

L'AVULONE

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



INTERPRETAZIONI STORICHE: LA MACCHINA VOLANTE DI LEONARDO DA VINCI

Battesimi dell'aria nei cieli di trenta città d'Italia

Un attento studio per veder levarsi le ruote da terra...

Eccoci infine io ed alcuni compagni ad attendere il nostro turno che è uno degli ultimi. Si iniziano i voli. Uno dei brontosauri ha messo dapprima in moto due eliche e poi anche la terza. Tutti guardiamo quelli del primo turno che salgono sull'apparecchio. Le eliche accelerano rumorosamente i loro giri, sollevando dopo una velocissima corsa l'apparecchio da terra. Non avevo mai visto un decollo! Seguo con gli occhi socchiusi quella gran libellula che si allontana nel cielo tersissimo, argentea nello splendore del sole. Il secondo apparecchio parte mentre il primo atterra. Salti al suolo di aquilotti arrivati, scambio di impressioni, le più strane, visi pieni di emozione dietro i finestrini. Così gli atterraggi ed i decolli si susseguono, ed il mio turno si avvicina. Ecco scendere l'apparecchio che dovrà portarci in volo fra pochi minuti.

Siamo in nove, e ci siamo lanciati verso il trimotore che da pochi istanti si è arrestato sul campo. Un balzo sulla piccola scaletta di ferro e ci troviamo comodamente seduti nella piccola cabina. Ne ho subito notato l'eleganza; sedili soffici in pelle azzurra, tutto lucido e nuovo. Vi sono numerosi cartelli con su scritto: "Entrate nella R. Accademia Aeronautica". L'emozione è grandissima. Sorridiamo e ci domandiamo quale sarà l'impressione che fra pochi minuti proveremo. Dinanzi al capannone i gruppi di ragazzi ci guardano. Lo sportello vien chiuso, le eliche roteano vertiginosamente. "Ci siamo!" penso. Fra il cupo rombo di tre motori, sotto l'immane sforzo delle eliche, il brontosaurus si muove; compie il giro del campo

veloce, poi nuovamente ripiega nella direzione del decollo. Ecco l'enorme apparecchio partire con uno scatto deciso, con un fragore non mai udito. Accelera sempre di più, frenetico della più bella cosa che esista: la velocità. La distanza è divorata, nello sforzo il rumore è fantastico. Osservo attraverso il vetro la ruota che sobbalza sul terreno: voglio vederla sollevarsi, provare così l'impressione tanto attesa. Ho lo spirito attento, gli occhi fissi sulla ruota. E' questione di secondi. Lo si sente che quei tre motori, che corrono avidi di velocità su un filo indivisibile, stanno per lanciarsi nell'azzurro. Dallo sfondo confuso del terreno arido, vedo ad un tratto la ruota staccarsi violentemente, nella virata la terra confusa rotolare... Ed è indescrivibile la mia meraviglia allorché, volò lo sguardo in basso, vedo che già gli hangars sono piccoli e che quelle minute punteggiature nere sono le persone fra cui ero pochi istanti fa. Di un balzo siamo sulla campagna, su quella campagna pugliese tanto ubertosa, tanto meravigliosa dall'alto. Sorrido nel vedere gli alberi piccoli ed allineati, i campi che con i loro solchi di confine costituiscono tante figure geometriche. Quadrati più o meno regolari si susseguono a trapezi ed a rettangoli, ad infinite altre figure dalle forme più bizzarre. Il tutto ornato da una miriade di piccole chiome verdi, ed inondato da un sole così smagliante come noi soli del mezzogiorno possiamo avere. Un gruppetto di case coloniche sembra il progetto di un ingegnere. Laggiù ci segue la piccola nera ombra del trimotore, correndo pazzamente su quella gran carta topografica. Ed immaginate su tutto quest'immenso panorama, tesa la grande ala del Ca-

proni; su quella fantasmagoria, sospesi il motore uniforme, la ruota, i bracci di sostegno e le nervature delle treccie d'acciaio. Ma all'interno v'è anche qualcosa che mi attrae. Dal mio posto scorgo il cruscotto, le leve di comando, un braccio della persona che pilota. Che cosa mi dicono, a trecento metri dal suolo, quella

doppia fila di quadranti e quelle tre lucidissime leve? A cosa fanno pensare? Al miracolo del volo. A questo miracolo costituito da migliaia di diagrammi, da ore di studio, da sforzi e perfezionamenti, dal tempo, dal sacrificio di tante vite umane! Il braccio del pilota con calma e quasi con noncuranza, muove a tratti le leve. Sono trascorsi solamente pochi secondi ed alla vista della campagna ecco unirsi anche quella del mare. Sono rimasto estasiato! L'Adriatico mi è apparso senza sfumature, d'un azzurro denso ed uniforme che si offuscava lontano nel candore dei vapori. E tutto passa sotto di me lentamente, dandomi la impressione di volare e velocità limitatissima. Ma d'un balzo eccoci sul posto le cui dighe sembrano i bracci di un compasso, con le navi così piccole da sembrare giocattoli da bambini. Scorgo laggiù, piccolo, il faro, e voglio, gridando, comunicare ciò al compagno che mi è dinanzi. Ma il rombo dei motori è così forte, che non riesco a farmi comprendere. Attaccata ad un'ala scorgo la piccola antenna della radio, con i suoi piccoli isolatori. Intanto ecco in basso Bari con le diritte strade, con la sua pianta ch'è quasi una scacchiera. Il contr'asto dei colori è grande: ho quasi l'impressione, dato il susseguirsi di sì belle vedute, di



Aquilotti milanesi assieme a un sacerdote nostro amico e amico degli aviatori di oggi e di domani.

guardare in un magico caleidoscopio. Il candore delle case è attorniato dall'azzurrità profonda del mare e dal verde uniforme della campagna. Siamo sulla via del ritorno: il trimotore si abbassa e s'innalza dolcemente dandomi, con questo movimento continuo, la sensazione più piacevole di questo mio primo volo. In basso sfilano i centenari ulivi della mia terra pugliese, mentre io penso che la magica visione sta per terminare. Infatti scorgo poco dopo i capannoni del campo. I motori si fermano; la terra s'innalza, rotea, il sedile par che s'inabissi. Il suolo del campo ci viene incontro violentemente: un piccolo urto, le ruote toccano terra ed i motori riacquistano la voce. Una piccola corsa, poi il brontosaurus si ferma dinanzi al principale capannone ed alla variopinta e piccola folla. Due avieri corrono verso di noi per aprirci lo sportello.

Leonardo Carella

SBORNIE E FELICITA' A BARI

Ecco il 21 giugno! Mi sveglio presto che mai: corro al balcone: bel tempo!

Oggi finalmente è il turno di Bari per volare! Volare: che sogno! In un batter d'occhio sono bell'e pronto. Mi armo... della fida Kodak e, presa la bicicletta — ben misera cosa, invero —, mi dirigo al campo di aviazione: 9 km. da Bari. Un bel po', nevero? Ma, maledizione! appena all'angolo di casa, traal, un ruzzolone per la foga, troppa foga, e... una ammacatura, manubrio in due, pedale rotto, ruota storta e... risate del pubblico. Anche questa ci voleva: pazienza. Si va lo stesso a piedi al campo, pur di volare.

Eccomi giunto! E' presto, e già una folla di aquilotti e di rondini attende impaziente. Corro al tavolo, mi "impossesso" del buono. Sono del 14° turno. Passa il tempo ed ecco il 13° turno. Ancora venti minuti e sarò anch'io nell'aria. Intanto mi diverto a far fotografie: ma... qui sta il bello: ho dimenticato di metterci il rullo delle pellicole. Causa: la fretta.

Una signora ed una signorina attendono pure il 14° turno: si parla della felicità del volo e degli effetti che produce in alcune persone. A me, per esempio, la signora predice un disturbo, che, per quanto lieve, neanche a farlo apposta, mi coglie davvero. Ma passiamoci sopra. Il "brontosaurus in ghetta gialle" si fa sentire, annunzia col suo rombo l'avvicinarsi e il malcontento di quelli che scenderanno. Non so come, sono di già nell'apparecchio e la prima impressione è la comodità



Il gioioso saluto di aquilotti che stanno per compiere il primo volo.

che mi accoglie: poltrone soffici ed eleganti. Qui comincia il mio sogno: sogno breve — venti minuti appena — ma che mi dona l'impressione di vivere tutta una vita. L'apparecchio scorre "leviter et velociter" sul campo, poi dolcemente si libra nell'aria. Che gioia poter dire: "Ho volato. Ho visto la mia città dall'alto".

In questo momento mi sento superbo, disprezzo l'auto, la moto, i tram, la mia... macchina et similia. Guardo giù, e il solo pensare che sono tra cielo e terra mi rende felice. Felicità che viene dal conseguimento di un bene. Ed un bene è invero quello che ha offerto L'aquilone ai suoi abbonati. Un ringra-

ziamento da parte di tutti gli abbonati di Bari, a Zio Falcone ed una raccomandazione: di fare almeno ogni anno simili raduni.

Ma il mio sogno finisce, svanisce presto. Un piccolo urto mi fa conscio che la felicità è finita. Sono passati i venti minuti e... a malincuore debbo scendere.

Mi si fa incontro un gruppo di conoscenti che non ha ancora volato. Mi si guarda come se fossi reduce da chissà quale ardua impresa. Poverini! Non hanno provato e sono da compatire! Uno che è in vena di freddure mi ha domandato se fossi un cristiano. "Certo — rispondo — ho ricevuto il battesimo... dell'aria".

Angelo Converso

GENOVESI PER ARIA

Novi Ligure, Campo Eugenio Mossi.

Nel cielo azzurrissimo due "Ro. 37" volteggiano sicuri.

Li guardo pensando che presto anche i "Caproni 133" saranno lassù e con essi ci saremo noi.

Nel campo non c'è quasi nessuno; solo gli avieri e qualche aquilotto mattutino, come del resto (caso strano) ci sono io.

Gli aviatori sono gentilissimi con noi. Ci sono di guida ovunque si voglia ficcare il nostro naso: negli hangars, negli uffici, nei laboratori, insomma, dappertutto.

Ad un tratto, eccoli qua, ci sono i genovesi tutti gai ed allegri, tutti impazienti di esser lassù nel cielo.

I "Ca. 133" intanto erano arrivati da qualche minuto. Faccio subito amicizia col colonnello Ramoelli che mi soddisfa tutte le curiosità. Poi vado a scovare Mariotti e il suo aiutante che avevano piantato dimora nella palazzina del comando. Ottengo subito il mio buono di volo e saltando i gradini a quattro a quattro, scendo nel campo.

Dopo un quarto d'ora incominciano i battesimi. Sono i primi a volare il R. Provveditore agli studi e altri

professori e presidi di istituti medi. Quando scendono, sono tutti più che soddisfatti. Chiedo le impressioni di volo al molto rev. don Deregibus (preside delle Magistrali di Alessandria) il quale mi dice:

— Bello, molto bello. Il panorama che si scorge di lassù è magnifico... i cavalli sembravano formiche... i paesi poi... parevano, sa, quei progetti di plastica...". Stringo la mano all'illustre professore e cerco di intervistare altri.

Tutti son felici; anche se hanno i capelli bianchi; gli occhi in quell'istante sembrano imbevuti di una gioconda giovinezza.

Io volo al quarto turno. Sono circa le nove quando con un salto che a campar cent'anni non ne farò un altro simile, balzo nella fusoliera che ha ancora qualche posto libero di dietro. Macché! Starò in piedi! Il trimotore romba... non si può parlare dal rumore... accidenti ed io che volevo cantar "Vivere"!... Non mi accorgo di aver lasciato terra. Guardo giù: il campo ormai è lontano. Sono con me alcuni professori ed una professoressa, la quale con ripetuti gesti della mano mi fa capire

di aiutarla ad aprire il tinestrino. Premo il bottone e la signorina è acccontentata. No? non ancora. Adagio, adagio mette la testolina impermanentata nella cabina dei piloti. Poi spicca un salto e, un piede su un traversino di sinistra l'altro su quello di destra, si issa fra i due piloti. Se fossero certe donne che conosco io, avrebbero i brividi per la schiena e la

pele d'oca persino sulla faccia. Intanto di sotto i paesi fan girotondo. I monti dell'Appennino ligure sembrano muriccioli che contornano gli orti dei prevosti per preservare i fichi dall'attacco dei monelli. Novi Ligure laggiù ha l'aria di un nido di vespe. Solo i campanelli si ergono su, esili come zolfanelli di legno.

Questo è il primo volo: battesimo dell'aria, ma ci sembra invece di essere al cinema. Invece si è proprio sospesi in cielo, fermi e veloci su due ali dritte che conobbero le battaglie sulle Ambe africane. Allora nel cuore si sente qualcosa di mistico che ci fa volgere lo sguardo in giù, cercando di fermare quella visione di gioia. Ebbrezza questa del volo. Perché lassù anche un figlio della Luna si sente uomo.

Ora vediamo la terra avvicinarsi rapidamente. Si scende. Tocchiamo dolcemente terra. Una rombante corsa, poi il "brontosauero" dalle ghettoni gialle si ferma. Balziamo giù, e volgiamo lo sguardo verso l'obbiettivo. Qualcuno mi urta. M'incammino allora verso la pista vicino agli hangars. Ma nel cuore c'è qualche cosa che forse si chiama nostalgia del volo: il volo che era tanto agognato e che ora è compiuto.

Mi nascono vicine due rondini di Novi Ligure.

— Hanno già volato?



Nel vento delle eliche...

Mi rispondono di sì. Una si mette a parlare come una macchinetta, ma non posso udirla perchè in questo momento è atterrato un "brontosauero". Allora, spazientito, grido in un orecchio ad una di esse:

— Mi dica le impressioniiiiiiii!!!...

Borbotta qualche cosa, poi con le mani ad imbuto mi risponde:

— Aspetti... aspetti un momento...

Vo' ancora una volta, poi giele dico!... — Roba da matti.

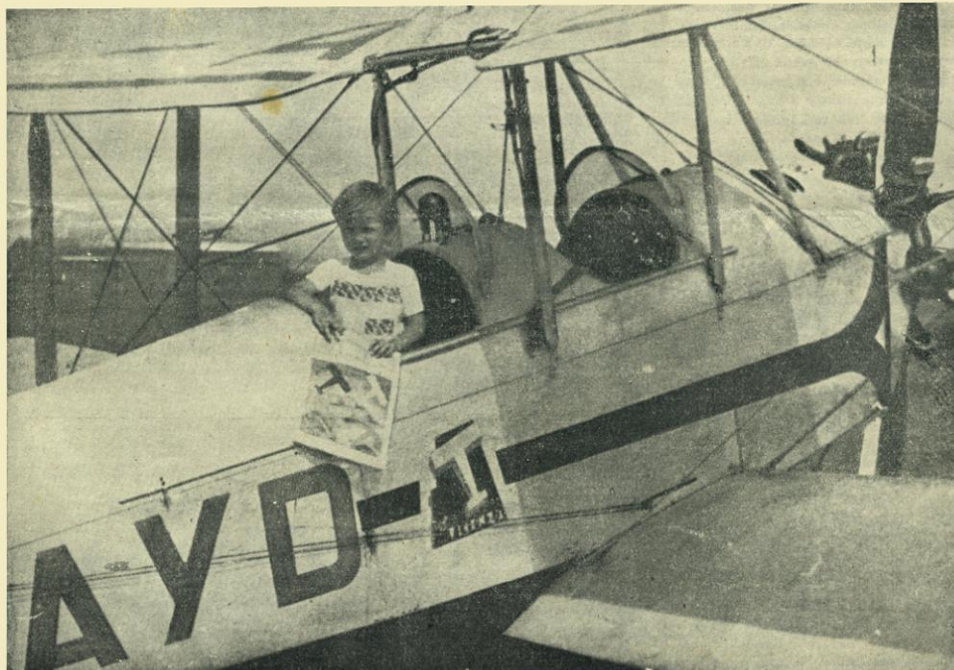
Ora mi ricordo che volevo far delle fotografie. Ma... e la macchina?... Inforco la prima bicicletta che mi viene sott'occhi e corro a Novi a cercarne una. La trovo; e quando entro nuovamente al campo, il capoposto mette mano sulla macchina di cendomi che non si può fotografare. Oh! Bella! Ma non me la fa. Parlo al comandante l'aeroporto, il quale subito mi autorizza a fotografare. Dopo aver "centrato" qualche istantanea, la sirena del campo sventola intorno il sibilo di mezzogiorno. Non ci mancava che questo per far salire l'appetito! I voli intanto sono terminati. Quelli di Genova fanno ritorno al loro mare. Noi invece ci buttiamo a capofitto in cerca di una trattoria per soddisfare i diritti dello stomaco.

Il primo volo è compiuto. Ed a scrivere queste parole sentiamo in noi qualche cosa che ci riporta lassù nell'istante del battesimo così agognato dal cuore che, tante volte aveva pulsato forte, nei momenti di gloria delle ali di Roma. E negli occhi c'è ancora tutta la chiara e limpida luce del cielo. L'aquilone non poteva donarci cosa più cara di questo primo volo. Perché con questo ci sembra di esser più vicini alla gente dell'aria. Perché l'aquila d'oro con la corona dei Savoia, potrà brillare presto, sul nostro cuore.

