

L'AQUILONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
I numeri arretrati costano il doppio

settimanale di aeronautica per i giovani

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

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



Si vola nel cielo di Bologna

Battesimi dell'aria nei cieli di Foligno, Falconara, Firenze e Forlì

Andiamo per ordine. Lasciato l'aeroporto di Centocelle, il brontosauo dalle ghettoni gialle ha incominciato a sorvolare con la sua tradizionale disinvoltura

monti valli prati fiumi strade paesi. I motori tuonavano e le eliche macinavano l'aria. Ad un tratto si vide un campo d'aviazione con accanto alcune case e sopra degli o-

mini che attendevano con gli occhi al cielo.

Non vi dico la contentezza del brontosauo. Vi dirò, invece, che codesto signor apparecchio ha

messo su di quelle arie da non potergli stare vicino. Un tempo se ne andava scamiato e senza niente ai piedi e si chiamava *Ca 101*. Un nome modesto, come vedete, e per poco non tanto pulito. Ora si chiama pomposamente "*Ca 133*", o, vezzosamente, con semplicità squisita, il "*33*". Come dire Bob, invece di Roberto, o Nino, invece di Giovanni. Basta. Bisogna scusare la gente carica di gloria, anche se hanno dei difetti.

Fece la ruota, dunque, come un tacchino, il nostro vecchio amico e poi si posò sul prato verde con fare da gran signore. E da quel momento aquilotti e rondini di Foligno ebbero a loro disposizione nientemeno che un trimotore comodo ed elegante che aveva partecipato gloriosamente alla guerra per la conquista dell'Impero.

Adesso, questo mostro addomesticato che nei sogni i ragazzi vedono meraviglioso e irraggiungibile, era il buono buono che attendeva d'essere comandato per riprendere il volo. In volo, per le vie terse del cielo, l'uomo dimentica tutte le brutte cose della vita e della terra. Il professore dimentica i guai suoi personali e l'uggia dei pomeriggi estivi in un'aula di allievi di tutte le qualità. Lo studente dimentica perfino lo spauracchio delle ultime interrogazioni e degli esami. In cielo è la felicità.

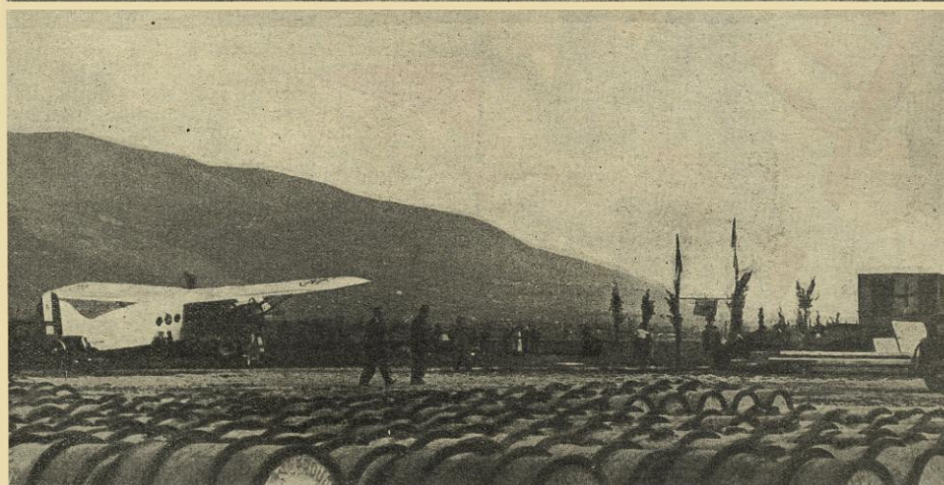
A Foligno hanno volato oltre duecento persone fra abbonati a *L'aquilone*, studenti designati dal Ministero dell'Educazione Nazionale, professori, maestri e giornalisti.

Chi scrive se ne sta seduto su una dura sedia in tipografia. Intorno grugniscono le stampatrici e le linotypes fanno un rumore di grandine minuta sui vetri. Ogni tanto arriva un telegramma che dice pressappoco così: "Ore 13 campo Foligno voli ventuno punto Battesimi oltre duecento punto Tutto bene punto Entusiasmo strabocchevole punto". Fra un telegramma e l'altro arriva una lettera espresso con dentro pochi e frettolosi appunti dell'Ingegnere Sofistico, o dell'Ingegnere Lu. Arrivano anche buste con dentro pellicole fotografiche da stampare. E' la segreteria volante di Zio Falcone che funziona a meraviglia.

Chi scrive alza ogni tanto il capo dalle sue cartacce e dà un'occhiata al lavoro dei tipografi. Poi legge una lettera. Il messaggio sintetico dice: "A Foligno ha aperto i voli il provveditore agli Studi comm. Gasperini il quale ha dichiarato che doveva dare il buon esempio, come se si trattasse di un grave e importante dovere. Quando è sceso aveva cambiato parere. La faccenda era divertente. Non era più un dovere da compiere a mo' di esempio, ma un piacere da gustare con gli altri, da prolungare, se possibile; da ripetere, se il comandante lo permetteva".

Mi hanno scritto che ad un tratto una specie di frenesia ha preso studenti e professori. Tutti volevano rivolare e a dare retta a loro il brontosauo giacerebbe ora sfiatato in mezzo al campo di Foligno.

Un altro messaggio, ancora da



Istantanee su campo di Foligno poco prima dell'inizio dei voli. (Fotografie di Umberto Carmine).

Foligno, dice testualmente: "Ottima organizzazione. Il comandante della scuola di pilotaggio ten. col. Serafini, è stato di una cortesia estrema. Trovato sul campo un recinto per il pubblico e le autorità, panche per sedere e perfino un buffet".

Nel pomeriggio un telegramma ci avverte del felice viaggio dell'apparecchio da Foligno a Falconara.

Il telegramma da Falconara dice: "Tutto benissimo entusiasmo indescrivibile punto Oltre duecento battesimi dell'aria punto Organizzazione perfetta".

Una lettera espresso aggiunge: "Comandante aeroporto è stato di una cordialità squisita. Eccezionale ospitalità. Gli aquilotti sono svegli e simpaticissimi. Entusiasmo ancora più grande di Foligno. A completare il bello spettacolo che offriva il campo popolato di giuliva gioventù, il comandante dell'aeroporto ha fatto volare una squadriglia di apparecchi scuola, manifestazione che ha accresciuto, se ciò è stato possibile, l'entusiasmo dei ragazzi che hanno visto alcune ore di vera esaltazione aviatoria".

Sappiamo che Giacomo Inda, un giovinetto di circa quattordici anni, è riuscito, in barba al severo controllo esercitato dai carabinieri e dal motorista, a nascondersi per ben due volte nel gabinetto di decenza del "Ca 133".

Poi che i redattori de "L'Aquilone" incaricati di distribuire i buoni di volo hanno dovuto sostenere a Roma e a Foligno delle vere lotte corpo a corpo, a Falconara si sono rinchiusi in un ufficio ed hanno dato i biglietti da una finestra. Ebbene: gli studenti entravano dalla finestra non soltanto col capo, ma con tutto il corpo, e gli ingegneri Sofistico e Lu se ne videro rotolare più d'uno sul tavolo e ai piedi. Naturalmente i professori si sono subito scandalizzati di questi fatti ed hanno tentato di redarguire i facinorosi. Se non che ad un certo punto, non dalla finestra, ma dall'uscio, perchè ne avevano la autorità, presidi e insegnanti hanno invaso l'ufficio in massa e non se ne sono andati che dopo aver ricevuto ciascuno un buono per un volo.

Il telegramma da Firenze dice: "Tutto bene anche a Peretola punto Oltre duecentocinquanta battesimi dell'aria punto Grande entusiasmo punto Siamo stanchi massacrati ma felici, perchè abbiamo fatti felici tanti giovani punto Tutto per amore di zio Falcone povera vittima".

Sul campo di Peretola) hanno volato studenti e professori delle seguenti scuole di Firenze: Liceo Ginnasio "Dante", Liceo Ginnasio "Galileo", Liceo Ginnasio "Michelangelo", Liceo Scientifico, Istituto Magistrale "Capponi", Istituto Magistrale "Pascoli", Istituto Tecnico "Galileo", Istituto Tecnico "Emanuele Filiberto", Istituto Tecnico Agrario e Ginnasio "Michelangelo". Hanno volato anche gli allievi dell'Istituto Tecnico Industriale di Prato e del Ginnasio del Collegio Cicognini della stessa città.

E adesso vi diremo i nomi degli aeromodellisti fiorentini che hanno pulito e lucidato il brontosaurus dal fango e dall'olio che lo imbrattava. Sono stati semplicemente commoventi. Essi erano Alberto Muller, Ambrogio Zan, Enrico Silenzi, Mario Coldelli, Aldo Caldelli, Bruno Santini, Bruno Brunetti, Raffaello Tosi, Ugo Boni, Giorgio Bonzi, Dino Alletti, Giusto Alberti, Alessandro Rosi e Alberto Lorenzoni.

La segreteria volante di zio Fal-

cene ha messo in grande rilievo questo episodio. Quei bravi ragazzi, senza che nessuno li spronasse, si sono messi a pulire con le mani e quindi con degli strofinacci che inzuppavano nell'acqua e sapone.

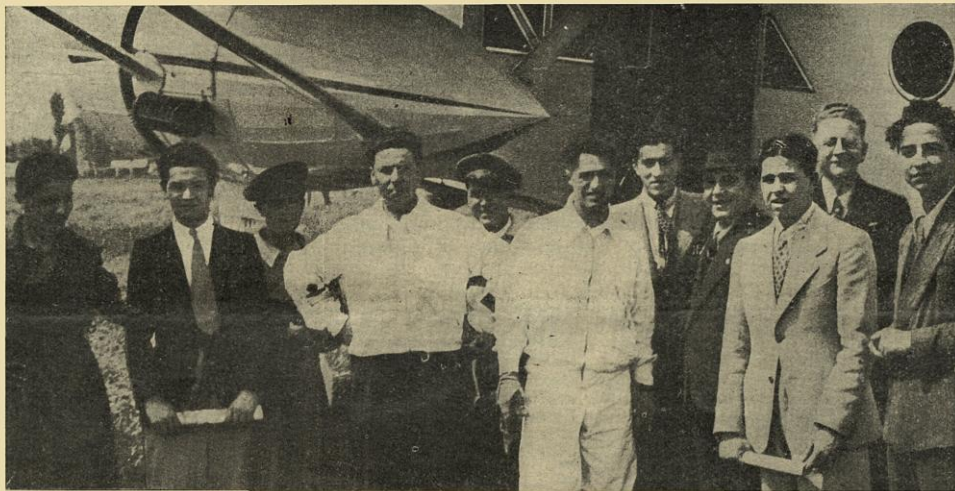
Adesso vi vogliamo raccontare una breve storia. Si tratta di un'avventura toccata al brontosaurus. Partite dal campo di Forlì per quello di Lu-

go, ha atterrato su un prato di.. fango. La pioggia era caduta abbondantissima per due giorni ed aveva ridotto il campo come una scatola di marmellata. Le ruote dell'apparecchio affondavano fino al mozzo e.. ah! Come se qualcuno avesse dato mano improvvisamente, e senza nessuna ragione al mondo, ai freni. Breve: per trarlo dal... pasticcio ci vollero quaranta avieri e quattro buoi.

Ma non si è potuto volare per quel pomeriggio, e gli aquilotti e le rondini che s'erano recati all'aeroporto con la speranza tanto a lungo covata, sono rimasti con le mani piene di vento.

Voleranno un altro giorno, che verrà destinato prossimamente.

A Forlì tutto bene. Solito entusiasmo, solita esaltazione.



Eccovi tre quadretti d'occasione che dobbiamo alla macchina fotografica e alla cortesia di Umberto Carmine di Foligno.

Le cronache locali narrano: "Di buon mattino una grande folla di giovani si presenta all'ingresso dell'aeroporto "Luigi Ridolfi". Il comandante e l'equipaggio del Ca. 133 sono ad attendere le autorità e le Organizzazioni giovanili inquadrato".

Ed ecco la suggestiva cerimonia dell'alzabandiera. I giovani si dispongono in quadrato e salutano il vessillo che rappresenta lo spirito e l'onore della Patria.

A Forlì un signore ha voluto volare per forza col figlio, perchè un genitore non deve essere da meno del rampollo e non deve mettersi in condizione di fare la figura del vile, come ha dichiarato. Quando gli si diceva che i voli erano riservati ai giovani, egli ribatteva: "Ma che figura ci faccio io con mio figlio?". Seguivano delle discussioni piutto-

sto animate e quel signore ripeteva: "Ma che figura ci faccio?". Fintanto che non ha ottenuto il buono.

Un rotondetto professor di Liceo ha detto di essere andato all'aeroporto di nascosto della moglie...

Insomma: una vera sbornia di entusiasmo. La notizia di questa iniziativa de *L'aquilone* si va diffondendo per la penisola e nelle isole e tutti vogliono volare, tutti scrivono che sono vecchi e fedeli amici del giornale.

Come? Non ricordiamo? Pensavamo a quel tale con i baffettini che venne sul tale aeroporto col fratello. Ecco, quello. Un fedelone. Gli si mandasse, dunque, un buono per volare.

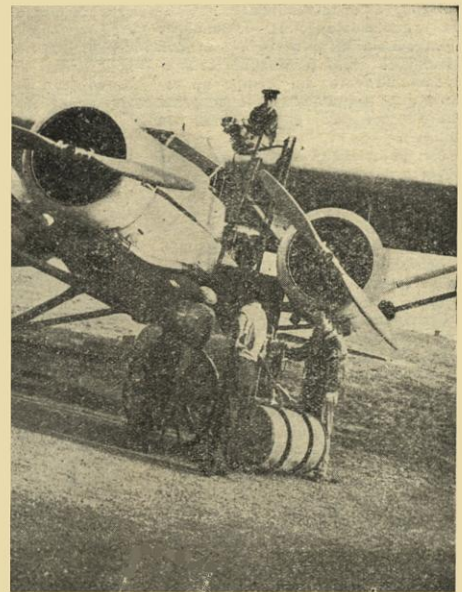
Ricantano i motori l'ormai nota canzone; picchia e ripicchia il tasto del telegrafo. Dice il messaggio:

"Ottimo viaggio Forlì - Bologna punto Domani riprenderemo lieta fatica saluti".

Intanto un altro aeroplano spicca il volo da Roma per unirsi al fratello maggiore sul campo di Borgo Panigale.

Nelle prossime cronache vi narremo tanti altri casi ameni e vi parleremo della felicità di tanti altri giovani che sono andati a dare un'occhiatina fra le nuvole.

g. m.



Il primo volo di un giovin distratto

"Oggi si vola". Con tale pensiero mi sveglio questo benedettissimo "oggi" che aspetto da una settimana, e che sarà un gran giorno per me. E subito ardo d'impazienza e mi affretto, coll'unico risultato però di far tutto alla rovescia, e arrivare con mezz'ora di ritardo a prendere il mio inseparabile amico Mario. Poi giù, all'aeroporto. Presso la pista, su due tavoli, un cartello, "Voli di propaganda de L'aquilone" e intorno una folla, in cui mi precipito, riuscendo in breve ad ottenere il mio "buono".

"Una lira" — "Subito", ma, perbacco, dov'è il portamonete? Ho bell'e capito: l'ho scordato. — L'opportuno intervento di Mario mi salva, ed eccomi padrone del magico biglietto.

Corro al cancello: "Si vola? Che turno?" — "Quarto turno".

Sono il quattordicesimo!

