirafiori per assaporare il brivido delle acrobazie di cui tanto si parlava. L'ardito Manissero fu superiore a ogni elogio e per lungo tempo ricamò nell'azzurro del cielo una serie di cerchi successivi, ognuno dei quali faceva rettenere il respiro e balzare il cuore in gola dall'emozione.

Il «giro della morte» che illustrò nell'immediato anteguerra i nomi di Pégoud, di Chevillard, di Manissero e di altri loro emuli, è oggi un giochetto da ragazzi per i moderni virtuosisti che tessono sugli invisibili trapezi del cielo le più rabbriventi e complicate figure acrobatiche, quali: l'av-



Cesare Zaniboni della R.U.N.A. di Udine con un aeromodello col quale intende presentarsi al Concorso nazionale, categoria B. Auguri.

## Un fanciullo piovuto dal cielo

*Un fanciullo dal cielo il pianto udiva della mamma alla quale era mancato un giorno di bufera, alta che apriva come aquilotta il volo nel creato. I suoi compagni udiva e li vedeva prepararsi alla vita in belle schiere, come un fascio di tante primavere, in offerta all'Italia che splendeva.*

*«Vorrei licenza per andare un poco, — disse al Supremo in una nube rosa — a ritrovar la mamma e la mia terra fiorente, i miei compagni intenti al gioco della sorte benigna in pace e in guerra. Voi che siete il padrone d'ogni cosa potrete richiamarmi ovunque andrò, ma... non temete che ritornerò.*

*«Va' pure; ma di' un poco in qual maniera, — domanda il Sommo — in terra scenderai?»*

*«Andrò, col vostro aiuto, in quella sfera col modo stesso che l'abbandonai».*

*Sorride il Sommo. Il bimbo dà un'occhiata al materiale del laboratorio d'una tromba palustre: una borgata di rane, e sterpi, e giunchi, un vero emporio. Ed eccolo al lavoro; quel monello ha geniali e dinamiche vedute: con pelli di ranocchie, a mo' d'ombrello s'è fabbricato il suo paracadute.*

*Ringrazia il Padre, afferra quell'ordegno e dalle nubi scende piano piano... Mormora il Padre Sommo: «Bell'ingegno! Dev'essere, quel bimbo, un italiano».*

*Appena il piede immerge nella sfera dell'acqua di mortifera palude, fuggon le rane, fuggono a raggiera e il sogno del fanciullo si conclude: là dove era tristezza ed ombra e morte tra poco per incanto sorgerà, sonante di lavoro e in lieta sorte per le future genti, una città.*

Bologna, maggio 1936-XIV.

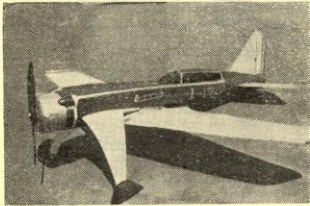
A. Mor.



Nell'officina del Centro Sperimentale d'Aeromodellismo si lavora febbrilmente. La scuola di Roma ha cinquanta allievi, alcuni dei quali, dopo soltanto quindici giorni di lezioni teorico-pratiche, hanno lanciato, giovedì 21 maggio, il loro primo modello.

vitemento verticale ed orizzontale, la picchiata, la campana, la virata imperiale, il volo a coltello e il volo a rovescio. Eppure, per quanto oggi ci possano sembrar modeste le acrobazie di quei primi virtuosisti, il loro nome è in tutto degno di star al pari dei più celebrati acrobati del dopoguerra nella cui falange, tra i nomi notissimi dei tedeschi Fieseler, Atchgelis, Udet, dei francesi Frouval, Détrouy, Cavalli, dell'americano Williams, emergono quelli degli italiani Colombo, Ferrarin, De Bernardi, Magrini, Wengi, Falconi, Fougier, comandante della scuola d'Alta Acrobazia e della «squadriglia folle» di Campoformido.

Spettatore appassionato di talune competizioni acrobatiche internazionali svoltesi nel dopoguerra, debbo confessare che lo sbalordimento e il fascino ch'esse esercitarono sul mio essere non valsero a cancellare dalla mia mente l'enorme impressione ricevuta dall'esibizione di Manissero a Torino nel



Ancora una fotografia (l'altra l'avrete veduta a pag. 2) del modello super-veloce col quale Tomassetti intende di battere tutti i primati di velocità.

lontano 1914 e il cui ricordo è tuttora nitido in me come se fosse di data recentissima.

Molti anni più tardi potei togliermi la curiosità di chiedere a un esperto pilota italiano, conosciuto a mezzo di comuni amici, con quali manovre si potessero eseguire tante rischiose acrobazie. Mi rispose dettagliatamente e con tono faceto, quasi si trattasse di azioni comunissime, e mi fece stabilire addirittura con la seguente risposta relativa al «giro della morte»:

— Il giro della morte?... Semplicissimo!... Si dà tutto gas al motore, si tira gradualmente a sé la leva di comando e... vvvrrr!... Il giro è fatto!

**Piero Botto**

(Continua).

QUANDO I NOSTRI AMICI CI SPEDISCONO DEL DENARO O CON VAGLIA O IN CONTANTI O IN FRANCOBOLLI, SONO PREGATI DI INDICARE LO SCOPO DELLA RIMESSA, SPECIALMENTE SE SI RIFERISCE AL RINNOVO DEL LORO ABBONAMENTO.

## MASSIME

- Onorate la patria e la famiglia.
- Si onora la patria servendola con lealtà e coraggio.
- La famiglia si onora operando onestamente e saggiamente.
- Siate giusti e sereni quando dovete giudicare gli altri e severi quando dovete giudicare voi stessi.
- Siate modesti e semplici. La vanagloria e la superbia sono la maschera dei mediocri e dei poveri di spirito.
- Dignità e fierezza siano i segni di distinzione del ragazzo, dell'uomo e del soldato italiano.
- La collera è una malattia grave che si deve combattere con ogni mezzo. Siate sempre gai, studiate e lavorate lietamente: diventerete sempre più buoni.
- Guardatevi dalla pigrizia.
- Non siate petulantini.

g. m.

# FANTASIE

Un venticello allegro corre sui prati facendo rabbrivire l'erbetta arida, seccata dal sole.

All'ombra di un acero Enrico, sdraiato, chiude gli occhi al sonno e il libro di storia. Ma non può dormire; l'arietta fresca

**La stampa farà bene ad aiutare il Governo a creare la coscienza aviatoria del popolo italiano. Tutti devono avere il desiderio del volo, tutti devono avere la nostalgia del volo.**

**MUSSOLINI**

(1925. Discorso agli aviatori)

punge troppo e, alzato lo sguardo, incomincia a fantasticare.

Nel cielo azzurrissimo sono ferme nuvolette bianche, bionde, rosate.

Strano. Enrico si solleva per meglio osservare; quella piccola nuvola là in fondo ha una forma quasi umana, pare un corpo pronto a tuffarsi in quel mare d'azzurro.

Ma ha le ali. Sì, due candide ali ripiegate all'indietro, sfilacciate nel cielo.

Un'anima, dev'essere un'anima. O un angelo.

Enrico pensa. Otto anni sono pochi; la mente non è abituata a pensare, ma non importa. Enrico è certo di una sola cosa: farà l'aviatore, così potrà correre nel cielo, vedere da vicino come sono fatte quelle anime che se ne stanno sole, stagnanti, tese nel cielo. Volare.

Enrico chiude gli occhi e si sente leggero leggero, già gli pare di spaziare nell'immensità celeste, di udire il rombo fragoroso dei motori, di sentirsi battere sul volto il vento forte, gagliardo.

Riapre gli occhi; la nuvoletta bianca è ancora là, ancora immobile, pronta a tuffarsi, con le grandi ali ferme e sfumate di azzurro.

\*\*\*

A bordo del suo apparecchio il pilota Enrico Mori rulla sul campo, decolla.

Che gioia grande, potersi staccare per qualche attimo dalla terra, poter lasciare laggiù preoccupazioni ed affanni, salire, liberi e leggeri, nel cielo.

Picchiate, cabrate; gaiezza dello spirito, gioia di vivere. C'è tra le ali un tesoro di sole, sotto al carrello una pista d'azzurro; è un prato celeste ove giocano i monelli.

Picchiate, cabrate. Ed ora un po' di riposo: volo rettilineo.

Il volo rettilineo è, per l'aviatore, quello che per un comune uomo terreno è la lettura placida del giornale, dalle tredici alle quattordici; dopo

le acrobazie degli affari.

Il sole, caldo, riempie di luce gli occhi del pilota, il cui sguardo assolato vede il cielo pieno di riflessi, di bagliori, di strani colori.

L'aria è calma, fermissima.

Quand'ecco, svelto, improvviso, un pensiero gli attraversa la mente.

A sinistra, sotto di lui, tra il carrello e la terra, è sospesa una nube.

Il ricordo del suo fantasticare infantile gli ritorna chiaro, quasi attuale.

Un'anima. Enrico sorride; eppure, quasi inavvertitamente, picchia l'apparecchio pronto ad esaudire il suo desiderio di fanciullo.

Il velivolo, docile, affonda.

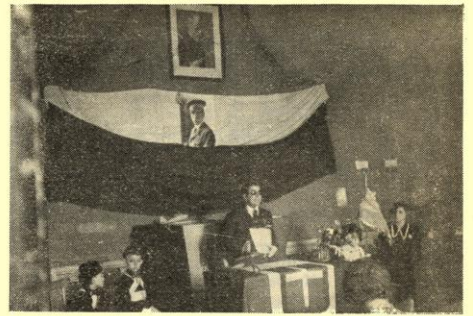
Mori sussulta per quello strano senso di oppressione cagionatagli dalla grigia atmosfera che lo preme da ogni parte.

Irrigidisce le mani sui comandi. Strano. Gli pare che qualcosa l'abbia sfiorato, percosso adagio sul volto. Come la morbidezza di un'ala di piume.

Enrico vuol sorridere; che visionario. Impressionarsi senza nessuna causa! Già il sorriso gli torna sereno sulle labbra, quand'ecco, tra il rombo del motore, delle voci gli giungono all'orecchio. Impossibile scagliarsi: la nube grigia è ora piena di voci, di mormorii che sorgono da ogni parte e poi si dileguano, spenti dal vento. Sul volto di Enrico passano, invisibili, morbide ali.

Il pilota risolutamente picchia l'apparecchio. Diamine. E' un uomo. E' possibile lasciarsi prendere così dalla fantasia?

L'aeroplano scende, ma il grigiore non



Mentre il prof. Musella parla agli aquilotti e alle rondini che hanno partecipato alla cerimonia dell'inaugurazione del Gruppo «Fausto Ceccoli».

occezza a finire; l'azzurro del cielo non è più che un ricordo, ed anche la terra.

Una strana voce mormora qualcosa d'incomprensibile all'orecchio d'Enrico, svanisce bevuta dal grigio.

Chissà, forse quelle voci appartennero a degli aviatori caduti e rimasero nel cielo, con le ultime parole di vita, quasi che a loro, voci d'eroi, fosse impossibile morire.

E, tutte unite, formano nel cielo come un'anima grande.

\*\*\*

Enrico Mori, ritrovato l'azzurro, ritornò sulla terra, dove le anime del cielo si chiamano cirri.

**Armi Dalila**

## CRONACA BREVE

LA COMPAGNIA AEREA DELLO STATO TURCO ha ordinato tre apparecchi bimotori inglesi ed ha concluso un accordo con l'«Air France» per il trasporto della corrispondenza da Istanbul ad Aleppo, tra Ankara e Adalia.

RIPRESA DEL SERVIZIO AEREO ROMA-PARIGI. — In questo mese la società «Ala Littoria» ha assunto, da sola, il servizio aereo Roma-Parigi con uno scalo intermedio a Marsiglia. Lo scorso anno la società italiana effettuava il servizio in unione con la «Air France», ma quest'anno la compagnia francese, non potendo assicurare il servizio con la celerità con la quale viene espletato dai quadrimotori italiani, ha rinunciato a volare su questa linea. Come è noto, sulla Roma-Parigi vengono impiegati i quadrimotori «S. 74», capaci di trasportare trenta passeggeri alla velocità di 300 km. ora. L'intero percorso Roma-Parigi viene coperto in sei ore di volo.