L'Italia un giorno avrà bisogno del nostro braccio e della nostra fede per far rispettare i confini della Patria e dell'Impero. Ed allora ci ricorderemo di questo primo volo. Sarà un ricordo che ci farà pensare alla giovinezza nostra, lum'nosa e serena, perchè trascorsa sotto l'ombra del tricolore d'Italia, sotto l'egida del Littorio di Roma.

E ci sarà forse un tempo che le ali delle Aquile Romane oscureranno il sole. Noi, con le mani bianche come cera, con i capelli d'argento in capo, saremo nonni. Ed ai nipotini quando verranno la storia... diremo così: "C'era una volta tanto sole in cielo; ed io compivo il mio battesimo. La fonte battesimale era un "Ca. 133"; l'acqua lustrale era il cielo. Un cielo più azzurro che mai; un cielo che coloriva gli occhi ed il cuore, scendendo nell'anima nuovo, fresco e giocondo come un balsamo.

Angelo F. Sampietro



Un giovanissimo nostro abbonato vicentino fotografato su un biposto da turismo.

PICCOLO DIARIO DEL RADUNO DI FOGGIA

Oggi è festa per la gioventù studiosa, per i loro professori, per i giovani amatori dell'aviazione. E' festa di sole, di entusiasmi, di desideri. Il campo dell'aeroporto « Gino Lisa » di Foggia è stato invaso da una moltitudine di studenti e professori con a capo il comm. Cleto Crosta, R. Provveditore agli Studi.

Gli onori di casa sono resi con la ben nota signorile competenza dal comandante del Campo, col. Caccianotti, che accoglie tutti, grandi e piccoli, con il suo simpatico sorriso ed è generoso di consigli ed indicazioni.

Sono appena le 7.30 e già innanzi al cancello dell'Aeroporto c'è una folla di giovani provenienti dai vari istituti ed accompagnati dai loro insegnanti. Si aspetta che arrivi il Provveditore agli Studi, che chiedi al comandante l'ingresso al Campo ed apra il turno dei voli.

Ed il Provveditore non tarda, arriva con andatura gioviale, sorridente e contento perché è certo che, come sempre, ha fatto cosa gradita ai giovani esortandoli ed incoraggiandoli a partecipare al volo di istruzione organizzato da « L'aquilone ».

Sul campo sono già pronti i due imponenti trimotori « Ca 133 ». La folla gira intorno agli apparecchi, non pensa ancora ai voli ed alle formalità per volare; solo resta a bocca aperta innanzi a queste due possenti macchine.

Conosciamo uno dei protagonisti di queste importanti manifestazioni aeree che si stanno svolgendo da quasi due mesi nelle più importanti città d'Italia. Il ten. col. Rampelli è il più gradito messaggero di Zio Falcone.

E' una rimpatica figura di pilota dal viso tondo e abbronzato, che spicca sulla cardida combinazione di volo. Si rivolgono tutti a lui, perché han capito ormai che egli è il « padrone del vapore ». Egli accoglie tutti con cortesia.

Conosciamo poi un altro protagonista: l'ingegner Sofistico, che rappresenta un po' Zio Falcone in quanto deve rispondere a un vero fuoco di domande e deve sbrigare gran parte del lavoro della segreteria volante. Difatti egli deve ricevere le cartoline e rilasciare i buoni volo, stabilire i turni, ecc. Quando tutti han conosciuto l'ufficio dell'ing. Sofistico, improvvisato fra le grandi porte socchiuse di un hangar, la folla si riversa in quello. E' un vero assalto di domande, una corsa per essere in prima linea e ritirare i buoni; è un affannarsi intorno ai vari professori incaricati dai capi d'istituto per accertarsi che tutto sia in regola e che effettivamente si può volare.

Parte il primo apparecchio sul quale hanno preso posto il Provveditore agli Studi ed una diecina di professori. La partenza è salutata da uno scroscio di applausi che si sente man mano di più appena l'apparecchio si allontana. Tutti seggono col naso per uria il « Caproni 133 » (detto anche il brontosauro in ghetta gialle) che diventa sempre più piccolo e poi si perde fra le nubi. L'altro apparecchio è pronto per il secondo turno, e mentre esso si accinge a partire, ecco che torna il primo che, con larghi giri, si avvicina al campo e prepara la manovra dell'atterraggio.

Nuovi applausi salutano questo ritorno dei primi volatori che sono subito circondati da una infinità di curiosi che li assalgono con mille domande. Che cosa possono rispondere a tali domande?

« Meraviglioso, bello, emozionante, interessante ». Sono questi i qualificativi che riescono a pronunciare e sul volto di ognuno si legge la gioia del primo volo, del superato collando di coraggio...

E' tornato ancora una volta l'apparecchio pilotato dal col. Rampelli, che ha fatto il terzo volo. Ne scende un ragazzo di circa dodici anni: il piccolo Ernesto Irace che ha gli occhi raggianti di gioia e non ha parole capaci di esprimere la sua

grande soddisfazione. Tutti ne sono incuriositi. Come, a dodici anni, così piccolo ed ha già volato!

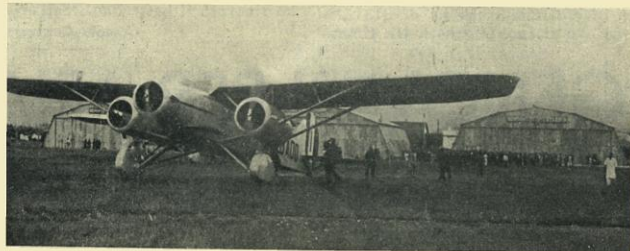
E così i voli si susseguono fra il crescente entusiasmo ed il desiderio intenso da parte di chi ha già volato, di ripetere il volo. Si compiono in tale atmosfera di elettrizzante interesse ben quindici voli ed hanno il battesimo circa 160 passeggeri che possono ben dire di aver passata felicemente la loro giornata, grazie a L'aqui-

lone che ha saputo meritarsi la riconoscenza di tutti, grandi e piccoli.

Mentre si svolgono i voli con regolarità e precisione cronometrica, il comandante del Campo ha offerto una bella attrattiva: un apparecchio da caccia si è librato rapidamente nel cielo ed ha eseguito interessanti acrobazie che hanno fatto fremere di meraviglia. Questa bella esibizione di capacità del pilota e di bontà di materiale ha segnato il diapason in ogni cuore che



Scene aeree e terrestri del raduno a Torino (foto Cangioli).



L'« I-Bado » sul campo veronese di Boscomantico.



Curiosità di aquilotti durante il raduno all'aeroporto di Padova.

ha vibrato all'unisono con i poderosi cuori meccanici ed ha fatto sentire in tutti quanto sia grande ed intenso il piacere di constatare che l'aviazione non è più la incerta esperienza di pochi arditi con pochi mezzi, ma è invece la certezza di un sicuro immenso successo in cui uomini e mezzi si combinano nei loro sforzi poderosi.

Mentre si svolgono gli ultimi voli il comandante l'Aeroporto offre un rinfresco.

Volare. Questa magica parola non è più un mistero per quei fortunati che oggi hanno avuto, grazie alla bella iniziativa de *L'aquilone*, il piacere di compiere il primo volo.

Carlo Irace

FESTA D'ALI nel cielo di Catania

La giornata di propaganda aeronautica promossa dal Ministero dell'Aeronautica d'accordo con quello dell'Educazione Nazionale, si è svolta in un'atmosfera di autentica gioia collettiva.

All'Aeroporto «Lanza di Trabia», la folla degli aspiranti ai voli è stata enorme. E naturalmente non tutti hanno potuto godere del privilegio di prender posto sui due trimotori «Ca. 133».

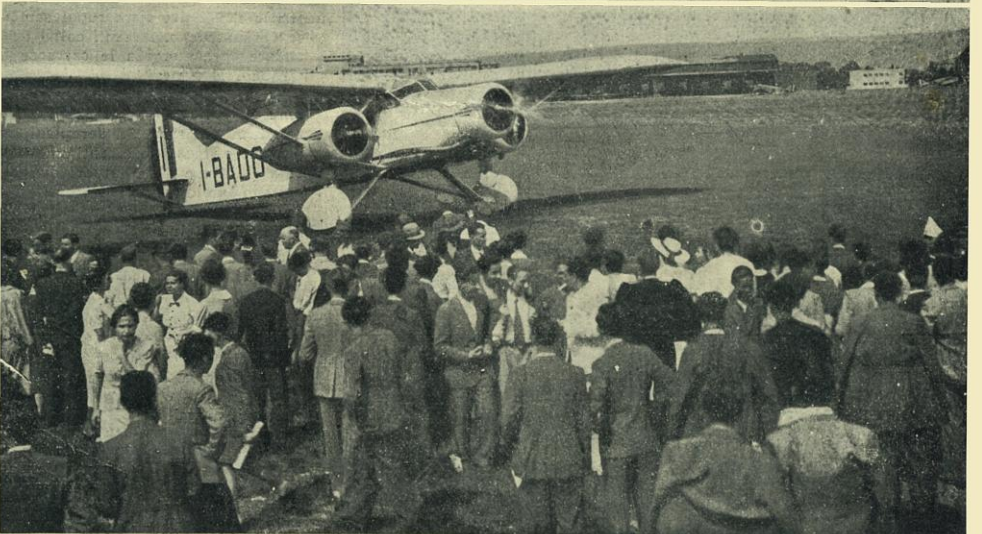
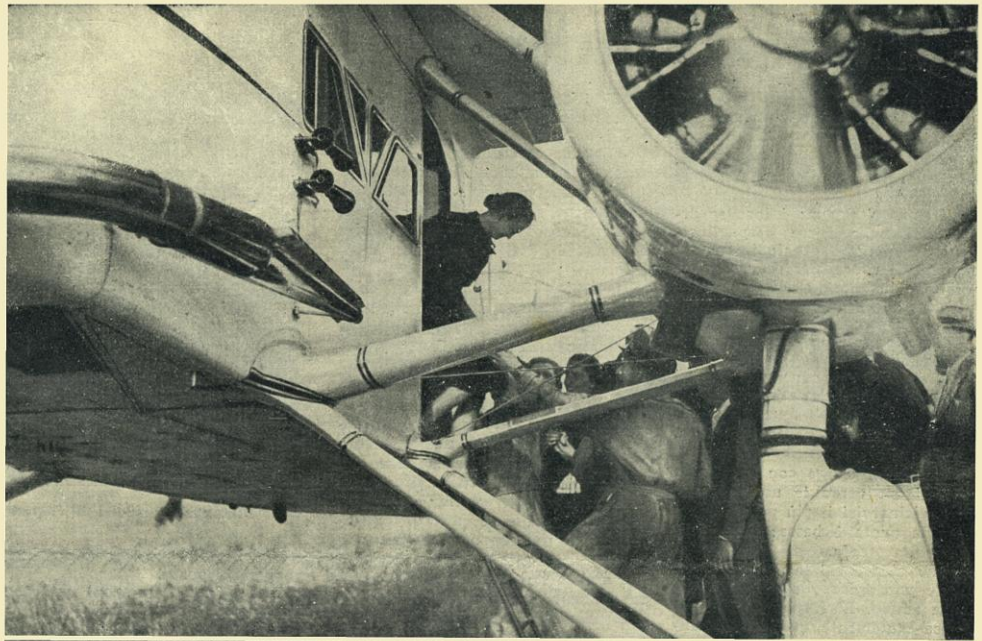
All'Aeroporto a ricevere le autorità e i giovani si trovavano il ten. colonnello pilota Luigi Fortuna, comandante dell'Aeroporto, il maggiore pilota Basile, i cap. Gerardi e Russo e molti altri ufficiali.

Alle ore 8 ha decollato il primo apparecchio «Ca 13» trimotore, pilotato dal ten. col. Rampelli, direttore dei voli. Subito dopo si è innalzato il secondo trimotore, pilotato dal cap. Bronzi.

Assieme agli studenti del G. U. F. e dei diversi istituti medi sono saliti volta a volta a bordo, il Provveditore agli Studi commendatore Sgroi, il preside Verde e i professori Maganuco e Ventre, la professoressa Zelaravici, il prof. Cappellani del «Cutelli», la professoressa Lucia Pani del R. Liceo Scientifico, il prof. Cortini, il prof. Cesare Polizzi preside dell'Istituto Industriale, il prof. Leonardo Patané del Liceo di Caltagirone, il prof. Francesco Geraci dell'Istituto Tecnico «Gemmellaro», il direttore delle Scuole Industriali di Piazza Armerina prof. Giorgio Cristina, il prof. Andrea Manzella, l'ing. Rampulla Basile, il segretario del G. U. F. e molti altri.

Tutti, giovani e non giovani, erano impazienti di attendere il loro turno. Ognuno voleva volare per il primo. Venti apparecchi non sarebbero bastati a soddisfare l'ansietà degli aspiranti al battesimo dell'aria. L'entusiasmo è stato grandissimo. I giovani non appena scesi dal battesimo, si sono presentati ai dirigenti per fare domanda di ammissione alla R. Accademia Aeronautica.

I trimotori hanno riempito la città e l'Etna del loro rombo, in certi momenti dando l'impressione alla cittadinanza che volassero rasentare i tetti e le terrazze. Tutto ciò è stato motivo di curiosità gioiosa di innumerevoli persone, che hanno spalancato balconi e finestre per salutare festosamente il passaggio delle stupende Ali di Italia.



**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**
Utensili e materiali
Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Scene colte dalla macchina fotografica dell'ingegner Sofistico durante i raduni de «L'aquilone» in alta Italia.

AVVENTURA AEREA NEL TIGRAI

Febbraio 1936.

I tre aeroplani biposti, partiti dal Campo di Macallè in ricognizione offensiva verso la valle del Ghevà, hanno da qualche minuto passato le nostre linee.

Gli aviatori figgono i loro sguardi attenti nelle foree cespugliose, dentro i dirupati canali, tra gli ammassi di rocce, per scoprire l'invisibile e insidioso nemico.

Di sotto già sparano dagli impenetrabili nascondigli.

Ad un tratto, fulminea, si profila la drammatica avventura.

Dal motore del capo pattuglia si sprigiona una nuvoletta bianca di vapore: il radiatore è stato colpito e l'acqua di raffreddamento è perduta. Bisogna atterrare.

Il pilota si dirige con un rapido dietro front verso le nostre linee, per avvicinarvisi il più possibile.

Ma la quota è bassa: non potrà fare molta strada.

Una rapida occhiata giù nella valle: c'è uno spiazzo sgombro abbastanza ampio. L'aeroplano ferito vi si posa cautamente, rulla sobbalzando: una ruota sprofonda in una buca. Il velivolo si arresta brusco piantando il muso per terra, come un cucciolo corrucciato.

La situazione è assai critica, gravida di pericolo. Si è nell'interno delle linee nemiche, a circa dieci chilometri dai nostri posti avanzati. Dai costoni circostanti già spuntano sciamma di abissini avidi di preda.

Gli aviatori atterrati non perdono il loro tempo. Consci della situazione, si mettono rapidamente in asset-

to di difesa, decisi in ogni caso a vender cara la pelle.

Tirano giù dall'aeroplano la mitragliatrice posteriore, i due moschetti, le munizioni, le borracce.

Ecco una buona buca: alcune pietre intorno sono presto accatastate. Una minuscola rudimentale ridotta è così costruita, in un batter d'occhio.

Dagli invisibili; nascondigli delle montagne intorno sono ora scaturiti i nemici a decine, e tutti tendono ad avvicinarsi all'immobilizzato aeroplano.

Ben se ne rendono conto i due velivoli della pattuglia che dal cielo hanno seguito e sorvegliato con ansia, con timore e con amore, il loro capo nella rapida vicenda che l'ha condotto in quella critica situazione.

Ad atterraggio avvenuto, uno dei due aeroplani si è portato rapidamente sul nostro posto di comando più prossimo, lanciando un messaggio a precisare l'accaduto e invocare l'urgente soccorso.

E' tornato quindi fulmineo a raggiungere il pattugliere, ed i due velivoli si son messi a roteare in larghi giri, come due falchi, intorno ai compagni atterrati, e stendono in loro protezione cerchi di ferro e di fuoco.

Fanno piovere gragnuole di spezzoni sui cespugli e nei canali: sui costoni, sorvolati a poche decine di metri, sgranano i micidiali rosari delle loro mitragliatrici.

Bisogna dar tempo ai soccorsi da terra di arrivare. Ci vorrà più di



Aquilotti e rondini di Vercelli in attesa del sospirato «turno».

un'ora perchè i veloci ascari raggiungano il posto.

Intanto altri aeroplani fraternamente sono accorsi dal Campo di Macallè a proteggere dall'alto gli assediati, a scortare in volo la compagnia indigena inviata alla loro liberazione.