Beh, aspetterò guardando gli apparecchi e facendo fotografie. Ma, a proposito, e la macchina fotografica? Dimenticata anche quella! Il colmo!

Finalmente arriva il sospirato turno, e monto sul "Caproni 133". Con me è capitato l'amico Mario.

Ci siamo tutti? Si parte.

I motori cominciano a cantare (tale è la frase di rito: io per me preferirei un verbo più rumoroso!) e l'apparecchio si dirige verso la linea di volo. Ahi, che buche! Che salti! Altro che mare grosso! Un ultimo sbalzo e siamo in volo; l'apparecchio guadagna quota con una velocità che mi toglie il respiro. Non ho tempo di fare considerazioni poetiche e filosofiche sulla sublime bellezza del volo, che, aprendo un fi-

nestrino, la forza dell'aria mi sbatte una mano contro l'orlo posteriore. Che male! Se non fosse per questo bel volo, direi proprio che oggi è la mia giornata nera!

Intanto son divenuto sordo pel rumore. Mario mi grida qualcosa, ma non riesco a capire: infine indovino.

"Roma non si vede! Dove siamo?"

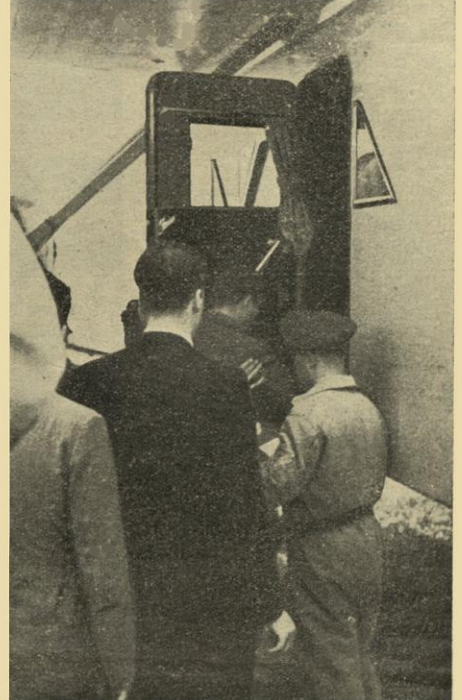
Guardo fuori; infatti siamo sulla campagna, e sotto di noi si vedono solo quadrati verde e marrone. In quanto a dove siamo, Dio e il pilota lo sanno. Pure rispondendo imperterrito:

"Su un aeroplano!"

Per fortuna non capisce, se no mi avrebbe inviato per il finestrino a far più intima conoscenza con la Madre Terra.

Una brusca virata; da un lato si vedono strane figure geometriche, di ogni colore, dall'altro il cielo e le nubi. Si ritorna. Toh, guarda là quel viottolo asfaltato! Ma no, è la Nomentana; un'automobile, minuscola, vi arranca faticosamente. Miserie! In alto invece, bianche nubi in campo azzurro, ed il nostro bel sole, visione incancellabile di bellezza e di splendore...

I motori tacciono (o quasi!). Che è un guasto? No, si scende. Ecco: ci balza incontro il nastro biondo (sporco) del Tevere, che mi suggerisce un ultimo lugubre pensiero di bagno involontario. Ecco il campo; due, tre piccoli urti, e siamo restituiti alla terra cui follemente sognavamo fuggire. Accorre un altro "turno", ma noi non ci muoviamo.



Due scene sul campo di Falconara. Il rifornimento. I ragazzi salgono sull'apparecchio mentre il motorista controlla i buoni di volo. (Foto Mariotti).



Foligno. — Gli studenti fanno ressa attorno al tavolo delle iscrizioni.

"Dunque, scendete!".
"Ma come? Ci siamo statj solo un quarto d'ora!".
"E non gli basta? E quanto vuole starci?".
"Tutta la vita...". Allegro Aviatore

RIVISTA AERONAUTICA

Ecco il sommario del numero di maggio della *Rivista Aeronautica*:
Potere aereo e politica internazionale (Ten. Col. A. A. pilota Vincenzo Lioty) — Ancora del problema della caccia d'oggi (Ten. Col. A. A. pilota Antonino Serra) — La difesa delle basi aeree (Ten. Col. A. A. pilota Vincenzo Biagi). Seguono le rubriche: Aeronautica militare, Aerotecnica, Aeronautica civile, Rivista di Riviste, Varie, Bibliografia.

IL PROGRAMMA DEI RADUNI

Ripubblichiamo, con alcune variazioni, l'elenco delle città nelle quali si stanno svolgendo e si svolgeranno i voli di propaganda. Prima di tutto dovete sapere che al primo elenco s'è aggiunta Treviso. La data fissata per questa città è il 30 maggio, come Gorizia. Quando leggerete queste note i raduni si saranno svolgendo, o si saranno già svolti. Comunque, sappiate che a Gorizia sono riser-

vate le ore del mattino e a Treviso quelle del pomeriggio.

A Padova si volerà il 4 giugno, invece che il 27 maggio. A Bergamo, quindi, avranno già volato quando molti di voi riceverete questo giornale. A Padova, oltre che il 4, si volerà anche il 6, ma questa giornata di voli è riservata agli adulti.

Abbiamo detto molti di voi, e non tutti, che gli interessati, e cioè coloro che hanno inviato la scheda per volare a Bergamo e a Padova e infine tutti gli abbonati di queste due città, così come gli insegnanti incaricati di condurre le scolaresche sui campi, sono stati avvertiti tempestivamente (per lettera espressa) del mutamento avvenuto.

Come è detto nelle cronache delle manifestazioni di Foligno, Falconara, Firenze e Forlì, a Lugo l'apparecchio non ha potuto volare a causa dell'abbondante pioggia caduta sul campo.

Ed ora eccovi il programma, da Bologna in poi.

Bologna - Aeroporto « F. Pesci » (Borgo Panigale) - Martedì 25 maggio.

Ferrara - Aeroporto « Michele Alasia » - Mercoledì 26 maggio.

Bergamo (Ponte San Pietro) - Giovedì 27 maggio.

Venezia - Aeroporto « G. Nicelli » - Venerdì 28 maggio.

Trieste (Ronchi dei Legionari) - Sabato 29 maggio.

Gorizia - Aeroporto « E. Greco » (Merna) - Domenica 30 maggio (mattina).

Treviso - Aeroporto « G. Ancillotto » - Domenica 30 maggio (pomeriggio).

Vicenza - Aeroporto « T. Dal Molin » - Martedì 1° giugno.

Bolzano - Aeroporto « C. Sabelli » - Mercoledì 2 giugno.

Verona - Aeroporto « A. Berardi » (Boscomantico) - Giovedì 3 giugno.

Brescia - Aeroporto « L. Olivari » (Chedi) - Sabato 5 giugno.

Padova - Aeroporto « Gino Allegri » - giorni 4 e 6 giugno.

Milano - Aeroporto « E. Pensuti » (Talliedo) - Lunedì 7, martedì 8 giugno.

Vercelli - Mercoledì 9 giugno.

Torino - Aeroporto « G. Piazza » (Mirafiori) - Giovedì 10, venerdì 11 giugno.

Novi Ligure - Aeroporto « E. Mossi » - Sabato 12 giugno.



Eccovi gli strani tipi di lettori che si incontrano sui campi di aviazione durante i voli organizzati per gli abbonati al nostro giornale. (Foto Mariotti).



Un lettore in erba... (Campo di Foligno, 20 maggio). (Foto Carmine).

Pisa - Aeroporto « A. Dell'Oro » (San Giusto) - Domenica mattina 13 giugno.

Siena - Domenica pomeriggio 23 giugno.

Pescara - Aeroporto « G. Vassara » - Martedì 15 giugno.

Foggia - Aeroporto di « G. Lisa » - Mercoledì 16 giugno.

Bari - Aeroporto di « U. di Savoia » - Giovedì 17 giugno.

Catania - Aeroporto « Lanza di Trabia » - Sabato 19 giugno.

Palermo - Aeroporto « G. F. Notarbartolo » (Boccadifalco) - Domenica 20 giugno.

Napoli - Aeroporto « U. Niutta » (Capodichino) - Martedì 22, mercoledì 23 giugno.

Cagliari - Aeroporto « M. Mameli » (Elmas) - Giovedì 24 giugno.

I raduni di quest'anno assumeranno nei vari campi carattere di vera e propria manifestazione aeronautica. Come è avvenuto a Roma, a Forlì, a Foligno, a Firenze e a Bologna, negli aeroporti si raduneranno, oltre ai giovani che avranno la fortuna di possedere un buono di volo, anche le scolaresche locali e le rappresentanze delle Organizzazioni giovanili del Regime.

Poiché sono già aperte le iscrizioni al 1° anno della R. Accademia Aeronautica, tutti i giovani che si receranno a volare e che, possedendo i titoli e i requisiti richiesti per l'ammissione, desiderino concorrere, potranno ricevere sui campi tutte le indicazioni relative ed anche presentare sul posto la domanda di ammissione, con riserva di produrre a suo tempo i titoli a corredo.

Coloro che non abbiano raggiunto il ventunesimo anno di età, per volare, debbono presentare il consenso paterno, o materno, o di un tutore.

Nei campi sui quali si svolgeranno i raduni i giovani troveranno un ufficiale pilota e alcuni redattori di *L'aquilone* che potranno rispondere ad ogni domanda di informazioni sull'aviazione e sulla carriera aeronautica, con particolare riferimento al concorso per 300 posti di allievi dell'Accademia.

Avvertiamo che, dato il grande numero di raduni organizzati in sì breve tempo, non avranno luogo ranci collettivi.

Per gli abbonati di Genova città e dintorni che devono recarsi a Novi, abbiamo organizzato, d'accordo col Presidente della R.U.N.A. « Luigi Olivari », un servizio di trasporto con torpedoni. Gli interessati leggeranno nel prossimo numero de *L'aquilone* le informazioni relative all'ora della partenza e al luogo della riunione.

Seguono a pervenirci lettere di amici che ci chiedono se « per volare è necessario pagare ». Ripetiamo che i voli sono gratuiti per tutti i nostri abbonati, i quali dovranno versare, come nei raduni precedenti, soltanto una lira di iscrizione. Naturalmente, la stessa

somma dovranno versare anche tutti i partecipanti invitati dal Ministero dell'Educazione Nazionale.

Resta inteso che tutti coloro i quali hanno spedito la scheda di prenotazione regolarmente compilata, possono senz'altro presentarsi sul campo nel giorno e nel luogo stabiliti.

Gli iscritti alle Organizzazioni giovanili faranno bene a presentarsi sul campo in divisa.

Preghiamo i nostri corrispondenti delle scuole medie ed elementari di diffondere la notizia di questa nostra iniziativa e, se possibile, di assistere ai raduni accompagnandovi il maggior numero possibile di allievi. A tutti i corrispondenti abbiamo fatto invio di un buono per un volo. Maniti della nostra tessera, potranno entrare liberamente nell'aeroporto durante tutto il tempo che dureranno i raduni aviatorii.

UN CONCORSO FOTOGRAFICO per i partecipanti ai raduni aviatorii

La direzione bandisce un concorso per la miglior serie di fotografie fatte dai partecipanti ai raduni aviatorii organizzati da *L'aquilone* nelle seguenti città: Roma, Foligno, Pescara, Ancona (campo di Falconara), Firenze, Forlì, Lugo, Ferrara, Bologna, Padova, Venezia, Gorizia, Treviso, Trieste, Bolzano, Verona, Vicenza, Brescia, Bergamo, Milano, Vercelli, Torino, Novi Ligure, Pisa, Siena, Foggia, Napoli, Bari, Catania, Palermo, Cagliari.

Verranno assegnati i seguenti premi:
250 lire alla migliore serie di almeno sei fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18 x 24;

150 lire alla migliore serie di almeno tre fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18 x 24;

100 lire alla miglior fotografia artistica isolata di formato non inferiore ai cm. 9 x 16 e non superiore ai cm. 18 x 24.

È bene che i concorrenti sappiano che i giudici daranno la preferenza ai formati medi e grandi: Non vi è chi non sappia che le riproduzioni zincografiche si traggono a preferenza dalle fotografie grandi, nelle quali i particolari sono più evidenti.

Ancora un avvertimento utile ai concorrenti: un altro titolo di preferenza sarà dato alle fotografie che presentino grandi contrasti di bianco e nero. Le fotografie troppo chiare, o grigie, o troppo scure non si possono riprodurre con buoni risultati. Al lavoro, dunque, piccoli e grandi artisti dell'obbiettivo. Il concorso si chiude otto giorni dopo l'ultimo raduno aviatorio.

Indirizzare le fotografie in plico resistente alla direzione de *L'aquilone*, viale dell'Università 4, Roma.

CRONACA BREVE

IL DUCE ha compiuto il 17 corrente un volo di allenamento col proprio apparecchio trimotore, sorvolando il Lido di Roma, Anzio, Nettuno, Sabaudia, Terracina, Gaeta ed atterrando all'aeroporto del Littorio dopo un volo durato circa due ore. Il 25 corrente, sempre pilotando il proprio trimotore ha ispezionato in volo gli aeroporti di Viterbo, Orvieto e Arezzo, ed attraversato l'Appennino, atterrando a Forlì.

I FRATELLI gemelli Athos e Cormons Tieghi, nati nel 1916 e soci della R.U.N.A. di Ferrara, a soli 17 anni conseguirono insieme il brevetto di pilota di primo grado e susseguentemente arruolatisi volontari nella R. Aeronautica, venivano destinati ambedue alla 153^a Squadriglia Caccia « Diavoli Rossi » di Gorizia, ove trovano tuttora.

LA SOCIETA' tedesca « Luft Hansa » sta compiendo una serie di voli sperimentali lungo l'itinerario Berlino - Venezia - Atene - Rodi - Cairo, prima di iniziare il regolare servizio su questa linea.

DURANTE l'ultima quindicina di aprile, presso le Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. sono stati conseguiti dodici brevetti di pilota civile di primo grado, e rilasciati sei brevetti di secondo grado, tre brevetti di terzo

grado, tre brevetti di motorista e tre brevetti di ufficiale di rotta. Durante la terza settimana di maggio sono stati rilasciati: un brevetto di pilota civile di primo grado, cinque brevetti di secondo grado, tre brevetti di terzo grado e tre brevetti di motorista civile.

IL VOLOVELISTA tedesco Steinig a bordo di un apparecchio a vela ha conseguito un nuovo primato d'altezza, raggiungendo la quota di 6000 metri e battendo il precedente primato che era di 4300 metri.

E' GIUNTA al Polo una spedizione di 5 apparecchi russi montati da un totale di 42 uomini, tra i quali si trovano alcuni scienziati che si propongono di effettuare particolari studi in quelle regioni.

UN INGEGNERE polacco ha ideato e costruito un nuovo tipo di motore che sarà azionato con carbone fossile o con polvere di lignite e che l'inventore ritiene possa essere installato con successo a bordo di aeroplani.

L'AVIATRICE tedesca Anna Reitsch è stata nominata « capitano di volo » dal ministro dell'Aria generale Goering; è da no-



Il prof. Seganti con i suoi allievi romani della Scuola di avviamento professionale « Michele Bianchi » del Testaccio.

tare che questo titolo non era mai stato concesso ad una donna, e che i piloti di sesso maschile che ne sono insigniti, debbono essersi distinti per audaci iniziative ed utili esperienze.

Art. 4. — La domanda per l'ammissione al concorso redatta su carta bollata da L. 4 e firmata, qualora l'aspirante non abbia compiuto il 21° anno di età o non rivesta la qualità di militare alle armi, dal padre, o da chi esercita la patria potestà, deve pervenire direttamente al Comando della R. Accademia Aeronautica di Caserta non oltre il 1° settembre 1937-XV.