L'«AIR FRANCE» INFORMA che presto verrà adibito sulla linea Londra-Parigi-Marsiglia il nuovo quadrimotore «Farman 224», che trasporterà 40 passeggeri ad una velocità di 300 chilometri.

DALLE STATISTICHE AMERICANE PUBBLICATE sull'aviazione civile, risulta che gli Stati Uniti hanno 9072 aeroplani civili, dei quali 426 di linea aerea regolare e 8646 di proprietà privata.

IL DIRIGIBILE TEDESCO «HINDENBURG» ha stabilito un nuovo primato di velocità attraversando l'Atlantico da est ad ovest in meno di 62 ore, mentre i diroscifi a compiere lo stesso percorso impiegano 5 e 6 giorni.

IL COMITATO ARNUBRU, dopo esame eseguito dalla Società Reale Aeronautica Britannica, ha deciso di attribuire l'ambito premio della medaglia d'oro dell'aeronautica al dottor Ugo Eckener per i risultati conseguiti nei suoi studi sui dirigibili.

A CURA DEL COMANDO DI AERONAUTICA dell'Africa Orientale, è stato iniziato un servizio aereo giornaliero tra L'Asmara e Addis Abeba, il cui percorso di 800 chilometri viene compiuto in un unico volo di circa tre ore.

IL MINISTRO DELLA REPUBBLICA DI SAN MARINO a Parigi, Enrico Garda, ha offerto la somma di lire 200.000 perché venga costituita una Fondazione, il cui reddito annuo di lire 10.000 sarà attribuito all'aviatore italiano che ogni anno se ne sarà reso maggiormente meritevole.



Bonora della R.U.N.A. di Udine col suo bel veleggiatore. Nel N. 21 del 24 maggio abbiamo pubblicato altre due bellissime fotografie mandateci dal delegato all'aeromodellismo di Udine.

# L'OSTERIA DEL PALLONARO

V.

## Il volatore senza decollo

Quella di mordicchiare una per una, al vero stile romano, le foglie d'un colossale e odoroso "carciofo alla giudia" è un'operazione che favorisce il vagabondaggio della fantasia.

Lasciavo che il mio spirito, irrequieto e felice come un cane liberato dal guinzaglio, eseguisse a suo talento pazzesche corse fra le stelle lontane e le fiamme dell'acetilene, mentre il corpo se ne stava in beato abbandono sulla rustica sedia dell'osteria. Io continuavo a scarnire l'una dopo l'altra le foglie dell'opulento carciofo, gloria e fama di Tito il Pallonaro.

— Proprio così! Io non volo; ma per eccessivo amore all'aviazione! Questa sentenza sorprendente, snocciolata con voce perentoria, eb-



Gastone: il volatore senza decollo.

be l'effetto di richiamare in fretta sulla terra quel tale mio spirito che s'aggrava nei pressi della costellazione del Sagittario e di farmi drizzare le orecchie dalla parte del vicino tavolo attorno al quale sedevano quattro o cinque giovanotti dal tipo sportivo.

— Beh, questa mi pare grossa, caro Gastone! Sentiamo che ne dice il Pallonaro... Ohè, sor Tito! — esclamò un tipo tarchiato che aveva un'aquilotta d'argento all'occhiello della giacca.

— Eccolo Tito, signorino! — esclamò l'oste accostandosi col sorriso amabile ma non servile che l'esercente romano riserva ai vecchi e graditi avventori.

— Si metta a sedere e beva un bicchiere con noi. Vogliamo che Lei sia giudice... S'accomodi anche Lei, maresciallo!

— Prego, prego, sergente maggiore! Grazie... Di che si tratta?

— La faccenda è questa. C'è qui l'amico che dice che non vola perché gli piace troppo volare... Che ne dice? Il fatto è che gira sempre nei campi d'aviazione, ma non decolla mai...

— Sarebbe come uno — osservò Tito — che si versa da bere, guarda bene il vino contro luce, l'annusa e poi lo butta via...; perché ha sete e il vino gli piace assai!

Tutti si voltarono, me compreso, verso il nominato Gastone, giovane sui ventidue anni, che ostentava, su una magnifica camicia di seta verdolina una cravatta color ciliegia.

Egli accese senza premura una lunga sigaretta dal bocchino d'oro, gettò il cerino facendo dondolare un medaglione d'oro che portava legato al polso con una catenella d'oro e sorrise alle prime boccate di fumo azzurrino.

— Esattamente! — affermò —. Non volo per amore del volo. Mi spiego subito e spero di farmi intendere...

— Deh, Gastone! Abbi fiducia nella nostra intelligenza! — interloqui in tono caricaturale quello che gli sedeva di fronte.

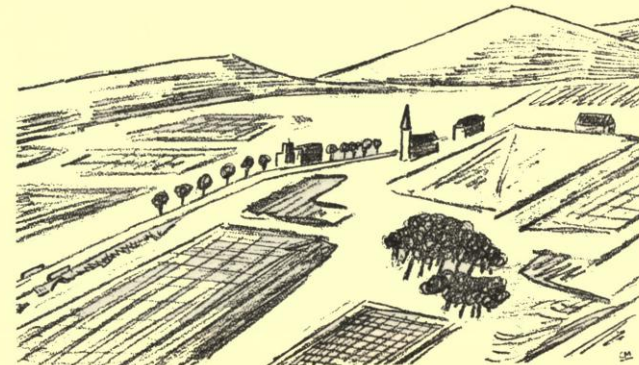
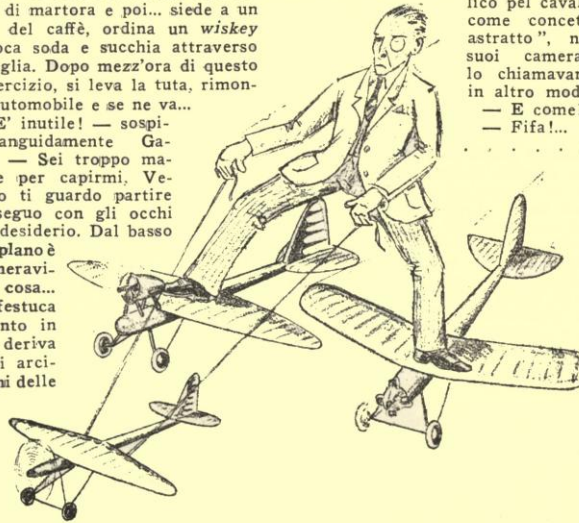
— Se cominciamo così non parlo. Insomma, la cosa è semplice. A me piace enormemente il volo per aspirazione, e frequento i campi d'aviazione per imparare a pilotare...

— Ma se ancora non hai volato nemmeno come passeggero! — scattò uno dei compagni.

— Mai lascerò che la divina ebbrezza del volo mi venga sciupata da mani mercenarie... In altri termini, io solo voglio essere il mio pilota...

— Ma, perbacco, impara! T'ho detto mille volte che l'insegnio io e senza farti pagare un soldo! — proruppe quello dell'aquilotta e, volgendosi un po' a tutti, continuò: — Sapete invece che fa? Viene sul campo, si mette sulla testa un casco da cinquecento lire, s'infilava una tuta foderata di martora e poi... siede a un tavolo del caffè, ordina un whiskey con poca soda e succhia attraverso una paglia. Dopo mezz'ora di questo bell'esercizio, si leva la tuta, rimonta in automobile e se ne va...

— E' inutile! — sospirò languidamente Gastone. — Sei troppo materiale per capirmi. Vedi? Io ti guardo partire e ti seguo con gli occhi e col desiderio. Dal basso l'aeroplano è una meravigliosa cosa... Una festuca d'argento in dolce deriva tra gli arcipelaghi delle



Ignoti malfattori hanno creduto di vituperare l'Ingegnere Bi disegnando e inviandoci questa scena. Noi pubblichiamo declinando ogni responsabilità.

nubi; una minuscola tignola sussurrante per le praterie azzurre del firmamento... Sono un po' poeta; scusatemi! Se invece volassi, che delusione! Frastuono d'inferno, puzzo di benzina e d'olio bruciato, vibrazioni, intontimento... Le nuvolette, così poetiche da terra, diventerebbero grigie masse di nebbia umida... E poi, sorvegliare questo quadrante, quell'indicatore, badare alla pedaliera, alla barra... Non saprei spiegarvi altrimenti. Non volo e non volerò mai perché amo troppo il volo. Ecco!

Dopo una pausa un po' pesante, parlò l'antico sottufficiale di cavalleria, con voce che mi parve concentrata.

— Anche al mio squadrone, tanti anni fa, — disse lentamente — c'era un tipo come lei. Lo tenevamo in furberia a contare le pezze da piedi. Si trovava in cavalleria perché gli piaceva la divisa ed era figlio di papà, benché non toccasse mai un cavallo. Dichiarava d'aver una passione enorme per i cavalli e per conservarla preferiva starne lontano. Non voleva sentire il puzzo del sudore degli animali e della stalla e inorridiva al pensiero della polvere che le marce di squadrone sollevano a volte. Lui chiamava il suo sentimento: "Ardore simbolico" o "Simbolo ardente", non ricordo bene, "pel cavallo come concetto astratto". Sì, diceva proprio così. Parlava in modo strano, perché era studente di filosofia. Stava a disagio fra di noi, però, perché eravamo soldatucci rozzi, incapaci di apprezzare i suoi sentimenti delicati. Si figurino che quello che lui definiva "Ardore simbolico pel cavallo come concetto astratto", noi, suoi camerati, lo chiamavamo in altro modo.

— E come?

— Fifa!...



...lo tenevamo in furberia a contare le pezze da piedi...

— Ci vediamo più tardi alla *Quirinetta*! — fece in tono gelido Gastone al suo vicino e dileguò nel buio senza salutare nessuno.

(Continua).

## Il castellano dell'aria



STELLIO SIMONINI - Trieste. — Non prenderti pensiero per il cuore. So di un giovane riformato nel 1934 perché... debole di cuore e fatto abile nel 1935 con cuore a prova di motore. Il ferocissimo barbuto censore dice che il tuo racconto è alquanto scollonato... Siccome egli si è fatto un brutto concetto di te, cerchiamo di fargli cambiare parere. Bisogna tenerlo buono, questo tipo di feroce occhialuto pessimista. Siamo nelle sue mani. Ti mando i due supplementi che mi chiedi.

LUCIANO GIOVANNONI - Firenze. — Molte volte mi è venuto in mente di fare dei distintivi per miei aquilotti e per le mie rondini; e questa mia idea l'ho spesso espressa qui sul vostro giornale; ma sempre ho soggiunto che è meglio aspettare che si ingrossino le file degli abbonati. Non è una spesa piccola, tu lo sai. E poi in tempo di sanzioni io penso che convenga non sciupare danaro in lavori di metallo. Se sei socio della R.U.N.A. puoi entrare all'aeroporto. Ti devo però avvertire che in molti campi militari è assolutamente vietato l'ingresso a tutte le persone che non siano quelle addette al servizio di quel determinato campo. Ora vedi un po' tu cosa puoi fare. Per organizzare un raduno a Firenze devono accadere due fatti molto importanti. Primo: l'Italia deve finire di regolare tutti i suoi conti (sanzioni, eccetera); secondo: gli abbonati di Firenze devono moltiplicarsi almeno per dieci. Ti faccio spedire d'urgenza cinquanta copie de *L'aquilone*, che distribuirai gratuitamente fra i tuoi amici più simpatici. Ti saluto cordialmente.

AQUILA BLU - Rimini. — In quanto all'arrivo del giornale, rivolgiti per informazioni al postino o al portiere o a chi se lo tiene per leggero prima di te. Non posso dirti nulla riguardo all'elica, poiché è necessario conoscere il carico alare e la superficie portante per determinare il diametro ed il passo. *L'aquilone* non ha sempre 12 pagine, perché ormai sono 6 mesi che tutti i giornali hanno ridotto il numero delle pagine per risparmiare la cellulosa. Non lo sapevi ancora? Ti sei accorto che c'è stata una guerra, e che l'abbiamo vinta? Allora, pensa che anche il risparmio della carta, qui in Italia, ha contribuito a farci vincere in Africa. Saluti e cordialità.