Gli abissini intuiscono che i soccorsi si avvicinano e cercano di affrettare la cattura dei due italiani.

Ma appena un gruppetto di predoni si mostra allo scoperto viene falciato dal tiro aereo. E ogni sospetta anfrattuosità del terreno, ogni sospetto covo, è bombardato senza requie.

Per fortuna l'ampio spiazzo dove è avvenuto l'atterraggio consente un libero ed esteso campo di tiro anche alle armi degli aviatori... appiattiti.

Ma il tempo non passa mai! Il sole dei tropici percuote implacabile uomini e cose. La pietraia arroventata dà riverberi di fiamma. L'arsura è feroce.

I due aviatori, animati e sorretti dalla presenza dei camerati del cielo, sentono moltiplicarsi le energie e la volontà di resistenza. Essi pensano ai soccorsi da terra che certamente arriveranno, lo sperano, ne sono sicuri. Ma quando?

La munizioni diminuiscono, nonostante che il tiro sia scrupolosamente parsimonioso. Nessun colpo deve andare sprecato. Ma le cartucce finiranno. E allora?

L'assedio sembra ad un tratto allentato. Gli spari degli assalitori si son fatti più rari. Gli aeroplani ora passano e ripassano rasenti sulla piccola ridotta e gli aviatori dall'alto agitano gioiosamente le braccia e fanno gesti a indicare la direzione delle nostre linee.

La liberazione è certo vicina. Infatti gli ascari arrivano. In testa gli ufficiali caracollanti sui mulletti, dietro gli indigeni con il loro trotterellare caratteristico.

Quando finalmente avvistano i nostri aviatori, i fedelissimi eritrei lanciano grida frenetiche agitando i fucili.

Negli ultimi metri è una corsa sfrenata a chi arriva primo. Precede tutti un vigoroso muntaz. Arriva alla piccola ridotta affannato e trionfante. Gli occhi gli scintillano di gioia; fa un bel saluto: — Signor tenenti — grida — stare qui tutta combagna.

Gli ufficiali sorridono felici. E' la liberazione.

Il ritorno è una marcia trionfale.

I canti degli ascari sono accompagnati nel cielo dal rombo dei motori in una sinfonia che celebra la fraterna solidarietà di tutti i combattenti per la Patria italiana di ogni arma e di ogni colore. **Diel**

Guadalajara

« Raccontate al popolo come sia stato dolce il sacrificio del sangue dai morti versato ».

Non so perchè mi è venuta in capo la frase del grande mutilato. E così ho scritto, io, giovane, per voi giovani, queste righe di orgoglio e di fiera, queste righe che vorrebbero essere un omaggio ai Legionari d'Italia morti in terra spagnola. Per coloro che la nefanda stampa antifascista ha cercato di disonorare, calpestandone le gesta.

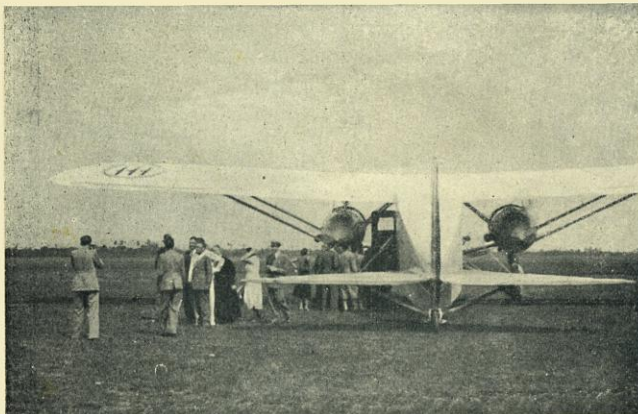
Noi che siamo la certezza d'Italia, teniamo la loro memoria sempre nel cuore perchè ci sia di incitamento, nelle lotte future. Domani, quando saremo uomini, sarà bello ricordare quegli eroi alle generazioni nuove perchè sappiano, e non solo dalla storia, quanto sia grande il soldato d'Italia. Perchè tanti fra i morti di Guadalajara son gli stessi del Sabotino e del Carso, del Piave e del Tagliamento, son gli stessi di Macallè, di Adua e di tutte le Ambe.

Son partiti spontaneamente dalle loro case per una idea che è più che mai giusta e fascista. Hanno Essi combattuto contro orde che nulla avevano da invidiare a quelle del fu impero negussita. Contro gente invasa da insana febbre rossa devastatrice che non si fermava neanche dinanzi alla croce di Cristo. Ed il piombo rosso li ha colpiti mentre stavano conquistando una vittoria che potevano dire prettamente loro; mentre forse in cuore c'era il ricordo dell'istante in cui, abbandonando il suolo d'Italia, avevan portato la mano callosa e rude ad asciugare gli occhi umidi di pianto. Son morti mentre in cuore era un ritornello alpino imparato sul Carso o sul Piave cantato tante volte a bassa voce in qualche trincea sconosciuta. E c'è qualche aviatore mutatosi in fante per aver sempre un fucile in mano e l'elmetto in capo. E ce ne sono tanti altri che lottano nel cielo fiammeggiante del fuoco delle mitraglie.

Sono morti. L'Italia di Mussolini li ricorderà sempre e trasmetterà le loro gesta ai figli dei nostri figli. Essi hanno scritto per la nostra luminosa storia un'altra pagina di innegabile valore.

Ora nei silenti cimiteri di guerra riposano fidenti nei destini della Patria lontana. Ed aspettano serenamente che sulla Spagna sventoli, sicura e dritta, la bandiera nazionale.

Sopra ogni tomba di legionario, nei campi spagnoli, è una croce con su scritto



Chi sale e chi scende. Peccato — dicono gli aquilotti — che la gioia duri poco.

un nome. Variano i nomi, ma le croci son tutte uguali, come tutti uguali sono i morti che vi stanno sotto.

Eroi di una stessa fede.
Martiri di una sola idea.

Sopra di essi vigila, materna, la Patria

loro, riassunta in un drappo tricolore, privato dal fuoco della lotta con su, solenne, la bianca croce dei Savoia.

Veglia Essa sulle glorie dei morti e sulle vittorie dei vivi.

A. F. S.

CRONACA BREVE

IL DUCE, partito il 27 giugno dall'aeroporto del Littorio pilotando un apparecchio trimotore da bombardamento, ha atterrato dopo due ore di volo a Riccione; durante il percorso ha sorvolato a bassa quota le rive dell'Adriatico, da Ancona a Ravenna ed ha ispezionato gli aeroporti di Jesi, Falconara e Ravenna.

NEL PERIODO dal 14 al 19 giugno, trentasette allievi delle Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. hanno conseguito il brevetto civile di primo grado, quattro piloti quello di secondo grado e tre quello di terzo grado; inoltre sono stati rilasciati un brevetto di ufficiale di rotta e un brevetto di motorista d'aeromobile.

AD ATENE è stato firmato un accordo greco-rumeno che regola le condizioni per l'imminente inizio del servizio aereo Bucarest - Sofia - Salonico - Atene - Rodi - Palestina.

LA MISSIONE CILENA attualmente in Italia e guidata dal gen. Don Diego Aracena, comandante delle Forze aeree cilene, sta proseguendo nelle visite agli stabilimenti e agli impianti aeronautici italiani secondo il programma stabilito dal Ministero dell'Aeronautica. I componenti la missione

hanno già avuto modo di rendersi conto dall'efficienza dell'aviazione italiana e dei suoi impianti tecnici, nonché del fatto che essa poggia solidamente su basi assolutamente scientifiche.

A TRIESTE lavora alacremente intorno a un suo ingegnoso apparecchio un tecnico del cantiere San Marco, un appassionato meccanico sulla quarantina, Giovanni Ferrari, aspirante al premio di 100.000 lire, messo in palio dalla R.U.N.A. per chi riuscirà a volare con la sola forza dei propri muscoli.

A un redattore del *Piccolo* che l'ha interrogato, il Ferrari ha manifestato la sua ferma fiducia di riuscire a sollevarsi, sia per il suo poco peso — 64 chilogrammi — che per i muscoli delle sue gambe, specialmente sviluppati in un continuo allenamento con la bicicletta. L'apparecchio costruito dal Ferrari pesa appena quattordici chili e non ha elica, non ingranaggi, ruote, pattini di atterraggio, ecc. Il meccanico ha lavorato per anni alla soluzione di questo problema e crede di averlo risolto costruendo, com'egli ha detto, «una specie di sistema nervoso» sensibilissimo ad ogni comando del volatore.

«Il movimento delle ali, — ha aggiunto



Verona — Un professore di matematica ha compiuto il suo primo volo.

il Ferrari, — è il mio segreto. Almeno fino a tanto che mi sarà dato di poterlo conservare». Queste ali sono di «ottulissima lama d'acciaio e vengono azionate dal movimento di due stiffe nelle quali si trovano i piedi del volatore. Grande importanza attribuisce l'inventore alla coda dell'apparecchio, che egli può articolare a piacere nei due sensi, verticale e trasversale. Nel primo caso la coda agisce da timone di profondità; nel secondo, assumendo una leggera forma elicoidale, funge da timone di direzione.

LE AVIOLINEE OLANDESI, insieme a quelle svedesi e russe, inizieranno in questo mese corrente una linea quotidiana Mosca-Riga-Stoccolma-Amsterdam-Londra, compiendo il tragitto in un giorno.

SECONDO UN GIORNALE TURCO, tra i pionieri dell'aviazione ve ne è uno che è stato completamente dimenticato.

Si tratta di Nestor Kostic, un contadino del villaggio romeno di Divic che 170 anni fa riuscì a volare nello spazio servendosi di una macchina da lui inventata. Durante l'estate 1765 egli fabbricò aquiloni per tutti i ragazzi del suo villaggio e poi ne fece uno per se stesso, una specie di alante nella cui costruzione occupò quasi tutto l'anno successivo. Ad una data che non è nota, avendo giudicato il suo apparecchio a punto, egli si lanciò nel vuoto da una collina alta 30 metri e riuscì a compiere il suo primo ed unico volo.

Questo alante era bizzarramente ideato: la parte centrale consisteva in un tronco d'albero vuotato, al quale erano fissate delle superfici portanti di una esecuzione veramente notevole per quel tempo.

Il volo riuscì per settanta metri, poi l'apparecchio si abbatté in un campo con le ali spezzate.

L'invenzione era naturalmente assai imperfetta e Kostic non proseguì le sue esperienze, perché impressionato dalle beffe dei suoi compaesani che lo consideravano pazzo. Il corpo dell'apparecchio esiste ancora.

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»

Verranno assegnati i seguenti premi:

250 lire alla migliore serie di almeno sei fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18x24;

150 lire alla migliore serie di almeno tre fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18x24;

100 lire alla miglior fotografia artistica isolata di formato non inferiore ai cm. 9x16 e non superiore ai cm. 18x24.

E' 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.

Indirizzare le fotografie in piego residente alla direzione de *L'Aquilone*, viale dell'Università 4, Roma.

UN ORIGINALE CONCORSO

In seguito alle insistenze di molti lettori, acconsentiamo a rimandare la data della chiusura del concorso bandito fra i lettori di qualsiasi età per un racconto di soggetto aeronautico illustrato da fotografie inedite.

Si tratta 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.

Proroghiamo dunque la scadenza del concorso al 15 luglio prossimo venturo.

Indirizzare gli elaborati alla direzione de *L'Aquilone*, viale dell'Università, 4, Roma.

GIURIA

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rampelli, dal magg. C. della Noce, dai pittori Alberto Mastrojanni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federico Valli, Gastone Martini, Vittorio Nuzoli 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

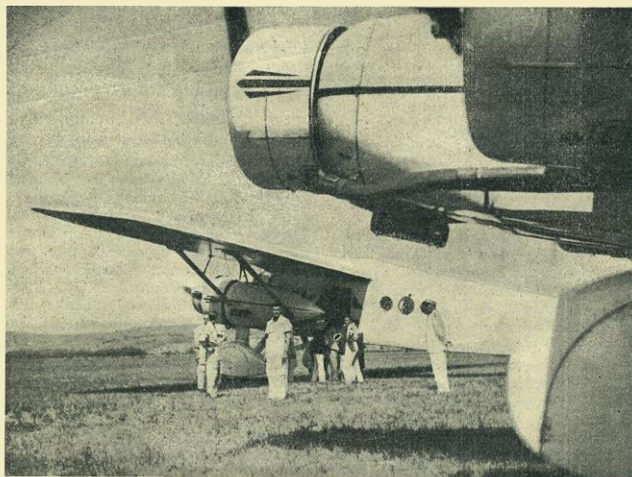
Primo premio: lire 250 e ad ognuno degli eventuali collaboratori l'abbonamento gratuito per un anno alla rivista *L'ala d'Italia*.

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*.



Due scene dei voli di propaganda de «L'Aquilone» a Pescara.

La Palestra dell'aeromodellista

L'AEROMODELLO A ELASTICO "A. P. 3,"

«L'Aquilone», andando incontro al desiderio espresso da molti di riprodurre i disegni istruttivi con frequenza, ha iniziato, con l'aeromodello a elastico A. P. 2, la pubblicazione periodica di una serie di modelli volanti che è stata accolta favorevolmente dai istruttori. No «L'Aquilone» viene pubblicata la descrizione dei modelli, corredata da una parte dei disegni in scala ridotta: gli interessati potranno avere i disegni in

e in duraluminio per la parte centrale e le capottature del motore. Le semiali esterne invece sono in legno e vengono fissate con appositi attacchi alla parte centrale metallica. In questa rientra il carrello, che durante il volo viene riti-

lo triangolare alleggerito. Bisogna naturalmente mettere la massima cura affinché le ali risultino perfettamente simmetriche e i profili ben allineati. Per l'attacco alla parte centrale, ogni longherone porta una mezza cerniera, fissata con ribattini di alluminio, corri-

tano i longheroni della parte centrale e gli attacchi del carrello. Si completa infine la fusoliera con listelli di pioppo a sezione circolare, piegati al vapore e incollati in tutti gli incastri sulle ordinate tesse. Il timone di direzione è costruito insieme con la fusoliera e forma un tutto unico con essa. I piani di

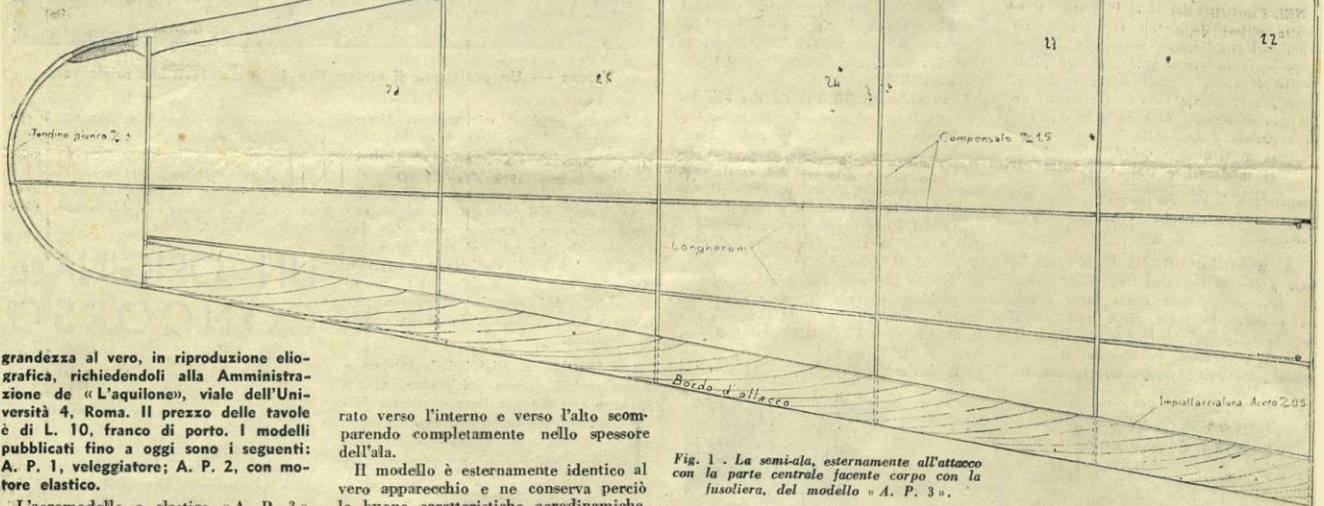


Fig. 1 - La semi-ala, esternamente all'attacco con la parte centrale facente corpo con la fusoliera, del modello «A. P. 3».

grandezza al vero, in riproduzione eliografica, richiedendoli alla Amministrazione de «L'Aquilone», viale dell'Università 4, Roma. Il prezzo delle tavole è di L. 10, franco di porto. I modelli pubblicati fino a oggi sono i seguenti: A. P. 1, veleggiatore; A. P. 2, con motore elastico.