Essa deve contenere le seguenti indicazioni: a) nome, cognome e paternità del concorrente; b) dichiarazione del titolo di studio posseduto; c) elenco dei documenti che vengono uniti alla domanda; d) indirizzo esatto del candidato (via, numero, città e provincia). Se il candidato, dopo aver inoltrato la domanda e prima di essere chiamato alla visita medica o agli esami, cambia domicilio, deve tempestivamente comunicarlo al Comando della R. Accademia Aeronautica di Caserta.

Documenti da presentare

Art. 5. — Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti:

1°) estratto dell'atto di nascita rilasciato in conformità dei RR. Decreti 25 agosto e 22 dicembre 1932, nn. 1101, 1696, legalizzato dal Presidente del Tribunale, oppure dal Pretore del Mandamento nella cui circoscrizione si trova il Comune dal quale l'atto proviene;

2°) documento comprovante l'iscrizione al Partito Nazionale Fascista (costituito da un certificato in carta bollata da L. 4, rilasciato dal Segretario — o dal Vice Segretario, se trattasi di capoluogo di Provincia — del competente Fascio di Combattimento, e vistato dal Segretario Federale o dal Vice Segretario Federale o dal Segretario Federale Amministrativo della Provincia a cui il Fascio appartiene) attestante l'appartenenza ai Fasci di Combattimento o ai Gruppi Universitari Fascisti o ai Fasci di Combattimento o ai Gruppi Universitari Fascisti o ai Fasci Giovanili e indicante l'anno, il mese e il giorno dell'iscrizione.

I cittadini italiani residenti all'Estero dovranno presentare il certificato d'iscrizione ai Fasci Italiani all'Estero. Questo ultimo certificato, redatto su carta legale, deve essere firmato personalmente dal Segretario del Fascio all'Estero competente, ovvero dal Segretario Generale o da uno degli Ispettori centrali dei Fasci Italiani all'Estero;

3°) certificato di cittadinanza italiana legalizzato dal Prefetto, ovvero — qualora l'atto sia stato desunto dai registri di cittadinanza e rilasciato dall'ufficiale di stato civile — dal Presidente del Tribunale competente o dal Pretore del Mandamento nella cui giurisdizione si trova il Comune dal quale l'atto proviene.

Per i nati all'estero, atto di notorietà dal quale risulti che si trovano in condizione di poter acquistare la cittadinanza italiana con la prestazione del servizio militare, a senso delle disposizioni contenute nella legge 13 giugno 1912, n. 555;

4°) certificato penale generale, rilasciato dall'Ufficio del Casellario giudiziale, debitamente legalizzato;

5°) certificato di stato libero, ovvero atto di notorietà rilasciato dal Podestà del Comune del luogo di domicilio del giovane sulle dichiarazioni di tre persone informate e degne di fede, da cui consti che l'aspirante non è ammogliato, né vedovo con prole, legalizzato dal Presidente del Tribu-

Concorso per 300 allievi della R. Accademia Aeronautica

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito il concorso annuale per l'ammissione alla prima classe del Corso regolare della R. Accademia Aeronautica per l'anno accademico 1937-1938.

Pubblichiamo integralmente il testo del bando.

Art. 1. — E' indetto un concorso, per titoli e per esami, per l'ammissione di 300 allievi alla prima classe del Corso Regolare della R. Accademia Aeronautica, che avrà inizio il 16 ottobre 1937-XV.

Gli allievi che saranno ammessi alla Regia Accademia Aeronautica, assumeranno l'obbligo di arruolarsi, all'atto della ammissione stessa, con la ferma di anni 6.

Condizioni per l'ammissione

Art. 2. — A tale concorso sono ammessi i giovani di nazionalità italiana o che si trovino nelle condizioni di poter acquistare la cittadinanza italiana, a senso dell'art. 3 della legge 13 giugno 1912, n. 555, e che posseggano i seguenti requisiti:

1°) abbiano compiuto il 17° anno di età

e non superato il 22° alla data del presente bando; 2°) siano iscritti al Partito Nazionale Fascista o ai Gruppi dei Fascisti Universitari o ai Fasci Giovanili di Combattimento; 3°) siano dotati dello sviluppo organico e dell'attitudine psicofisiologica necessaria per esercitare la navigazione aerea in qualità di piloti di aeroplano; 4°) abbiano, se minorenni, il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela per contrarre l'arruolamento volontario nella R. Aeronautica; 5°) non siano mai stati espulsi da Istituti di Istruzione o di Educazione dello Stato; 6°) abbiano sempre tenuto regolare condotta civile, morale e politica ed appartenano a famiglie di cui sia accertata la onorabilità secondo il giudizio insindacabile del Ministero dell'Aeronautica; 7°) posseggano uno dei seguenti titoli di stud.: a) diploma di maturità classica; b) diploma di maturità scientifica; c) diploma di abilitazione, conseguito in qualsiasi sezione di Istituto Tecnico; d) diploma di abilitazione magistrale; e) diploma di abilitazione, rilasciato da un R. Istituto Industriale; f) diploma di abilitazione, rilasciato da un R. Istituto Commer-

ciale; g) diploma di abilitazione, rilasciato da un Istituto Industriale o Commerciale libero, riconosciuto sede di esame, o pareggiato; h) diploma di licenza di un R. Istituto Nautico.

L'ammissione di coloro che abbiano conseguito il titolo di studio all'estero, resta subordinata al riconoscimento, da parte del Ministero dell'Educazione Nazionale, dell'equipollenza del titolo stesso ad uno dei titoli sopra menzionati. A tal fine, gli interessati avranno cura di munire i titoli stessi delle prescritte dichiarazioni dei RR. Agenti Diplomatici e Consolari, e di allegare i programmi degli studi compiuti.

Art. 3. — Al concorso possono partecipare, sotto l'osservanza delle condizioni di cui all'art. 2, anche i militari alle armi nella R. Aeronautica, nel R. Esercito, nella R. Marina e nella M. V. S. N.

Per quelli, però, che siano in servizio nel R. Esercito, nella R. Marina e nella M. V. S. N., l'ammissione ed il conseguente trasferimento nella R. Aeronautica sono subordinati al preventivo nulla osta individuale delle rispettive Amministrazioni.



Voli di propaganda a Foligno, 20 maggio — Il recinto delle autorità. (Fotografia Mariotti).

nale o dal Pretore del Mandamento nella cui circoscrizione si trova il Comune dal quale l'atto proviene;

6°) attestazione di buona condotta, rilasciata dal Podestà del Comune in cui il giovane ha il domicilio, (o dai Podestà dei vari Comuni, in cui egli abbia dimorato negli ultimi 12 mesi), vidimata per conferma dal Prefetto;

7°) attestato sanitario, vistato dal Podestà del Comune, dal quale risulti chiaramente che mancano nel gentilizio psicopatie, la epilessia, l'isterismo e le neuropatie a caratteri spiccatamente ereditari, né che si ebbero mai nel giovane crisi convulsive di qualsiasi genere, né anomalie del carattere;

8°) atto di consenso, per i minorenni, del padre, o, in mancanza di questi, della madre, o, in mancanza di entrambi i genitori, del tutore espressamente autorizzato dal consiglio di famiglia o di tutela, oppure una dichiarazione del Podestà del Comune che comprovò che il giovane si trova nell'impossibilità di presentare il suddetto documento; se il giovane s'è emancipato dovrà presentare l'atto di consenso del curatore, parimenti autorizzato dal consiglio di famiglia;

9°) fotografia recente (senza cartoncino) del concorrente, formato visita, mezzo busto su fondo chiaro, portante solo la dicitura del nome e paternità del concorrente, autenticata da un R. Notaio o dal Podestà del Comune in cui l'aspirante ha il domicilio o la sua abituale residenza, oppure, se il candidato è in servizio militare, dal Comandante del Corpo od Ente dal quale egli dipende;

10°) titolo di studio di cui all'art. 2: esso potrà essere presentato anche dopo il 1° settembre 1937, ma non oltre il termine che sarà comunicato ai singoli interessati dal Comando dell'Accademia. Il possesso del titolo medesimo deve essere comprovato mediante presentazione del relativo diploma originale. Tuttavia i candidati che non potessero esibire tale diploma, potranno presentare il certificato in carta legale, rilasciato dal capo dell'Istituto, fermo l'obbligo di sostituire — a richiesta dell'Amministrazione — tale certificato col relativo diploma originale;

11°) dichiarazione del padre o della madre o del tutore o del candidato stesso, quando sia maggiorenne, circa l'obbligo di corrispondere al Comando dell'Accademia Aeronautica tutte le spese relative alla permanenza dell'allievo nell'Istituto.

I candidati che si trovano in servizio militare nel R. Esercito o nella R. Marina o nella M. V. S. N., debbono anche unire, agli altri documenti, un certificato di nulla osta che essi dovranno richiedere rispettivamente al Ministero della Guerra (Ispettorato Generale Leva Sottufficiali e Truppa) o al Comando Superiore del Corpo Reali Equi-

paggi Marittimi alla Spezia o al Comando Generale della M. V. S. N., specificando lo scopo della richiesta stessa.

Tutti i suddetti documenti dovranno essere rotti sulla prescritta carta legale e, tranne l'estratto dell'atto di nascita, di data non anteriore di 3 mesi a quella del presente bando.

Durata dei corsi

Per i concorrenti che provengono dalle Scuole Militari, le domande dovranno essere trasmesse per il tramite dei Comandi delle Scuole stesse, i quali vi alleggeranno altresì copia del foglio matricolare, dal quale risulti che il candidato ha conseguito il titolo di studio in qualità di allievo di detta Scuola.

Art. 6. — Il corso avrà la durata di tre anni accademici. Gli allievi che avranno superato alla fine del terzo anno gli esami finali di idoneità e conseguito il brevetto di pilota di aeroplano, saranno nominati sottotenenti in Servizio Permanente Effettivo dell'Arma Aeronautica, ruolo naviganti, e immediatamente dopo saranno comandati a frequentare presso la R. Accademia un corso di perfezionamento della durata di un anno.

Art. 7. — Le spese per l'ammissione e la permanenza degli allievi nella R. Accademia Aeronautica consistono in:

1°) versamento di L. 2000 quale importo di primo corredo che verrà provvisto a cura dell'Istituto, delle quali L. 1000 da pagarsi all'atto dell'ammissione e le rimanenti L. 1000 non oltre la fine del mese di febbraio successivo;

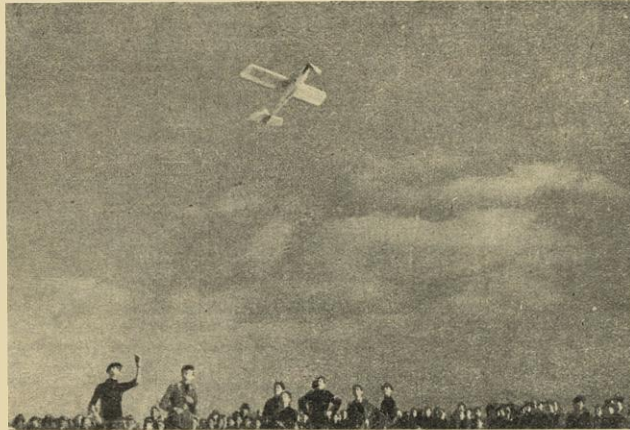
2°) pagamento per ciascun anno di corso delle spese generali che ammontano a L. 600 pagabili in tre rate anticipate come segue: la prima all'atto dell'inizio dell'anno accademico, la seconda al 1° gennaio successivo e la terza al 1° aprile successivo;

3°) pagamento delle spese straordinarie effettuate per conto dell'allievo (guasti, rotture, spese personali, libri scolastici, ecc.). Durante i primi due anni di corso nulla è dovuto a titolo di retta.

Durante il terzo anno di corso gli allievi sono tenuti al pagamento di una retta annua di L. 1800 che sarà trattenuta sugli assegni spettanti agli allievi stessi nella loro qualità di aspiranti.

Art. 8. — Entro i limiti dei fondi stanziati dal bilancio potranno essere concessi agli allievi della R. Accademia Aeronautica i seguenti benefici economici:

A) **Agli allievi del primo Corso Regolare:**
1) Dispensa dal pagamento delle spese di primo corredo, nell'ordine, agli orfani di guerra, dei caduti per la Causa Nazionale, agli orfani dei militari e degli impiegati civili di ruolo della R. Aeronautica, dei militari del R. Esercito, della R. Marina, della R. Guardia di Finanza, della M. V.



Una vera folla di avanguardisti segue il bel volo di un aeromodello costruito dal romano Ugo Rodrigo.

S. N. e degli impiegati di ruolo delle altre Amministrazioni dello Stato, morti per causa di servizio.

B) Dispensa dal pagamento delle spese generali:

1°) agli orfani di cui al precedente n. I;

2°) ai figli degli impiegati e dipendenti dello Stato, civili e militari, anche se pensionati, di qualsiasi grado, gruppo e categoria — compresi quelli delle altre Aziende e servizi aventi ordinamento autonomo — nonché degli impiegati e dipendenti anche se pensionati, degli Enti autarchici e parastatali, quando abbiano a carico sette o più figli di nazionalità italiana, dei quali almeno sei siano ancora a carico (art. 2 lettera b, legge 14 giugno 1928, n. 1312);

3°) ai figli di coloro che, pur non appartenenti al personale dello Stato e degli Enti suindicati, abbiano a carico dieci e più figli di nazionalità italiana, ovvero abbiano avuto dodici o più figli nati vivi e vitali, di nazionalità italiana, dei quali almeno sei siano ancora a carico (art. 2 lettera b, legge 14 giugno 1928, n. 1312).

III) Dispensa dal pagamento delle spese straordinarie agli orfani che si trovano nelle condizioni di cui al presente N. I.

B) **Agli allievi del secondo Corso Regolare:**

1) Dispensa dal pagamento delle spese generali agli allievi che si trovano nelle condizioni di cui alla lettera A) n. II (1, 2, 3).

II) Dispensa dal pagamento delle spese straordinarie agli orfani di cui al N. I.

della lettera A).

C) **Agli allievi del terzo Corso Regolare:**
Dispensa dal pagamento della mezza retta per benemerite personali agli allievi classificati nel primo quinto dei promossi, considerando come unità la eventuale frazione.

Le domande per ottenere i benefici economici dovranno pervenire al Ministero dell'Aeronautica (Direzione Generale del Personale Militare, Divisione 4°) non oltre il 1° novembre 1937-XV, sotto pena di decadenza. E' fatta eccezione per le domande di allievi che vengano a trovarsi nelle condizioni volute per concorrere ai benefici di cui sopra, successivamente alla data suddetta.

Le prove da sostenere

Art. 9. — Le operazioni relative al concorso si svolgeranno nel periodo 1-15 ottobre, secondo partecipazione specificata che il Comando della R. Accademia Aeronautica invierà tempestivamente a ciascun concorrente.

Art. 10. — Prima dell'ammissione agli esami di concorso, i concorrenti saranno sottoposti ad una visita psicofisiologica per l'accertamento della loro attitudine fisica al pilotaggio.

Contro il risultato delle visite psicofisiologiche non è ammesso alcun gravame.

Art. 11. — I concorrenti che avranno presentato domanda nel termine stabilito dal precedente art. 4, corredata dai prescritti documenti e che saranno riconosciuti idonei nella visita psicofisiologica, verranno chiamati a sostenere un esame il quale consisterà in: 1°) una prova scritta di composizione italiana; 2°) una prova orale di matematica; 3°) una prova orale facoltativa, di lingue estere, limitatamente a non più di due fra le seguenti: inglese, tedesca e serbo-croata.