(Altra posta a pag. 11).

Collaborazione dei giovani

## MISSIONE SEGRETA

Mollemente abbandonato su una soffice poltrona, tutto assorto a seguire le azzurrognole spirali di fumo che uscivano dalla sua sigaretta, il giovane capitano Bruno Franz non rispose ad un primo colpo battuto alla porta con discrezione. Al secondo parve destarsi da uno stato di torpore e con voce sorda invitò ad entrare l'impertuno.

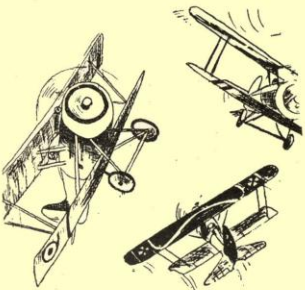
La porta si aprì e sulla soglia comparve un porta-ordini del comando. Bruno Franz ebbe un moto di contrarietà. Il soldato salutò militarmente e disse:

— Il comandante Forz la desidera subito! — Risaluto e rapido scomparve tra gli avieri. Il giovane capitano si alzò e lentamente si diresse verso la porta dopo essersi ssvogliatamente calato in capo il berretto. Appena fuori, rinchiuso con un colpo la porta e si diresse brontolando verso la casa del comando. Passò davanti agli hangars nei quali i meccanici lavoravano attorno ai motori, si soffermò ad osservare il rifornimento di un apparecchio; quindi, tutt'altro che celatamente, proseguì verso l'ufficio del generale Forz. Arrivato, sospinse risolutamente una porta ed entrò in un vasto studio, severamente arredato con grandi carte geografiche e quadri di battaglie.

In piedi davanti ad una scrivania tutta intarsiata di aquile bistesce, un vecchio dall'aspetto burbero lo salutò sorridendo. Era il comandante Forz. Dopo aver accennato a Franz di sedere, incominciò a parlare:

— Capitano Franz — disse — vi ho fatto chiamare per comunicarvi una cosa che sono certo vi farà molto piacere. Il Comando superiore dell'armata aerea ha voluto ancora una volta dimostrarvi la sua fiducia coll'affidarvi questa importantissima missione: missione che ha bisogno della massima segretezza e che spero voi sarete ben felice di compiere per la grandezza dell'impero Austro-Ungarico! — Bruno Franz si sforzò a fare col capo un segno di assenso e di ringraziamento; l'altro proseguì:

— Voi partirete col vostro apparecchio per la destinazione che troverete segnata sulla carta chiusa in questa busta che aprirete soltanto in volo; aggiungo che le vostre informazioni saranno per noi della massima importanza. Non mi resta altro che



... e il carosello aereo incominciò...

augurarvi buon viaggio e soprattutto occhi aperti!

Franz prese la busta, salutò militarmente e uscì.

Arrivato davanti le officine, chiamò a gran voce: — Josef! — Un soldato in tuta da meccanico di colore indefinito, tutto intriso il viso di olio e grasso, comparve di corsa e si arrestò dinanzi a lui.

— Josef — disse Bruno — prepara il mio apparecchio e trascinalo sulla linea di partenza; tra mezz'ora si parte!

— Partiamo? E per dove, capitano? — Parto per... per... per un volo! Beato tu che rimani!

— Missione segreta, allora! — aggiunse l'altro mentre si allontanava ridendo; Franz si morse un labbro. Com'era stato sciocco a far sapere i suoi affari al suo meccanico!

Mezz'ora più tardi egli usciva dalla sua stanza in pieno assetto di volo. Tuta, casco, occhiali, e busta sottobraccio. Sulla bianca pista di cemento del campo un veloce apparecchio crociato attendeva gli ultimi preparativi.

Il motore cantava la sua ferrea canzone

che si spandeva attorno tra le colline che formavano corona.

I meccanici si affaccendavano attorno ai serbatoi e Josef si dava l'aria del comandante ordinando e chiamando qua e là.

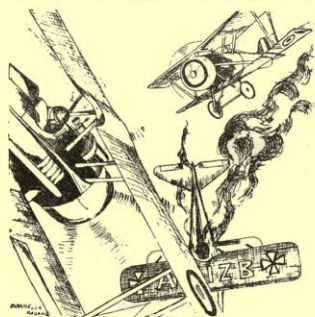
— Josef!

— Tutto pronto, capitano!

Il motore gira che è una meraviglia. Che peccato dover rimanere a terra!

Bruno saltò nella carlinga, si accomodò sul seggiolino, legò il paracadute, provò i comandi, quindi abbassò gli occhiali e accelerando, gridò: — Via i tacchi! — L'elica sibilò e l'apparecchio si mosse lentamente prima, poi sempre più veloce. Rullò per un centinaio di metri, poi Bruno tirò la cloche e l'apparecchio si staccò dal suolo e prese quota. Il velivolo descrisse un'ampia curva sul campo e intanto il capitano, stracciata la busta, leggeva la missione del seguente tenore:

« Si tratta di fornire al comando aereo i più esatti rilievi sui centri di Venezia, Padova, Treviso, Udine e le indicazioni più opportune dell'itinerario da seguire in



...mentre l'apparecchio sbandando precipitava...

caso di un bombardamento aereo in massa sulle suddette città ».

Acclusa eravi pure una carta topografica con segnato l'itinerario approssimativo.

Il giovane capitano mandò un'imprecazione e digrignò i denti: se l'aspettava una missione simile!

Bisogna spiegare questa sua contrarietà. Bruno Franz era italiano per sangue e per nascita, perchè nato a Padova da madre italiana e da padre austriaco. Passò la sua giovinezza nella città natia, dove apprese dalla madre ad amare la sua bella Italia.

Amante della poesia e del bello, egli aveva a malincuore seguito il padre colonnello, a Trieste, quando ancor giovane perdette la madre. Dalla città irredenta, per accontentare il genitore che desiderava vederlo investito di una qualche carica alla corte di Francesco Giuseppe, passava alla scuola per specialisti di aviazione, dove si distingueva per audacia ed intelligenza.

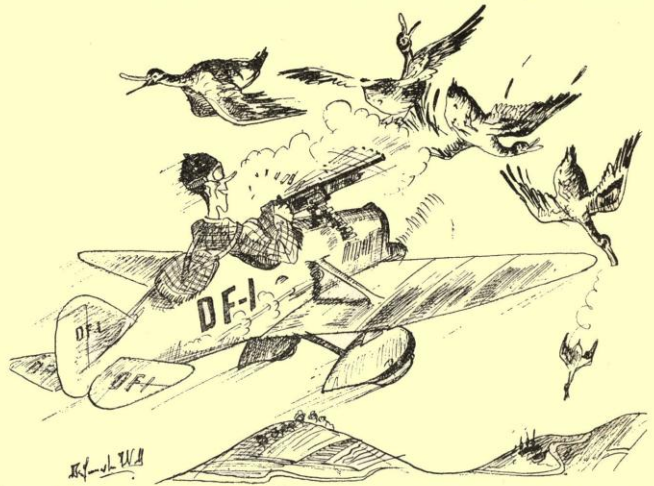
Le più importanti missioni gli erano state affidate ed egli aveva saputo guadagnarsi la stima dei suoi superiori; ciononostante aveva sempre sentito una grande ripugnanza per tutto ciò che avrebbe potuto nuocere ai fratelli italiani, dei quali ammirava l'alto spirito patrio e il cui sangue sentiva scorrere nelle vene.

Lasciato il campo, Bruno aveva puntato diritto su Monfalcone, lasciando alla sua sinistra Trieste.

Il cielo era terso, ed il mare, leggermente increspato da una dolce brezza, splendeva sotto i riflessi del sole mattutino. Qua e là qualche bianca vela.

L'apparecchio raggiunse ben presto Miramare e dopo qualche tempo Monfalcone sfilava veloce sotto le ali del velivolo. Il pilota dirigeva ora la sua rotta su Grado che raggiungeva dopo aver sorpassato le prime lagune.

L'apparecchio, volando lungo il litorale adriatico, sorpassò la linea di confine sulla laguna di Merano, quindi Punta di Tagliamento, Caorle, il porto di Cortellazzo, passò sulla foce del Piave, costeggiò il litorale del Cavallino ed ecco le prime isole veneziane: Burano, Sant'Erasmo, Murano. Il pilota entrava ora in un quadro



Le possibilità dell'aviazione scoperte e illustrate dal nostro amico anconitano V. Franchini.

quasi familiare e abbassò alquanto la quota per meglio gustare il panorama. Gonfie vele multicolori solcavano la calma laguna in tutti i sensi riempendola di sgargianti riflessi.

Bruno Franz, fantasticando, era diventato poeta dinanzi a quel quadro che tanti artisti hanno bramato fermare sulle loro tele. Fu chiamato alla realtà da una nutrita raffica di mitraglia. L'aereo nemico era stato avvistato dalla piazzola antiaerea di Lido. L'apparecchio crociato con una brusca impennata riprese quota e raggiunse Venezia. Bruno sentiva tutta la nefandezza della sua missione su quella città dove aveva sognato di passare ore di poetica quiete.

Aveva alzati gli occhiali sulla fronte per meglio gustare l'incantevole panorama che offre la regina dell'Adriatico sotto un limpido sole.

Le cupole, le arcate, le colonne della Basilica marciana mandavano gli sprazzi d'oro dei loro mosaici, e su tre pennoni i vessilli garrivano.

Vide l'intenso ma ordinato movimento di quel popolo in armi, nelle vie, nelle piazze, nei canali. La visione era sfumata, sotto di lui si stendeva ora il nodo ferroviario di Mestre. Ecco Dolo sul Brenta, la villa reale di Strà e tanti altri centri a lui noti e da lui amati perchè vi aveva trascorsa la sua giovinezza. Ed ecco la città natia, Padova, profilarsi sullo sfondo dei colli Euganei. Ecco la basilica Antoniana, i vecchi cari edifici, le vecchie arterie cittadine, la sua casetta sulla via di Abano, il cimitero ove la madre sua dormiva il sonno dei giusti... No! non era possibile che proprio lui contribuisse alla distruzione di quella città che tanti tristi e dolci ricordi serbava tra le sue vecchie mura. Il sangue italiano che gli scorreva nelle vene non glielo permetteva. Si trovava tra due fuochi.

O ritornare al comando con i rilievi, o darsi prigioniero! Scartata la prima questione, gli rimaneva la seconda più imbarazzante che mai. Se si fosse dato prigioniero, la notizia sarebbe ben presto arrivata all'orecchio dei superiori, e la vergogna e il dolore di suo padre, che pur amava tanto sarebbero stati grandissimi; inoltre sarebbe stato per sempre taciuto di tradimento. Bruno aveva ora estratto dal suo taccuino il ritratto della

madre ed aveva a lungo osservate le care sembianze, poi vi aveva deposto sorridendo un lungo bacio. Aveva deciso! Si sarebbe sacrificato per la salvezza della sua terra e per l'onore suo e di suo padre. Legò alla sua cintura la busta della missione e tutte le carte con i rilievi eseguiti; quindi spinse risoluto la cloche. L'apparecchio discese veloce verso il campo d'aviazione, sfiorò quasi la manica a vento e risalendo sgranò una raffica di mitraglia, per pura finta, su un gruppo di alberi.

In un baleno il campo fu andirivieni di persone. Una mitragliatrice gracidò qualche colpo verso l'apparecchio crociato che, compiuto un largo giro, ritornava sull'obiettivo. A bordo Bruno manovrava con calma osservando i preparativi che si facevano a terra attorno a due caccia che ben presto si levavano a volo. Bruno sorrise! Gli facilitavano la sua risoluzione! I caccia italiani gli furono di fronte veloci e aggressivi, quasi stupiti di vedere la calma di quell'apparecchio attaccato. Dai due lati partirono raffiche di mitragliatrice, poi il carosello aereo incominciò. Bruno non voleva lasciarsi atterrare ai primi colpi e cercava di prolungare il combattimento compiendo larghe virate. Quante volte uno degli apparecchi tricolori gli era entrato a tiro! Ma egli mai aveva tirato, sentendo l'atrocità dell'uccisione di un uomo del suo stesso sangue. L'apparecchio crociato era stato sfiorato in più parti, ma continuava a descrivere nel cielo tutto risonante di colpi, ampie virate e stretti loopings. Ad un tratto la mitraglia nemica tacque. I cacciatori italiani compresero che ormai era un compito molto facile per loro abbattere quell'aquila e si avventarono con più slancio su di lui.