L'aeromodello a elastico «A. P. 3» riproduce esattamente le forme esterne dell'apparecchio «F. N. 305» progettato e costruito in Italia dai fratelli Nardi di Milano. Questo piccolo monoplano biposto è fra i più interessanti apparecchi italiani moderni, sia per le sue caratteristiche aerodinamiche e di volo, sia per la sua struttura interna. I due piloti sono sistemati in tandem nella cabina chiusa e ben carenata. Il motore, un 6 cilindri in linea raffreddato ad aria della potenza di circa 200 cavalli, è perfettamente racchiuso alle forme ben avviate della fusoliera. La costruzione è caratterizzata dall'impiego del legno e del metallo insieme, con un criterio molto originale e pratico. Infatti la fusoliera ha uno scheletro in tubi di acciaio al cromo-molibdeno saldati autogenicamente ed è costruita tutta in un pezzo con la parte centrale dell'ala fino al carrello, sempre di struttura tubolare. La regione che sopporta gli sforzi principali, sia in volo che a terra, è perciò interamente metallica. Il rivestimento è in tela per la fusoliera

rato verso l'interno e verso l'alto scomparendo completamente nello spessore dell'ala.

Il modello è esternamente identico al vero apparecchio e ne conserva perciò le buone caratteristiche aerodinamiche. Anche nella costruzione, che naturalmente è tutta in legno, si è cercato di conservare lo schema originario, ed infatti il modello è costituito essenzialmente da una fusoliera portante due appendici alari fisse, e da due semiali attaccate ad esse con apposite cerniere metalliche.

L'ala (fig. 1), è costruita con due longheroni in compensato da $1,5 \div 2 \text{ m/m}$, traforati, per alleggerirli, nel caso del più forte spessore. La posizione di questi longheroni è stata scelta in modo da farli eguali, così che è possibile costruirli tutti e quattro contemporaneamente con vantaggio di tempo e di precisione.

Sui longheroni si montano le cerniere, che vengono incollate in corrispondenza di tutti gli incastri. Il bordo di entrata viene quindi ricoperto con un sottile strato di impiallacciatura di acero, in modo da ottenere una buona forma e nello stesso tempo una forte resistenza a torsione dell'ala stessa. Il bordo d'uscita è costituito dal solito listello

spondente all'altra metà collegata alla parte centrale. Ciascuna semiala viene perciò fissata con due spine in filo d'acciaio, infilate verticalmente dall'alto in basso.

La fusoliera (figg. 2, 3) è di lunghezza considerevole e consente perciò l'impiego di una matassa d'elastico ad alto rendimento. L'elemento centrale resistente è costituito da un tubo di impiallacciatura di acero o noce di 2 cm. di diametro, terminante alle estremità con i consueti tappi torniti portanti i ganci di attacco e il cuscinetto anteriore. Si deve porre la massima cura nella costruzione di questo tubo, che potrebbe dare luogo a svergolamenti e inesattezze di tutta la fusoliera se fosse costruito affrettatamente. Sarà perciò opportuno lasciarlo stagionare a lungo sulla sua forma o tubo-anima di metallo ed eventualmente coprirlo con un nastro di carta o seta sottile incollato fortemente. Sul tubo si infilano le ordinate di fusoliera, due delle quali por-

profondità sono invece separati e orientabili, allo scopo di regolarne l'incidenza. Il loro longherone è infatti costituito da un tondino di pioppo o tiglio che attraversa la fusoliera sotto il tubo principale e viene fissato a questo con legatura di elastico non troppo tesa. In questo modo è possibile, con un piccolo sforzo, cambiare l'incidenza dei piani di coda, che restano tuttavia fissi in volo e bene allineati fra loro.

Nella parte anteriore della fusoliera è sistemato un tappo in tiglio o cirmolo scolpito, costituente musone e peso. Su di esso si adatta l'elica (fig. 4) che è a pale orientabili in modo da poterne variare il passo. Ogni pala, ritagliata in un foglio di compensato con la fibra nel senso longitudinale, viene piegata al vapore nella forma opportuna e munita in un piede in legno incollato fortemente inchiodato. Il piede si incastra in un foro praticato lateralmente all'ogiva, alla quale è anche fis-

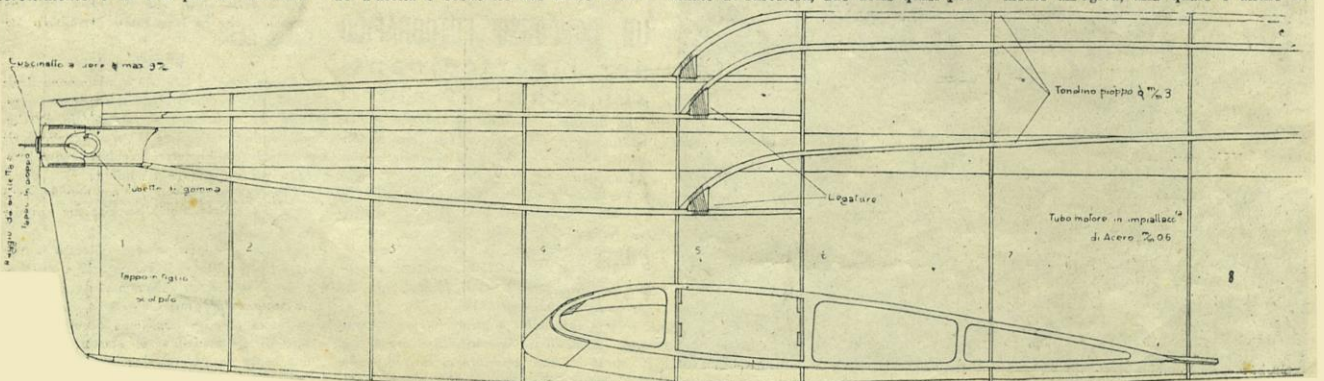


Fig. 2 - La metà anteriore della fusoliera del modello «A. P. 3».

sato il gancio anteriore con attacco a vite. L'ogiva è sufficientemente grande perchè vi si possa nascondere eventualmente un dispositivo di ruota libera. Si potrà provare il modello con eliche di varia grandezza e passo adattando semplicemente all'ogiva le nuove pale.

Tutto il modello deve essere ricoperto accuratamente con carta pergamina sottile verniciata a spirito o alla cellulosa.

Il carrello sarà munito di ruote in sughero o in balsa ben levigate e centrate.

L'apparecchio vero è dipinto color bianco avorio con filettature in rosso o in azzurro, ma sul modello ogni costruttore può sbizzarrirsi a provare gli schemi più originali ed eleganti.

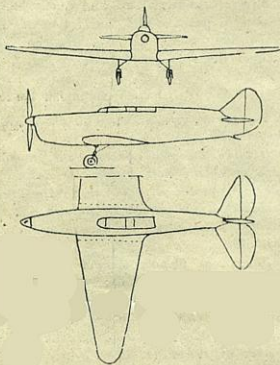
Il modello deve essere centrato in modo che il baricentro si trovi fra i due longheroni dell'ala. Si potrà eventualmente aggiungere piombo a prua, nell'ogiva dell'elica o dietro il musone.

Si proverà quindi a mano facendolo planare e congegandolo coi piani di coda. Si potrà infine caricare la matassa di elastico e provare prima con lanci moderati e poi con tutta carica e partenza da terra.

Ing. Fidia Plattelli

Adunata degli aeromodellisti romani

Gli aeromodellisti romani che non sono stati avvertiti personalmente, sono pregati di trovarsi giovedì prossimo alla Scuola di modelli volanti, in via Angelo Emo 11 B, per comunicazioni e per prendere accordi sullo svolgimento di un periodo di prove pratiche dei loro apparecchi, anche in vista delle eliminatorie e del Concorso Nazionale 1937.



Gli schemi del «Nardi 305».

NOTIZIE E CURIOSITA'

Le idee di Lindbergh sull'uso dei razzi

L'impiego dei razzi come mezzo di propulsione aerea è stato riconosciuto dal colonnello Lindbergh come il punto di partenza di una nuova fase del progresso umano e come il naturale sviluppo dell'aviazione nei tempi futuri.

In una lettera inviata al presidente della Clark University di Worcester (Massachusetts) il famoso pilota americano ha ricordato gli esperimenti compiuti in questi ultimi anni dal professore Goddard di quella Università e ha detto che le possibili applicazioni dei razzi nel campo della propulsione aerea vanno al di là del dominio della fantasia. Nessuno può dire con precisione le velocità che potranno essere raggiunte coi razzi, ma poiché questi non sono soggetti alle limitazioni materiali della rotazione d'un'elica o della sostentazione dell'atmosfera, è facile intuire che le loro possibilità sono infinite. «L'aeroplano, — ha detto Lindbergh, — ha liberato l'uomo dal carcere della terra. I razzi lo libereranno anche dal carcere dell'aria».

Negli esperimenti compiuti nel Nuovo Messico con l'aiuto della Clark University e dell'Istituto Smithsonian, il prof. Goddard è riuscito ad azionare dei razzi, muniti di stabilizzatori giroscopici per l'equilibrio in navigazione e capaci di riprendere terra con la necessaria dolcezza, grazie a un sistema di speciali paracadute.

Dal punto di vista scientifico, essi offrono la possibilità di mandare strumenti di osservazione ad altitudini di gran lunga superiori a quelle raggiungibili coi palloni-sonda.

Per ciò che concerne le applicazioni commerciali, Lindbergh ritiene che il trasporto di sacchi postali a mezzo di razzi sarà una realtà a breve scadenza.

Dal punto di vista bellico, infine, è chiaro che i razzi potranno trasportare formidabili esplosivi più rapidamente degli aeroplani e più lontano di qualunque proiettile.

Concludendo le sue osservazioni, Lindbergh si è detto convinto che l'avvenire appartiene all'aviazione senza ali e senza motori e che, se oggi i problemi tecnici relativi alla utilizzazione dei razzi appaiono molte volte ardui e quasi insormontabili, tra pochi anni questo campo di ricerche e di esperimenti potrà vedere realizzazioni non meno miracolose di quelle che l'aviazione ha registrate negli ultimi trent'anni.

Come siamo giunti al primato di altezza

Dopo lunga e accurata preparazione, come è noto, il tenente colonnello Pezzi ha conquistato all'aviazione fascista uno dei più bei primati mondiali per aeroplano: quello di altezza (con metri 15.655).

Può essere interessante conoscere l'evoluzione attraverso la quale, via via, dal 1913 ad oggi, il primato è stato raggiunto.

Nel 1913, il 28 dicembre, il francese Legagneux, con apparecchio «Blériot-Gnome», a Saint Raphael, raggiungeva l'altezza di metri 6120.

Sette anni Legagneux detenne il massimo, finchè il 27 febbraio del 1920, Schroeder, americano, a Daytona, con un «Lepere-Li-

bergh» si impossessava del primato con metri 10.093.

L'anno susseguente, il 18 di settembre, Mc. Ready, americano, sempre a Daytona con «Lepere-Liberty» saliva a metri 10.518.

I primati furono quindi, negli anni susseguenti, migliorati in quest'ordine:

Sadi Lecoite, francese, 5 settembre 1923. Villacoublay, «Nieuport-Hispano», metri 10.741.

Sadi Lecoite, francese, 30 ottobre 1922. Villacoublay, «Nieuport-Hispano», metri 11.145.

Champion, americano, 25 luglio 1927. Washington, «Wright-Pratt e Whitney», metri 11.710.

Souseck, americano, 8 maggio 1929, Washington, «Wright-Pratt e Whitney», metri 11.950.

Neunhofen, germanico, 26 maggio 1929. Dessau, «Junker Bristol-Jupiter», metri 12.739.

Sucek, americano, 4 giugno 1931, Washington, «Wright-Pratt e Whitney», metri 13.157.

Uwins, inglese, 16 settembre 1932, Bristol, «Wickers-Bristol», m. 13.404.

Lemoine, francese, 28 settembre 1933, Villacoublay, «Potez-Gnome», m. 13.661.

Donati, 11 aprile 1934, Roma, «Caproni-Pegasus», m. 14.433.

Detre, francese, 14 agosto 1936, Villacoublay, «Potez-Gnome», m. 14.843.

Swain, inglese, 3 settembre 1936, Farnborough, «Bristol-Pegasus», m. 15.223.

Pezzi, 1° maggio 1937, Roma, «Caproni-Piaggio», m. 15.655.

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

FRANCESCO FERRARA GRASSO - Termini Imerese. — In Francia si pubblica la rivista *L'air pour les jeunes* che puoi chiedere alla Ligue Aéronautique de France, Parigi.

Parigi. Attendo le fotografie. Per i modelli con motore meccanico non esi-

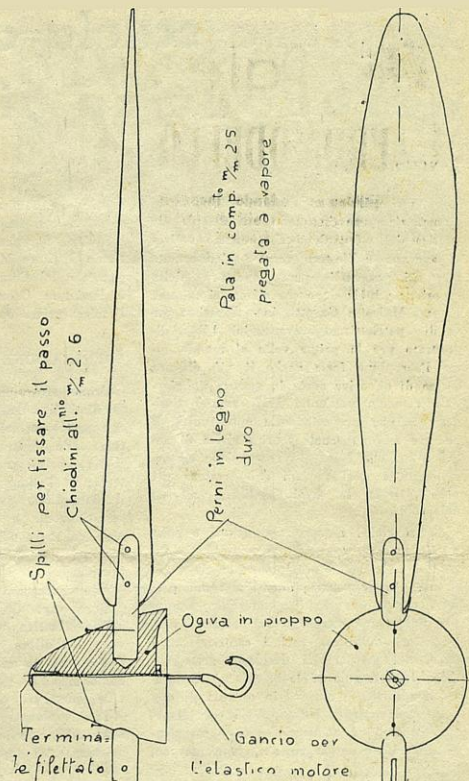


Fig. 4 - L'elica a passo variabile del modello «A. P. 3».

stano primati, poiché il regolamento non comprende questa categoria. Le notizie di prove eccezionali sono quindi attendibili con riserva d'inventario, come si suol dire, perchè non controllate. Un americano ha detto di aver ottenuto 90 chilometri e 3 ore di volo. Chi lo sa, poi, se è vero?

CERVO VOLANTE - Genova. — Mi piace il tuo proponimento di continuare a costruire nonostante che il primo modello non sia riuscito, Càpita a tutti. Fai benissimo a voler costruire un veleggiatore. Però ti consiglio il «Roma» che è fatto apposta per i principianti. Vedrai che farà anche dei bei voli. La squadretta ed il goniometro di celluloido vanno benissimo. I disegni de *L'aquilone* sono in grandezza naturale.

Giar

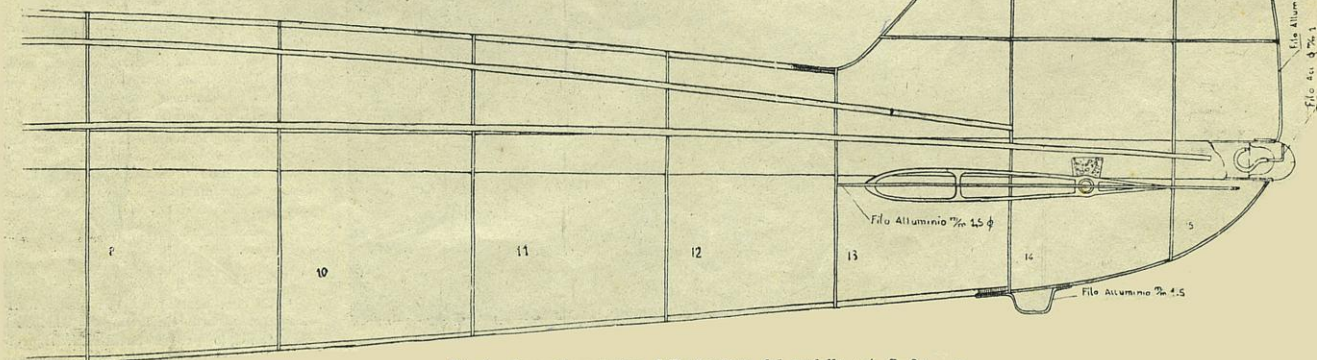


Fig. 3 - La metà posteriore della fusoliera del modello «A. P. 3».

La prima scuola civile di aeronautica di Roma

L'INIZIO.

Dopo che Delagrangue aveva affermato in Roma, sia pure in modo rudimentale, la pratica del volo; dopo che quattro velivoli avevano dall'estero recato solennemente messaggi augurali per l'apertura della esposizione 1911; dopo che gli eroici aviatori Piazza, Moizo e Gavotti, in nobilissima gara di patriottismo avevano, in Ithia, dimostrato per la prima volta al mondo come l'aeroplano fosse anche il più efficace mezzo di offensiva aerea in guerra, un giornale romano, nell'anno 1912, avanzò timidamente una proposta sulla opportunità di pensare ad una scuola teorica civile di aeronautica, che fosse di preparazione ed avviamento a quei giovani che avessero poi voluto, sotto le armi, dedicarsi all'arte del volo.

