

L'AQUILONE

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

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

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



LE MERAVIGLIE DEL 2000: IL SOLITO VIZIACCIO DI PRENDERE L'AEROBUS IN CORSA !...

FANTASIE AZZURRE

Volare! Chi me lo avrebbe detto?... Ma come?... Quando?... E a forza di ripetermi queste domande che non mi davano neppure il beneficio di una risposta, avevo finito col non pensarci quasi più a volare, rassegnandomi a questa rinuncia nello stesso modo per cui noi rinunciamo a tante cose di questo mondo, con quel tantino di filosofia che c'è sempre in fondo a noi e che ci dà la forza di sovrapporci a tante nostre ardenti aspirazioni.

Per quanto però mi sentissi fortemente sostenuto da questo senso filosofico che mi faceva comprendere come il verbo "volare" esprimesse per me una azione puramente astratta e che significasse una chimera che non avrei mai potuto raggiungere, pure, ogni volta che mi si profilava dinanzi allo sguardo la sagoma elegante e snella di un aeroplano appiccicata nella luce dei lontani orizzonti come una piccola zanzara sui vetri della finestra, sentivo accendersi sempre di più nell'animo mio questo grande desiderio di volare.

Fissavo allora con avidità appassionata le ali azzurre leggermente librate nello specchio degli spazi lontani colorati coi riflessi della madreperla, che si allungavano, si raccorciavano, e si distendevano con la medesima grazia delle palomelle stanche, o come invase da un'ira folle e subitanea s'innalzavano ardentissime sempre più in alto, più alte delle cime bianche e solitarie, tagliando come lame scintillanti, nubi di cielo azzurro, cirri color di rosa delle nuvole fuggenti.

Volare! Che gioia! Immaginavo a volte, che, trasformato in novello Icaro, riuscissi a sospendermi nell'aria con la massima indifferenza, a sorpassare ostacoli d'ogni sorta, come se fosse la cosa più semplice di questo mondo, un gioco da nulla; immaginavo d'innalzarmi sopra muri di

cinta, di sorpassare siepi e fossati, tutto osservando e curiosando dappertutto; di sollevarmi sopra i tetti delle case, di superare l'altezza dei campanili, di sfiorarne le statue di bronzo; di passare quasi rasente sopra guglie luccicanti di lamiera, di starnazzare intorno ad aste acuminata di bandierole e di festoni senza grazia di lembi piegati al vento, rigidi e arrugginiti; e virando come gli uccelli in ogni direzione, a colpi di gambe e di sbracciate, come se nuotassi nel vuoto invece che nell'acqua, immaginavo di salire e salire sempre per poi discendere velocemente, lentamente, beandomi di tanta aria azzurra, di tanta luce a me d'intorno.

«Verrò con un trimotore che vedrai quanto è grande e quanto è bello!» mi scrisse tempo fa una persona a me congiunta e che m'è tanto cara.

Difatti, nello splendore d'un mattino pieno di sole, qui da noi, s'udì un rombo di motori sempre più distinto e vicino, sino a quando un boato potentissimo, seguito da un suono di lamiera striscianti ci investì quasi stordendoci; e dopo aver sfoggiato con le ali graziosamente inclinate una elegantissima ruota intorno al campanile, ci vedemmo venire incontro un potentissimo trimotore come un feroce avvoltoio piombato all'improvviso.

Era il "C. A. 133" messo a disposizione del Ministero dell'Aeronautica per la propaganda aerea.

Rassomigliava ad un enorme filugello nell'ultimo stadio della sua metamorfosi; ad una gigantesca e splendida farfalla delicatamente colorata di un bel giallo pallido screziato coi riflessi del sole, oppure ad una mostruosa cavalletta terribilmente ronzante, col muso e gli occhi torbidi che sembravano guardarci con mezz'aria di compimento per tanta nostra sorpresa e meraviglia. Poi s'allontanò tracotante, superba e dignitosa, civettando con le ali graziosamente oscillanti; e trasformandosi, mano mano che si allontanava, in insectificante moscerino scomparve sotto l'orizzonte.

Mi recai subito al campo "Del Molin" di Vicenza.

La mostruosa cavalletta tutta gialla era lì, ferma, sempre terribilmente ronzante e sbuffava lungo i fianchi un vento di scirocco che dava un po' di soggezione avvicinandola. Ma c'era tanta gioia intorno a lei!