Nuove raffiche sibilarono nell'aria. Ad un tratto da un serbatoio dell'apparecchio nemico uscì una fiammata. Un proiettile era arrivato a segno. In un attimo tutto l'apparecchio fu avvolto da larghe lingue di fuoco. Bruno, abbandonati i comandi, si fece un rapido segno di croce, quindi si lanciò nel vuoto premendosi sulle labbra il ritratto della madre, mentre l'apparecchio, sbandando, precipitava.

Qualche ora più tardi, sul corpo straziato del giovane eroe venivano rinvenute le missive. Il suo sacrificio non era stato inutile. **Radames Zaramella**

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**

Agli abbonati alle pubblicazioni aeronautiche (Rivista aeronautica - Vie dell'aria - Ala d'Italia - L'aquilone - Aerotecnica) sconto del 25 per cento sul prezzo di copertina

# La Palestra dell'aeromodellista

## Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

Capitolo IX

### Il motovelivolo

La trattazione del complesso elica-velivolo, che costituisce il motovelivolo, non può assumere il carattere rigoroso che è possibile per il velivolo; poichè, nonostante sia possibile determinare, sia col calcolo sia sperimentalmente, le caratteristiche dell'elica isolata, i fenomeni d'interferenza fra elica e velivolo sono tali da non permettere l'analisi delle singole caratteristiche.

L'azione dell'elica è il fattore che trasforma il velivolo in motovelivolo, introducendo, nel sistema di forze agenti sul velivolo, una forza finora non considerata, la trazione, che si esercita in direzione dell'asse dell'elica stessa, e che indicheremo con T.

### Forze agenti e loro equilibrio

Supponiamo per semplicità che le caratteristiche, dell'elica e del velivolo, siano invariate, che l'asse di trazione coincida con la traiettoria e passi per il baricentro G. Avremo quindi, nel baricentro, un sistema di forze, peso Q, trazione T, portanza P, resistenza R, che devono essere in equilibrio, affinché la traiettoria percorsa sia rettilinea; ed esattamente, la risultante della coppia di forze Q e T deve essere uguale e contraria a quella della coppia di forze P ed R.

Nel volo orizzontale (fig. 32a) si dovrà avere, essendo P e Q verticali, R e T orizzontali,

$$1) \quad P = Q$$

$$2) \quad R = T$$

Nel volo in salita (fig. 32b) si dovrà avere, essendo Q verticale, P normale alla traiettoria inclinata dell'angolo p, R e T coincidenti con la traiettoria:

$$3) \quad P = Q \times \cos p$$

$$4) \quad R = Q \times \sin p + T$$

Si avrà il volo in discesa tutte le volte che T sarà inferiore ad R, fino ad avere il volo librato quando T si annulla; in questo caso la risultante della coppia di forze P ed R sarà eguale e contraria alla forza Q.

In linea generale potremo scrivere, sostituendo a P ed R i valori noti:

$$5) \quad Cp \times d \times S \times V^2 = Q \times \cos p$$

$$6) \quad Cr \times d \times S \times V^2 = Q \times \sin p + T$$

dalle quali risulta che per  $p=0^\circ$ , volo orizzontale, essendo  $\cos 0^\circ=1$  e  $\sin 0^\circ=0$ , la 5) diviene uguale alla 1) e la 6), annullandosi il termine  $Q \times \sin p$ , diviene uguale alla 2).

L'angolo p deve essere considerato sempre positivo in discesa.

Ne segue che per il volo in salita, a parità di tutti gli altri elementi, il valore di T deve aumentare, poichè l'angolo p, in salita risulta negativo, quindi  $\sin p$  è negativo; diviene negativo anche il prodotto  $Q \times \sin p$ , e per ottenere lo stesso valore del primo termine della 6), occorrerà aumentare il valore della trazione T, cosa che del resto è intuitiva, poichè l'aeroplano percorre un piano in salita, quindi occorre un maggiore sforzo. Inversamente, nel caso del volo in discesa, la trazione T diminuisce, poichè lo stesso peso Q agisce come forza di trazione.

Analogamente ai valori di P ed R, potremo dare il valore T in una forma omogenea a quella di essi:

$$7) \quad T = Cr \times d \times S \times V^2$$

nella quale Ct sarà un coefficiente, che supporremo noto, e variabile, dipendente dalle caratteristiche dell'elica. Sosti-

tuendo il valore 7) nella formula 6) otteniamo:

$$8) \quad Cr \times d \times S \times V^2 = Q \times \sin p + Ct \times d \times S \times V^2$$

dalla quale si ricava:

$$9) \quad (Cr - Ct) \times d \times S \times V^2 = Q \times \sin p$$

Sempre tenendo presente che p è positivo in discesa e negativo in salita, da cui risulta che nel primo caso  $\sin p$  è positivo mentre nel secondo è negativo, si può concludere; nel volo in salita, il secondo termine risulta negativo, quindi, dovendo anche il primo essere negativo, Ct dovrà essere maggiore di Cr; nel volo in discesa, il secondo termine risulta positivo, quindi, dovendo anche il primo essere positivo, Ct dovrà essere minore di Cr; nel volo orizzontale, essendo l'angolo  $p=0^\circ$  e quindi  $\sin p=0$ , il secondo termine risulta nullo, quindi, dovendo anche il primo essere nullo, Ct dovrà essere uguale a Cr.

Queste conclusioni coincidono con le considerazioni fatte in base alle prime formule.

Riprendendo la considerazione del volo orizzontale, per il quale Ct deve essere uguale a Cr, si ha  $\sin p=0$  e  $\cos p=1$ : le equazioni del volo orizzontale, divengono: per l'equilibrio delle forze agenti normalmente alla traiettoria, portanza P e peso Q:

$$10) \quad Cp \times d \times S \times V^2 = Q$$

e per l'equilibrio delle forze agenti lungo la traiettoria, resistenza R e trazione T:

$$11) \quad Cr \times d \times S \times V^2 = T$$

### La potenza

Moltiplicando i due termini di questa ultima per la velocità, si ottiene:

$$12) \quad Cr \times d \times S \times V^3 = T \times V$$

il secondo termine della quale, essendo T una forza e V, velocità, il quoziente di uno spazio per il tempo, esprimerà la potenza, che indicheremo con la let-

tera N, e più precisamente con  $Nn$ , e che chiameremo potenza utile, o potenza necessaria, per il volo orizzontale:

$$13) \quad Cr \times d \times S \times V^3 = Nn$$

Chiamando potenza disponibile Nd il prodotto della potenza N, del motore sull'albero, per il rendimento r dell'elica, da cui risulta  $Nd=r \times N$ , nel caso del volo orizzontale si ottiene che deve essere soddisfatta la seguente uguaglianza:

$$14) \quad Nn = Nd = r \times N$$

che potremo esprimere nel modo seguente: nel caso del volo orizzontale, e soltanto in esso, la potenza necessaria Nn deve essere uguale alla potenza disponibile Nd, il cui valore è dato dal prodotto del rendimento r dell'elica per la potenza N sull'albero del motore.

Ingegnere BI

(Il seguito al prossimo numero).

## Attività dell'Istituto Magistrale di Vibo Valentia

Il R. Istituto Magistrale « Rosa Maltoni Mussolini » di Vibo Valentia, che, sotto l'impulso costante e prezioso del suo preside cav. prof. Masiello, cura con ogni mezzo la formazione spirituale dei suoi alunni secondo i nuovi tempi, ha compiuto nei giorni scorsi una importantissima gita istruttiva a Taranto e a Bari, degno coronamento dell'intensa propaganda effettuata nell'istituto mediante lezioni straordinarie, proiezioni e larga diffusione di giornali specializzati, tra i quali L'aquilone.

Tre giorni vennero dedicati alla visita della piazza forte di Taranto ad alle nostre navi da guerra colà presenti; visita resa interessante per le spiegazioni date dagli ufficiali all'uopo incaricati dal Comando marittimo e per una gita compiuta nel Mar Piccolo e nel Mar Grande a bordo di un rimorchiatore.

In Bari venne fatta prima di tutto una visita dettagliata all'aeroporto e al villaggio della Fiera del Levante, quest'ultimo sotto la guida del signor Carlo Retmeyer, e poi furono ammirati il Tempio di San Nicola, la Cattedrale, l'Università Mussolini e l'annesso Museo. A mezzo di autobus, gentilmente messi a disposizione dal Comune, per interessamento del Preside dell'Istituto Magistrale barese, prof. Petraglione,

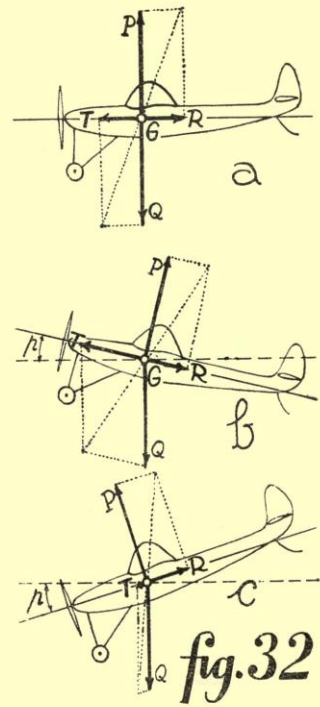


fig. 32

venne realizzata una visita completa di quella industriale e laboriosa città. Assai ammirabile il cordiale cameratismo con cui il Preside Petraglione e i suoi alunni hanno accolto i nostri invitati, mettendosi a loro disposizione durante l'intera loro permanenza a Bari.

## LE SCUOLE ROMA

Il giorno 21 maggio gli aeromodellisti romani hanno eseguito le prove dei primi modelli costruiti nella sede della Scuola modelli volanti, rispondenti alle caratteristiche della categoria A. Non era intendimento del Delegato all'aeromodellismo effettuare delle prove di grande durata, ma sperimentare solamente le qualità del profilo adottato, finora mai usato per modelli volanti. Tanto più che gli apparecchi non rispondevano, costruttivamente, allo scopo della durata. In ogni modo l'esperienza, limitata a prove eseguite con uno solo dei modelli, ha confermato le qualità che erano state cercate del profilo e che saranno prossimamente comunicate dal Delegato di Roma.

Nella stessa giornata ha effettuato un notevole volo il veleggiatore di Tosaroni, progetto dell'ing. Piattelli, con 3 minuti 42"; Mario Rodorigo, con un veleggiatore di disegno americano, costruito molto bene, ma con eccessiva ricerca della leggerezza, ha dimostrato l'inferiorità dell'apparecchio leggero rispetto a quello pesante, come quello di Tosaroni, caricato a circa 13 gr./dmq.