Apriti cielo! Sorsero opposizioni e polemiche da ogni parte, avvalorate dagli inidenti aviatori, allora purtroppo frequentati, ma in gran parte dovuti alla non perfetta costruzione degli apparecchi; comunque non per questo si scoraggiarono i promotori dell'idea, anzi i contrasti acuirono, nei pionieri, il desiderio della vittoria. L'11 maggio 1913, infatti, un Comitato di aderenti si riuniva in un'aula di una delle casermette di Urbano VIII (ora demolite) in Castel Sant'Angelo, e dopo esauriente discussione sull'argomento, proclamavano,

a pieni voti, la costituzione dell'Ente di fatto con la denominazione «Scuola Civile Aeronautica» e nominavano una Commissione esecutiva, con ampi poteri nella quale, fra gli altri, figuravano i nomi del cap. del Genio Militare Mina, che era il segretario generale del Comitato «Pro Flotta Aerea» e l'aviatore Oreste Salomone, che fu poi l'eroica prima medaglia d'oro.

PREPARAZIONE TENACE.

Primo atto dell'Ente costituito, fu quello di indire delle conferenze aeronautiche con proiezioni, al Teatro Comunale Argentina, onde cercar di formare nel popolo di Roma i primi germi di una coscienza aviatoria; e l'allora col. Douhet, comandante il battaglione aviatori di Torino, venne appositamente a Roma ad inaugurarne il ciclo col tema «Per aspera ad astra» che divenne poi il motto ufficiale della istituzione.

Alla conferenza Douhet seguì quella dell'allora cap. Crocco, il quale parlò del «Transatlantico aereo»; seguito alla sua volta dall'allora Cap. Cianetti che illustrò l'Aeronautica militare; infine chiuse le conferenze il generale Ettore col tema «Le questioni vitali dell'Aviazione».

Tali conferenze, frequentate da sceltissimo pubblico, e largamente commentate dalla stampa, segnarono, senza dubbio, un no-

tevole passo verso il conseguimento dello scopo, mentre a rendere più solido l'organismo veniva chiesto, ed ottenuto, l'alto patronato dei Ministri della Guerra, della Marina e dell'Istruzione.

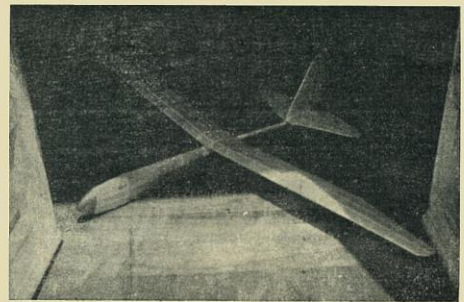
Si giunse così, malgrado continuassero ancora discussioni e polemiche, all'apertura del primo corso «Teorico - preparatorio piloti di aviazione» che fu tenuto seralmente in un'aula del R. Liceo Ginnasio «Ennio Quirino Vi-

sconti» al Collegio Romano, seguito a breve distanza dai corsi teorico-pratici di «Motoristi» e di «Montatori di aeroplano» tenuti in appositi ed adatti locali.

Il 24 maggio 1915 trovò i giovani allievi intenti agli esami di idoneità dinanzi alle commissioni di cui facevano parte i Delegati Ministeriali; gli esami furono brillantemente superati, e tutti i licenziati si arruolarono subito volontari nella nuova armata che doveva imporsi all'ammirazione di amici e nemici durante la Grande Guerra, e che doveva poi, in progresso di tempo, così efficacemente contribuire a ricondurre le ali imperiali sui colli sacri di Roma!

LA SCUOLA NEL PERIODO BELLICO.

Il periodo bellico fu quello della massima attività ed efficienza della istituzione.



Emanuele e Vittorio di Sambuy, torinesi, hanno costruito questo modello con l'ala del «Roma» e fusoliera di loro ideazione. Congegnato in tal modo, che giravolte farà è facile immaginare.

ne, perchè i corsi si susseguirono ai corsi ininterrottamente, e furono frequentati anche da militari sotto le armi inviati dal Governo.

Un corpo insegnante di primo ordine che aveva nel suo seno nomi come: Bertozzi-Olmeda, Cei, Costanzi, Eredia, Fabbri, Giudicandrea, Labocetta, Pugliese, ecc. istillò nei giovani i rudimenti del volo nelle materie principali: aerodinamica, aerotecnica, costruzioni velivoli, igiene aeronautica, legislazione aerea, meteorologia aeronautica, motori di aviazione ed in altre materie secondarie complementari.

Gli allievi furono spesso condotti in visite di istruzione a Bracciano, Centocelle, Ciampino, Vigna di Valle, come anche in laboratori e stabilimenti di costruzioni aeronautiche ed affini.

Oltre alle lezioni consuete venivano, di tanto in tanto, tenute alla scuola conferenze integrative da illustri esperti, cosicché quei corsi intensivi, che duravano al massimo quattro o cinque mesi, erano sufficienti ad avviare gli allievi licenziati ai campi scuola militari, ove si completavano con la pratica del volo.

Ministri e Sottosegretari di Stato si occuparono molto della scuola, con visite effettuate più d'una volta durante le lezioni; gli allievi studiavano con vera passione, impazienti di prestare alla Patria l'opera loro.

Ecco due lettere, fra le tante, che testimoniano della loro fede ardente:

«Zona di guerra 8-6-16

«Fervore sempre di battaglia nella nostra squadriglia!

«Quotidianamente voliamo sul nemico, che certamente non gradisce le nostre visite e proiettili di fucili e shrapnel circondano il velivolo che, protetto dal tricolore, passa invulnerabile tra la musica infernale.

«Pioggia di bombe, lanciate da noi, cade con veemenza micidiale, e gli effetti non individuati dai valorosi ufficiali osservatori che rechiamo a bordo; come pilota mi onoro di aver appartenuto alla scuola di Roma.

«Viva il Re! viva l'Italia! viva l'Aviazione Italiana!».

«Zona di guerra novembre 1917

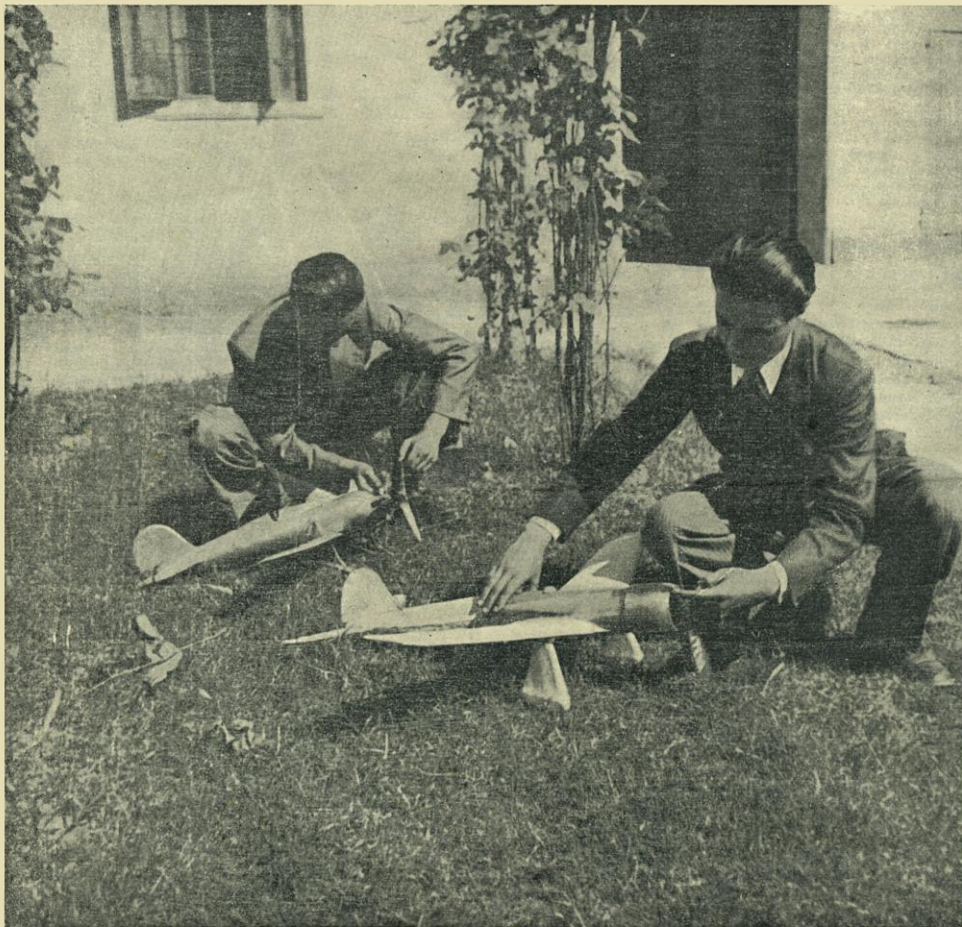
«Ella rimarrà meravigliato se Le dirò che, benchè reduce di 22 mesi di fronte, ho fatto domanda di essere ammesso nella Squadriglia della morte e che ho il piacere di annunciarle che essa è stata favorevolmente accolta.

«Sono proprio contento! E' questo il momento in cui occorre aiuto alla Patria nostra; è questo il momento in cui chi si sente veramente italiano deve fare del tutto per l'onore della Nazione.

«Morire non importa, purchè sia salvo il paese.

«Viva l'Italia!».

Il 13 maggio 1918 la sala dell'«Angusteo» in Roma, elegantemente addobbata dal Municipio per la circostanza, rigurgitava di pubblico, uccorso alla cerimonia



Due costruttori rodigini, allievi della Scuola di modelli volanti dalla R.U.N.A.

della inaugurazione della Bandiera della Scuola Civile Aeronautica, bandiera che fu una delle prime ad essere foggiate a forma di guidone o gagliardetto.

In quell'austera adunata in cui erano intervenuti Ministri, Sottosegretari di Stato, Senatori, Deputati e rappresentanze varie civili e militari, fu sottoscritta una artistica pergamena sulla quale avevano già apposta la propria firma i tre Ministri Patroni.

La scuola continuava intanto i suoi corsi istruendo in complesso oltre 600 allievi; né l'opera si arrestò se non dopo la travolgente vittoria delle armi nostre, e dopo di aver stabilito e provveduto, acciocché un ricordo marmoreo tramandasse ai posteri i nomi dei tre gloriosi allievi caduti durante la guerra.

GLI EROI E LA LAPIDE COMMEMORATIVA.

Chi scende nel parco di Castel Sant'Angelo, dalla sinistra del Mausoleo Adriano, oltrepassati appena gli archi del «passetto Vaticano» scorge una lapide di travertino, opera dello scultore Vito Pardo, modesta di proporzioni ma grande di significato, che reca i nomi di tre fiorenti giovinette, forse ignorate, che crederono quando altri non credevano, vollero quando altri furono ricalitranti, e s'immolarono per la grandezza della Patria quando altri la Patria ne gavano!

Nicola Nitto De Rossi, ultimo discendente di antica e storica famiglia patrizia nato in Roma il 25 agosto 1893. Studente universitario, fu attratto all'aviazione come da forza irresistibile; volontario di guerra, fu assegnato alla 36. Squadriglia, si guadagnò sul campo la medaglia d'argento al valor

militare; la squadriglia stessa di aeroplani «Farman», dal De Rossi ripetutamente guidata in epici combattimenti e furibonde lotte contro il nemico, pianse la sua perdita. I suoi superiori ne commemoravano, commossi, le eccezionali doti.

L'ASPIRANTE UFFICIALE PILOTA GASTONE TEDESCHI.

Arruolatosi volontario pilota, Gastone Tedeschi nacque in Ferrara il 29 luglio 1896. Superato il periodo di istruzione, fu assegnato al 19. gruppo aeroplani, 24 Squadriglia.

Corredato di studi profondi scrisse, nell'aprile 1918, un pregevole libro di tecnica aviatoria dal titolo «Aeroplani ed idrovolanti osservati a terra e condotti in volo» che fu stampato a Milano a cura della Lega Aerea Nazionale e adottato dal Governo d'allora per l'istruzione degli avieri nei campi scuola, ai quali egli lo dedicò con elevate parole.

Ardimentoso quanto valente trovò morte gloriosa in combattimento aereo nel cielo del Piave il 28 giugno 1918. Gli venne conferita la medaglia d'argento al valore.

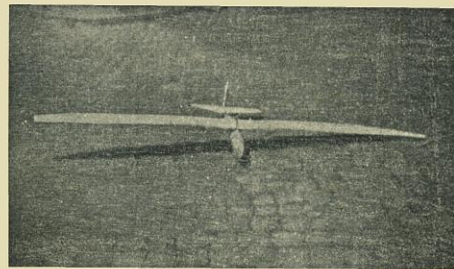
Il soldato motorista Mario Tagliacozzo era nato a Roma il 13 giugno 1894, fu studente all'Istituto Tecnico e si diede con amore alla meccanica aviatoria, per cui venne volontario di guerra nel Battaglione Aviatori, il 10 agosto 1915.

Il Tagliacozzo, che fu un motorista «ottimo», prese parte a difficili ed importanti azioni belliche, eseguendo imperterrito, e con calma veramente stoica, riparazioni in volo tra lo scrosciare dei proiettili; ma colpito da inesorabile morbo, che inferiva allora in Italia, decedette nell'ottobre 1918 mentre, malgrado la febbre alta, curava per-

sonalmente l'impianto di una officina di riparazioni da campo, presso Gioia del Colle.

I cimeli de tre giovani eroi sono ora custoditi a Caserta, unitamente al Gagliardetto della Scuola, opera della scuola professionale femminile di Roma, al cofano in bronzo, opera dello scultore Vito Pardo, alla ricca pergamena, opera dei professori Boella e Magni e ad altri importanti documenti della scuola, in attesa di definitiva sistemazione nel futuro Museo storico dell'Aeronautica.

Lo scoprimento della lapide in Castel Sant'Angelo — una delle prime inaugurate dopo la Grande Guerra — fu cerimonia civile e militare veramente grande, ed ebbe l'onore dell'Augusta presenza di S. M. il Re.



Ecco il modello veleggiatore «A. P. 1» di Amerigo Moscianni di Roma.

Il tempo è trascorso, la realtà degli eroi è divenuta leggenda, ed è passata ormai nei margini della storia. Ma l'esempio di coloro che furono si consolida in coloro che sono, e mai si arresta, nel tempo e nelle distanze, la vittoriosa marcia in avanti e più in alto, delle invitte e temute ali d'Italia!

Augusto Laici

Tom e Jak aviatori

R A C C O N T O

Voi che siete, amici lettori, ragazzette e ragazzetti per bene; che osservate le regole del vivere educatamente; che sempre con un certo garbo manifestate le vostre bir-

bonate, forse stenterete a credermi. Ma il fatto che vi narro è vero, o quasi vero, o verosimile o quasi verosimile. Comunque — e debbo dirvelo subito — esso è accaduto, or non è molto tempo, in America, paese, come voi sapete, dove tutto ciò che è inverosimile è anche reale.

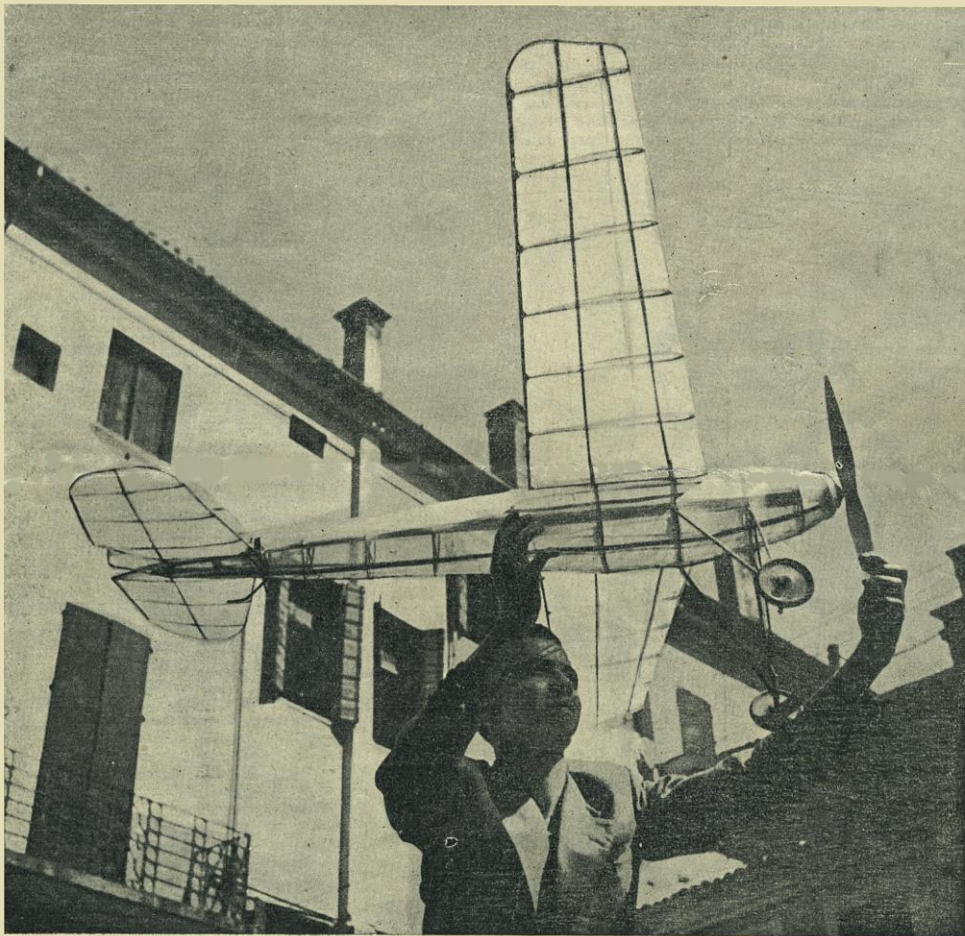
Or non è molto tempo dunque, due ragazzi americani che noi chiamiamo in questo racconto semplicemente Tom e Jak, per non danneggiare la loro reputazione, avevano disertato la scuola (cosa questa che in America si pratica ancora) e s'eran dati ai campi tutti in fiore che la primavera era in rigoglio.