Ragazzi a gruppi e isolati, grandi e piccini la guardavano e riguardavano con gli occhi incantati, pieni di mera-

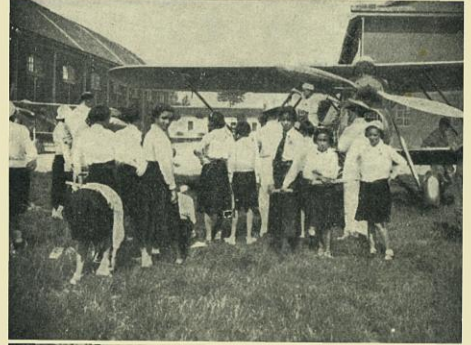
viglia e di chissà quanti pensieri ardentissimi. Volevano volare, e dicevano che avrebbero volato, che sempre voleranno.

Avevano il volto entusiasmato e candidi sorrisi dischiusi al sole. Si affannavano, si piggiavano intorno al mostro alato, saltavano, correvano e gridavano chiamandosi a vicenda. Mi avvicinai anch'io col mio preziosissimo buono di volo stretto nella mano. Guardingo e circospetto, piano piano, girai dalla parte della coda. Lo assalii di sorpresa insieme ad alcuni ragazzi che s'erano già affollati davanti alla porticina dell'apparecchio. Sembravano un mucchio di formiche che avessero catturato un calabrone disgraziato e che ce lo divorassimo entrando e uscendo nello addome inchiodato sul terreno, arruffandoci tra noi.

Un ansito, un frèmito, un brivido rombante m'arrivò sino al cervello. Mi sentii come ghermito da una mano potentissima che mi trascinasse mollemente lungo il campo in una fuga fantastica, senza capire dove quella fuga m'avrebbe portato e come e quando sarebbe terminata.

Ciuffi d'erba secca strappati violentemente da terra, scaraventati con la rabbia e la forza dei proiettili, fuggivano saettanti lungo i fianchi della fusoliera.

I motori si mostrarono abbastanza gentili e ci usarono persino l'attenzione di farci sentire appena la loro canzone sempre uguale. Attraverso la gabbia da cui cantavano, ci allungavano ogni tanto uno sguardo di commozione, come se anche loro fossero stati presi dalla solennità del momento in cui nel cuore e nel pensiero d'ognuno di noi si compiva il nostro battesimo dell'aria con la stessa bellezza di un mistico rito. Mi sembrava di starmene sospeso nel vuoto di una campana di cristallo che più grande dell'immensità non si può immaginare, svasata su in alto e con le pareti luminose prolungate all'infinito, chiusa da un gioiello prezioso, da una specie di menisco



Scene colte dalla macchina fotografica dell'ingegner Sofistico sull'aeroporto di Mirafiori durante le giornate di voli dedicate alla gioventù



Voli dei giovani. E' l'alba e gli aquilotti già s'affrettano al campo per ricevervi il battesimo dell'aria

tutto azzurro che aveva lo splendore del turchese; e c'era tanta luce intorno, temprata nell'oro del sole, come l'avevo veduta nelle mie fantasie di voli immaginari. E case e ville gettate alla rinfusa da un pugno sovrumano, sparse con le facciate luccicanti come lapilli di quarzo tagliuzzato, che circondavano come scolta d'onore la città "Medaglia d'Oro" avvolta sotto un manto sontuoso di tetti in proiezione e tuffata in un morbido velluto dipinto nella gamma di tutti i colori sotto di me sfuggenti, chiusi dentro regolari configurazioni geometriche di uno spettro solare senza fine, girato in-

torno ad un centro indefinito e misterioso.

Mentre volgevo lo sguardo avido, dove, mi domandavo, sono le vestigia delle antiche gesta di cavalieri furenti sotto le insegne scaligere e dove i segni gloriosi di Palladio, i fregi e gli archi, le colonne

e lesene eleganti elevate con armonia quasi divina?

Una casupola tutta bianca, lontana e solitaria in cima ad un colle, mi ammiccò meravigliata del nostro ardire con gli occhi delle finestre sotto la visiera della tettoia scura, mentre i "Giganti" delle Dolomiti

chiamati a raccolta, s'erano schierati contro di noi spaventevoli, minacciosi, sogghignando con le gole aperte delle valli scoscese.