## AEROMODELLISTI

è uscito il

**SUPPLEMENTO AL N.° 21** che contiene fotografie e disegni in iscala naturale del modello del

**FIAT "G. 5",**

(apertura alare m. 1,50)

e i disegni dell'

**Aeromodello "F. C. 1",** (Progetto di Fabio Calcabrina della R.U.N.A. di Genova)

inviate LIRE UNA

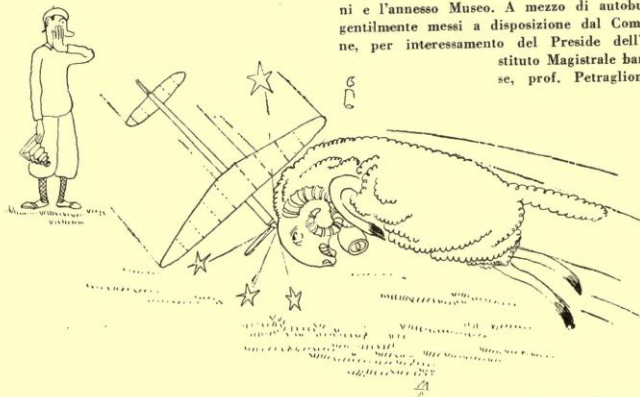
all'amministrazione de

**L'Aquilone**

Viale dell'Università N. 4 - ROMA

Il versamento può essere effettuato in francobolli o a mezzo

del C/C POSTALE - N. 1-20115



Aldo Tomassetti scrive: « Caro Giarella, Sezendo le tue lezioni sono arrivato a costruire l'aeromodello da te insegnato e che volava. Infatti volevo anche incartare la fotografia ma ormai il modello non esiste più; se avessi avuto il coraggio di fotografare quel mucchio di rottami quale era il mio modello e anche il cinismo di incartare la fotografia, certamente te ne saresti scandalizzato. Ecco come accadde il sinistro: 1° aprile. - Esco da casa col mio aeromodello già messo a punto, e armato della macchina fotografica e del trapano, mi incammino verso il campo di Marte: giunto sotto la torre di Maratona guardo intorno a me: la vasta distesa verde è punteggiata qua e là da alcune macchioline nere, sono ragazzi che giocano al calcio e da un lato un pastore col proprio gregge. Comincio a caricare il modello di un centinaio di giri; lo poso a terra, si muove, corre, si alza e dopo un breve volo eseguendo una magnifica planata, atterra; entusiasmato dal primo successo, lo carico prima di 500 e poi di 1100 giri, volendo provare le capacità volative del mio modello, lo lancio a mano caricato di 1100 giri; appena abbandonato a sé stesso, guadagna la quota di 5 metri circa, lo guardo con gli occhi lampeggianti di gioia e sogno di esserci sopra, ma improvvisamente cambio di opinione poichè il vento lo spinge verso il gregge. Ho il sentimento che qualche cosa di grave sta per accadere; ma che succede? Un montone con tanto di campana attaccata al collo avverte qualcosa di insolito. E' il ronzio del mio modello che lo spaventa; improvvisamente con uno scatto si slancia contro il modello che lo spaventa, improvvisamente con uno scatto si slancia contro il modello che ha cominciato a planare. Forse vedendo il suo nemico abbassarsi avrà creduto che volesse sfidarlo; io guardo e spero che il montone si fermi, ma invece non è così: il modello è all'altezza del muso della bestia infuriata e questa, come un ariete, lo colpisce nell'elica che gli griffa il muso. Reso pazzo dal dolore e vedendo il modello a terra con l'ala spezzata gli si getta sopra con furore belluino e lo calpesta facendo del modello quel mucchio di rottami che non ho avuto il coraggio di fotografare ».

# La costruzione dei modelli volanti

VENTUNESIMA LEZIONE

I due grafici rappresentati nelle figure 1 e 2, analogamente a quelli già spiegati nelle lezioni sedicesima, diciassettesima, e ventesima, servono alla determinazione del passo e del diametro dell'elica, e della sezione della matassa.

Per il passo e per la sezione della matassa serve il grafico della fig. 1, mentre il diametro si determinerà con quello della fig. 2, dal quale si ottiene anche il numero di giri di carica che si possono dare alla matassa, contenuto in limiti di sicurezza.

Nel grafico della fig. 1 si hanno due rette, di cui una verticale porta le scale del carico alare, superiormente, e dei giri, al minuto, dell'elica; la retta orizzontale, porta, a destra, la scala della velocità del modello.

Le curve tracciate nella parte alta a sinistra si riferiscono al peso del modello, per i valori, in gr., segnati per ognuna; quelle tracciate in basso a sinistra si riferiscono alla sezione della matassa, per i valori, in mmq., segnati per ognuna; quelle in basso a destra si riferiscono al passo dell'elica, per i valori, in cm., segnati per ognuna. La curva in alto a destra si riferisce al volo orizzontale.

Nel grafico della fig. 2 si hanno, come nell'altro, due rette, di cui una verticale, porta la scala delle sezioni della matassa, in mmq.; quella orizzontale porta, a destra la scala dei giri, al minuto, dell'elica, ed a sinistra la scala delle lunghezze della matassa, in cm.

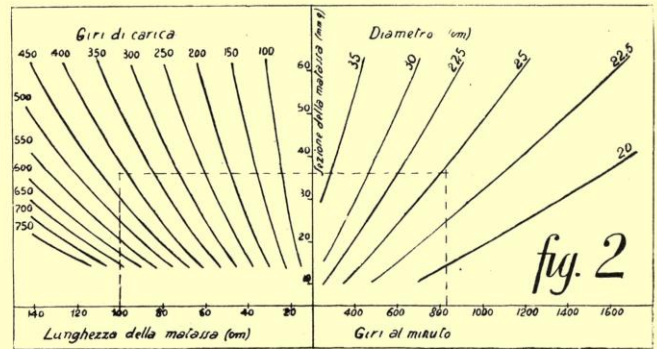
Le curve tracciate nella parte destra si riferiscono al diametro dell'elica, per i valori, in cm., segnati per ognuna; quelle della parte sinistra si riferiscono ai giri di carica che è possibile dare alla matassa, per i valori segnati per ognuna. Questi ultimi valori sono da intendere valevoli per caricamento senza allungamento della matassa, quindi inferiori al massimo ottenibile.

Supponiamo ora di avere un modello che abbia le seguenti caratteristiche: carico alare gr/dmq 12; peso totale gr. 120; lunghezza della matassa cm. 100.

Tracciamo nella fig. 1 una retta orizzontale, passante per il valore 12 della scala dei carichi alari, come quella tratteggiata: consideriamo le intersezioni di tale retta, verso destra con la curva del volo orizzontale, e verso sinistra con la curva del peso del modello, quella cioè relativa a gr. 120. Tracciamo due rette verticali, tratteggiate passanti per le due intersezioni. La verticale di destra taglia la scala delle velocità al valore di m/sec. 4,80, che sarà la velocità del modello; verso il basso taglia le curve relative al passo dell'elica. Noi potremo scegliere il passo, ad esempio cm. 40, e tracciando una retta verticale con la curva del passo di cm. 40, otterremo sulla scala dei giri al minuto dell'elica, il valore di 830 giri al minuto che dovrà fare l'elica; inoltre questa retta orizzontale interseca la retta verticale di sinistra in un punto compreso fra la curva di mmq. 35 di sezione della matassa e quella di mmq. 40; il valore della sezione della matassa sarà di mmq. 36.

Passiamo ora alla determinazione del diametro dell'elica e dei giri di carica. Nella fig. 2 tracciamo due rette, tratteggiate, verticali: una a destra, passante per il punto della scala dei giri al minuto corrispondente al valore 830 precedentemente trovato; l'altra a sinistra, passante per il valore di cm. 100, della scala della lunghezza della matassa, corrispondente al valore dato per il modello in esame.

Tracciamo un'ultima retta, orizzontale, tratteggiata, passante per il valore di mmq. 36, nella scala delle sezioni della matassa, corrispondente al valore precedentemente trovato. Questa retta interseca la retta verticale di destra in un punto molto prossimo alla curva corrispondente al diametro di cm. 25; interseca la retta verticale di sinistra in un punto compreso fra i valori di 400 e 450 giri di carica, circa 415, che si potranno dare alla matassa. Dato che la velocità di rotazione dell'elica è stata determina-



ta in 830 giri al minuto, i 415 giri di carica saranno sufficienti per 30 secondi.

Scegliendo un valore diverso del passo, per cui si ottiene un valore diverso dei giri dell'elica, ed un valore diverso della sezione della matassa, si ottiene un diverso valore del diametro e dei giri di carica, che possono ancora essere variati, indipendentemente da tutto il resto, con

la variazione della lunghezza della matassa.

Come si vede, questi diagrammi sono utili, pur non potendo servire che per modelli fino al peso massimo di 200 grammi, poichè danno la possibilità di valutare anche la durata della scarica.

(Continua).

**Giarella**

## LA PRIMA DINAMO DEL PACINOTTI

Nel 1905, a celebrazione del settantesimo della conquistata indipendenza, il Belgio inaugurò a Liegi una Esposizione internazionale, e insieme eresse un monumento a Zenobio Gramme inventore della dinamo.

Quaranta anni prima, in un'afosa giornata dell'agosto inoltrato, un giovine italiano timido e mite, dagli occhi svagati e sognatori, aveva bussato all'Officina Froment di Parigi in via Notre Dame des Camps. Ricevuto dal direttore Dumoulin, chiese di poter acquistare un micrometro inciso su cristallo. L'oggetto non c'era; ma il direttore si sarebbe fatto premura di procurarlo e di farlo avere all'albergo del cliente. Prezzo, undici lire, che l'italiano sborsò subito. Poteva, dunque, salutare ed uscire. Invece, con quel suo fare impacciato e pur accaparrante, il giovine sconosciuto trasse di tasca un suo opuscolo, un modesto estratto della rivista «Nuovo cemento», col disegno di una strana macchina elettromagnetica. E si mise, senz'altro, a spiegare la sua invenzione. Occorreva, per la trasmissione della forza mediante cinghie, mettere l'asse di rotazione in posizione orizzontale; occorreva effettuare più d'una modificazione al modello; occorreva, soprattutto, poter costruire la macchina in grande...

Il signor Dumoulin ascoltava in silenzio, seguendo a guardare lo straniero e la sua macchina; poi lo invitò a visitare l'officina: — Non vi troverete gli operai perchè è l'ora della colazione; ma vi sarà certo il capofficina, una brava persona che ci può aiutare: io faccio molto conto dei consigli di lui, e sarà bene che parliate con lui...

Arrivarono, così, ad un tornio dinanzi al quale era soltanto un operaio. Il Dumoulin si fermò lì e, come riprendendo il discorso, e sempre con in mano l'opuscolo, tornò a chiedere spiegazioni sul disegno dichiarando spesso di non intendere, insistendo su difficoltà ipotetiche, mostrandosi, insomma, alquanto scettico. Invece, l'operaio del tornio, che aveva sospeso il lavoro e che prestava al discorso la più viva attenzione, approvava sorridendo. Allora, l'italiano finì col rivolgersi a lui, precisando i particolari, il coefficiente, la reversibilità, la grande importanza della corrente indotta continua di alta tensione; e concludendo di non aver preso privatamente di aspirare a una collaborazione per organizzare l'utile industria delle macchine magneto-elettiche.

L'operaio del tornio era il capofficina, quasi quarantenne; alto, forte, di viso regolare e roseo, occhi cenerini, baffi castani. Indossava un'elegante giacca grigia; al panciuto una catena d'orologio a lunghe maglie d'argento: era Zenobio Gramme.

Il giovine italiano si chiamava Antonio Pacinotti. Laureato a venti anni, ne con-

tava, in quell'agosto, ventiquattro. Era stato allora a Londra a sollecitare la spedizione in Italia di strumenti meteorologici; era stato a Bruxelles dove aveva visitato l'Osservatorio astronomico di Quetelet; e ovunque e a tutti, con facile spontaneità e con fiducia troppo ingenua, aveva distribuito il suo opuscolo, profuso le sue spiegazioni, vantato, con il calore dell'inventore, la propria scoperta.

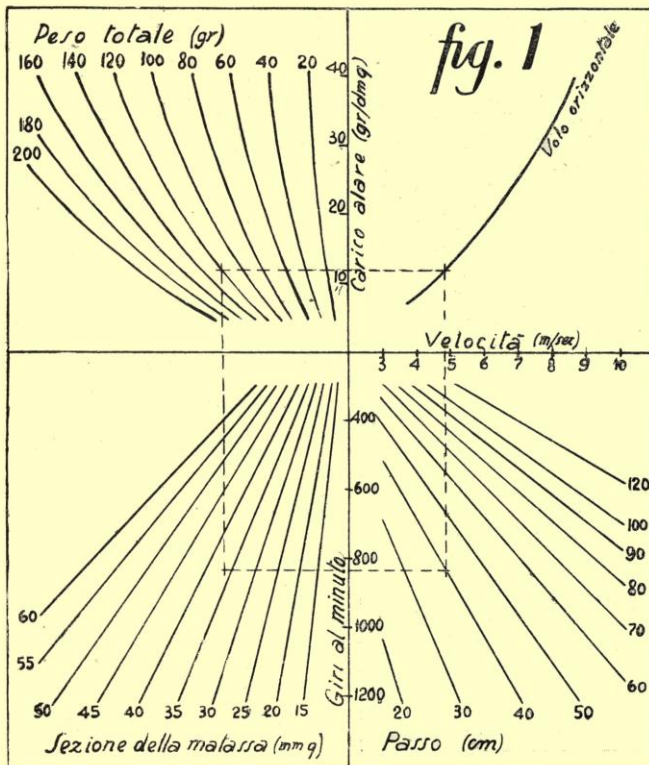
A Parigi, su la via del ritorno, aveva visitato l'Osservatorio imperiale, ed anche lì, al Leverrier, al Wolf, al Rayet, e perfino nel suo stesso albergo — Hôtel meublè, rue des Grès 12 — ad alcuni studenti ch'erano andati a trovarlo, aveva donato la sua pubblicazione. Poi si era presentato all'Officina Froment. Ma dal direttore Dumoulin non ebbe più notizie. Incontrato per via, lo salutò di lontano e fece per muovergli incontro e parlargli: ma quegli voltò strada.