I programmi delle prove orali sono indicati nell'allegato A) al presente Decreto.

La media dei voti riportati nelle suddette prove costituirà la base per la formazione della graduatoria dei vincitori del concorso; tuttavia i concorrenti che provengono dalle Scuole Militari ed ivi abbiano conseguito il Diploma di maturità classica o scientifica, avranno — ai sensi dell'articolo 1 del R. Decreto 13 febbraio 1936-XIV, n. 448 — la precedenza assoluta sugli altri purché raggiungano l'idoneità nelle singole prove di esame.

L'idoneità, per tutti i concorrenti, s'intende conseguita quando abbiano riportato, in ogni prova, almeno la media di 12/20.

A parità di merito, si applicano le norme contenute nel R. Decreto legge 5 luglio 1934, n. 1176, concernente la graduatoria, dei titoli di preferenza per le ammissioni ai pubblici impieghi, con le estensioni di cui all'articolo 3 del R. Decreto legge 2 dicembre 1935-XIV, n. 2111.

A tale scopo, i concorrenti avranno cura di allegare alla domanda gli appositi documenti in carta da bollo da L. 4.

L'esito degli esami, che si svolgono presso la R. Accademia Aeronautica dinanzi ad una Commissione nominata dal Ministero, verrà comunicato alle famiglie dei singoli candidati ed il candidato idoneo classificato in graduatoria, nel numero dei posti messi a concorso, verrà senz'altro trattenuto nella Regia Aeronautica.

Art. 12. — Le spese per i viaggi di andata e ritorno per recarsi ai luoghi stabiliti per la visita medica e per gli esami saranno a carico dei concorrenti.



Trimotore a cabina « Ca 133 », detto il brontosaurus in grette gialle, uno degli apparecchi sui quali i ragazzi di trentuna città vengono battezzati.

L'IMPORTANZA PRATICA DEL PRIMATO D'ALTEZZA

La conquista del primato di altezza per velivoli non è da ritenersi un avvenimento di interesse puramente scientifico, nè tanto meno una impresa di carattere sportivo o spettacolare.

Tale primato non è insomma fine a se stesso, ma costituisce una proficua e molto ardua prova, dalla quale devono scaturire i più importanti e utili insegnamenti pratici nel campo della navigazione aerea veloce in alta quota.

L'uomo è riuscito, con il "più leggero dell'aria", a portarsi a quote ancora superiori a quella raggiunta dal ten. col. Pezzi. Infatti gli americani Anderson e Stevens, nel novembre 1935, si sono elevati con il pallone "Explorer II" a oltre 22.000 metri. Ma le ascensioni in pallone nella stratosfera — imprese sempre ragguardevoli dal punto di vista tecnico e scientifico — non costituiscono che un mezzo di ricerca per studi di natura aerometeorologica e fisica. Tali ascensioni sono insomma da considerare, in certo qual modo, essenzialmente come sistemi perfezionati per le indagini scientifiche, a integrazione di altri metodi tendenti agli stessi scopi, quali, ad esempio, le esplorazioni con palloni-sonda.

Sono questi, come è noto, degli strumenti meteorologici mediante i quali si riesce a ottenere la registrazione dei dati relativi alle condizioni dell'alta atmosfera fino a quote elevatissime (un pallone sonda lanciato nel 1934 dalla Stazione Aerologica di Vigna di Valle ha raggiunto 43.000 metri. E' anche questo un primato italiano, in tale campo).

Per il velivolo è tutt'altra cosa. Raggiungere 15.000 metri con l'aeroplano vuol dire essere in grado di *volare*, di *navigare* a tale quota.

Quali vantaggi si hanno con il volo alle grandi altezze?

Prima di tutto si guadagna *velocità*, e la velocità è la caratteristica essenziale del velivolo, la dea dominante della civiltà moderna. Il velivolo è la macchina che ha consentito le massime velocità assolute, perchè con essa l'uomo ha potuto disincagliarsi dagli ostacoli e dagli attriti della superficie terrestre lanciandosi attraverso le libere vie dell'atmosfera.

Ora, poiché anche l'aria, sostanza lieve ma tuttavia non immateriale, gas più o meno denso, opponendo resistenza all'avanzamento del velivolo, costituisce essa stessa un sensibile ostacolo al raggiungimento delle più forti velocità, si è cercato di ridurre, non potendo eliminarlo, questo altro ostacolo, scegliendo tra le infinite vie del cielo quelle dove l'aria, per la minor densità, oppone la minor resistenza alla marcia del velivolo.

Potremmo così quasi dire che le vie dell'alta atmosfera, dove l'aria è estremamente rarefatta, sono più scorrevoli di quelle delle basse quote, come lo sono le autostrade rispetto alle carrareccie.

Per dare un'idea, molto all'ingrosso, dell'aumento di velocità conseguibile con l'elevarsi della quota di navigazione (rimanendo costante la potenza motrice disponibile, che supponiamo, per esempio, di 1000 cavalli), diremo che un aeroplano il quale alla quota di 1000 metri sviluppa una velocità massima di 300 Km/h., potrebbe raggiungere, alla quota di 10.000 metri, una velocità superiore a 400 Km/h. sempre con la stessa potenza di 1000 cavalli.

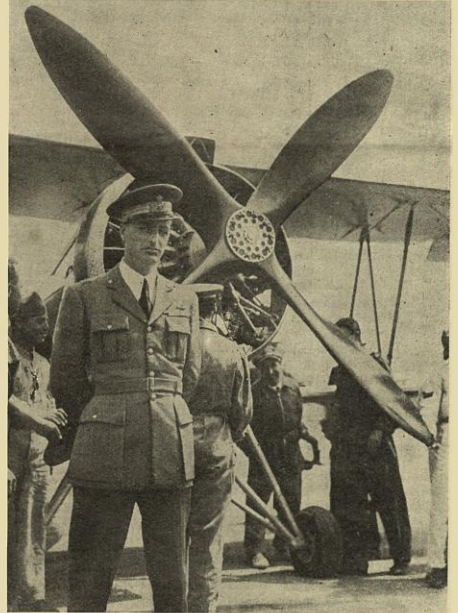
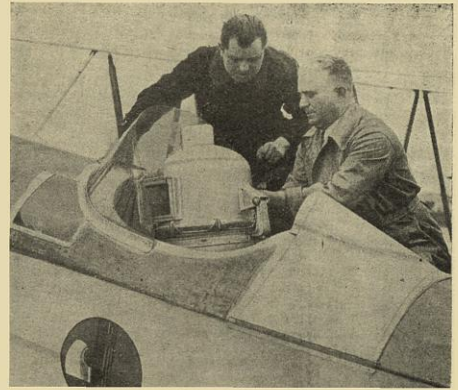
Per rendersi conto della entità e della convenienza di tale maggiorazione di velocità, basta pensare al

fatto che per raggiungere la velocità di 400 Km./ora restando alla quota di 1000 metri, il suddetto aeroplano dovrebbe poter disporre di una potenza (più che doppia (circa 2500 cavalli).

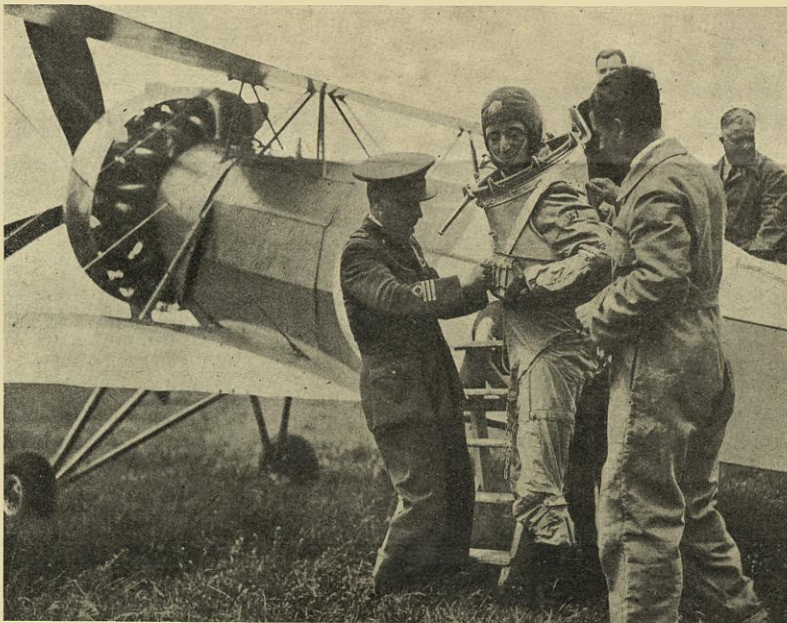
Resta inteso che, a prescindere da altre circostanze, l'avverarsi della suddetta previsione è subordinata in primo luogo al verificarsi della condizione già ricordata della costanza della potenza disponibile, il che comporta la risoluzione di un problema certo difficile ma non insormontabile, poiché infatti è stato in gran parte soddisfacentemente risolto.

Passando ai fatti diremo che il noto pilota velocista americano Howard Hughes ha recentemente compiuto la traversata aerea del continente americano (4.000 Km.) alla spettacolosa velocità media di 531 Km./ora, media ottenuta *volando a quota superiore a 6.000 metri*.

Si può apprezza-



Il ten. col. Pezzi chiuso nello scafandro stratosferico al posto di pilotaggio e, sotto, in divisa davanti al « Caproni 161 » d'alta quota.



Al ritorno dal volo il T. Col. Pezzi viene liberato dallo scafandro stratosferico.

re l'entità di tale media ricordando che il primato assoluto di velocità su base per aeroplani, detenuto dallo stesso Hughes, è di soli 36 km. superiore (567 Km/ora).

In tema di sicurezza della navigazione aerea, il volo alle altissime quote presenta un particolare vantaggio.

Si sa quale ostacolo, e spesso quale grave pericolo, costituiscono per il volo i violenti moti d'aria, le nubi, le precipitazioni atmosferiche, in tutte le loro più sfavorevoli e strinsezioni e combinazioni.

Va bene che oggi si riesce,

con la navigazione strumentale e radioassistita, a superare quasi sempre tali ostacoli. Ma non si può negare che un temporale, un uragano, la pioggia, la neve, rappresentano in ogni caso dei cattivi incontri per l'aviatore: tanto di guadagnato quindi se si può evitarli.

E quando avremo detto che tutti questi spiacevoli fenomeni hanno sede esclusivamente nella troposfera, cioè nella massa d'aria che va dal suolo fino alla quota di circa 11.000 metri, avremo anche concluso che la navigazione aerea nella stratosfera, cioè al di sopra degli 11.000 metri, offre una quasi-assoluta sicurezza, in ordine ai pericoli meteorologici.

Dopo avere sommariamente accennato ai vantaggi, indubbiamente di capitale importanza, del volo alle alte quote, non dobbiamo tacere delle difficoltà da superare.

Così, se l'aria rarefatta consente un aumento della velocità, obbliga d'altra parte ad alimentare artificialmente di ossigeno, oltre che il motore, anche gli uomini.

Alle altissime quote non basta più rifornire di ossigeno i soli polmoni, ma è necessario sottrarre tutto l'organismo alle bassissime depressioni e temperature dell'aria ambiente. Tale isolamento si può

ottenere a mezzo di appositi scafandri o, meglio, con cabine stagne a tenuta d'aria, entro le quali siano opportunamente mantenute pressioni e temperature opportune.

La realizzazione pratica di velivoli idonei al trasporto aereo stratosferico comporta indubbiamente diversi e sensibili oneri, specie nei riguardi del peso, ed esige la risoluzione di non facili problemi meccanici.

Ma ogni difficoltà sarà superata e la navigazione alle altissime quote diventerà normale in un tempo forse molto più prossimo di quanto si creda.

Intanto già alcune Compagnie aeree civili si attrezzano per la navigazione che potremmo chiamare sub-stratosferica a quote intorno ai 6000 metri.

Qualche ditta americana sembra stia per costruire velivoli da trasporto capaci di volare a quote superiori ai 10.000 metri.

Che queste belle aspirazioni non siano da relegare nel campo della fantasia sta a provarlo la realtà del superbo primato conquistato dal pilota Pezzi in questi giorni: meritato trionfo della tecnica, dell'audacia e della tenacia italiane del tempo fascista. **Diel**

UN FILM AERONAUTICO ITALIANO

Avrà inizio fra breve in uno dei teatri di posa della Città Cinematografica al Quadraro la lavorazione di un grande film d'aviazione.

Oramai da vari anni si attendeva — dopo il mediocre successo di "Armata Azzurra" — che la cinematografia italiana desse il suo nuovo contributo, come strumento potentissimo di propaganda oltre che come mezzo di espressione artistica e come forma popolarissima di spettacolo, all'esaltazione dell'aeronautica fascista nel rinnovato spirito creato dal Duce aviatore per la grandezza dell'Italia imperiale.

Il soggetto, suggerito dal pilota Vittorio Mussolini, narra la vicenda di un asso della guerra europea, il quale non trovando nell'Italia del tempo pre-fascista le condizioni favorevoli per le sue aspirazioni nel campo dell'aviazione civile, si reca in America dove spera di trovare fortuna e gloria. Tenta audaci imprese aeree, senza tuttavia riuscirvi, come il suo prepotente bisogno di affermazione vorrebbe. Passano così gli anni, mentre un suo bimbo, rimasto in Italia, si fa uomo.

Il giovane, che dal padre ha ereditata la grande passione per il volo, si iscrive all'Accademia Aeronautica. L'asso, che ha intanto organizzato per conto di un grande giornale americano un raid aereo transatlantico, parte in volo per l'Italia, dove spera di giungere come un trionfatore dopo tanti anni di lontananza. Ma l'impresa fallisce ed il mondo resta senza notizie dell'ardimentoso aviatore. All'inizio della campagna italiana nell'Africa Orientale, l'aquilone di Caserta è fra i primi. Suo padre, che ha cambiato nome, è fra i legionari dei Fasci all'estero, subito accorso al richiamo della Patria. In una grande azione bellica, atterrando in campo nemico per una missione che gli è stata affidata, incontra il figlio ferito. Lo raccoglie a bordo del suo apparecchio e lo trasporta al comando, dove dovrà chiedere urgentemente soccorsi per i combattenti italiani in pericolo. Una raffica di mitragliatrice lo raggiunge. Atterra appena in tempo per farsi riconoscere per il valoroso asso di guerra emigrato quando in Italia mancava quello spirito aviatorio e quell'ardore patriottico che oggi lo hanno portato



Una scena caratteristica sull'aeroporto di Capua dove gli allievi dell'Accademia di Caserta ricevono le lezioni pratiche di pilotaggio.

alla morte, ma gli hanno reso la gratitudine degli italiani tutti.

Questa trama, brevemente sintetizzata, ha soprattutto lo scopo di dimostrare, prendendo l'esempio specifico della vita di un aviatore italiano dalla guerra europea alla campagna africana, la profonda completa metamorfosi subita dall'aviazione italiana nei quindici anni del Regime fascista non solo con un maggior sviluppo materiale che è in parte dovuto alle naturali necessità del progresso civile in tutti i campi, ma specialmente con il superamento della mentalità individualistica del pilota verso uno spirito collettivo ed anonimo di una massa aeronautica compatta e unitaria per i fini superiori della potenza fascista nel mondo.