Gino Rampelli

Le memorie di un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

L'esiguo numero dei registrati successi transoceanici (appena un terzo di quelli verificatisi nel 1927) fu sovrabbondantemente controbilanciato dai voli transcontinentali, oltre una trentina, quantitativo superiore a quello raggiunto nelle singole annate precedenti. I più importanti fra questi, di cui taluni considerevoli per ampio sviluppo, si susseguirono nel seguente ordine:

1° «Periplo mondiale» dei francesi Coates e Le Brix, sul monomotore terrestre Bréguet «Nungesser-Coli» (10 ottobre-12 novembre 1927; Parigi-Buenos Aires, chilometri 12.430 in 6 tappe; 22 novembre-14 dicembre: voli al Brasile-Uraguai-Paraguay, Km. 6800 in 7 tappe; 21 dicembre-11 febbraio 1928: Buenos Aires - Cile - Bolivia - Perù - Equatore - Venezuela - Columbia - Panamá - Guatemala - Messico - Luisiana - Washington, Km. 16.585 in 13 tappe; 2-7 marzo: Washington - New York - San Francisco, Km. 4400 in 7 tappe; marzo-aprile: traversata del Pacifico, su piroscalo; 8-14 aprile: Tokio - Indocina - India - Persia - Parigi, Km. 16.750 in 11 tappe; totale periplo: Km. 56.965 in 44 tappe; 20-31 maggio: volo propagandistico alla Jugoslavia - Rumania - Polonia - Cecoslovacchia, chilometri 4670 in 9 tappe; totale complessivo: Km. 61.635 in 53 tappe). 2° «Inghilterra - Australia - Cina meridionale», di 4 idrobimotori inglesi «Southampton» (16 uomini d'equipaggio) comandati dal magg. Cave-Brown-Cave (14 ottobre 1927-23 febbraio 1928: Inghilterra - Singapore, Km. 15.984 in 30 tappe; 21 maggio-15 settembre: Singapore - periplo australiano - Singapore, Km. 17.561 in 29 tappe; 1° novembre-10 dicembre: Singapore - Filippine - Hongkong - Singapore: Km. 8190 in 12 tappe; totale:

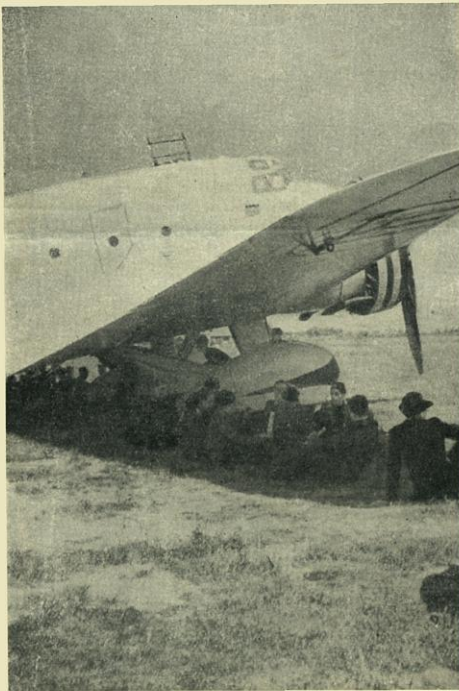
Km. 41.735 in 71 tappe). 3° «Inghilterra - Australia», degli inglesi cap. Lancaster e Miss Miller, su Avro-Avian «Red Rose» da turismo terrestre (15 ottobre 1927-19 marzo 1928: Km. 18.560). 4° «Inghilterra - periplo africano - Inghilterra», dei coniugi inglesi Cobham e di 5 altri uomini d'equipaggio, su idrobimotore Short «Singapore» (17 novembre 1927-30 marzo 1928: Rochester - Cairo - Città del Capo, Km. 21.345 in 42 tappe; 3 aprile-31 maggio: Città del Capo - Nigeria - Canarie - Inghilterra, chilometri 12.830 in 20 tappe; 1-11 giugno: periplo della Gran Bretagna, Km. 1785 in 11 tappe; totale: Km. 36.060 in 73 tappe). 5° «Crociera all'America Centrale», di Lindbergh, sul celebre «Spirit of Saint Louis» (13 dicembre 1927: Washington - Città di Messico, Km. 3200 senza scalo, in 24 ore; 28 dicembre-13 febbraio 1928: Messico - Repubbliche del Centro America - Grandi Antille - Stati Uniti, Km. 11.378 in 15 tappe; totale: Km. 14.578 in 17 tappe). 6° «Francia - Africa occidentale francese - Francia», della missione parlamentare Proust (3 piloti, 1 motorista e 2 passeggeri), su tre Bréguet, al comando del com. Gama (29 dicembre 1927-1° febbraio 1928: Km. 16.814 in 30 tappe). 7° «Sud Africa - Inghilterra», degli inglesi coniugi Bentley, su Avro-Avian, e Lady Heath, su De Havilland da turismo (5 gennaio-17 maggio 1928: Km. 17.520 e 14.820 rispettivamente). 8° «Inghilterra - Australia» dell'ing. Hinkler, su Avro-Avian da turismo (7-26 febbraio: Londra-Bundaberg, Km. 19.630 in 19 tappe; 6 marzo-14 aprile: periplo australiano, Km. 7140 in 11 tappe; totale: chilometri 26.770 in 30 tappe). 9° «Cairo - Città del Capo - Cairo» di 4 Fairey terrestri inglesi (8 uomini d'equipaggio), al comando del magg. Webb Bowen (1°-25 marzo, 31 marzo-26 aprile: Kilom. 17.600). 10° «Francia - Sud Africa - Francia», dei francesi Manler, Baud e Cohendy, su Caudron da gran turismo (2 marzo-5 luglio: Parigi - Senegal - Città del Capo, Km. 15.300 in 36 tappe; luglio-7 settembre: percorso inverso: Km. 9.830; totale: Km. 25.130). 11° «New York - Avana», dell'americano Stultz con 2 passeggeri, su Bellanca terrestre (5-6 marzo: Km. 2250 senza scalo, in ore 14,03'). 12° «Inghilterra - Sud Africa - Inghilterra», dell'aviatrice inglese Lady Bailey, su «D. H. Moth» da turismo (9 marzo-30 aprile: Londra - Cairo - Città del Capo, Km. 13.560 in 41 tappe; 21 settembre-16 gennaio 1929: Città del Capo - Senegal - Marocco - Londra, Km. 17.335 in 49 tappe; totale: chilometri 30.895 in 90 tappe). 13° «Francia - Senegal - Francia» di Rey, Cornillon e Gerardot, con un motori-

sta, su Seme «Amiot» terrestre (3-7 aprile: Km. 10.330 in 7 tappe). 14° «Alaska» - Svalbaraz dell'americano Eielson (pilota) e dell'australiano Wilkins (passeggero), su Lockheed - Vega terrestre (16 aprile: Km. 3500 senza scalo sulla calotta artica in ore 20,30'). 15° «Francia - Birmania» dei francesi Pelletier Doisy, Gonin e Carol, su Potez terrestre (8-15 maggio: Km. 9293 in 8 tappe). 16° «California Messico - Washington», del messicano Carranza, sul Ryan terrestre «Mexico Excelsior» (24-25 maggio: San Diego - Città del Messico, Km. 2400 in ore 18,20'; 11-12 giugno: Messico - Momesville - Washington, Km. 3290; totale: Km. 5690 in 3 tappe). 17° «Siviglia - Caldea» degli spagnoli Jimenez e Iglesias sul Bréguet terrestre «Jesus del Gran Poder» (29-30 maggio: Km. 4600 senza scalo, in ore 27). 18° «Circuito mediterraneo» dei greci Adamides e Papadakis, su Bréguet terrestre (10 giugno-1° luglio: Km. 10.850 in 11 tappe). 19° «Inghilterra - India - Inghilterra» degli inglesi Barnard, Al liot e duchessa di Bedford, su Fokker «Princess Xenia» (10 giugno-6 settembre: Km. 13.760 in 8 tappe). 20° «Francia - Siberia - Giappone» e «Traversata degli Stati Uniti», degli americani Collyer e Mears, su Fairchild «City of New York» (6-11 luglio: Cherbourg - Mosca-Tokio, Km. 13.600; 21-22 luglio: Victoria - New York, chilometri 4400 in 6 tappe; totale: Km. 18.000). 21° «Giro dell'Australia» di due De Havilland terrestri (8 uomini) al comando del magg. Williams (21 luglio - 10 settembre: Km. 17.580 in 38 tappe). 22° «Londra - Città del Capo», dell'inglese ten. Murodoch, su Avro-Avian (29 luglio - 12 agosto: chilometri 12.280 in 15 tappe). 23° «Los Angeles - New York», degli americani Goebel e Tucker, su Lockheed - Vega «Yankee Doodle» (19. 20 agosto: Km. 3950 senza scalo, in ore 18,58'). 24° «Berlino - Mosca - Irkutsk (Siberia) - Berlino», dei tedeschi Albrecht, Schroeder ed Eichentopf, sul Junkers «Ural» (due viaggi aerei sperimentali di Km. 12.300 in 12 tappe rispettivamente, compiuti il 27 agosto - 2 settembre e 18-24 settembre; totale: Km. 24.600 in 24 tappe). 25° «Lisbona - Guinea portoghe- Angola - Mozambico», dei portoghesi Ramos, Viegas ed Esteves, con un motorista, su due Vickers terrestri «Valparaiso» (5 settembre - 26 ottobre: chilometri 14.900 in 32 tappe). 26° «Amsterdam - Batavia», di tre Fokker trimotori terrestri delle aviolinee postali olandesi (13-25 settembre: equipaggio Koppen e Kenca; 20 settembre-1° ottobre: equipaggio Moll e Haselen; 11-28 ottobre: equipaggio Smirnov, Veendendaal e Alert, che il 6-16 novembre effettuò pure il percorso inverso: totale: Km. 13.715 in 20 tappe). 27° «Inghilterra - Egitto - Mesopotamia - India», volo ispettivo dell'inglese Sir Sassoon, Sottosegretario dell'aeronautica britannica, su idrovolanti e apparecchi terrestri delle varie basi (29 settembre-13 novembre: chilometri 22.840). 28° «Londra - Pretoria», dei coniugi inglesi Bentley, su Avro-Avian (19 ottobre-22 dicembre: Km. 12.000). 29°