Antonio Pacinotti non costruì mai la sua grande macchina. Zenobio Gramme presentava, il 17 luglio 1871, all'Accademia delle Scienze di Parigi una sua memoria intitolata «Sur une machine magneto-électrique produisant des courants continus». Dieci anni più tardi si inaugurava a Parigi il Congresso e l'Esposizione internazionale di elettricità. Vi andò il Pacinotti con gli studi della sua dinamo, e vi andò Galileo Ferraris che doveva scoprire il campo magnetico rotante.

Ma, come a questi si volle contendere il primato col nome dell'americano Tesla, così al Pacinotti si tentò, al Congresso e alla Esposizione parigina dell'81, di opporre il belga Gramme. Tentativo vano. Al Pacinotti furono, in quell'occasione, conferite le maggiori onorificenze e fatte le accoglienze più festose. La più autorevole stampa tecnica francese riconobbe che la macchina del Gramme riproduceva in tutto e per tutto — (assolutamente) — le disposizioni principali di quella del Pacinotti, e non solo come dinamo, ma anche come motore. Il Pacinotti ringraziò commosso e... si limitò a dispensare ancora una volta il suo opuscolo-estratto del «Nuovo Cimento».

Zenobio Gramme aveva avuto la fortuna di trovare i capitali. La sua macchina troneggiava all'Esposizione nello «Stand della Società Gramme». Il Pacinotti, un giorno, si era fermato proprio lì. Ed ecco vede avanzarsi un signore dalla barba bianca: l'antico capofficina della Ditta Froment. Fece un passo verso di lui con l'intenzione di parlargli; ma anche quegli, come sedici anni prima il direttore Dumoulin, fu pronto a voltare le spalle ed allontanarsi.

Zenobio Gramme morì nel 1901; solo quattro anni dopo era immortalato nella piazza di Liegi. Parlò, nell'occasione, il prof. Eric Gérard, che attribui, natural-





Ugo Rodorigo, di Roma, con la struttura di un'accurata riproduzione del «Breda 39». Sappiano che lo stesso Rodorigo ha ideato un nuovo tipo di motore ad aria compressa, dal quale si ripromette grandi cose.

mente, il merito della invenzione della dinamo al Gramme monumentato e si limitò a ricordare l'ancor vivente Pacinotti come «ricercatore ingegnoso di un motore elettrico quasi identico a quello della macchina del Gramme, il quale — aggiunse — tanto lontano dal mondo scientifico italiano, non poteva aver avuto ragguagli dei lavori del Pacinotti».

Giorni or sono, qui a Roma, alla XXI Riunione della Società italiana per il progresso delle Scienze, il professor Angelo Santi ha rivendicato la priorità di Antonio Pacinotti ed ha chiaramente dimostrato come il capoficina belga si fosse impossessato dell'idea del matematico italiano. Anzi, il Santi ha fatto qualche cosa di più: in possesso della macchinetta elettromagnetica del Pacinotti, l'ha rimessa a punto, come si dice, e, dinanzi agli occhi stupiti e ai cuori commossi dei congressisti, l'ha fatta rifunzionare.

L'amicizia del Santi col Pacinotti risale al 1896, allorché la città di Pistoia decise di sostituire l'illuminazione cittadina a petrolio con un impianto elettrico, e chiamò appunto il Santi ad assumere un tale incarico. Il Santi si mise allora in relazione col Pacinotti, il quale poteva considerarsi pistoiese, sebbene nato a Pisa, perché pistoiesi di nascita e di origine erano i suoi genitori, che attorno a Pistoia possedevano anche qualche terra. Terminato l'impianto, non restava che l'inaugurazione. Il Santi si recò a Pisa ad invitare ufficialmente il Pacinotti; anzi, lo pregò di portare la sua macchinetta per mostrarla alle autorità.

Il maestro gli rispose con la consueta bonomia: — Veda; l'Accademia delle Scienze di Parigi mi ordinò un modello della mia macchinetta, che feci e mandai; però, invece di una copia, ne feci due, e la seconda è sempre lì. Se crede, la porteremo a Pistoia.

All'inaugurazione, la macchinetta fu esposta al pubblico nel piazzale antistante all'Officina elettrica, e il Santi la illustrò. Fu un altro trionfo. Il Pacinotti piangeva di commozione. A cerimonia compiuta, quasi non seppe come sdebitarsi, lui, verso il Santi, lo pregò di accettare in dono la sua macchinetta.

E' quella che, per l'acre fedeltà di Angelo Santi, pioniere egli stesso delle applicazioni industriali dell'elettricità, ha funzionato in questi giorni a Roma. E vale, essa sola, più d'un monumento.

E per questo, nel quarantesimo del primo trasporto a distanza di corrente elettrica alternata che da Tivoli illuminò Roma, la macchinetta del Pacinotti venne offerta in omaggio a Mussolini. Il Duce la inviò subito all'Esposizione di Chicago.

**G. Briante Colonna**

## Il secondo volo di un vecchio insegnante

Per meglio godere l'azzurro del cielo e l'emozione del volo, bisogna volare da una città all'altra. Ho preferito Roma-Genova.

Tanto si è già parlato e scritto della bellezza del volo, che non resta quasi più nulla da dire. Ma nessuno scritto può dare la sensazione di ciò che si prova quando si vede la terra staccarsi dal velivolo nel quale ci si trova. Quante cose l'occhio vede passare dinanzi a sé in brevissimo tempo e che restano per sempre nella memoria! Tutto ciò che la natura ha di bello si offre al nostro sguardo. Io non so più da qual parte voltarmi per vedere, per ammirare. Nesuna afose e noiosa galleria (e da Pisa a Genova ce ne sono!) interrompe il passaggio. Il vento e l'aria sono i soli nostri compagni.

Golfi, insenature, picchi montani strapombanti sull'acqua appaiono in una visione nuova, grandiosa. Più volo e sempre più sento che, a volo finito, maggiore sarà in me il rimpianto per il tragitto così presto trascorso, per le visioni di bellezza cessate. Quello che si vede dall'alto, quanto si sente è cosa che riesce difficile a descriversi, bisogna farne la prova.

Non manca perfino qualche dolce illusione. Il nostro prossimo, che si è impiccio-lito fino a scomparire, ci fa l'impressione che lui si sia voluto liberare da noi o che noi ne avevamo abbastanza di lui. Se il volo potesse durare, i creditori avrebbero un bel da fare ad alzare le braccia minacciose e le cambiali scadute si guarderebbero l'una l'altra desolate. Ma sono illusioni!

A noi, giacché l'età ci inibisce altro (in età avanzata si può viaggiare, ma non go-

vernare un apparecchio), resta soltanto la gioia di divulgare nel popolo le iniziative migliori della scienza. Bisogna perciò suscitare la passione del volo, specialmente in quella parte della cittadinanza che può avvantaggiarsi di tale modernissimo e stupendo mezzo di comunicazione.

Questo movimento di progresso deve essere aiutato dall'estendersi e dal rinvigorirsi della coscienza aviatoria.

La vita nell'aria è una buona tempera per la vita civile. E' coraggio, senza temerità, esercizio senza perditempo. E' oramai accertato che nella nostra aviazione le virtù più sane sono la prudenza e la disciplina di volo. Sappiamo che il desiderio di facilitare e semplificare non ha fatto trascurare quelle norme e quelle cautele che mirano alla sicurezza delle persone e delle cose. Perciò bisogna insistere nel creare e rafforzare uno spirito animatore fervido di passione per l'aviazione nazionale atto a suscitare nuove energie e nuove simpatie, a permeare le menti più ritrose, a penetrare gli animi più restii.

Creare una coscienza aviatoria significa non soltanto promuovere manifestazioni aviatorie, ma diffondere la passione del volo in tutti gli strati della popolazione, penetrare tutte le classi della necessità, della utilità, della comodità, della sicurezza oramai raggiunta dall'aviazione. Essa può intervenire profondamente a modificare, come effettivamente modifica, tutto il sistema di una civiltà. Il volo è un potente propulsore di modernità. La stessa educazione dello spirito si giova profondamente di questo esercizio nobilissimo che educa all'ardimento, alla calma, alla padronanza di sé, e distacca l'uomo dai

vecchi concetti, rendendolo più libero e socialmente più efficiente.

Avviciniamo, dunque, materialmente il popolo all'aviazione, non più per farla comprendere e valutare attraverso le impressioni degli altri, ma per far sì che ognuno possa averne un'impressione, una sensazione individuale che poi comunicherà agli altri, un'esperienza propria, la sola che sempre predomina.

Ma come si fa a scrivere — oggi — un qualsiasi articolo sull'aviazione, senza un accenno agli aeroplani da bombardamento? Poiché è evidente che se non si è giunti alle sanzioni militari, il merito spetta proprio alla nostra formidabile aviazione. Come resistere a non riflettere che mentre noi ci serviamo dell'aeroplano per gite di piacere, ma sempre istruttive, in A. O. i nostri aviatori si coprono di gloria e conquistano alla Patria un Impero?

E tutto questo con 52 Nazioni contro di noi: un manicomio d'eccezione!

Ricordate, o giovani, che il tutto si riduce a questo: gli imperialisti stranieri non vogliono l'imperialismo italiano. Quelli che erano abituati a vederci piccoli, non sopportano che noi diventiamo grandi. Hanno invidia ed anche paura. Non vogliono giustizia, né pace. A costoro interessa soltanto arrestare la marcia fatale della giovane Italia e contano, novelli pifferi di montagna, di costringerci alla resa con la pressione delle infami sanzioni.

I popoli stranieri si sono sempre ingannati sul conto della nuova Italia, non hanno mai compreso la grandezza della sua anima, le inesauribili riserve del suo ingegno, le meravigliose virtù del suo popolo lavoratore, il suo spirito di sacrificio, né l'ardente idealismo della sua fede. Meno ancora hanno compreso ora il miracolo fascista, che ha moltiplicato incalcolabilmente le energie della Nazione e le ha potentemente disciplinate, facendo di quarantatquattro milioni di anime una volontà sola. Ma il fiore della Nazione prosegue la marcia eroica e vittoriosa contro la barbarie nera.

Si è perfino scritto che «gli abissini sono i nostri fratelli di colore». Rondini gentili ed aquilotti robusti, ve la sentite d'essere parificati ai masi neri? Sono certo che rinunzierete a questa parentela, almeno fino a quando l'Italia non li avrà civilizzati.

Questi i suggerimenti del mio secondo volo. L'appetito viene mangiando: ne farò un terzo? Mi è stato permesso.

Prima però di far punto fermo, permetteteci, o giovani, che vi ricordi l'apologo di Menenio Agrippa. Immaginiamo sia insegnato anche nelle scuole inglesi, francesi, belghe, ecc. Ciò che è vero per il corpo umano, vale anche per le nazioni, come per le collettività internazionali. Questo sta insegnando il Duce. Ciò stiamo mettendo in pratica tutti, in questa storica ora.

Così, alle sanzioni, gli Italiani hanno risposto rinnovando la storia di Roma.

**G. Tagliaterra**



All'inaugurazione del Gruppo Fausto Cecconi. Mentre parla il prof. Musella.