La figura dell'asso di guerra è interpretata da Amedeo Nazzari, uno dei migliori attori italiani del momento. Il ruolo del figlio del protagonista è coperto da Roberto Villa,

il giovanissimo comprimario di Camillo Pilotto nel film "Il grande appello". Fra le attrici, oltre ad Olivia Fried, vi è Germana Paolieri, che ritorna allo schermo dopo alcuni anni di assenza durante i quali ha maturata, affinandola, la sua delicata sensibilità artistica.

Il film, il cui titolo è "Luciano Serra, pilota" è diretto dal regista Goffredo Alessandrini, ossia da uno fra i migliori elementi della regia cinematografica italiana. Scarpelli è l'aiuto-regista e la signorina M. T. Ricci Bartoloni, del Centro Sperimentale di Cinematografia, l'assistente alla regia. Franco Riganti è il direttore di produzione e Leo Menardi l'organizzatore della lavorazione. Arata e Craveri sono gli operatori da ripresa ottica, Gastone Medin lo scenografo. La sceneggiatura è opera di Palmieri e di Perilli in collaborazione con lo stesso Alessandrini.

Lo stesso figlio del Duce, il quale già da tempo si interessa ai problemi del cinema italiano, ne è personalmente il supervisore artistico.

Il film è realizzato dalla nuova società di produzione cinematografica "Aquila-Film", di Roma, la quale ha previsto un costo di lavorazione di tre milioni di lire.

La realizzazione di "Luciano Serra, pilota" richiederà circa cinque mesi, dei quali ottanta giorni lavorativi per la ripresa delle scene all'aperto (esterni) e quaranta giorni lavorativi per la ripresa delle scene in studio (interni).

Direttore di produzione e regista si trovano presentemente in A. O. I. per studiare sul posto, dove si svolge gran parte del film, la realizzazione delle scene africane che saranno riprese in settembre dopo la stagione delle piogge.

Questo film, che anche nel campo dell'attività cinematografica segue le direttive impartite dal Duce per la transposizione di tutte le attività economiche nazionali sul piano dell'Impero, non servirà solamente a dare al pubblico italiano un esempio delle sue nuove grandi possibilità industriali ed artistiche, ma soprattutto a documentare innanzi agli occhi del mondo intero l'altissimo grado di sviluppo tecnico e di potenza militare al quale la fede del Duce aviatore ha portata la nostra Armata Aerea.

Leonardo Algardi



Roma 16 maggio — In attesa del turno di volo dietro ai cancelli dell'aeroporto del Littorio.

La Palestra dell'aeromodellista

L'AEROVELEGGIATORE "GALLIERA"

(Continuazione dai numeri precedenti).

La figura 9 rappresenta in vera grandezza le cèntine dell'ala. Nella fig. 10 si dimostra schematicamente come dovranno risultare le linee di appoggio del ventre dalla parte del bordo d'entrata, in punti a linee per il bordo d'attacco, in linea piena per il bordo di uscita.

Il bordo d'uscita, verso le estremità, è molto più rialzato della linea base di appoggio del ventre, quindi i profili di estremità hanno un'incidenza minore di quelli centrali.

In base a queste linee ed allo spessore delle singole cèntine, si potrà tracciare il longherone anteriore (fig. 11), che sarà fatto con compensato da 2 m/m, convenientemente alleggerito con trafori, e portante i tagli di incastro per le cèntine.

Il longherone posteriore, invece, sarà costituito da un listello superiore da m/m $1,5 \times 2$, e da un listello inferiore da m/m 2×3 .

Per il bordo d'entrata useremo un listello di taglio da m/m 2×4 ; il bordo d'uscita sarà pure di legno, pazientemente curvato e sagomato, o di compensato, mentre le curvature di estremità potranno essere di giunco o di altro materiale flessibile.

Nella parte centrale dell'ala, fra le due cèntine, sarà attaccata una specie di ciabatta di compensato sporgente, che servirà, come si vede nella fig. 12, al fissaggio dell'ala alla fusoliera.

Il ricoprimento dell'ala sarà di carta impermeabilizzata all'aria per mezzo di verniciatura.

I piani di coda, che non hanno nulla di speciale, sono costruiti come quelli di un normale aeromodello. Le loro dimensioni si possono rilevare dalle figg. 13 e 14. Il profilo delle cèntine dei piani di coda è il biconvesso simmetrico N° 464 « EIFFEL » 338.

Anche la costruzione dei piani di coda è in legno compensato, ed il timone di direzione va fissato al piano orizzontale. Il ricoprimento, identico a quello dell'ala, è in carta verniciata.

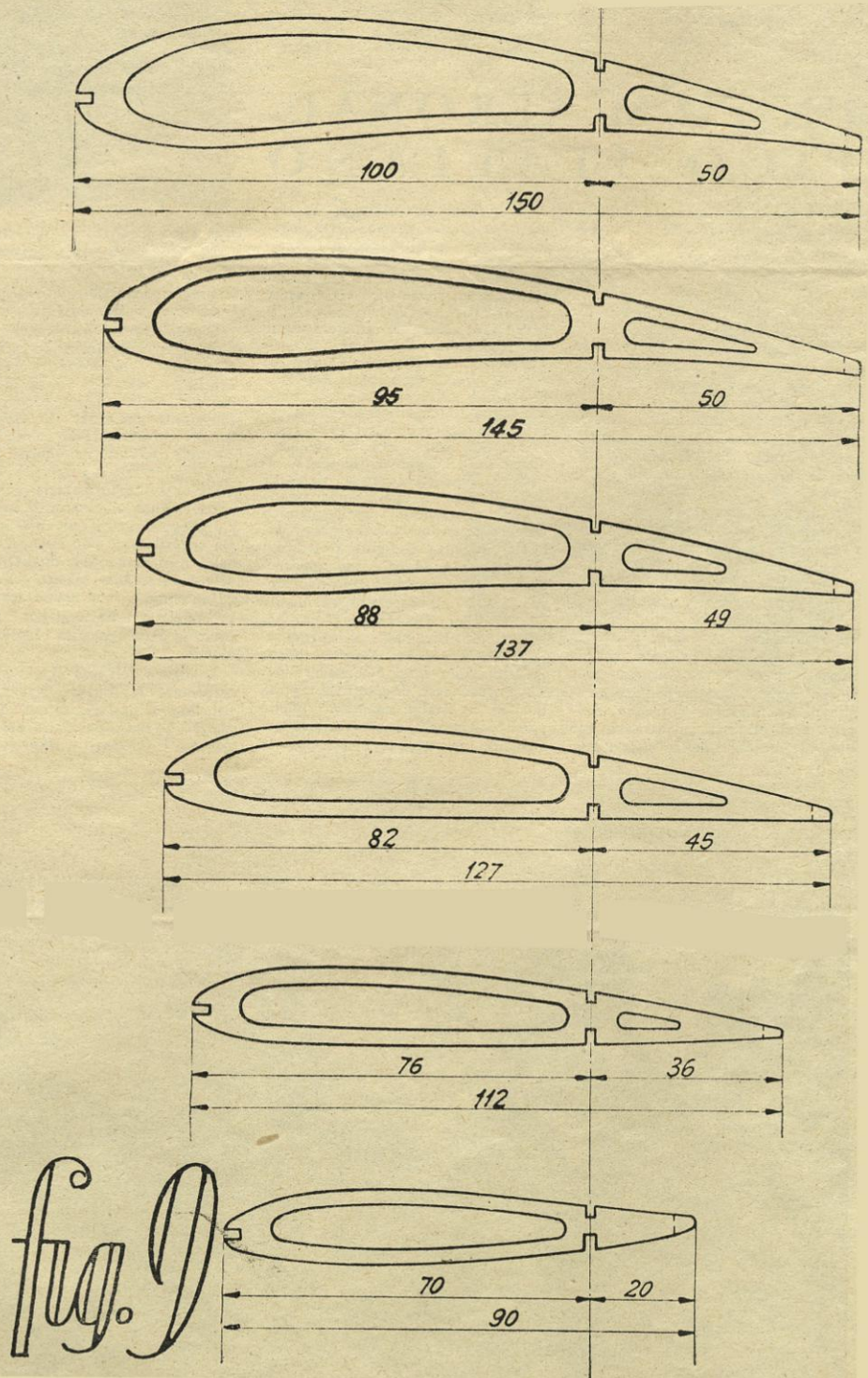
Il fissaggio alla fusoliera è effettuato, come per l'ala, con un

cordoncino d'elastico che si gira intorno ai perni sporgenti dai lati della fusoliera.

Per il centramento e per il lancio si seguono le stesse istruzioni

spiegate per l'« Albastrello », e, nel caso occorre aggiungere zavorra, si potrà attaccare al blocchetto di legno di prua, nella parte interna, un po' di piombo, in quantità necessaria e sufficiente.

Giarella



COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

(Continuazione dal numero precedente)

«Aviobum» mi ha fatto passare uno spaghetto da non si dire. Nemmeno se mi trovassi in vite, proverei un simile tuffo al cuore. Nientemeno, comincia la sua lettera dicendo che le scale dei Cm dei diagrammi che sono stati pubblicati nelle Nozioni elementari di aerodinamica e nel seguente Progetto di un modello veleggiatore sono sbagliate. A suo tempo, cioè appena vidi la frase, mi precipitai alla ricerca dell'errore, pronto ad umiliarmi solennemente.

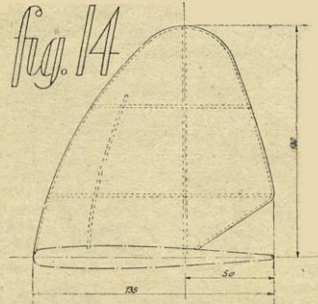
Dunque, caro «Aviobum», le scale non sono sbagliate: in alcuni diagrammi

la deviazione dell'aria verso il basso, posteriormente all'ala. Ma quanta aria è interessata in questa spinta verso il basso? Una quantità notevolissima, cioè tutta quella che si trova in un cilindro circolare la cui base ha per diametro la apertura. Se il piano di coda si trova più in basso dell'ala, si troverà in corrispondenza del centro di questo cilindro curvato verso il basso; se si trova più in alto dell'ala la deviazione dell'aria, cioè l'angolo d'ingresso, sarà minore. Nel disegno 23 del n. 14 del 1936, non è disegnato un apparecchio ad ala bassa, termine che si riferisce alla fu-

teristiche dell'ala composta dai due profili: troppi termini intervengono, in realtà, per poter risolvere la cosa tanto semplicisticamente. Senza contare che il calcolo stesso analitico delle caratteristiche di un'ala composta di diversi profili non è rigorosamente esatto.

Infine «Aviobum» chiede se, quando un modello è centrato ad elica ferma e non lo è più con l'elica in moto, sarebbe possibile rimediare dando un'opportuna inclinazione all'asse dell'elica.

Caro «Aviobum», evidentemente tu hai pensato e riflettuto: soprattutto hai riflettuto giustamente. E' proprio questo il sistema di centrare i modelli. Dopo averli centrati ad elica ferma, o ruotante a vuoto, occorre proprio centrarli per il volo a motore, cambiando la dire-



trale - Polonia - Francia, dei francesi col. Weiss e serg. Assolant, su Potez-25 (Km. 8 mila in 8 tappe: 11-18 ug.); Londra - Cairo - Città del Capo, del ten. inglese Bentley, su D. H. «Moth» (Km. 12.372 in 18 tappe: 1°-28 sett.); Periplo mediterraneo, dei francesi Pelletier D'Oisy, Gonin e mot. Vigroux, su Seme-Amiot (Km. 10.830 in 8 tappe: 13-19 sett.); Tolosa - Saint Louis (Senegal), dei francesi Mermoz e Negrin, su Latécoère-26 (Km. 4000 senza scale: 10-11 ott.) e ritorno a fine mese; Parigi - Saigon (Indocina), del francese Challe, su Potez-25 (Km. 12.335 in 10 tappe: 11-20 ott.) e ritorno agli inizi di novembre; Praga - Tokio, del cecoslovacco Skala, su Smolik-16 (chilometri 14.510: nov.-dic.).

Delle varie altre manifestazioni aviate la più importante fu la 10ª corsa idrovolanti per la «Coppa Schneider», che, disputata a Venezia il 26 settembre da sei concorrenti (tre italiani e tre inglesi), si risolse con la vittoria del ten. inglese Webster, il quale, su Supermarine-5 (mot. Napier-Lion VII C da 900 c. v.), percorse 7 giri di circuito (pari a Km. 350.070), alla media oraria di Km. 453.422. Quanto ai massimi mondiali assoluti d'aviazione, quello di velocità, come già scritto sopra, spetta all'Italia per merito di De Bernardi; quello di altezza fu portato a m. 11.710 dall'americano Champion (25 luglio); quello della durata senza rifornimento fu migliorato successivamente dagli americani Chamberlin ed Acosta, sul noto Bellanca «Miss Columbia», con ore 51.11'25" (12-14 aprile) e dai tedeschi Riszkiez ed Edzard, su Junkers «W-33», con ore 52.21'31" (3-5 agosto); quello, infine, della distanza in linea retta fu portato a Km. 5809 e quindi a Km. 6294 dai due famosi voli transatlantici New York - Parigi di Lindbergh e New York - Helita di Chamberlin e Levine.

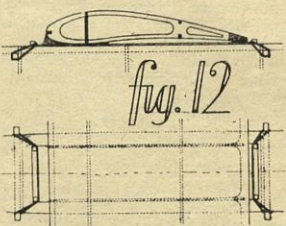
Imprese e successi non meno spettacolosi ebbero a registrarsi nel successivo 1928, che per importanza di avvenimenti aeronautici eguagliò in parte la tanto famosa annata precedente. L'Ala Fascista, impegnata anche in tale anno in

Samuel Hoare (Ministro inglese dell'Aria) e signora, su trimotore De Havilland «Hercules» e degli inglesi Stack e Leet, su due De Havilland «Moth» (Km. 9860 in 15 tappe: 27 dic. 1926-8 gen. 1927); Parigi-Belgrado - Calcutta - Belgrado, dei piloti jugoslavi Sondermayer e Badjack, su Potez-25 (Km. 20.000 circa in 13 tappe: 20 apr.-8 mag.); Londra - Stretto di Ormuz (Persia), degli inglesi Carr e Gillman, su Hawke: Horsley (Km. 5000 senza scale: 20-22 mag.); Parigi - Tajil (Monti Urali) - Parigi, dei francesi Costes e Rignot, su Bréguet-19 (Km. 7740: 4-10 giugno); Amsterdam - Batavia - Amsterdam, degli olandesi Geyendorffer e Scholte (piloti) e Van Lear



sono lunghe in un modo, in altri in modo diverso, cosicché in certi si ha la coincidenza di 100 Cr = 5 e di 100 Cm = 10, negli altri, al contrario, a 100 Cr = 5 corrisponde 100 Cm = 25. Quale sarà il risultato di questo cambiamento di scale? Le curve dei momenti Cm saranno più o meno inclinate, ma le letture dei coefficienti di momento secondo le portanze, o secondo le incidenze, risulteranno identiche.

Poi, dice «Aviobum», non capisce come io abbia determinati i valori di Cm nell'esempio fatto nel n. 13 del 1936, Cap. V, relativo al profilo Gottinga 389,



il cui diagramma è riportato nella fig. 13 del n. 7 del 1936. Per questo profilo, all'incidenza $\alpha = 0^\circ$, il valore di Cm è proprio 0,075: basta infatti tracciare un'orizzontale per il punto della polare corrispondente ad $\alpha = 0^\circ$ fino ad incontrare la curva dei momenti, e da questa intersezione calare una verticale, per trovare il valore sulla scala 100 Cm. di 7,5, cioè Cm = 0,075. Lo stesso per l'incidenza $\alpha = +11^\circ$.