Tom e Jak avevano all'incirca una dozzina d'anni ed appartenevano — ora non vi appartengono più — alla schiera di quegli eleganti acrobati che saltano in corsa sui predellini dei tranvai, che s'attaccano ai paraurti delle vetture, che son capaci di star seduti per chilometri e chilometri sulle ruote di ricambio che ogni automobile porta dietro, che, insomma, non hanno alcun rispetto né per il fondello dei pantaloni né per le ammacature che possono, in simili fragranti, ingentilirne quel che poggia nel citato fondo o fondello.

Tom e Jak erano in vena, ossia erano in forma, ossia avevano in corpo lo spirito della primavera, la gioia della vacanza presa, l'allegria di non aver studiato la lezione, la speranza di passare una bella giornata.

Era nell'aria giocondità di azzurro e di sole; di rondini laboriose e di passerelli vagabondi; stormir lieve di fronde; tepore e fragranza. Anche per questo Tom e Jak trotterellavano allegri. Avevano preso per un viale immenso che pareva infinito e camminavano cianciando e zirlando. Dei chilometri percorsi e da percorrere nulla importava, perché al ritorno avrebbero sicuramente trovato la maniera di viaggiare velocemente e senza spesa. Quello che interessava loro era di andar distante, assai distante dalla scuola e di non veder nemmeno le case che la circondavano.

— La scuola a che serve? E' una



Un allievo della Scuola di modelli volanti di Rovigo con il proprio apparecchio.

catòrbia! Maestri e banchi, banchi e maestri. Invece c'è tanto mondo da vedere e tante cose da imparare!

— Hai ragione, Jak! E, poi, a scuola ci si rimette di salute. Non senti che aria qui? Altro che la polvere del gesso!

— Quel maestro poi: così noioso!
— Sai dove si va per questa strada? — interruppe Tom.
— No, ma che importa!

— Importa, importa. Ti piacciono gli aeroplani?

— Altro! E perchè?
— Perchè — disse Tom — perchè noi andiamo, nientemeno, verso il campo d'aviazione dove a quest'ora ci saranno certamente tanti aeroplani pronti a volare.

— Andiamo? — chiese ansioso Jak.

— Andiamo — rispose subito Tom.

Il campo d'aviazione, recinto da reticolato, sembrava una enorme brughiera. Era immenso. Lungo un lato si stendevano dieci capannoni grandissimi, tutti chiazziati, (E' perchè così dipinti dall'alto i nemici li vedono a stento, spiegò Tom), le cui grandi porte spalancate facevan vedere allineati all'interno aeroplani ed aeroplani.

— C'è spita! — disse ancora Jak
— Sono un centinaio; è tutto uno stormo.

— Stormo? Che vuol dire
— Un reggimento, tante squadriglie; ma sentimi, Jak, a star qui dietro il reticolato non mi va.

— Proviamo ad entrare — azzardò Jak.

— Entriamo — comandò Tom.
Lacerandosi un po' i panni passarono per uno squarcio del reticolato, e, piccoli com'erano, riuscirono ad avvicinarsi, non visti, ad una fila di grandi aeroplani che avevano sotto le ali, agganciati a degli uncini, dei grandi cilindri appuntiti. Lessero: bombe da 100 chilogrammi.

— C'è spita! — disse ancora Jak
— bombe!

— Certo dovranno fare qualche esercitazione! — ammise Tom, tirando indietro il compagno che aveva già allungato, curioso, una mano — Sta' attento!

— Ma io voglio vedere...
Un rumore di passi li colse all'improvviso; impauriti, i due ragazzi cercarono scampo immediato e lo trovarono arrampicandosi su per una scaletta addossata al fianco del grande velivolo entro il cui ventre scivolarono tremando. Si trovarono — Tom e Jak — entro una specie di camera piena di strumenti sconosciuti, dove, innanzi a due seggioli, stavano dei grandi cerchi eguali ai volanti d'automobile. Capirono che lì non era posto sicuro ed il timore d'essere presi per due ladruncoli fu tale, che, vedendo una porticina, dietro i seggioli, vi si cacciarono spauriti. Entrarono così in uno stambugio che enormi cilindri metallici (i serbatoi della benzina) occupavano quasi tutto e che si restringeva nel buio di uno strettissimo corridoio dove, col cuore che batteva a schiantarsi, i due eroi entrarono, increspando. Come avrebbero preferito essere a scuola, al cospetto dell'arcigno maestro!

Fuori, i passi si fecero distinti. A giudicare dallo scalpiccio, gente del campo doveva essere proprio lì presso affacciata. Ogni tanto s'udiva un ordine... poi s'intesero persone salire per la scaletta, poi un

borbottio confuso, infine un comando:

— Via!

A quel comando seguì, subito, un rumore assordante come se un gigantesco ventilatore si fosse messo in moto e l'aeroplano, scosso tutto da un fremito, parve vollesse impennarsi sotto un turbine d'aria.

— C'è spita! — ebbe la forza di dire Jak.

— Che succede? — brontolò Tom.

Cosa succedeva? Lo capirono subito quando, mentre un uomo stretto in un abito di pelle si calava nella camera dei serbatoi, l'aeroplano si mosse, stentatamente prima, rapido poi fino a prendere la corsa. Le grandi ruote — che i due ragazzi scorgevano da un tondo finestrino — accelerarono i giri; la coda dell'aeroplano si sollevò e Jak andò a dar di capo contro Tom!

— C'è spita! — balbettò Jak toccato duramente nella nuca. Ma quando si riebbe dalla zuccata e attraverso la finestrella, vide che i grandi capannoni del campo erano sotto di lui, già lontani, ebbe la sensazione di essere diventato leggero leggero. La coda dell'aeroplano non tremava più a scossoni, ma vibrava dolcemente e gli alberi fuggivano velocissimi allo sguardo e la campagna s'impiccioliva.

Salivano.

— Dio, aiutaci! — borbottò Tom e afferrò la mano di Jak.

L'uomo dall'abito di pelle nera, affacciato, non s'era accorto di nulla.

La grande macchina rumorosa andava nell'azzurro e il povero Jak — chissà perchè — ricordò la favola del Mago Merlino che correva sul drago alato per andare a combattere, con la spada di fuoco, il mostro dalle sette teste.

Come nella fiaba a lui ora toccava correre per l'aria, ma senza spada e con in corpo una tremarella...

L'aeroplano volava sicuro sotto un'interminabile adunata di cirri, che nel cielo mettevano una nota di bianca gaiezza, ma che a Tom e Jak non piacquero.

— Le nubi! E dove andiamo? — brontolò sempre più impaurito Jak.

Ma il compagno non lo udì, nè avrebbe potuto udirlo perchè anche lui ormai, persa scaccheria e baldanza, stava rannicchiato dietro il serbatoio della benzina e nulla più sentiva se non il rombo dell'elica che gli rintonava nel cervello aumentando il garbuglio dei pensieri. A scuoterlo fu Jak che lo afferrò per un braccio e lo scrollò, facendogli cenno di guardar fuori attraverso quella finestrella che era per loro come uno spiraglio aperto sul mondo sottostante. Un grande sabbione si stendeva sotto il velivolo e poi, oltre questo, un'enorme distesa d'acqua che a tratti aveva colore turchino, a tratti verdognolo e che in taluni punti era quasi violacea. Il mare!

Tom e Jak, che non sapevano nuotare, ebbero un tuffo al cuore pensando ad un capitolombolo. Ma no! L'aeroplano con una voltata secca prese a sorvolare il sabbione e così si mantenne fino a quando, quasi dal suo ventre si fosse staccato un peso assai grande, sembrò spinto in alto, come da una molla, per sbandar, poi, improvvisamente, verso terra...

Jak fu spinto irresistibilmente verso Tom; Tom fu addirittura proiettato contro la tonda finestrella. Attraverso questa i due ragazzi videro il suolo avvicinarsi velocissimo e grandi fumate e vampa sollevarsi da esso.

L'inferno?

No! Erano le vampe delle bombe lanciate dagli aviatori per esercitazione, ma nè Tom nè Jak pote-

vano capirlo perchè ignoravano cosa fosse un poligono e perchè oramai avevano fatto una vera indigestione di paura.

Finalmente l'uomo vestito di pelle nera, che altri non era se non il motorista del grande velivolo, scorse i due intrusi e, allarmato, stava per lasciare il suo posto al quale si teneva stretto durante le acrobazie iniziate dai piloti, quando l'aeroplano s'inclinò di testa quasi volesse andar giù a picco. Tom e Jak furono subito sospinti dal loro nascondiglio e scivolando tra i due serbatoi, calarono addosso all'uomo e storditi completamente dal colpo, restarono così, ai suoi piedi, mentre l'aeroplano, contento dei salti fatti, riprendeva il suo volo tranquillo.

Abituato a ben altre sorprese nella sua vita di volatore, l'uomo agguantò i due ragazzi, li cacciò, rude, su una piccola cassa di utensili che serviva al tempo stesso da sedile; li tenne fermi perchè non ciondolassero e gridò qualche parola, che non fu compresa.

Tom e Jak erano sempre stati due frugoli sfacciati; ma agli stupidi uomini che li trascorsero dall'uscio del velivolo, rientrato finalmente al campo, apparvero come cionchi scempiati semplicioni, dalla faccia bianca e ghiaccia.

Come finì la storia?

Ve lo dico in poche parole. Innanzi tutto Jak e Tom dovettero fare un bagno perchè... perchè... la cosa non è semplice a dirsi... insomma perchè il comandante del campo, mentre li interrogava per conoscere come si fossero trovati a bordo dell'aeroplano, aveva sentito un odorino poco piacevole che veniva dal fondo dei calzoncini dei ragazzi...

Poi dai soldati del campo ebbero un cordiale; poi furono accompagnati a casa dove arrivarono nel tardo pomeriggio.

Che zizzole! I genitori, che erano stati in grandissima pena, sfogarono le loro angustie a busse (in America i genitori picchian forte) e li ficcarono in letto senza cena; anzi, siccome nè Tom nè Jak avevano mangiato a mezzogiorno, si può dire, con esattezza, che andarono a letto senza pranzo e senza cena.

Ma fame e busse furono il minor danno. Conosciuta in paese — l'aveva raccontata a qualcuno, in segreto, l'autista che aveva riaccompagnato a casa i ragazzi — la storiella di quel certo odorino e del bagno riparatore, Tom e Jak furono addirittura screditati. Gli anziani del paese al vederli zimballeavano: "To! guarda quei c...sotto!" I compagni scherzavano: "Volete mutande per ricambio?"

Da allora — persa la reputazione di rompiscogli — i due compagni decisero di mettere giudizio e di fare — cosa cui mai avevano pensato — i bravi ragazzi, studiosi, assennati, diligenti, in attesa di diventare — e perchè no? — aviatori per davvero.

E poichè tutto ciò — me lo ha garantito un amico, sincero, che li conosce bene — si è realizzato, non resta che ascrivere ai meriti dell'aeronautica anche la storia della reddenzione di Jak e di Tom.

Ugo Fischetti



Tom e Jak erano in vena.

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diodora

(Continuazione del numero precedente).

L'esercito resisteva strenuamente sulla linea del Piave. L'aviazione ritornava padrona del cielo, Baracca riprendeva con rinnovato entusiasmo i suoi voli audaci. Il 27 gennaio del 1918 scriveva alla madre: "Ho aggiunto alla mia fila di nastri anche quello di Cavaliere della corona d'Italia, ricevuto ai primi di gennaio". E aggiunge un'espressione semplice, quasi infantile: "E' bianco e rosso". Par di vederlo, l'Eroe di trenta vittorie, col petto già decorato di medaglie d'oro e d'argento, chino ad osservare il piccolo nastro vivace, come fosse un fiore... Nel febbraio l'Eroe scrive ancora: "Il Re mi ha presentato alla Regina del Belgio ed alla Regina Elena, e quindi Re Alberto mi ha decorato della Croce di Ufficiale della Corona, che ha il nastro cremisi con la rosetta. Sono molto lieto di aver ricevuto questa nuova decorazione".

L'Aero Club d'America gli assegna una medaglia d'oro. I serbi, gli inglesi, i francesi gli conferiscono le loro ricompense più alte; sulla uniforme si allineano dieci nastri di decorazioni militari. A Milano, al teatro alla Scala è fatto segno ad una indimenticabile dimostrazione del popolo che lo esalta con travolgente entusiasmo.

Nel maggio si riaprì la serie delle sue vittorie, col trentunesimo apparecchio abbattuto alla Grave di Papadopoli, e il trentaduesimo a Borgo Malanotte.

Capitolo XIII.

Ultime vittorie

Si era giunti a giugno.

Il nemico che aveva fatto l'ultimo tentativo sferrando una grande offensiva, aveva trovato nell'esercito italiano la resistenza più disperata. L'artiglieria aveva il compito di distruggere i ponti man mano che il nemico li ricostruiva, e di battere l'avversario intensificando il fuoco. Sotto l'incalzare delle nostre fanterie, il nemico, sorpreso da un imprevisto, dovette piegare e ritirarsi. In breve, sotto il fuoco dei nostri cannoni e dei nostri velivoli, la ritirata divenne una fuga.

Da qualche tempo la squadriglia di Baracca si era trasferita a Quinto di Treviso, un campo più vicino alle prime linee; e l'Eroe non era più che una formidabile arma, una fiammeggiante volontà tutta tesa verso la vittoria finale. Baracca non vive più che per la necessità di veder ripiegare il nemico, di vedere la Patria trionfante. Nel suo anelito trascina irresistibilmente l'intera massa dei caccia. Ed è ovunque. Non c'è più limite alla sua attività prodigiosa. Dall'alba al tramonto vola. Ormai vive più nel cielo che sulla terra. Ormai tutte le sue forze hanno raggiunto il colmo. La sua tensione è al massimo. Ormai sembra già staccato da tutti e da tutto. Sembra già appartenere ad un altro pia-

netta, ad un'altra vita. Il timore che un'ora di debolezza o di stanchezza possa spezzare la nostra resistenza, moltiplica le sue forze. Non ha più tregua, la passione patria arde in lui come una febbre.

Il comando austriaco aveva trasferito sul Piave quasi tutte le sue forze aeree; e il primo giorno dell'offensiva aveva lanciato le intere masse dei suoi apparecchi a coprire le operazioni di attacco. Nella giornata del 15 giugno duecento velivoli nemici s'eran levati nel cielo e venivano avanti a squadriglie di venti, di trenta apparecchi, decisi a impedire ad ogni costo i voli dei nostri.

Invano. I nostri cacciatori, impavidi, assalivano da soli o riuniti in piccole squadriglie, quelle compatte formazioni nemiche. E in quel primo giorno, in cui l'aviazione nemica aveva raggiunta la massima espressione della sua potenza, i nostri con un ardore favoloso, con una tenacia pari all'ardire, riuscivano ad abbattere trentuno apparecchi. Il maltempo infuriava. Il cielo era coperto da nuvole temporalesche basse e grigie; l'acqua scrosciava a torrenti, rabbiosa, a rendere mille volte più ardua a lotta. Tutti, in quei giorni, furono ammirevoli. I più modesti gareggiavano in ardire con i più famosi. I cacciatori, i bombardieri, gli aviatori della ricognizione si levavano a portare il loro contributo ai fanti che sanguinosamente si

battevano a San Donà del Piave, a Fagarè, a Candelù, sul Montello.

Le ultime vittorie di Baracca hanno la data del 15 giugno.

Primo scontro alle 12,30.

Secondo scontro alle 12,45.

Due battaglie e due vittorie nello stesso volo.

Già in questa ultima lotta Baracca aveva veduto la morte fissarlo negli occhi. Mille volte essa gli era passata accanto; questa volta l'aveva sfiorato, l'aveva toccato con la sua gelida mano. Un proiettile nemico era passato, strisciando, sulla nuca dell'Eroe, forando la giubba di cuoio. Non lo aveva fulminato, perché, in quell'attimo l'Eroe era chino sulla mitragliatrice. Ma la morte ormai lo conosceva, ormai aveva contate le sue vittorie, ormai voleva spezzare quell'impeto, ormai gli stava vicina, pronta a ghermirlo.

Capitolo XIV.

L'estremo volo.