Scene colte sul campo di Ferrara durante i voli di istruzione.

(Foto Curti)



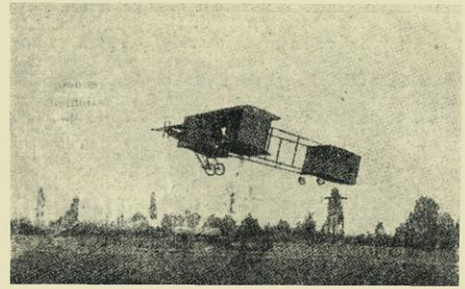
Bologna. All'ombra protettrice delle ali di un «S. 81»

« New York - Los Angeles », degli americani Collyer e Tucker, sul Lockheed - Vega « Yankee Doodle » (24-25 ottobre: chilometri 3950 senza scalo, in ore 24.51), 30° « Sidney - Atene », degli australiani Hurley, Moir e Owens, su Ryan terrestre (30 ottobre-26 novembre: Km. 17.970 in 19 tappe). Meritevoli pure di menzione furono, oltre i citati: i voli dei francesi Lasalle e

Duroyon su Potez (7-12 luglio: Km. 13.250 in ore 72.55' sulle rotte stellari da Parigi a Oslo, Madrid, Varsava, Roma, Lisbona, con ritorno a Parigi ogni tappa) e il volo propagandistico-sperimentale, dello spagnolo ing. La Cierva e un passeggero e del pilota inglese Rawson, a bordo di un autogiro (apparecchio ad elica quadripala-orizzontale sostenitrice) di tipo « La Cierva

C 8 II » (17 settembre-13 ottobre: Inghilterra - Francia - Germania - Olanda - Belgio - Francia - Inghilterra, Km. 2885 in 21 tappe).

(Continua).
Piero Botto



Il primo « salto » romano di Delagrange.

IL VOLO DI TRE CAMERE E CUCINA

Fu certamente nel 1907. Sì, perché, ricordando bene, nel settembre del 1909 si ebbe, nell'immensa brughiera di Montichiari il Grande Convegno Internazionale che fu chiamato Circuito Aereo di Brescia.

Ricordo anche che vi presero parte attiva i più bei nomi dell'Aviazione internazionale: i francesi Blériot, i Rougier, Voisin, Lefèvre, Le Blanc, l'americano Curtiss, il trentino Moncher e i primi aviatori d'Italia, già agguerriti e pronti a lottare strenuamente, quali Calderara, Mario Faccioli, Cobianchi, Leonino da Zara e Cagno.