Adesso sono io a non capire perché, secondo «Aviobum» i Cm debbano essere rispettivamente 0,05 e 0,25. Forse hai cambiato le scale? Dovresti avere cambiato anche le curve, in questo caso.

L'angolo d'ingresso dipende dalla portanza dell'ala: è intuitivo che, per sostenersi, l'ala deve produrre un'azione sull'aria, spingendola verso il basso: è appunto la reazione di tale spinta che costituisce la portanza. Quindi quanto maggiore è la portanza, come dice giustamente «Aviobum», tanto maggiore è

zione dell'asse dell'elica. Così il modello risulterà centrato in ogni fase del volo, ed in ogni condizione di carica, poiché si sarà fatto coincidere il prolungamento dell'asse dell'elica con il baricentro.

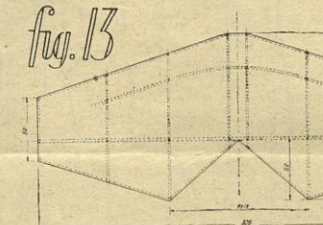
Bacc.

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

5° Il volo senza scale attraverso l'Italia (Milano - Ancona - Reggio Calabria - periplo della Sicilia - Napoli - Roma), di Km. 3300, effettuato dal cap. Arturo e dal ten. Razzi, su Caproni «Ca 73» da bombardamento, in ore 20.30' (15-17 maggio); 6° Il periplo italiano senza scale (Roma - Capua - Catania - Grottaglie - Loreto - Udine - Torino - Roma), effettuato in ore 13 dal cap. Gelmetti, su Fiat «C. R. 20» (15 luglio).

Tra i voli compiuti da aviatori stranieri si distinsero, per importanza maggiore di sviluppo o di celerità, i seguenti: Francia - Madagascar - Francia, dei francesi ten. di vasc. pilota Barnard e motor. Bougault, su idrov. Lioré-Ollivier (Km. 24.460 in 46 tappe: 12 ott. - 4 dic. 1926, 7 dic. - 14 gen. 1927); Francia - Nigeria - Laghi Equatoriali - Sudan - Francia, dei francesi ten. di vasc. pilota Guilhaud e mot. Rapin, su idro Cams (Km. 21.230 in 34 tappe: 12 ott. - 3 nov. 1926, 20 gen.-9 marzo 1927); Zurigo-Città del Capo, dell'asso svizzero Mittelholzer e tre compagni, su Dornier-Merkur «Switzerland» (Km. 13.340 in 16 tappe: 6 dic. 1926-21 febb. 1927); Mellilla (Marocco) - Fernando Po (Golfo di Guinea) - Mellilla, degli spagnoli magg. R. Llorente, cap. A. Llorente e Jimenez, su tre idrov. Dornier-Wall «Andalicia» - «Cataluna» - «Valencia» (Km. 14.180 in 18 tappe: 10-25 dic. 1926-1ª feb. 1927); S. Antonio (Texas) - periplo del Sud-America - Antille - Florida - Washington, di cinque anfibii Loening al comando del magg. Dargue (Km. 29.805 in 60 tappe: 21 dic. 1926-2 magg. 1927), fustato da uno scontro aereo fra due apparecchi nel cielo di Buenos Aires (fine febbraio; 2 morti); Londra - Delhi, di Sir

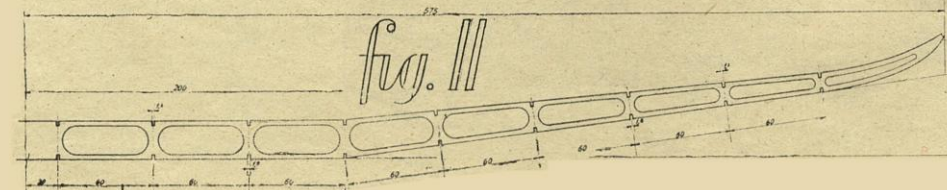


Black (passaggero), su trimotore Fokker (Km. 30.110 in 30 tappe: 15-30 giugno, 6-26 luglio) e del ten. pilota Koppen e due compagni, su identico apparecchio (Km. 27.805 in 19 tappe: 1°-10, 17-28 ott.); Periplo dell'Australia, di Kingsford Smith, su Bristol-Turer (Km. 4000 circa: 19-29 giugno); Giro aereo degli Stati Uniti, di Lindbergh, sul glorioso «Spirit of Saint Louis» (Km. 35.962 con tappe in 82 città: 20 luglio-20 ott.); Francia - Polonia - Ucraina - Russia cen-

trale - Polonia - Francia, dei francesi col. Weiss e serg. Assolant, su Potez-25 (Km. 8 mila in 8 tappe: 11-18 ug.); Londra - Cairo - Città del Capo, del ten. inglese Bentley, su D. H. «Moth» (Km. 12.372 in 18 tappe: 1°-28 sett.); Periplo mediterraneo, dei francesi Pelletier D'Oisy, Gonin e mot. Vigroux, su Seme-Amiot (Km. 10.830 in 8 tappe: 13-19 sett.); Tolosa - Saint Louis (Senegal), dei francesi Mermoz e Negrin, su Latécoère-26 (Km. 4000 senza scale: 10-11 ott.) e ritorno a fine mese; Parigi - Saigon (Indocina), del francese Challe, su Potez-25 (Km. 12.335 in 10 tappe: 11-20 ott.) e ritorno agli inizi di novembre; Praga - Tokio, del cecoslovacco Skala, su Smolik-16 (chilometri 14.510: nov.-dic.).

Delle varie altre manifestazioni aviate la più importante fu la 10ª corsa idrovolanti per la «Coppa Schneider», che, disputata a Venezia il 26 settembre da sei concorrenti (tre italiani e tre inglesi), si risolse con la vittoria del ten. inglese Webster, il quale, su Supermarine-5 (mot. Napier-Lion VII C da 900 c. v.), percorse 7 giri di circuito (pari a Km. 350.070), alla media oraria di Km. 453.422. Quanto ai massimi mondiali assoluti d'aviazione, quello di velocità, come già scritto sopra, spetta all'Italia per merito di De Bernardi; quello di altezza fu portato a m. 11.710 dall'americano Champion (25 luglio); quello della durata senza rifornimento fu migliorato successivamente dagli americani Chamberlin ed Acosta, sul noto Bellanca «Miss Columbia», con ore 51.11'25" (12-14 aprile) e dai tedeschi Riszkiez ed Edzard, su Junkers «W-33», con ore 52.21'31" (3-5 agosto); quello, infine, della distanza in linea retta fu portato a Km. 5809 e quindi a Km. 6294 dai due famosi voli transatlantici New York - Parigi di Lindbergh e New York - Helita di Chamberlin e Levine.

Imprese e successi non meno spettacolosi ebbero a registrarsi nel successivo 1928, che per importanza di avvenimenti aeronautici eguagliò in parte la tanto famosa annata precedente. L'Ala Fascista, impegnata anche in tale anno in



(31 maggio-2 giugno), quindi superarono senza scalo l'enorme distanza mediterranea ed atlantica di Km. 7188,260 in linea retta, separanti l'aeroporto romano di Montecelio dalla spiaggia brasiliana di Capo Gamella, presso Touro (estrema punta orientale del Brasile), dove gli audaci piloti furono costretti ad atterrare per esaurimento di benzina, dopo ore 49.15' di volo (3.5 lu-

glio). Primati questi spettacolosi, che dimostrarono una volta di più la formidabile efficienza dell'industria aviatoria italiana ed in pari tempo le qualità di straordinaria perfezione dell'«S-64», magnifica al volante considerata a ragione il più geniale tipo d'aeroplano terrestre esistente al mondo a quell'epoca.

(Continua).

Piero Botto

O col vento O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione del numero precedente)

— Bravo Enzo — esclamò Bernabé. — Hai compiuto il più prodigioso e originale ammaraggio che si possa immaginare. Bravo! Chiunque altro, anche De Bernardi, si sarebbe rotto il collo.

— Non imparerai mai a volare... — brontolò Marino.

— Provaci tu, allora, a fare una manovra come la mia. Vediamo se ti riesce! — scattò Bibi al colmo dell'indignazione.

— Fossi matto!
— E allora non pretendere d'insignare agli altri!

E maestosamente drappeggiandosi nella coperta, il piccolo aviatore dallo stile inimitabile entrò nella sua tenda che richiuse dietro di sé.

Capitolo XXXVII

Brutto tempo

Per un paio di giorni, dopo l'avventura di Bibi, il tempo rimase calmo. Calmo, ma non buono. Il cielo era coperto, uniforme, compatto, senza varietà di nuvole.

Afa insopportabile, sensazione di qualche cosa di oscuro e tremendo imminente, e quel diffuso senso di disagio e d'insofferenza che invade persone e cose quando l'uragano cova.

L'oceano era lattiginoso e quieto; ma la sua placidezza ipocrita tradiva il tradimento.

Non si vedevano in giro animali di nessuna specie, nemmeno insetti. Natalina sbuffava e se la pigliava col buco che pendeva immobile dalle corde e, nonostante la temperatura altissima, non voleva asciugarsi.

Bibi e Marino avevano giocato, bisticciandosi, un numero imprecisato di partite con una dama improvvisata su un pezzo di cartone, poi avevano smesso per guardare Bernabé che faceva ritorno con l'Archeopterix, da un suo lavoro misterioso.

Scese a riva gettando a terra un pesante rotolo di funicella annodate l'una dietro l'altra...

— Niente da fare! — brontolò di cattivo umore.

— Che cosa? — chiese Enzo.
— E' da ieri mattina che provo a toccare il fondo nel punto dov'è caduto il baule. Centocinquanta metri di corda non bastano. Ho provato pure a improvvisare uno scandaglio automatico e in otto saggi che ho fatto mi ha dato sempre più di settecento metri di profondità.

— Com'è questo scandaglio?
— Una macchina pochissimo complicata. Ho preso una grossa pietra e vi ho legato un pezzo di legno in modo che appena toccato il fondo si liberasse e tornasse su. Confron-

tando l'ora del tuffo con quella della riapparizione del legno, si ha il tempo che è durato il viaggio di andata e ritorno.

— Ma, — obiettò Marino — per quanto io non sia ingegnere, mi sembra che nè la pietra debba affondare nè il legno risalire a velocità costante, almeno per un certo tratto.

— Precisamente! Per questo è più lungo il calcolo che tutta la manovra, perchè bisogna tener conto della densità dell'acqua ai vari strati, della forma della pietra, del peso del legno, delle deviazioni subite a causa delle correnti, e di altre piccole cose... E, fatto tutto questo, il risultato rimane ancora approssimativo.

Se vi dico più di settecento metri, vuol dire che i calcoli mi hanno dato profondità variabili fra gli ottocento e i mille.

— E allora?
— Allora il tesoro del pirata se lo godranno i granchi di mare. Qualcosa vi rimane però; quella croce con gli smeraldi.

— Come sarebbe a dire? — gridò Enzo sdegnato.

— Intendiamoci bene, don Ber-

na! — intervenne Marino, in tono pacato ma fermissimo. — Quella croce è vostra e definitivamente vostra. Apprezziamo moltissimo la generosità che vi ha spinto a offrircela almeno sette volte in due giorni, ma vi ripeto per l'ottava volta che non l'accetteremo di ritorno in nessun caso. Qualche soldo c'è rimasto e basterà per farci ritornare tutti, Natalina compresa, a casa, Laggiù, poi, si vedrà...

Non tocchiamo più, per cortesia, questo argomento, perchè desidero che rimaniamo amici.

— Eh, va bene... va bene! — borbottò Bernabé avviandosi verso Natalina che non aveva perduto una parola del dialogo. — Tutto, piuttosto di offendervi...

Ma, passandole accanto, strizzò con un sorriso d'intesa, l'occhio al donna, la quale accennò furbescamente; poi esclamò:

— Vedranno, signorini, che la Provvidenza non abbandona nessuno e che in fondo a ogni guaio c'è un po' di bene. Per me, scusino, sono contentona che quel baule del malanno sia andato in malora!

.....
Nella piatta calma meridiana, l'estremo orizzonte settentrionale, che da grigio piombo s'era fatto quasi nero, cominciò a solcarsi di fulmini dalle ramificazioni complicate.

— Quella povera nave, se è in viaggio, deve ballar bene laggiù! — osservò Bernabé che scrutava l'oceano ool binocolo. Poi, deponendolo, esclamò: — Al lavoro, amici! Abbiamo appena il tempo per prepararci e ricevere il ciclone.

— Prendete il comando della guarnigione voi che sapete far tutto! — rispose Marino, lietissimo di uscire da quella fiacida inerzia che gli logorava i nervi. — Diteci che s'ha da fare.

— Primo: portare tutto quello che galleggia, idrovolanti e imbarcazioni, sulla costa meridionale dell'isola, dove l'acqua sarà abbastanza tranquilla perchè la burrasca

viene dal nord; e assicurare tutto con triplici ormeggi. Secondo: spiantare le tende, portarle sulla riva del laghetto, e rimontarle senza pareti, ossia bassissime col solo telo del tetto, in modo che i lembi tocchino terra. Così il vento avrà pochissima presa.

— Ma, — obiettò Natalina — non ci si starà in piedi.

— Meglio quello, signora, che esser portati via con tutta la tenda. Non conoscete i temporali di queste parti.

— Che altro, poi? — domandò Bibi, con evidente disprezzo per le assurde osservazioni femminili.

— Prepareremo lungo la riva nord dei falò ogni duecento metri che terremo accesi tutta la notte, per segnalare l'isola ed evitare che la nave dei profughi si fracassi sugli scogli... Poi, se mi verrà in mente qualche altra cosa ve la comunicherò. Uomini del mare! — gridò ridendo. — Ai vostri posti! Voi, Natalina, cominciate a impacchettare, e noi alla manovra!

A buio tutti erano esausti, ma ogni cosa era pronta.

Dieci falò scoppiettavano, abbastanza lontano dal mare per non essere spenti dalle onde e sufficientemente discosti dai cespugli perchè non appiccassero il fuoco.

Consumata una cena molto parca, Natalina fu mandata a riposare e così pure Bibi. Rimasero Marino e Bernabé che avrebbero dovuto sorvegliare l'orizzonte e i fuochi.

Enzo acconsentì a ritirarsi nella tenda solo con la solenne promessa che avrebbe sostituito il fratello dopo tre ore, il quale, a sua volta, dopo altre tre ore, avrebbe preso il posto di Bernabé.

Non erano le dieci che un vasto urlo lontano, come di moltitudine in sommossa, giunse dalla nerissima cavità dell'oceano, avvicinandosi a una velocità terrorizzante.

— Ci siamo! — gridò Bernabé a Marino. — Leghiamoci insieme con questa corda.

Venti secondi più tardi l'inferno s'abbatteva su "Nuova Roma".