**USCIRÀ ENTRO GIUGNO**

In ricca veste tipografica a cura di  
**GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI**

**Il costruttore di  
aeromodelli**

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



MOLTI NOSTRI AMICI CI SCRIVONO SENZA FIRMARE LE LETTERE. QUALCUNO FIRMA CON UN SEMPLICE PSEUDONIMO. AVVERTIAMO COSTORO CHE NOI RISPONDIAMO SOLTANTO ALLE LETTERE FIRMATE CON NOME E COGNOME. ACCANTO AL NOME TUTTI DEVONO METTERE IL RECAPITO. ACCADE MOLTO SPESSO CHE RAGAZZI DISTRATTISSIMI CI FANNO MOLTE RICHIESTE SENZA METTERE IL LORO RECAPITO SOTTO LA FIRMA. QUESTI NOSTRI AMICI ASPETTERANNO UN PEZZO. INVITIAMO ANCORA TUTTI GLI ABBO NATI CHE CI SCRIVONO AD ALLEGARE O INCOLLARE ALLE LORO LETTERE O CARTOLINE L'INDIRIZZO APPLICATO SULLA FASCETTA CON LA QUALE RICEVONO IL GIORNALE.

ALESSANDRO POSNIAK - Milano. — Siamo d'accordo sulla faccenda dell'argentino. Soltanto non sono d'accordo con te sul modo di inurbano di trattare gli stranieri. In quanto a Pia Greguoli, ella ha tutte le attenuanti che abitualmente si concedono alle donne. Le tessere che vedi in giro sono quelle dei nostri corrispondenti-collaboratori-propagandisti, eccetera, eccetera. Sei tu tutto questo? Mi compiacio per la bella attività della scuola milanese. Salutami tanto cordialmente il tuo simpaticissimo fratello. A te uno schiaffo a sangue freddo.

FRANCO INGRAVALE - Tripoli. — Tu sei troppo buono. Ad ogni modo riconosco che il tenente colonnello Belardinelli poteva evitare di parlare dei gas. C'è una cosa, però, che tu non sai; ed è questa: che gli inglesi fanno uso quotidiano e sistematico di gas per tenere a bada popolazioni molto più civili dei negri decapitatori di eroi. Scrivimi quando vuoi e stammi bene.

COSTANZO RICCI - Mondovì. — Ti mando un vagone di roba. Vediamo un po' cosa mi combini. Sono stato all'adunata in piazza Venezia il 5 e il 9 maggio. Grandi giornate, quelle, per l'Italia. Sì, evviva Mussolini, al quale io applaudevo freneticamente anche prima che donasse all'Italia e agli italiani un Impero. Mi sono spiegato? Pubblicherò la fotografia del tuo volo planato. Scrivimi e riferiscimi intorno al tuo lavoro di propaganda. Il disegno non va.

MODESTO CARLE - Campobasso. — Va bene. Approvo la tua bella iniziativa per la scuola. E' bene che tu pensi fin da ora a istituire un piccolo fondo per il suo funzionamento. Mi raccomando: fai le cose per benino. Tienimi informato dell'attività.

CARLO VEO - Roma. — Non è che io mi stupisca che un aquilone non sia abbonato. Mi dispiace soltanto perché, se non sei abbonato non godi dei vantaggi e dei favori riservati, appunto, agli abbonati. Ad ogni modo tu mi sei particolarmente simpatico. Per questo ti faccio spedire l'apparecchio che mi chiedi e altri due piccoli doni. Sono sicuro che non appena il tuo gruzzolo si sarà ingrossato, verrai a far parte dell'aerofamiglia de L'aquilone. Ti auguro tanto bene e che tu possa uscire presto e ogni giorno a goderti il bel sole di Roma.

MERCURIO AZZURRO - Genova. — Manda pure all'Ingegnere Soffistico il tuo progetto, il quale, se meritevole, verrà pubblicato. I disegni che tu chiedi, non li abbiamo. E' uscito il supplemento al n. 21 contenente disegni e fotografie del Fiat G. 5, monopiano. Costa una lira.

ALBERTO GIUSTO - Firenze. — L'indirizzo della R.U.N.A. è in piazza Antinori, 1. Ti abbiamo fatto invio dei numeri richiesti. Ho veduto il tuo pseudonimo. Prima mi ci son fatta una risata e poi ho pensato che faresti meglio a chiamarti Agile. Tu dici: «prendo le iniziali delle parole Alberto, Giusto, Italia e Lecce e salta fuori Agile». Io dico: «prendi le iniziali delle parole Alberto, Giusto, Italia, Lecce ed Europa e salta fuori Agile». Scrivimi se ho ragione io, o se hai ragione tu. Ti saluto affettuosamente.

MARIO PICCAGLI - Mantova. — Ti ho fatto spedire venti copie per la propaganda, la fotografia e i moduli del conto corrente. Ti ringrazio per le parole d'elogio e per la tua attività propagandistica. Peccato che io non possa riportare la tua lettera, nella quale assicuri — anche tu — che ricevi il giornale puntualmente. Saluti cordiali.

STELLA FILANTE - Ponte X. — Uno scaglione di allievi è stato già chiamato ed avviato ai corsi di pilotaggio. Un altro gruppo verrà chiamato verso giugno; e così via. Ti spedisco la fotografia che m'hai richiesta; però è un premio anticipato per la propaganda che farai. Saluti azzurri.

CAMILLO BIANCHI - Cortona. — Certo, che gradisco i tuoi disegni; soltanto non li posso pubblicare. Tu devi convenire che sono un po' puerili, anche se sono intelligenti. Perdonami la franchezza e seguila a lavorare col tuo amico Mataloni. Dal vostro lavoro nasceranno certamente dei buoni frutti. Se hai bisogno di qualche cosa, scrivi chiedendocela. Azzurriti.

GUIDO GIANNI - Castiglion Fiorentino. — Ti ho fatto spedire venti copie per la propaganda, copie che tu potrai distribuire tra i tuoi amici più intelligenti. Il «Costruttore di aeromodelli» uscirà tra breve. E' uscito il supplemento al n. 21 con i disegni e fotografie dell'apparecchio Fiat G. 5. Saluti cordiali e buon lavoro.

GIUSEPPE STRINGARI - Lucca. — Tu mi chiedi una cosa di non facile realizzazione.

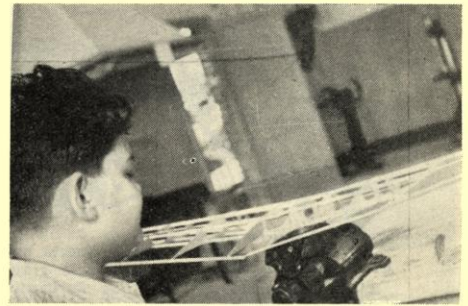
La tessera del tuo giornale non ti dà il diritto di entrare nei campi d'aviazione militari, per il semplice fatto che nei campi militari nessun estraneo al servizio di quel determinato campo può entrare. Inutile insistere, quindi. Ed ora rispondo per la terza volta alla tua domanda fatta per tre volte. (E' sottinteso che se tu hai scritto una volta sola, io ho risposto soltanto una volta). Quando si fa la domanda per entrare all'Accademia Aeronautica, bisogna essere in possesso del titolo di studio richiesto, e cioè di una licenza di scuola media superiore. Non capisco, però, perché tu mi chiedi queste cose con tanta fretta, mentre dovresti entrare in Accademia nell'ottobre del 1937. Almeno così scrivi tu. Giarella risponderà alla tua lettera ed io pubblicherò le fotografie. Pubblico anche una (una sola) fotografia dell'attività del volo a vela lucchese. Non capisco perché tu cancelli dalla tua lettera la bella parola «smetto» per scrivere in sua vece «cesso». E qui ti saluto allegramente.

FRANCO MUSCARELLO - Verona. — Il barbutto censore dice che non è bene disprezzare i maestri istruttori di pilotaggio aereo. Scrivi altre cose, spiritose, sì, ma fini. Mi raccomando. Ti saluto con la solita simpatia.

ANGELO COCCON - Milano. — Ti ho fatto spedire il supplemento che desideri. Non sono in grado di comunicarti subito i dati relativi alla costruzione d'un aquilone. Scrivo subito ad un nostro specialista. Cordiali saluti.

PULLUS AQUILAE PATAVINUS. — Grazie. Ti ho fatto spedire la fotografia numero nove. Non conosco Magnete di Padova; meglio: non ricordo a quale nome corrisponda questo pseudonimo. Non possiedo gli schemi del Macchi 72. Però ti avverto che il SID 66 non è altro che la riproduzione del Macchi-Castoldi 72. Ma tu queste cose le sai. E allora, che gusto ci trovi a farmi perdere del prezioso tempo? Hai fatto benissimo a cambiare pseudonimo.

BEPE TAICAMI. — «Potrebbe andare» dice il barbutto censore — ma penso che l'autore di *Il piccolo caccia* possa fare di meglio».



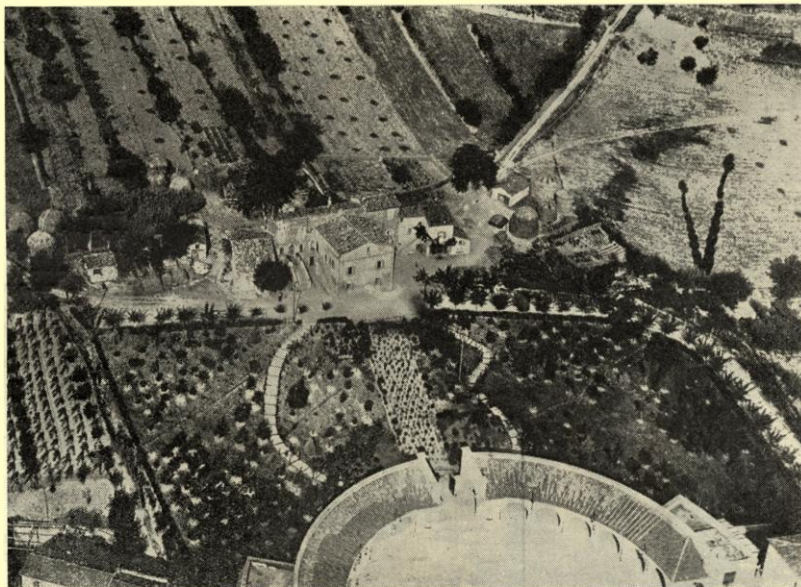
Un allievo della Scuola di Roma verifica la giuntura delle ali.

Io, dal canto mio, penso che sarebbe ora di parlare meno di miracoli e più di sicurezza del volo, abilità dei piloti, bontà dei materiali, perfezionamenti tecnici, e via dicendo. E con questo non intendo negare la bontà divina, né la possibilità dei miracoli. Intendo soltanto affermare che l'aviazione non è più un fatto prodigioso. Non sei del mio parere?

AVIERE - Gorizia. — I sistemi più in uso, per aumentare la portanza sono l'alula Handley Page, gli alettoni di curvatura ecc. dei quali è già stato detto su *L'aquilone*. Il profilo N. 2, dato e non concesso che abbia maggiore portanza del N. 1, avrebbe una resistenza all'avanzamento enorme, poichè i due rigonfiamenti del ventre non produrrebbero che dei vortici che diminuirebbero anche la portanza. Ecco perché ho detto «dato e non concesso». Saluti cordiali.

ANACLETO CACIONATI - Roma. — Ti abbiamo spedito il supplemento al N. 21. Mi chiedi dei disegni di qualche apparecchio ed io ti rispondo domandandoti se i disegni del Fiat G. 5 non sono disegni di «qualche apparecchio». Sei proprio un bel tipo. Ad ogni modo ti avverto che usciranno via via molti supplementi in ognuno dei quali verranno pubblicati dei disegni di apparecchi esistenti. E' deplorabile che non sia ancora uscita la continuazione delle lezioni sull'aeromodello *Eolo Littorio*; ma io non ne ho proprio colpa; ed anche Giarella, che è il responsabile di questo strano fatto, non è più colpevole degli altri della redazione. Se tu sapessi quanto lavoro ha il poverino! Cambio — come dici tu — il numero al tuo portone. Che mestiere mi fai fare!