Tornando dunque di due passi indietro nella storia e negli anni, ci troviamo a Roma, nell'ampia Piazza d'Armi ai cosiddetti Prati di Castello: anno 1907, in piena estate. La vasta area, alle pendici di Monte Mario, prossima al Tevere, era stata tutta recintata con un tavolato alto tre metri allo scopo di impedire ai molti « portoghesi », quelli, cioè, che non volevano pagare il biglietto d'ingresso, di poter assistere ai promessi voli.

L'aviatore era capitato a Roma chissà come, forse invitato da qualche impresario di spettacoli emozionanti che sperava di speculare sui primi tentativi del volo umano. Si chiamava Leone Delagrange; era u-

no scultore francese che, lasciati gli scalpelli e il marmo, era stato preso nei vortici della appassionante frenesia del volo. Era giunto nella Capitale accompagnato da uno strano apparecchio, costruito in Francia dal noto costruttore Voisin. Era un biplano dalle grandi ali, divise in tre cellule da pareti di tela, con un motore *Antoinette* da 50 HP e una grande elica posteriore.

Lo scopo di Delagrange era quello di far soldi mostrando ai romani come finalmente l'uomo fosse giunto a risolvere il problema del volo meccanico.

Da parecchi giorni grandi striscioni di carta a vivi colori tappezzavano le vie della capitale e dappertutto si leggeva:

« *Domenica Delagrange volerà* ».

Venne l'annunciata domenica tanto attesa, la piazza d'Armi ai Prati di Castello era gremita fino all'inverosimile, i biglietti d'ingresso erano andati a ruba, il casottino della biglietteria preso d'assalto, tutti i grandi platani del Viale delle Milizie erano carichi di grappoli umani per i quali il lungo recinto di tavole era stato un lavoro ed una spesa superflua.

I « portoghesi » erano appollaiati lassù, sulle piante in paziente attesa. Malgrado tutto l'entusiasmo del

popolo che si era fatto convegno e la buona volontà degli organizzatori dello spettacolo aereo, il tanto desiderato volo non si effettuò. Perché?... Mistero.

A quale spettacolo avevano assistito quell'e migliaia di persone che si erano pigiate nel recinto? Ad uno strepito di elica rabbiosa, ad uno scricchiolare di assi e di longheroni, all'ansimare di un motore asmatico e avevano sentito, forse per la prima volta, il puzzo dell'olio di ricino bruciato. Avevano veduto un trabiccolo di legno e di tela rotolare per il campo, allestito in fretta, e niente più.

Qualcuno voleva assolutamente asserire di aver veduto le ruote del biplano sollevarsi di qualche centimetro da terra, qualche altro avrebbe giurato che la macchina stregata aveva compiuto dei piccoli salti di... gallina, ma i più intelligenti dicevano che forse tali asserzioni erano il risultato di fenomeni ottici, oppure l'effetto di un miraggio dovuto ad auto suggestione collettiva.

Il pubblico brontolò, fischiò, urlò alla... buggeratura, e poi, riversandosi nelle arterie principali della cit-

tà, se ne tornò disilluso alle proprie abitazioni.

Il giorno dopo, però, il popolino volle la sua vendetta e su tutti i manifesti gli striscioni che annunciavano nuovi tentativi di volo vi comparve un maestoso punto interrogativo. Difatti in tutta la città si poteva leggere così: « *Domani, in Piazza d'Armi, Delagrange volerà???* ».

La sicurezza degli organizzatori e dell'aviatore francese era stata mutata in una sibillina domanda, mediante un enigmatico segno nero.