Capitolo XXXVIII

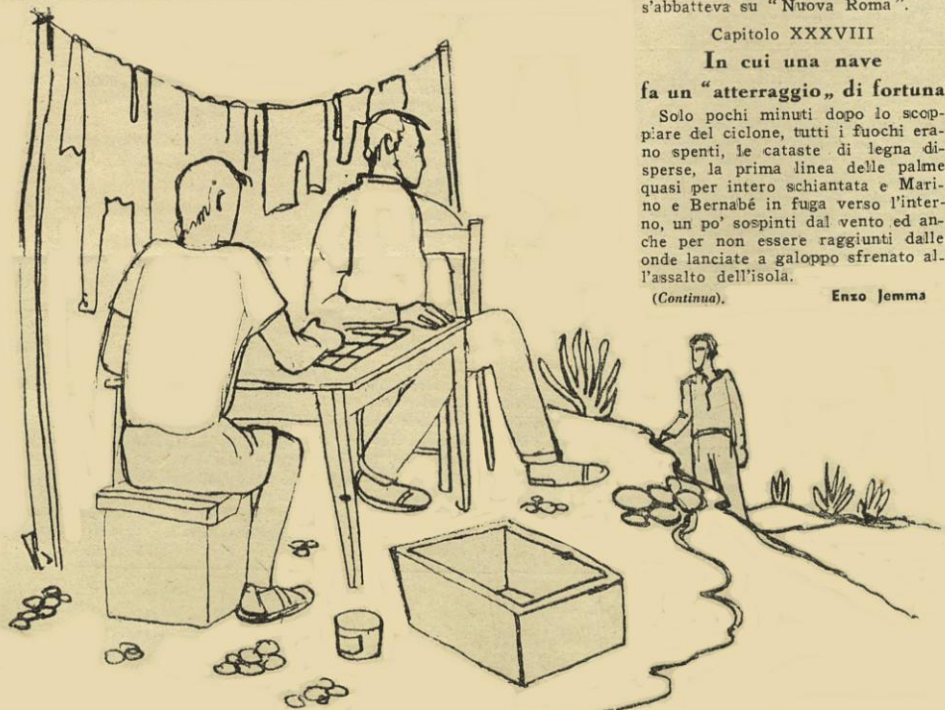
In cui una nave

fa un "atterraggio", di fortuna

Solo pochi minuti dopo lo scoppiare del ciclone, tutti i fuochi erano spenti, le cataste di legna disperse, la prima linea delle palme quasi per intero schiantata e Marino e Bernabé in fuga verso l'interno, un po' sospinti dal vento ed anche per non essere raggiunti dalle onde lanciate a galoppo sfrenato all'assalto dell'isola.

(Continua).

Enzo Jemma



— Niente da fare! — brontolò di cattivo umore...

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

— Toh, prendi il binocolo — gli disse la mamma. Sapeva che era una cosa impossibile tuttavia era una cosa di tale gentilezza ch'ella osò lontanamente sperarla e lasciarla sperare a suo figlio.

Con gli occhi avidissimi Giorgio cercava nel cielo, tra quel frullar d'ali, una cosa bianca piccina piccina... un rotolino minuscolo, quasi invisibile, e che pur poteva contenere il suo cuore...

Ma queste son cose da fiabe, e tra le innumerevoli rapidissime spole che correvano il cielo, tra le innumerevoli frecce nere che saettavano l'azzurro, quel cuore non si trovò.

E Giorgio riponendo il binocolo nell'astuccio pensava ormai a tutte le cose impossibili che producono le delusioni; pensava che forse, chissà, una rondinella stanca aveva lasciato cadere il messaggio nel mare, e che forse a quell'ora, lontano lontano, sulla cresta di un'onda, galleggiava un piccolo fiore bianco, carezzato dal vento...

Capitolo XI.

Vittorie

La prima vittoria procurò a Baracca la prima medaglia d'argento. Eccone la motivazione:

"Nell'occasione di una incursione aerea nemica, adetto al pilotaggio di un aeroplano, da caccia, con mirabile sprezzo del pericolo, arditamente affrontava un potente aeroplano nemico, e dando prova di alta perizia aviatoria e di grande sangue freddo, ripetutamente lo colpiva col fuoco della propria mitragliatrice fino a causarne la discesa precipitosa nelle nostre linee.

Per impedire che gli aviatori nemici distruggessero l'apparecchio, appena atterrato, discendeva anche egli precipitosamente, raggiungendo lo scopo e concorrendo alla pronta cattura dei prigionieri".

Cielo di Medeuza, 7 Aprile 1916.

— I fanti, gli umili grandi eroi della guerra, nelle trincee esercitavano le più difficili ed estenuanti delle virtù, cioè la pazienza e la tenacia, tra il grigiore e la monotonia del fango che saliva come un'ondata e della pioggia continua, e del freddo, e della nebbia; sempre sotto la voce minacciosa della mitragliatrice, le vampe delle bombe, i sibilli, gli schianti, i fischi della fucileria. Centinaia di migliaia di soldati dovevano resistere al nemico, preparare gli assalti e le conquiste in condizioni tragiche. Ma i fanti sapevano d'aver un nuovo amico: l'aviatore. E "l'aviatore" per essi era Baracca. Baracca rappresentava la personificazione dell'arma azzurra. Per quei fanti la sua ala era l'ala protettrice della patria stessa che vigilava nel minacciato cielo.

I fanti sapevano che l'apparecchio di Baracca poteva sconvolgere gli attacchi delle fanterie nemiche,

seminando in quelle linee disordine e paura, sorprendendole alle spalle, sventando o spezzando l'agguato. Sapevano che dove era Baracca era la protezione e la difesa, era l'esempio della volontà eroica e della fredda audacia, e bastava quella presenza a dare sicurezza, a placare gli spiriti, infondere la calma.

La popolarità dell'Eroe, era immensa. Molte leggende s'eran formate intorno alla sua figura. E con le leggende, un alone di poesia, ed il mito della invulnerabilità. Nessuno pensava mai che Baracca potesse essere colpito, che il suo apparecchio potesse esser abbattuto. L'atmosfera eroica che lo circondava apparteneva già a regni ultra terreni, ove i confini umani, ormai superati, si perdono già nell'eterno.

Al fronte i piloti si alternavano nei servizi di esplorazione e di caccia, e nei servizi di protezione e di difesa. Tuttavia, anche quando non era di servizio, Baracca s'alzava a volo per esser pronto a correre in aiuto ad ogni eventualità. La mattina del 14 marzo 1916 vi fu un attac-

co austriaco su Udine. Favoriti dalle nuvole basse, quattordici velivoli nemici eran venuti sulla città per gettare un carico di bombe. In quel giorno Baracca non era di servizio. Tuttavia, appena giunto al Campo, sali nel cielo come una freccia per concorrere alla difesa. Fu la sua seconda vittoria, nel cielo di Gorizia.

Vide che tra una enorme colonna di fumo già un caseggiato bruciava, incendiato dal bombardamento. Ormai era tardi. Gli attaccanti erano fuggiti. Altre ali tricolori già respingevano un gruppo di apparecchi nemici provenienti da Cividale. Ma spuntato su Cormons, avanzava un altro nemico, diretto verso Udine, forse ad accertarsi dei danni arrecati dalle bombe. Baracca lo incrociò deciso ad abatterlo. L'altro tentò immediatamente di sfuggirgli; puntando su Gorizia, mentre l'osservatore faceva continuamente fuoco su Baracca, nell'intento di allontanarlo, o di colpirlo. Inutilmente. L'Eroe lo raggiungeva e, dopo una gragnuola ininterrotta di cinquanta colpi di mitragliatrice, proprio sulle case di Gorizia lo faceva scendere quasi a picco, sempre inseguendolo, come un falco sulla preda.

L'iniziata serie degli abbattimenti fortunati continuò.

Per i nemici Baracca rappresentava il fulmine di guerra, la spaventosa minaccia, un semidio infallibile e vendicatore che portava la morte.

Quando lo avvistavano da lontano, credevano bene di battere in ritirata. Non trovavano davvero op-

portuno impegnare combattimento con lui! E Baracca lo sapeva:

"... un austriaco veniva in ricognizione; quando ha veduto il mio Nieuport è rimasto di là ed ha aspettato almeno tre quarti d'ora per vedere se me n'andavo, ma si è stancato prima lui d'aspettare. Era assai divertente. Si vedeva che non aveva voglia d'impegnare combattimento. Quando io fingevo di allontanarmi veniva avanti coraggiosamente. Quando piegavo piegava lui pure, e quando gli muovevo contro si allontanava, ma senza passare al di là; poi ha tentato verso il mare, ed accorgendosi che gli tagliavo la strada, se n'è andato definitivamente.

Ti assicuro che è molto interessante la guerra aerea e se la fortuna mi aiuta potrò contarne delle belle".

Terza vittoria: A Biglia.

Quarta vittoria: sopra Caporetto, il 16 settembre.

Il nemico veniva da Villach. Avanzava sicuro a 3.700 metri d'altezza, senza avvedersi del mortale pericolo che lo minacciava. Con Baracca erano in perlustrazione altri due falchi audacissimi: Ruffo e Olivari. Ma i nostri piloti gli piombarono sopra. L'austriaco tentò invano di fuggire.

"... E' stato preso in mezzo e gli abbiamo scaricato le mitragliatrici a 50 metri di distanza. Il nemico è caduto abbandonato senza direzione, impennandosi, rovesciandosi, riprendendo l'equilibrio; poi è andato giù a picco per 500 metri, lasciando dietro una scia di fumo, e noi sempre appresso. La sua caduta era impressionante: si vedeva l'apparecchio, abbandonato e col motore ancora acceso, fare da sé i cerchi della morte, e due o tre volte l'ho visto quasi fermo in aria, con le grandi croci nere sul giallo delle ali. Credevo si schiacciasse a terra, invece forse l'osservatore, per quanto ferito, riuscì ad afferrare il timone e a raddrizzare l'apparecchio prima di toccar terra. Sbattè le ali contro gli alberi d'un bosco sul costone ripido del monte Sol, si rovesciò, e poco dopo bruciò".

Per questa sua azione, il Re gli concesse la seconda medaglia d'argento.

In novembre, altra vittoria sopra il Pal Piccolo. Combattimento breve: trenta colpi di mitragliatrice, a cinquanta metri di distanza: "una delle più belle fra le mie vittorie", scrisse.

(Continua)



I fanti, gli umili grandi eroi della guerra...

COME SI DIVENTA AVIATORI

Chi vuol breccarsi pilota; chi vuol intraprendere la carriera di ufficiale pilota, del genio aeronautico, di commissariato e d'amministrazione; chi vuol intraprendere la carriera di sottufficiale pilota, di governo, assistente tecnico, marconista, radio aerologista, radio elettricista, montatore, fotografo, armiere artificiere, automobilista e aiutante di sanità; chi vuol conoscere le disposizioni che regolano l'allenamento dei piloti in congedo; gli assegni, le indennità, le disposizioni che regolano la carriera e lo stato giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali della R. Aeronautica e i requisiti e le modalità per i vari corsi, acquisti l'opuscolo «Come si diventa aviatori» edito da «Le Vie dell'Aria».

La interessante pubblicazione di oltre 150 pagine, illustrata da una riuscita copertina del pittore Alberto Mastrojanni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3.

Inviare vaglia postale all'amministrazione delle Pubblicazioni Aeronautiche, viale dell'Università, 4 - ROMA.



NOTIZIE STUPEFACENTI

Un amico di Trieste mi scrive:
«Carissimo Zio Falcone,

Con mio grandissimo dispiacere ho dovuto rinunciare al volo indetto da L'aquilone. Mi trovo infatti in potere di alcuni nonni che mai mi avrebbero lasciato volare senza esplicito consenso e comando del padre, che invece si trova a Sofia come preside di quelle scuole italiane. Quindi con mio massimo rammarico dico addio al volo, tuttavia ringraziandoti per il gentile invito.

Ho letto sul n. 13 l'invito fattoci di musicare il dirigibile. Eccoli i versi:

Là in alto luocica
come l'argento
il dirigibile
scosso dal vento,
ma se poi scoppia...
Oh mamma mia!
... Scappiamo via,
scappiamo via!

Il che è da cantarsi proprio sull'aria di quella «Santa Lucia» cotanto disprezzata dall'articolaista, e che pure si presta così bene. Del resto noto che non è stata nemmeno nominata tra le canzoni a tenore aeronautico quella intitolata «un giorno ti voglio bene e un altro no», che tra l'altro dice:

Poi ti butterai dall'aeroplano
che è già qualcosa, specie se chi viene lanciato dall'apparecchio è senza paracadute, o non sa usarlo.

Enzo Jemma (detto l'Ippogrifo ed altre cose ancor), discolpati!

Un tremebondo aquilotto di Vercelli mi chiede se, ora che il conto corrente è chiuso, può inviare un vaglia postale. Quindi aggiunge: «Son tutte cattive sensazioni che provo. Ti prego di liberarmi da questo turbine che mi rende molto triste e solitario». Infine mi assicura che pregherà il buon Dio perché mi conservi una vita florida e lunga «che non si possa nemmeno immaginare». Grazie, amico bello.

Il giovane Carlo Pagani è «molto stupido e ammirato della spigliatezza e semplicità con la quale L'aquilone tratta i problemi aeronautici» che ha «sempre creduti assai complessi e accessibili solo a chi abbia una solida base in materia aviatoria». Ha ragione il giovane Carlo Pagani. A forza di leggere insulzaggini nei giornali sui quali si sta educando la nostra gioventù, si finisce col meravigliarsi dell'esistenza delle cose più semplici, più logiche e più naturali di questo mondo.

MARIO BATTISTA DIAN - Carrara. — Ti ho scritto direttamente, ma ripeto qui il testo della cartolina, perché tu non mi hai mandato l'indirizzo completo. Dunque: rileggi attentamente il programma e la lettera che io ti ho inviata e ti accorgersi che per La Spezia non è in progetto nessun raduno aviatorio degli abbonati a «L'aquilone». Se tu vorrai volare, potrai recarti a Pisa, o a Siena, o a Novi Ligure.

GIUSEPPE F... - Napoli. — Se un'altra volta scrivi con una grafia come questa e, per giunta, non firmi con chiarezza la lettera, stai tranquillo che risposta non ne riceverai. Se non puoi fare acquisto de «Il costruttore di aeromodelli», acquista presso la Ditta Aeromodelli e Accessori, via Riva Reno 118, Bologna, la prima tavola del Costruttore e, se ti è possibile, iscriviti alla R.U.N.A. per poter frequentare la scuola d'aeromodellismo. Grazie della propaganda che dici di fare presso i tuoi compagni a favore del nostro giornale.

DEMONIETTO - Livorno. — Come vedi, ti ho scambiato il nome. Demonio non va. Grazie tanto dell'immagine della Madonna di Loreto che mi hai spedita con l'angurio che Essa mi protegga e mi aiuti a fare sempre meglio L'aquilone. Tu stammi bene e allegria e cerca di diffondere questo nostro giornale fra coloro che non lo conoscono.

VOLANTINO - Ancona. — Sì, l'idea dei raduni è mia; e mia è stata tutta la fatica per organizzarli. Per conseguenza si può dire che il Ministero dell'Aeronautica li sta effettuando per gli abbonati a «L'aquilone», oltre che per gli studenti designati dal Ministero dell'Educazione Nazionale. Se il cronista del Corriere Adriatico ignora tutto questo, ignora il tuo giornale e ignora perfino i cartelli disseminati per il campo di aviazione, non è colpa mia. Io faccio molte cose, come sai; ma non posso prestare la mia testa ai cronisti dei giornali quotidiani.

SERCIO ONSELLI - Roma. — Fra breve L'aquilone pubblicherà la descrizione di un modello veleggiatore, del quale potrai richiedere i disegni in grandezza naturale.

LUIGI MELC - Ancona. — Di' al corrispondente di Ancona che lo ringrazio dell'intensa propaganda e che gli faccio spedire la fotografia richiesta. Non mancherà, spero, l'occasione per te di fare un volo, anche se non sei arrivato a tempo a questo. Fate bene (tu e il tuo compagno) a cominciare l'aeromodellismo con un veleggiatore: seguite le indicazioni date per il modello «Roma» che sono state iniziate nel primo numero di quest'anno ed avrete un ottimo modello, che riuscirà bene perché è stato ideato proprio per i principianti: questo non toglie, tuttavia, che abbia anche buonissime caratteristiche. Per il compensato rivolgetevi ad una delle ditte nominate sul giornale, e non ordinate dei metri quadrati, ma soltanto una tavoletta per ogni spessore che troverete indicato nella descrizione. Saranno più che

sufficienti, e caso mai potrete richiederne altre. In quanto agli arnesi, essendo voi al principio, sono sufficienti quelli che hai detto: più avanti potrai completare e migliorare l'attrezzatura del tuo laboratorio.