Diciannove giugno, verso il tramonto.

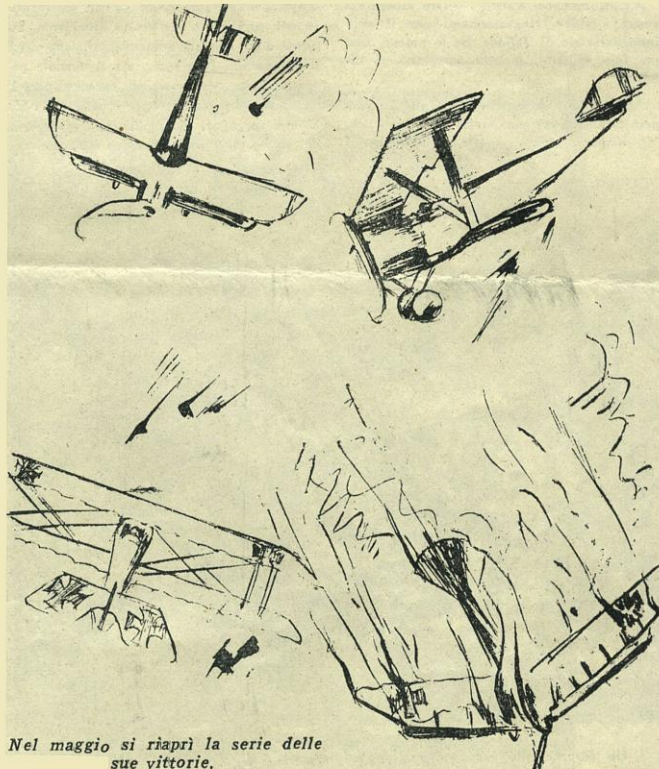
Sopra Conegliano, sopra Vittorio Veneto, ride l'ultimo sole. Per la quarta volta in quel giorno, Baracca si alza a volo. Seguito da pochi piloti si dirige sopra Nervesa, ove la battaglia infuria.

Raffiche di piombo austriaco continuamente salgono rabbiose fino a lui.

A larghe ruote, puntando l'apparecchio in basso per mitragliare il nemico, Baracca scende, scende sempre più in basso, sulla linea del Piave, poi verso il Montello; scende fino a 150 metri, sempre mitragliando e producendo panico e scompiglio nelle file nemiche.

Gli apparecchi che si sono alzati col suo, sono ormai lontani, sparsi sopra la linea di battaglia.

Non vi sono combattimenti aerei da affrontare perché "in quel giorno l'aviazione avversaria, già completamente battuta dalla nostra, è assente dal cielo della battaglia".



Nel maggio si riaprì la serie delle sue vittorie.

L'eroe è solo. E' la sua ultima ora. Il suo grande cuore batte gli ultimi palpiti. La sua vita è sospesa, tra cielo e terra, nell'ultima offerta. I suoi occhi vedono l'ultima luce terrena.

Per l'ultima volta il dolce sole della vita gli riscalda le vene, e bacia la sua limpida fronte. Per l'ultima volta l'aito dell'estate lambisce la sua bocca.

Vita! Immenso dono di Dio, quali misteriose parole gli hai mormorato tu in quell'ultimo attimo? Con quale supremo anelito egli ti ha detto addio?

Quale fremito ha scosso la sua giovinezza magnifica, in quell'estremo saluto?

Una piccola fiamma guizza sotto la fusoliera.

Per un attimo l'apparecchio si ferma.

Il suo pilota, fulminato da una palla nemica, non lo può più guidare.

Poi s'impenna, come un cavallo ribelle. Scivola, si sbanda, lambito dalle fiamme che il vento alimenta. Si muove nel cielo come una meteora, lasciando dietro di sé una scia di faville.

Precipita, rovina, giù, va a schiantarsi in una piccola valle tutta verde, aperta verso il fiume...

Nella casa lontana.

Nell'ombra d'una finestra c'è una donna che alza gli occhi verso le stelle, come a cercarvi il mistero del suo irrefrenabile piano.

Si, stasera l'aria è tutta piena di strane parole; è tutta corsa di fremiti. Stasera è come se una oscurità più fonda calasse sulle cose e sull'anima, lenta, pesante, mortale.

Il denso odore dei fiori, che sale dall'oscuro giardino, stringe la sua fronte, fa palpitare le sue palpebre, come per una vicina vertigine.

Il cuore di questa Madre batte su un ritmo misterioso, sconosciuto fino a ieri...

Che è? Che è mai?

O stelle, lucenti piccole stelle, perché il vostro raggio è così tremulo, come di pupilla che piange?

O stelle...

Passano nella notte, sopra il giardino in ombra, strani uccelli...

Strani uccelli, con strani voli, con strani gridi...

Calano le ombre della sera.

Al campo tornano, ad uno ad uno, i piloti. Il Comandante non ritorna.

Un sinistro presentimento sgomenta quelle anime forti.

Nessuno osa esprimere il suo pensiero. Nessuno osa fissare negli occhi il compagno per paura di leggersi la stessa parola.

Si fa notte.

A mensa quel posto rimane vuoto.

Il tenente Osnaghi ha visto; è lì che dice di averlo veduto cadere. Non può raccontare con ordine. Un nodo alla gola gli mozza le tremende parole. Ha visto, nella valletta, fra la seconda e la terza strada del Montello, un rogo. Ma nessuno vuol credere.

L'ultima speranza è che l'Eroe, sfuggito alla morte, sia scampato dal fuoco e viva ancora, nascosto nella bosaglia, o prigioniero.

Ali e ali s'alzano nel cielo, a ricercare. I compagni cercano, scrutano, dicono il suo nome in quel cielo di morte: Capo, Maestro, Grande Anima, Fratello, dove sei?

Arde sempre il rogo, macchia rossa nell'ombra, ma il corpo dell'Eroe non c'è.

(Continuo)



NOTIZIE STUPEFACENTI

Teodoro Bianchini di Venezia mi ha scritto avvertendomi che sta studiando un « sistema per estrarre la benzina sintetica dalle alghe marine, anzi lagunari ». Appena ricevuto la stupefacente notizia, mi sono ricordato che io, quand'ero ragazzo, mi ero messo in testa di trasformare la mia bicicletta in motocicletta applicandovi un motorino che doveva essere alimentato dal succo del salice torchiato. Adesso capisco che non dal salice, ma dalle alghe avrei dovuto estrarre il carburante.

Emilio Stramucci protesta perché il volo che gli ho offerto nel cielo di Roma è stato troppo breve e chiede che lo si faccia volare almeno ogni mese... Vorrei far sapere a questo nostro amico burlone che nel cortile di casa mia la mia cameriera ha scoperto una sorgente di petrolio dal quale estrarremo presto non meno di mille tonnellate di benzina pregiatissima...

Piergianni - Camporotondo. — Sono contento che tu sia venuto a far parte della numerosa aerofamiglia de « L'aquilone ». Dissento, però, sulla scelta dello pseudonimo. Non ti pare un po' vanitoso appiopparsi il nome di un grande eroe? Nessuno, io penso, si deciderebbe a farsi chiamare Francesco Baracca, o Benito Mussolini. Non ti pare? Non vedo nulla di male, invece, nel fatto che tu abbia imposto il nome di Presel (l'eroe delle ventitré vittorie spagnole) ad un aeromodello. E' un modo come un altro per ricordare e onorare chi ha bene meritato della patria. Che sei nato ad Ancona me lo dimostra il fatto che scrivi « sono nato in, invece che ad ». Io conosco della gente che è nata ad Imperia, a Roma, a Empoli, a Pantelleria, ecc., e conosco, infine, alcuni ragazzi che sono nati in Ancona. E già che ci siamo, lasciami finir di celiare. Tu mi scrivi che abitavi da tre anni oramai al Lido di Venezia. Hai visto? E' bastato cambiare aria... Aspetto i risultati della tua propaganda fra i giovani di Camporotondo e aspetto la nuova lettera che hai il fegato di annunciare ancora più lunga di quella attuale. Ma sei pazzo?

Lodovico Calbiati - Milano. — Pubblicheremo il tuo pezzo intitolato « Aquila imperiale » « Voli sulle ambe » di Vittorio Mussolini è un ottimo libro che potrai acquistare per farne dono al tuo amico.

Leonardo Carella - Bari. — Bello il tuo resoconto sul primo volo. Lo pubblico nel posto e con i caratteri d'onore.

Lamberto Giorgi - S. Concordio. — Il barbuto censore dice che « Redenzione » non va.

Giovanni Visoni - Bologna. — Sì, puoi chiedere i numeri arretrati. Ho piacere che tu abbia fatto « finalmente la conoscenza de L'aquilone ».

M. Chiodi - Livorno. — Devo dirti che i supplementi non si regalano, ma si vendono. Io ne regalo ogni tanto qualcuno a miei aeronipoti che si distinguono nell'attività propagandistica.

Emanuele Sambuy - Torino. — Anche la tua lettera è passata all'ing. Bi, per i Colloqui con gli aeromodellisti. Il modello americano l'ho veduto anch'io. Ti ringrazio dell'offerta di mandarmi la rivista, ma non serve. In quanto alle questioni tecniche, come ti ho detto, risponderà Giarella.

Giusto Fonda Bonardi - Trieste. — Ho passato le tue lettere all'ing. Bi, che ti risponderà nei Colloqui con gli aeromodellisti. Non mi hai seccato: io nomino sul giornale chi mi scrive cose intelligenti. La mia frase era rivolta a quelli che vogliono essere nominati per pura vanità.

ANGELO F. SAMPETRO - Castelnuovo Scivica. — Il barbuto Censore legge sempre con interesse i tuoi scritti, e qualche volta li legge anch'io. Il nostro giudizio è concorde e favorevole e ritengo che sarebbe un vero peccato se tu non continuassi a scrivere. Però devi cercare di migliorarti sempre. Mandi pure la fotografia rarissima di Baracca che riprodurremo e poi ti restituirò. Per quella intervista che proponi, debbo dirti che ne riparleremo con calma al momento opportuno.

DEMONIETTA. — No, non posso accontentarti proprio. Neanche se ti presenti con un ordine del Ministero, ti fanno volare sul campo militare di Livorno. E' meglio che tu ti metta il cuore in pace fino al giorno in cui si presenterà una nuova occasione. La sede provinciale della R.U.N.A. di Livorno è in via Ricasoli, 18.

FRANCESCO SUCCI - Roma. — Provvedo al cambiamento d'indirizzo. L'informazione che hai avuta è inesatta. Per 15 lire si può avere a domicilio tutto l'occorrente per fare un aeromodello; per questo infatti basta andare a comprare una tavoletta di compensato, qualche listello e un paio di fogli di carta velina e portarseli a casa. In più si può avere anche il costruttore, dal momento che ci si mette a lavorar. Altra inesattezza è che queste cose lo possa far avere io. Tanto meno potrei far avere, per 75 lire, un motorino FIAT: prima di tutto perché il motorino FIAT per modelli volanti non esiste, in secondo luogo perché costerebbe, se esistesse, qualche cosa come quattro volte questa cifra.

VITTORIO MIRABELLA. — Ciò che desideri ti è stato spedito.

GUIDO TOSI. — Sono dolente di doverti disilludere. Io non ero a Ponte S. Pietro il giorno del raduno. Ti devo anche dire che non possiedo i disegni che ti interessano; né ingialliti, né candidi, li possiedo, ahimè! Ti mando il giornale al nuovo indirizzo.

MAGNI, SECONDO, PAVESI. — Ho ricevuto i vostri « caldi » ringraziamenti per il volo fatto nel cielo di Talledo. Se io potessi, non un volo soltanto, ma un aeroplano vi offrirei!

AGOSTINO SANGIOVANNI. — Bene. Ho proprio tanto piacere che tu sia stato promosso. Mi dispiace, invece, che tu creda d'avermi

veduto a Ponte S. Pietro. Io, ahimè!, non mi sono mosso da Roma per tutto il tempo dei raduni. Se mi fossi mosso sarebbe successo un guaio. Soltanto rimanendo quindici ore del giorno a tavolino ho potuto toccare i bottoni di comando a distanza e rispondere alle tonnellate di lettere e cartoline dei miei sempre incerti aeronipoti. Ti assicuro che questa mia idea dei raduni aviatori mi è costata cara. Tra l'altro: cinque chili di peso...

ANGELO CAMPINOTI. — Caro amico, aspetto impaziente che tu venga a Roma col dirigibile che stai costruendo. Attento al gas!

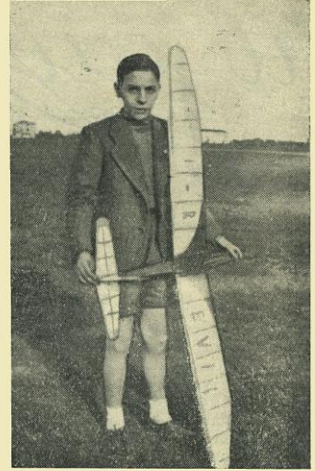
GIAN RAFFAELE FRANCESCHI - Bologna. — Grazie della buona propaganda. Attendo le fotografie del modello. Faccio spedire le copie da distribuire ai ragazzi che non conoscono ancora il nostro giornale.

WALTER BARRAJA - Palermo. — Il disegno mandato a Simoncini costa dieci lire, caro amico. Come facciamo?

FRANCESCO RICCIUCI. — Ho ricevuto i « fervidi » ringraziamenti per il volo su Pisa. Ricambio gli affettuosi saluti.

CORSARO AZZURRO - Livorno. — Sono contento che il giornale piaccia molto anche a te. Vedrà come va la faccenda dei giornali livornesi: tu fammi sapere quali sono quelli che non lo hanno. Le scuole di aeromodellismo sono istituite ed organizzate dalla R.U.N.A., tutti i soci della quale possono frequentarle, a qualsiasi età. Lo scopo delle scuole è, naturalmente, l'istruzione costruttiva in un primo tempo, corso iniziale, nel quale gli allievi imparano a costruire un modello facile: poi c'è il corso di perfezionamento, nel quale l'allievo sviluppa le proprie cognizioni teoriche ed impara i sistemi di costruzione più completi. Questo in brevissime parole: se vuoi saperne di più, vai alla R.U.N.A. di Livorno, che ha un'ottima scuola. Associandoti alla R.U.N.A. diventerai anche, senz'altro, abbonato a L'aquilone.

ARVE MOZZARINI - Milano. — La notizia che mi dai mi ha profondamente turbato. Amavo molto Zampa di Gallina, il tuo simpatico fratello perduto, e apprendere che egli è scomparso per sempre a causa di un banale incidente d'auto mi riempie di tristezza e di furore. Sì, anche di furore. Io non so come si sia svolto l'incidente, ma posso dirti che gli automobilisti sono degli irresponsabili. Non tutto, ma il novanta per cento. Basta vedere come corrono per le strade di campagna e per quelle di città. E' una vergogna. E' la più grande vergogna del secolo, chechè ne pensino e ne scrivano



Renato Vitto di Parma ha partecipato alla gara, della quale si è già parlato, con questo modello che assomiglia al « Roma », con l'ala costruita alla rovescia.

quella della rivista del R.A.C.I.! Tu sai che io ho più di ventimila aeronipoti. In un anno ne ho perduti quattro. Uno, di Napoli, è morto di febbri tifoidi; gli altri tre in incidenti automobilistici. E poi dicono che è pericolosa l'aviazione! Tutto sommato, l'aviazione può essere pericolosa per la pratica (se è pericolosa): gli automobilisti, quelli irresponsabili, invece, sono pericolosi all'umanità e lo stato dovrebbe decidersi ad appiappare contravvenzioni di migliaia di lire e mettere in galera per lungo tempo tutti coloro che si rendono responsabili di incidenti a danno di sé stessi e degli altri. (Poi ti raccomando i motociclisti!). Ecco dunque le ragioni del mio furore, oltre che della tristezza per la perdita di un ragazzo al quale avevo dedicato particolare affetto e attenzioni. A te non so proprio cosa dire. Capisco il tuo dolore e quello dei tuoi familiari. La morte è un mistero grande e tremendo che mi turba tanto. Ma so che bisogna essere forti onesti volitivi, per continuare degnamente le opere di coloro che furono e noi tanto ammiriamo e stimiamo. Sii sereno e scrivimi qualche volta. Ho inviato un pensiero reverente alla memoria del piccolo simpaticissimo che io avevo battezzato zampa di gallina.

CARLO ZUCCHETTI - Napoli. — L'indirizzo della R.U.N.A.? In via Filangeri, 6. Ti faccio spedire senz'altro tutti i numeri che contengono le lezioni sull'aeromodello velozizzatore « Roma ». Tu manderai all'amministrazione tanti sessanta centesimi quanti saranno i fascicoli che riceverai.