Zio Falcone



(14) — PREDAPPIO. La casa nella quale è nato Benito Mussolini. Pubblichiamo ogni settimana una o due fotografie aeree. Ogni fotografia viene contrassegnata da un numero. Chi ci procurerà un nuovo abbonamento avrà diritto di chiederci una fotografia originale (18x24) indicando il numero della fotografia. Inviandoci il vaglia postale, o facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-20115) si dovranno indicare, oltre al nome e l'indirizzo del nuovo socio, anche il nome e l'indirizzo di chi l'ha procurato.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE  
DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo aggiornato col soli  
prodotti nazionali inviando lire una  
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Rivo Reno, 118 - BOLOGNA

AEROMODELLISMO ANNO XIV:

Supporti ed ingranaggi multipli, il  
compensato dal più piccoli spessori.  
i migliori cuscinetti a sfere, il legge  
rissimo legno di balsa e tutto il no-  
vissimo materiale per modelli volanti  
da: **M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

Chiedere il listino 1938 con i nuovi  
disegni, inviando L. 1 in francobolli

# LA STRANA CROCIERA DEL PASSAGUAI

(Continuazione dal numero precedente)

## CAPITOLO XXIX Ricapitoliamo!

Siamo giunti a un punto del nostro racconto in cui parecchi dei nostri principali personaggi, sospinti dal loro destino irresistibile e, se vogliamo, bizzarro, stanno per partecipare agli stessi avvenimenti, toccandosi o sfiorandosi per poi tornare ad allontanarsi segnandoventure divergenti.

Diamo un'occhiata in giro e ricapitoliamo la situazione dei nostri personaggi, simpatici o no, nel periodo che va dal 20 al 22 agosto del 1933.

— Peevisk, il mite e soave presidente dell'E. W. A., continua a reggere e a maltrattare impiegati ed amici, in attesa di notizie, sia di Jim — inesplicabilmente scomparso da molti giorni, sebbene dato per partito da Hilo alla volta di San Francisco — che di Jeff, il quale da tre giorni ha decollato a bordo di un superbo bimotore anfibio.

— Jeff Jeffries col bimotore pomposamente battezzato "Excelsior", ed accompagnato da un valentissimo pilota-meccanico, svoltava nei paraggi delle isole Hawaii, alla ricerca dell'introvabile isolotto da offrire a Peevisk. Non si strappava, il buon Jeff. Lavora con metodo e la sera fa regolarmente ritorno a Honolulu, dove indossa lo smoking e si reca a cenare al Grand Hôtel Perla d'Oriente, mandando il pilota che ha retta la barra tutto il giorno, alla "Locanda della Temperanza. Pasti economici a prezzo fisso".

— Libby Leech è ancora alle isole Midway, tutta occupata a farsi festeggiare ma, finalmente, sul punto di partire. Ha dovuto attendere tutto questo tempo che dal continente le giungessero un carrello nuovo ed alcuni strumenti di bordo per sostituire quelli smezzatisi nel brusco atterraggio sull'isola galleggiante FI-1, la quale è solidamente ancorata al largo del capoluogo delle Midway. Tutti i naufraghi son ripartiti per via marittima diretti al continente.

— Jim, l'indomani della gita notturna sull'Archeopterix, si è dato a rimettere in ordine il Passaguai. Nel provare la radio, intercetta tutto un vespaio di comunicazioni tra San Francisco, Honolulu e le navi in viaggio.

Viene a sapere cose interessantissime:

— che in virtù di un misterioso messaggio radiotelegrafico, è stato rintracciato il Northern Star non molto lontano dall'Isola dei Misanotropi. L'equipaggio dormiva profondamente ed al risveglio si è trovato ammanettato. Concordemente i pirati dilettanti hanno denunciato il tradimento e la fuga in canotto automatico del loro capo e istigatore, Sal Manassar, il quale però, con otto o dieci ore di vantaggio, è tuttora introvabile.

— che molte navi ed aeroplani battono l'oceano, e fra questi c'è l'Excelsior di Jeff Jeffries, mentre è annunziato l'imminente arrivo sul teatro delle ricerche, di Libby Leech col suo "Cupido Alato".

Queste notizie appaiono di eccezionale gravità agli amici di Jim. Se la battuta si protrae a lungo, l'isola non potrà a meno di essere scoperta con tutte le conseguenze che si possono immaginare.

Jim, senz'altro, si offre di partire alla caccia del pirata, per scoprirlo, se possibile, e far di colpo cessare le ricerche; od almeno per tentare di allontanare i battitori, con o senza ali, con false informazioni.

Manca un'ora allo spuntare del sole del 22 agosto.

Jim colmati i serbatoi del Passaguai dell'ottima benzina prelevata sul deposito della colonia, è già in volo, e con gli occhi bene spalancati.

A bordo è installata una mitragliatrice leggera, dono di Arsenghi.

## CAPITOLO XXX

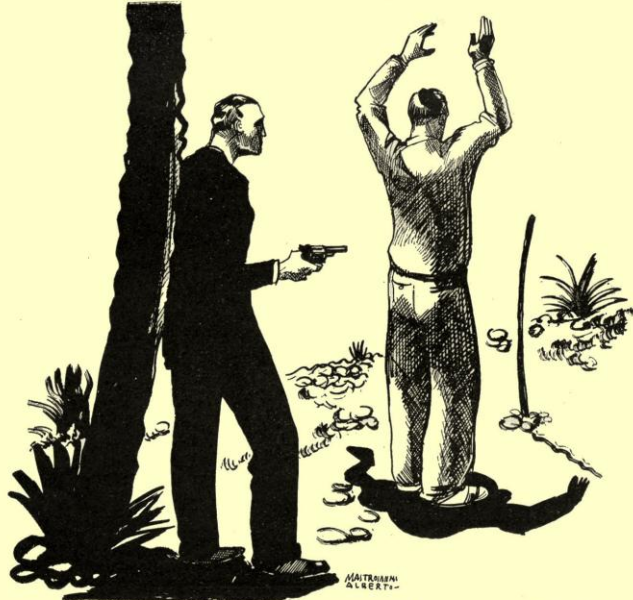
### Aviatore appiedato

Quando Jim, sulle acque arrossate dall'aurora, distinse qualcosa che assomigliava, ed era, una piccola isola, la fissò con estrema diffidenza.

Che cosa poteva riserbargli ancora lo strano destino che si dilettava a perseguitarlo? Antropofaghi? Mostri preistorici? Contrabbandieri?

Fece un largo semicerchio attorno alle rive, ed ammarò dal lato sottovento, dove l'acqua era calmissima. Senza fretta liberò un leggero e solido sandalino che aveva acquistato ad Hilo, e con pochi colpi di pagaia fu a riva.

Un'accurata ricognizione gli sembrava doppiamente necessaria; sia per vedere se trovava tracce del pirata del Northern Star, sia per studiare le possibilità che l'isoletta offriva come scalo per una linea transoceanica.



— Volete, per gentilezza, signore, restare in cotesta posizione?...

Si trattava di un atollo; un anello di roccia corallifera, racchiudente un laghetto. Vegetazione insignificante, molte conchiglie.

Dopo mezz'ora, Jim ne sapeva abbastanza. Stette un momento incerto se visitare la costa settentrionale, la quale era piuttosto alta e sembrava forata da caverne basse e profonde, quando un oggetto candido, tremolante in cima a uno stecco, attrasse la sua attenzione.

Si trattava di un freschissimo biglietto da visita di lussuoso cartoncino, tutto coperto da una scrittura fitta ed elegante.

Ecco quanto lo sbigottito Jim lesse:

"Sal Manassar

ex nostromo, ex-comandante del Northern Star, presenta i suoi devoti omaggi all'ospite che il cielo gli manda e si dichiara nella penosa necessità di pregarlo d'alzare immediatamente le braccia per facilitare la formalità di una perquisizione prudenziale, e di tenersi tranquillissimo in tale posizione, sino a nuovo ordine.

Per ulteriormente illuminare il gradito ospite sull'opportunità di aderire all'invito, lo si informa che si trova in questo stesso istante sotto il precisissimo tiro di una pistola Colt.

In caso di titubanza, Sal Manassar fornirà subito una prova dell'eccellenza della propria mira.

Distinti ossequi".

Jim, furioso, si volse di scatto per scoprire il misterioso burlone ed un secco sparo echeggiò vicinissimo. Il biglietto, forato, volò via dalla mano dell'aviatore, che s'irrigidì, immobile.

Non riusciva a scorgere nessuno e d'altronde capiva benissimo che un secondo colpo sarebbe stato per lui.

— Volete, per gentilezza, signore, restare in codesta posizione? — suonò, calma e cortese, una voce alle spalle di Jim. — Ottimamente, grazie. Io non ho grande simpatia pel gesto delle "mani in alto", che reputo complicato e teatrale, tuttavia debbo confessare che è quanto di meglio la tecnica oggi offre per impedire atti inconsulti nel corso di colloqui del genere di questo... Ecco, signore, basterà che distendiate

le braccia orizzontalmente, così... E' una variante, questa, degna di considerazione... Sembra, signore, che non abbiate armi su di voi... Niente portafoglio, pare... Potrei esservi utile se vi trovaste in difficoltà? Disponete liberamente di Sal Manassar, signore... Ecco fatto. Voltatevi pure! Mille grazie per la vostra bontà.

Jim si trovò di fronte ad agglirando esemplare umano, asciutto e abbronzato, col viso solcato da una lunga cicatrice e illuminato da due straordinari occhi scuri pieni di vita e d'intelligenza. Volle sfogarsi, reagire, insolentire; ma la risolutezza di quel volto e la coscienza d'essere inerme di fronte a un criminale decisamente e in possesso d'una arme nel maneggio della quale aveva dimostrato d'essere d'un'abilità stupefacente, lo indussero alla ragionevolezza.

— Pirata! — si limitò a sbuffare, stringendo i pugni.

— Bene, amico, proprio così: pirata. E voi, aviatore! Ora che abbiamo precisato le rispettive onorevoli professioni, vogliamo completare le presentazioni? Io mi chiamo Sal Manassar, e voi?

— Insomma, finitela! Che volete da me?

— Voi mi ricordate che anch'io ho molta fretta. Se ci tenete a mantenere l'incognito, vi chiamerò Passaguai, come il vostro apparecchio. Passaguai è un bel nome; so cosa vuol dire e, da quanto mi è lecito giudicare, s'adatta più a voi che all'aeroplano. Sì, mi sembrate molto ingenuo, mio caro Passaguai! Vogliamo sederci un momento e far quattro chiacchiere fumando una sigaretta? Prego, prego, accettate pure, sono autentiche egiziane... No, non vi avvicinate troppo. Eccovi l'accendisigaro; ve ne faccio dono... Non vorrei che, standomi accanto vi prendessero delle velleità battaglierie, che sarei costretto a reprimere brutalmente...

Jim considerava, fumando, quel curioso personaggio; più con interesse che con rancore. Sentiva che dietro tutto quello sciame di chiacchiere c'era una volontà freddissima e decisa, e siccome nulla poteva fare per opporvisi, non volle nemmeno dare ridicolo spettacolo di furore impotente. Risolse perciò di simulare rassegnazione, nella vaga speranza che egli si presentasse l'occasione di ridurre all'impotenza il pirata o che egli venisse qualche aiuto inatteso.

— Non mi avete detto ancora che volete da me.

— Già! — rispose Sal, pensosamente, studiando il volto di Jim, quasi in attesa di qualcosa. — Voi toccate il nodo della questione. Vi dite: "Ecco uno che mi scrive un bigliettino, mi fa una chiacchierata con la pistola in mano, dunque qualcosa vuole da me". Logico, non c'è che dire! Vorrei il vostro aeroplano. Ecco tutto!

Jim irreda in preda a una strana allegria.

— Il mio Passaguai? E che cosa vorreste farne, pover'uomo?

— Una piccola passeggiata e nulla più. Avevo appunto bisogno di un mezzo abbastanza veloce. Ma voi, mio caro, che venivate a fare qui; non volete dirmelo?

— Per catturarvi, signor pirata; proprio così.

— Cattivone! E che v'avevo fatto? Voi certo non siete della polizia...

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).