GINO MARIOTTI - Fucecchio. — Potrai trovare le tabelle dei profili che hai chieste nel volume «Il costruttore di aeromodelli».

FERNANDO BONUGLIA - Roma. — Sei sicuro di essere stato fotografato con me? Attendo il racconto illustrato da fotografie.

AEROMODELLISTA PRIMAVERA - Sacile. — Noi non possiamo farci nulla, perché quest'anno non abbiamo organizzato ancora nessuna gara. E' affare della R.U.N.A., dunque, e voi fate bene a scrivere i vostri desideri alla R.U.N.A. di Udine.

VALTER SIRENI - Arezzo. — No, a Modena c'è l'Accademia Militare. L'Accademia Aeronautica ha, per ora, una sola sede ed è quella di Caserta. Ti mando le copie.

PIERINO COMODI - Pavia. — L'Istituto «Umberto Maddalena», che accoglie i figli degli aviatori caduti per la patria, ha sede a Gorizia.

GIUSTO FONDA BONARDI - Trieste. — Grazie dei «versi e musica». Attendiamo con ansia la tua idea per l'attacco elastico dell'ala. Che cosa intendi per segno di benevolenza? Queste quattro righe?

ALLEGRO AVIATORE - Roma. — Come vedi ti ho fatto pubblicare le impressioni sul tuo primo volo. Sono grazie e meritano d'essere lette. Sono in attesa dei frutti della tua propaganda che annuncerà fragorosa. Intanto il cav. Pindaretto ha dato il nulla osta per la pubblicazione dei tuoi versi. Se ero al raduno di Roma? Certo, che c'ero. Io sono di per tutto. Sono ubiquista, come ebbe a definirmi un giorno Pittigrilli, che mi sapeva a Nizza e viceversa, contemporaneamente, ebbe lettere mie da una città del veneto e da Parigi. In quanto a



Un modello di Valentino Siviero di Napoli. Apertura alare m. 1.43, lunghezza cm. 95.

te, dopo il primo volo vero, so che ti metterai a fare dei voli pindarici. Sarebbe bene che tu non dimenticassi che io amo la prosa, più che i versi.

UN ORIGINALE CONCORSO

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

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

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

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

GIURIA

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rappelli, dal magg. G. della Noce, dai pittori Alberto Mastrojanni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federico Valli, Gastone Martini, Vittorio Nugoli e Roberto Conigliani, terrà conto dell'età dei concorrenti e dei loro studi. E' fatto obbligo, quindi, di unire agli elaborati una dichiarazione di un insegnante o di un genitore, che testimoni sull'età e sulla classe che il concorrente frequenta, o che ha frequentata per ultima (titolo di studio).

PREMI

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

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

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

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

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



Angelo Musco, il popolare attore siciliano, dimostra di essere molto felice di viaggiare per via aerea. Lo vediamo qui in attesa di imbarcarsi sull'«S. 66» della linea Roma-Tripoli.



CARTELLO

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

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

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

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

GAMBIO SCHELETRO ala modello «Bellanca» contro francobolli — Bruno Decere — Catanzaro Sala.

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

AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni

di guerra aerea in A.O.

Volume di circa 300 pagine illustrato da un gran numero di fotografie del massimo interesse
L. 12

PRENOTATEVI

Inviando vaglia all'Amministratore delle pubblicazioni aeronautiche viale dell'Università, 4 - Roma

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

MACCHINE DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA
VIA FLAVIA 4

È uscita:

LA TAVOLA N. 1

DEL
COSTRUTTORE DI AERONODELLI
contenente i disegni in grandezza naturale

CIRILLO

AEROMODELLO A TUBO
Costa Lire **3,50** franco di porto
Inviare commissioni a
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Imminente:
LIBELLULA - Aeromodello a tubo

Possenti ed instancabili come i motori che sollevano le ali d'Italia sono i motori che fanno pulsare il cuore di ferro delle industrie italiane

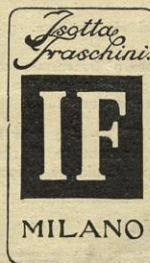
I prodotti italiani sventolano vittoriosamente il loro italianissimo nome oltre i confini della Patria, oltre i monti, oltre i mari.

MARZOTTO

è il nome dell'industria laniera italiana che lancia i suoi tessuti di lana in 50 Stati dei 5 Continenti



LANIFICIO V. E. MARZOTTO - VALDAGNO
S. A. GAETANO MARZOTTO & FIGLI - MAGLIO DI SOPRA
PETTINATURA DI MORTARA
LANIFICIO DI MANERBIO (Brescia)
LANIFICIO DI BRUGHERIO (Milano)

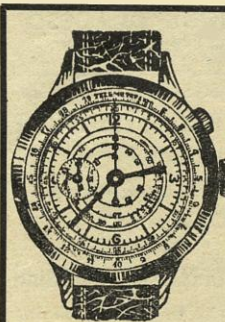


ISOTTA FRASCHINI
FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO
VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.
MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI
ARMI AUTOMATICHE
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE



Grande liquidazione

Valore commerciale L. 110
SVENDIAMO A L. 50

Cronometro - Cronografo il più elegante e fine orologio in commercio in tutta Italia — Telemetro - Tachimetro - Contagiri. Cassa in Nikelcromo - Movimento finissimo su pietre - Merce garantita - Articoli seri. **Approfittate!** Modelli nuovi finora mai venduti da nessuna'altra Ditta

Inviare Vaglia o Assegno bancario a:
OROLOGI SVIZZERI - Milano Corso Sempione, 5
SPEDIZIONE OVUNQUE *Catalogo gratis*

Fratelli SALA
di Sala Paolo e Figlio
ELICHE PER AVIAZIONE

MILANO
VIA MAC MAHON 34



Collaborazione dei giovani

C'ERA UNA VOLTA...

Così, quasi sempre, cominciano i racconti della vecchia nagna.

Anch'io inizierò in questa maniera la storia che sto per narrarvi. Dunque: c'era una volta. Nè un re, nè un imperatore, ma c'era una volta l'aviere Camillo Crociani. Sento già le voci delle tante migliaia di lettori de "L'Aquilone" che mi gridano: «E a noi che ce ne importa?».

«Calma, ragazzi, — dico io — procediamo con ordine».

Anzitutto, chi era Camillo Crociani? Non posso dire che fosse un individuo tanto intelligente da parificarsi ad un genio, nè tampoco una persona che si mantenesse nella mediocrità umana. Insomma, proprio stupido non era, ma abbastanza... ecco, non so trovare la parola adatta, ma spero che voi avrete compreso l'indole del mio eroe. Ciò premesso, sento un urlo immane sprigionatosi dalle bocche di tutti gli aquilotti, che mi dice: «Non vogliamo saperne di questa gente! Noi ce la facciamo soltanto con persone veramente intelligenti!».

«Piano, ragazzi! Ho detto che Camillo Crociani era un aviere...».

Dunque, un aviere che fa? Sta negli aeroporti. Camillo Crociani era nientedimeno che aiuto-motorista all'aeroporto dell'Asmara, durante la guerra in A. O. Cresciuto nelle campagne toscane, abbastanza zoticone, aveva sentito parlare di ras, di voli rasenti, di truppe irregolari, di combattimenti. Egli si rodeva l'anima di essere relegato lì, in quell'aeroporto, senza poter vedere quella terra ove i suoi fratelli si battevano fino al sacrificio della vita.

...

Era un giorno caldissimo, afoso. Gli apparecchi, perfettamente a punto, riposavano negli «hangars» ombrosi. La manica a vento era completamente calma verso terra: l'aria immobile, il sole sfiorante, il terreno arido davano un senso di stanchezza indefinibile. Si era in attesa di ordini: mancava soltanto di caricare le bombe negli apparecchi e di partire. Già da qualche giorno si vociferava una probabile offensiva sul fronte dell'Amha Aradam e dell'Amha Bireutan, ma ancora non s'era avuto nessun ordine preciso. C'era stato, sì, un avvertimento di tenersi pronti per qualsiasi evenienza, ma la comunicazione ufficiale doveva ancora giungere...

La giornata era passata fra una calma esasperante: tutti dormivano, chi dentro un capannone, chi all'ombra di un albero.

Gli ufficiali piloti discutevano sotto il baraccone che funzionava da mensa. Uno di essi, il più giovane (si chiamava Carboni ed era un tenentino uscito allora dalla Accademia) diceva:

«C'è un aviere, Camillo Crociani, che funziona da aiuto motorista. Vedete che sgombrato!... Un tipo da matti... Ma in fondo, poi, è un buon ragazzo, molto simpatico ed obbediente...».

Un urlo di sirena tronò le parole del tenente Carboni. Tutti i piloti si precipitarono fuori e in un batter d'occhio furono adunati sullo spiazzo avanti alla palazzina del comando. Il comandante così parlò loro:

«Cari ragazzi, si è scatenata l'offensiva sul fronte delle Amha Aradam e Bireutan. Ho ricevuto ordine di mandare tutti gli apparecchi da bombardamento disponibili nel più breve tempo possibile. Al massimo fra venti minuti si dovrà essere in volo con il carico completo di bombe. Non più di tre persone per apparecchio, ossia il pilota, l'osservatore in cabina di puntamento e il mitragliere in torretta. Al lavoro!».

Qualche minuto dopo già si sentivano i rombi dei «CA. 133» allineati sul campo. Camillo Crociani, il nostro eroe, da aiuto-motorista, per necessità di tempo, si era trasformato in armiere. E, naturalmente, caricava di bombe l'apparecchio del tenente Carboni.

Tutti i lettori de "L'Aquilone" sapranno certamente che i ganci per le bombe sono disposti longitudinalmente alle pareti interne della fusoliera e che ad ognuno di essi corrisponde un foro donde deve uscire il midiale strumento di morte. Fu proprio questo congegno che suggerì a Camillo l'idea. Giunto alla penultima bomba e rimasta una ghiera vuota, egli pensò: «Se io mi sostituisi all'ultimo progetto?».

Non esitò: corse nell'hangar, prese un paracadute, se lo infilò, entrò nel buco, aggrappandosi con le mani al bilanciere del congegno di lancio e rimase lì, in attesa.

...

Il possente trimotore si avviava verso la zona del combattimento a circa millecinquecento metri di quota. Camillo vedeva sotto i suoi piedi (perchè, come ho detto prima, egli era al posto di una bomba e quindi in corrispondenza di un buco di dimensioni non disprezzabili) strade piene di carriaggi militari, truppe in marcia, batterie anteorcate dirette verso il fronte.

L'aeroplano andò in una lunga e brusca picchiata. Rat-ta-ta-ta-ta...

La mitragliatrice cominciò a sparare sui nemici. Ora l'aviere Crociani poteva distinguere perfettamente le vampe delle bombe che egli vedeva distaccarsi con un guizzo dal gancio e colpire con un'impressionante velocità e precisione il bersaglio.

E ancora giù, in volo rasente, a decimare le orde abissine. L'osservatore aveva scaricato tutte le bombe, tranne l'ultima che si era riservata per fare saltare in aria qualche cosa nelle retrovie nemiche.

Il trimotore riprese quota: 1600, 2000, 2500, 3000, 3600...

Crociani vedeva sotto di sé qualcosa come una carta topografica. E poi una bella pianura fiorita: si beava alla vista di tante bellezze naturali.

Ad un tratto sentì che le mani non lo reggevano più, sentì mancare il terreno sotto i piedi, vide l'apparecchio fuggire precipitosamente verso l'alto... sentì che cadeva a velocità pazzesca: tirò la manetta del paracadute (l'unica cosa che sapesse fare) e...

...

Si ritrovò fra un ufficiale di fanteria ed alcuni soldati.

«Beh, come va? — chiese premurosamente l'ufficiale. Crociani si rizzò in piedi a fatica.

«Come va che cosa? — Caro aviere, sei ancora svenuto, forse? Non ti ricordi della tua caduta col paracadute?».

La mente di Camillo si rischiarò ed egli tremò ancora: la caduta, lo strappo... brrrr!...

E seppe tutto: l'osservatore aveva tirato la leva per l'ultima bomba, egli era precipitato, ma, per uno di quei casi imponderabili,



Mario Rodorigo alla Torracchia, con il suo più recente veleggiatore.

il vento lo aveva sospinto verso le linee italiane, che frattanto avanzavano, ed egli si era trovato a poche centinaia di metri dietro la linea del fuoco.

Qualche giorno dopo, terminata la vittoriosa offensiva, l'aviere Camillo Crociani tornò sul campo.

Fu accolto con complimenti di questo genere: «Pezzo di cretino!», «Somaro!», ecc. a cui egli si limitò a rispondere: «Però... n'è valsa la pena!».

Costantino Petrosellini

N.° 22 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

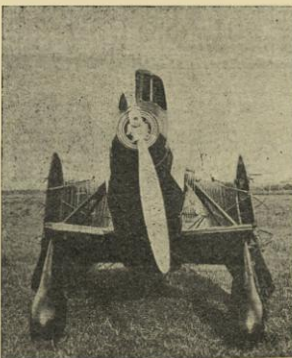
ALA OSCILLANTE — Ala in cui la giunzione con la fusoliera le consente



Aeroplano ad ala oscillante.

di oscillare nel senso trasversale conferendo all'apparecchio una relativa automaticità nell'assetto normale di volo.

ALA RIPIEGABILE — Ala provvista di dispositivi che consentono di ripiegare all'indietro per diminuire l'ingom-



Aeroplano ad ala ripiegabile.

bro del velivolo e quindi quello dell'aviorimessa. Questo dispositivo viene usato in special modo negli aeroplani da turismo.

ALA SCALATA — Nei biplani si dice che un'ala è scalata rispetto all'altra quando il bordo d'attacco di una è spo-

stato in avanti o indietro rispetto all'altra. Lo scalamiento si dice positivo quando l'ala superiore è in avanti ri-



Biplano ad ali scalate positivamente.

spetto all'inferiore; negativo nel caso contrario.

ALA SOTTILE — Ala a piccolo spessore la cui struttura, per resistere agli sforzi aerodinamici, ha bisogno di montanti, crociere, ecc.

ALA SPESSA — Ala a grande spessore la cui struttura ha tutti gli elementi per resistere alle azioni aerodinamiche.

ALA TRASVERSANTE — Ala continua che trasversa, con le sue strutture, la fusoliera del velivolo.

ALA VOLANTE — E' un velivolo in cui tutti gli elementi (cellula, fusoliera) sono rappresentati da un unico piano alare a profilo spesso nel quale sono pure contenuti il motore, il posto di pilotaggio, le cabine, ecc. Offre il vantaggio della migliore utilizzazione della superficie portante.

ALA LITTORIA — Nel 1934 si verificò uno dei fatti più interessanti della storia delle aerolinee italiane, cioè la fusione di quattro società di navigazione aerea in una sola che, all'inizio del XIII anno dell'Era Fascista, assume la denominazione di «Ala Littoria». La fusione avvenne per gradi allo scopo di non creare interruzioni e difficoltà sul traffico normale delle compagnie.

(Continua).

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
in carta extralusso robustissima
LIRE 25 franco di porto
Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1927
alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 - BOLCANA