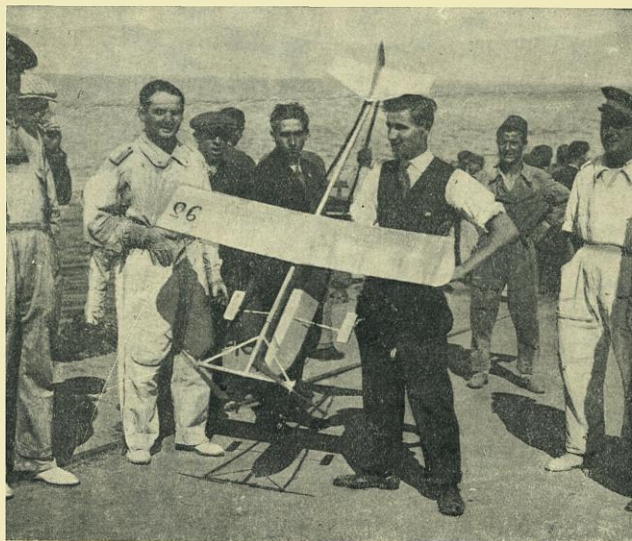
LAURO CLARI - Gorizia. — Bene. Mi fa piacere apprendere che a Gorizia si lavora seriamente. L'aeromodellismo è un'attività più attiva, che jemale. Mandami le fotografie del bimotore.

CARTA VOLANTE - Gorizia. — Mi dispiace davvero che tu non abbia volato. Faccio sostituire L'aquilone alle Vie dell'aria. Buona l'idea di scrivere in stampatello.

EUGENIO COSSU - Tempio Pausania. — La cosa è semplicemente misteriosa, a sentir te io ti avrei mandato una lettera in bianco. Deve essere uno scherzo di qualcuno di casa tua. Hai volato? L'abbonamento annuo a L'aquilone costa lire 14. Se vuoi puoi associarti alla Reale Unione Nazionale Aeronautica con quindici sole lirette e avrai diritto all'abbonamento annuale. Non ti pare una bella occasione?

GUIDO MIGLIO. — Sarai accontentato. Buon viaggio.

PIERO E PAOLA BORTANI. — Grazie e buona villeggiatura.



Un idromodello presentato alle gare nazionali di Vigna di Valle nel 1931.

ALLEGRETTI - Venezia. — Per entrare nella R. Accademia Aeronautica non occorrono speciali doti fisiche; più esattamente è necessario non avere difetti fisici. Esiste un elenco delle imperfezioni che determinano l'insabilità al pilotaggio, elenco pubblicato nell'opuscolo « Come si diventa aviatori » - L. 3. In linea di massima si può dire che per essere pilota occorre una struttura scheletrica regolare, un'altezza minima di metri 1,60, polmoni sani, cuore saldo, nervi a posto, vista regolare (10/10), udito regolare. Manda pure le fotografie africane di tuo fratello.

Zio Falcone

CARTELLO

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

AEROMODELLISTI TORINESI. — Materiali istruzioni da Bussolino, via Nizza 121 bis. Sconto agli scolari.

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.

CAMBIO SCHELETRO ala modello « Bellanca » contro francobolli — Bruno Decore — Catanzaro Sala.

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

È uscita:

LA TAVOLA N. 1
DEL
COSTRUTTORE DI AERONODELLI
contenente i disegni in grandezza naturale
DEL

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

OFFICINE MONCENISIO

già An. Bauchiero

Soc. Anonima Capitale versato L. 10.000.000

Sede in **TORINO**

Stabilimenti in Condove

Trasformazione e riparazione di aeromobili - Costruzione di parti di ricambio per detti - Materiale bellico per aviazione

UN LIBRO PER VOI:

Il Costruttore
di Aeromodelli

Fatevi regalare questo utilissimo libro, dal quale potrete apprendere in brevissimo tempo a costruire modelli volanti di tutti i tipi.

Ai nostri abbonati Lire 22,50
Lire 25 franco di porto

Edizioni de « L'AQUILONE »
ROMA - Viale dell'Università, 4

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

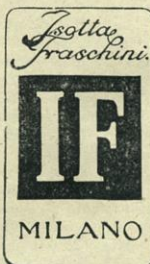
Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

SAIMAN

SOCIETÀ ANONIMA INDUSTRIE MECCANICHE AERONAUTICHE NAVALI ROMA

Officine e Cantiere: Lido di Roma

COSTRUZIONI-RIPARAZIONI
AERONAUTICHE E NAVALI



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

RADIO SAFAR

Un orecchio
sul mondo!

MACCHINE
DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA

VIA FLAVIA 4



PINOCCHIO VINCE

Il burattino che allietò la giovinezza dei vostri nonni e dei vostri padri, ritorna per la vostra gioventù in intelligenza e in bravura tutte le figurazioni estere. E che matte risate. Dite alla mamma che si trova in questi prodotti di gran marca

Avrete le figurine Pinocchio consumando i seguenti prodotti di prima scelta:

Biscotti e Waffer S. A. I. W. A.

Cioccolato Nestlé e Cailler Protumerie Lanza

Formaggi « Fior d'alpe » e « Fior di sole »

Aperitivo e Mistura Donini Vermut — Mandarinetto

— Succuva — Isolabella

Confetture conserve Elvea Super-Lemonsoda — Super-Oransoda

Pasta all'uovo « La Faraona »

Polveri Belloni per acque minerali

Industria dolciaria Seveso Pastiglie Leone dissetanti

Collaborazione dei giovani

LA BATTAGLIA AEREA FRA TEBE E SPARTA

Non è affatto vero che gli antichi non avessero mezzi di locomozione aerea e la battaglia che narriamo, accaduta 4000 anni or sono, ve lo testimonierà.

L'aviazione civile e militare delle due città di Tebe e di Sparta era già giunta ad un tal punto di perfezionamento, che il padre degli dei e degli uomini, il fulminante Giove, temeva seriamente per la propria incolumità. Infatti se gli uomini a bordo delle loro aquile fossero giunti in un crescendo di primati a toccare le soglie dell'Olimpo, cosa sarebbe successo? Avrebbero più essi rispettato i loro possenti Dei? Questi erano gli interrogativi che si poneva il marito della gran Giunone. Convocò allora tutti i numi in concilio: venne Vulcano, giunsero Nettuno e Borea, Atena, Venere e tutte le deità minori, ascoltate dall'irrepressibile Mercurio che tuttavia disdegnava simili cerimonie. Tutti gli dei si trovarono d'accordo nel suscitare una tremenda lotta tra Tebe e Sparta in modo che l'aviazione di ambedue andasse completamente distrutta; le difficoltà sorsero quando si trattò di metterli d'accordo sulla vincitrice della guerra. Chi voleva Tebe, chi voleva Sparta. Infine decisero che la lotta sarebbe finita a pari merito con onore per entrambe le nazioni in lizza.

Intanto giù nella terra i rapporti fra le due città facendosi sempre più aspri, la guerra fu dichiarata. E' ora di dire in che cosa consistevano gli aeroplani dei valorosi greci: non erano altro che aquile di una razza gigante che si è estinta, sulle quali, dirette in volo con le redini come cavalli, potevano stare a cavalcioni comodamente due o tre guerrieri.

Grave fu il disappunto delle dame greche all'annuncio della guerra; infatti molte di esse possedevano veloci aquile utilitarie, che ora sarebbero state tutte ritirate per scopi bellici. O povere Fifi, Koko, Kiki! in mano a quei rozzi soldatacci! Tuttavia dovettero cedere, e lasciare (con le più grandi raccomandazioni, però) le loro beniamine ai combattenti. Fra le file dell'Associazione Inabili alla Guerra si erano frattanto aperte le scommesse sull'esito di ogni giornata di battaglia.

Finalmente il gran giorno venne. La grande schiera Tebana apparve per prima sul luogo della pugna, seguita a poca distanza dalla spartana. Erano entrambe in assetto di battaglia e compivano rapidi giri nell'azzurrisimo cielo aspettando il segnale. E il segnale venne: alle 4.22 del mattino (ora locale), i singoli capitani, da bordo della rispettiva aquila di comando, incitarono le schiere alla battaglia ed alla vittoria.

I numi dall'Olimpo seguivano le vicende della colossale lotta. Le tribune erano gremite: dai primi posti, occupati da Giove e da Giunone, si giungeva sino ai popolari in cui si trovavano le divinità meno abbienti e le semi-divinità. Un servizio di radio-informazioni organizzato dalla Fama teneva tutti al corrente dei più minuti particolari e in ogni punto dell'aria si trovava qualche fotografo o qualche cinematografista.

La battaglia era furibonda. All'accanimento degli uomini, che con lance, picche, aste si contendevano la vittoria, si aggiungeva quello degli uccelli che servivano da veicoli aerei. Le aquile con i loro potenti rostri si mutilavano a vicenda e mutilavano gli avversari. Piogge improvvise di penne si abbattevano sulla campagna e sulle città. Anche Tebe ne fu sepolta, e le gentili dame tebane ne approfittarono per preparare materassi e cuscini morbidiissimi ai loro valorosi mariti. Si narra anche che, prima del combattimento, le madri spartane abbiano detto ai loro figli: «Torna su questa o su un'altra» alludendo all'aquila al cui collo avevano assicurato il cestino da viaggio (un medimno, tutto compreso) con il famoso brodetto.

Presto però anche gli Dei entrarono in battaglia. Essi, stanchi di solo contemplare la scena e presi da un tifo invincibile, erano saltati fuori dalle tribune mischiandosi ai combattenti. Giove con una pila elettrica in tasca per i fulmini e un megafono alla bocca era nettamente dalla parte dei Tebani; Giunone con il suo vezzoso elmetto all'etiopica era invece per gli Spartani; e così tutti gli Dei parteggiavano per l'una o per l'altra città.

Le sagome maestose delle divinità volteggiavano fra i combattenti senza bisogno di ali, aiutando ora l'uno ora l'altro combattente.

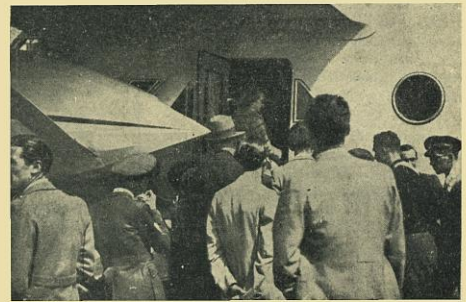
I mortali, a bordo delle loro aquile, combattevano impennandosi, cabrando, planando e frecciando velocissimi. La battaglia era animatissima e tutto lasciava prevedere un esito pari.

Gli Dei pugnavano animosamente e gli uomini ancor di più. Rapidamente il numero dei mortali andava diminuendo. Cinquanta valorosissimi rimanevano ormai in aria. Cinquanta che divennero ben presto 30, 20, 10, 5, 4, 3, 2, 1, e questi fu spartano! Nel momento della morte questo glorioso superstite volle ancora dire con nobili e generose parole: «Muoi per la patria!». Ma invece, per un strano fatto, forse perché ancora imberbe giovanetto (infatti la madre lo aveva alla guerra mandato in età di giocare, il poverino!) disse: «Mu...o...io pp... per ll... la ppa... pp... ppa!».

Infine anche gli Dei si ritirarono e tornarono alle loro sedi.

Lo strattagemma di Giove era riuscito in pieno: i miseri mortali avevano lasciato per sempre quei cieli ai loro legittimi dominatori.

Venne la notte e Giove, carezzandosi per la soddisfazione della gran barba fluente, domandò alla consorte Giunone le pantofole ed il pigiama e si dispose alla consueta partita di scacchi scientifici con la oechichiera Minerva.



Una scena dei voli di istruzione per gli abbonati a L'Aquilone e per gli studenti delle scuole medie.

GUARDANDO UN TRIMOTORE

Quel giorno nel quadrato azzurro di cielo che vedevo dalla mia finestra, passò un fremito, un palpito di vita. Un maestoso trimotore si avanzava sicuro nel cielo, e pure era una cosa così piccola di fronte al creato, a quelle superbe estese di monti che ai piloti immersi in un bagno infinito di cielo saranno apparse, se non ridicole, disprezzabili. Perché è così!

L'uomo-pilota, abituato a veder le cose dall'alto, o non le considera o lo fa per criticarle, per trarre da esse solo il ridicolo. Il piccolo e questa è l'unica cosa che io non posso sopportare in un pilota. Le ali dell'apparecchio mandavano bagliori argentei, facendo sì che sembrasse un altro piccolo sole che, geloso dello splendore del grande, del vero sole, fosse venuto a compiere la sua eterna ellissi, dallo zenith al nadir. E questo solcino splendeva di una luce che feriva gli occhi, ma pur tanto bella, tanto dolce. Con un ampio giro ritornò sulla mia casa, poi si abbassò ancora, sempre più, a larghe scivolate che sembravano fatte su di un immenso toboga.

Sentivo il suo canto di gioia, un canto di cosa felice e sicura di sé, penetrarmi in tutta la persona; frangere i più reconditi mioscondigli del mio cuore, scorrere col mio sangue nelle vene lasciando le sue note a disperdersi dentro di me, a poco a poco, come le vibrazioni prodotte su uno stagno da un ciottolo marliolo.

Dalla mia casa sollevata, lo vedevo nella pianura, più basso di me, sotto di me nel gran tripudio di luce, di sole, di verde, di vita che si stendeva davanti ai miei occhi abbagliati.

La campagna era in fiore e la primavera aveva ornato gli alberi di colori e di gemme; il fiume lucciava nella pianura, argenteo, come mai, ma quel piccolo sole che vagava nel cielo splendeva di più. Sembrava che la bella macchina di potenza e di gloria s'indugiassero su quel paradiso terrestre.

Tutte le forme rotonde, che spaventate dal rombo ferace d'idee, erano fuggite, ritornavano garrendo, intrecciando voli nel cielo, piccole forbici nere palpitanti di vita nell'azzurro sereno.

Tutta la terra ora rideva, ed anche i monti, dalle cupe valli coperte di alberi verde scuro, sembravano meno aragigni, più cristallino nell'immensità di quel puro cielo instillante rombava ancora l'aeroplano; vibrava; riprendeva quota, si aggirava, s'allontanava e ritornava ancora su questa piccola vallata di delizie. Andai a prendere il binocolo, lo misi a fuoco e poi... poi vidi i piloti sorridere dai vetri della cabina; li vedevo muovere le labbra, indovinavo le loro parole: «Guarda che splendore, che pace, che serenità! Senti come è dolce il canto dei nostri motori, come piccola ci pare la terra quassù, come ci sentiamo più buoni! Non odi le parole d'amore che il cielo dice alla terra?».

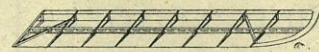
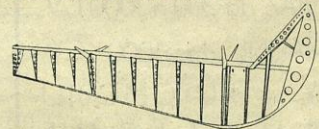
D'un tratto quello che guardavo col binocolo tese il braccio verso di me. Erano forse a duecento metri. L'altro passò i comandi al primo, prese il canocchiale, mi guardò, io guardai lui. Non ci vedevamo il viso, eppure fui sicuro che mi sorridesse. Alzai il braccio ed abbozzai un saluto timido... ed allora avvenne una cosa che mi commosse e mi fece felice. Il pilota rispose al mio cenno inerte, nel quale però era tutta la mia anima e poi il grosso apparecchio virò verso il suo nido. E da quel giorno il mio amico ritorna. Ci parliamo col cuore, come solo sanno parlare coloro che amano e sognano, mentre la terra e il cielo, bacendosi sull'orizzonte, si dicono parole d'amore.

Piero Aringhieri

N.° 27 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(Continuazione dal numero precedente)

Gli alettoni posti in generale nelle parti estreme delle semiali verso il bordo di uscita. Il movimento degli alettoni viene comandato dal pilota mediante gli spostamenti laterali della leva a bastone (cloche). Le trasmissioni dei movimenti sono realizzati in modo che, quando la leva a bastone si sposta a destra l'alettone destro si alza mentre quello sini-



Due differenti tipi di alettoni

stro si abbassa. Con questo movimento si stabilisce una forza aerodinamica diretta in basso sulla semiala destra e una diretta in alto nella semiala sinistra: il velivolo allora si inclinerà dalla parte destra; il contrario accade se si sposta la leva a bastone a sinistra. Mediante la leva a bastone il movimento dell'alettone può essere combinato con quello del timone di profondità. Per diminuire lo sforzo necessario per la manovra, vengono spesso compensati (v. Aletta di compensazione).

ALESCANDER AIRCRAFT — Società montata in modo da lasciare una fessura tra l'alettone stesso e l'ala. Aumenta la portanza dell'ala e spesso è collegato con l'ala a fessura.

ALEXANDER AIRCRAFT — Società degli Stati Uniti d'America costruttrice di apparecchi.

ALEXANDER AIRCRAFT CO. — Ditta americana di costruzioni aeronautiche fondata nel 1925.

ALEANDRI ALESSANDRO — Studioso di aeronautica vissuto sulla fine del diciassettesimo secolo. In una sua opera dal titolo «Ricerche sull'arte ariostatica» edita a Venezia nel 1787 espone tre sue teorie per la dirigibilità degli aerostati.

ALESSANDRO MAGNO — Vuole la leggenda che il grande imperatore usasse un grifo per farsi trasportare nell'aria e compiere così lunghi voli.

(Continua).