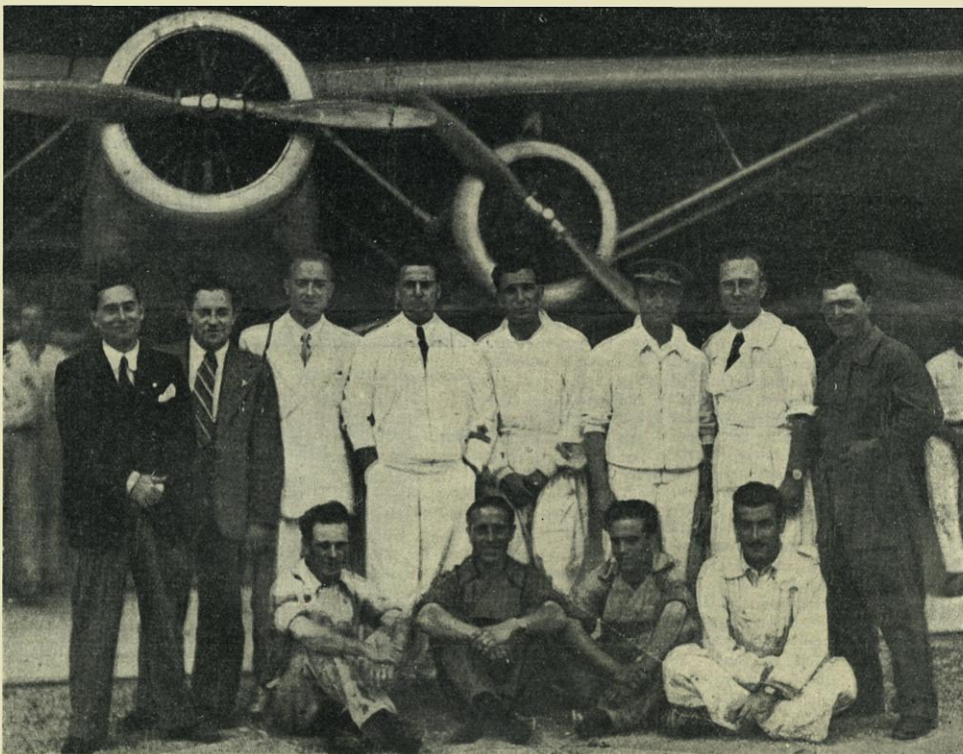
Invece Leone Delagrange, qualche giorno dopo si sollevò da terra di quattro o cinque metri sufficienti a non far vedere il buon esito dell'esperimento a coloro che erano dietro lo steccato.

Così, l'uomo volante riuscì a dimostrare al pubblico, disilluso prima ed entusiasta poi, che la volontà ferrea, l'audacia e l'intelligenza avevano finalmente trionfato e che il mito di Icaro e il sogno del grande Leonardo era ormai una realtà.

Si gridò al miracolo della scienza e lo scultore francese, che all'Aviazione chiedeva forse quella gloria che l'Arte gli aveva negato, se ne tornò soddisfatto nella sua patria per continuare nei suoi trionfi, nei quali, più tardi, trovò anche la bella morte. Delagrange aveva dimostrato al pubblico romano come si potesse sollevare da terra un apparecchio di tre camere e cucina. Sicuro, perché, essendo il biplano di Delagrange, costruito a cellule, come nella figura, e cioè di tre... scompartimenti nelle ali e uno nella coda, lo spirito, sempre pronto e mordace, ma generoso dei buoni quiriti, lo avevano battezzato così e, difatti, nel periodo degli esperimenti fortunati, che durò qualche settimana, si potevano facilmente udire delle domande di questo genere: — « A Nino, che ce venghi domenica a vedè volà tre cammere e cucina? »

Due anni dopo i romani, leggendo i resoconti dei giornali del grande Circuito Aereo di Brescia e nel quale i primi aviatori italiani contendevano con audacia e bravura la vittoria ai migliori volatori del mondo, avevano certamente dimenticato i salti di gallina dell'aviatore francese e i suoi piccoli voli nella vasta piazza d'Armi alle pendici di Monte Mario.

G. Seganti



Ecco — per chi non li conoscesse — gli equipaggi dei due trimotori « Ca 133 » messi dal Ministero dell'Aeronautica a disposizione de « L'Aquilone » per i raduni aerei in trenta città.

**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

L'AVIAZIONE NELLA BATTAGLIA DEL PIAVE

Dal 15 al 25 giugno 1918 è stata combattuta una delle più strenue battaglie che la storia ricordi.

Asserragliate tenacemente sul Piave e decise ad ogni sacrificio, le nostre truppe, che fino allora avevano sempre opposta la più tenace resistenza ad ogni tentativo del nemico di passare il fiume, sentivano la minaccia incombente di una avanzata austriaca che aveva lo scopo di stringere il nostro esercito in una morsa di ferro.

La seconda armata del Generale Contad, la sesta del Generale Boraviev, e quella dell'Isonzo, forti complessivamente di 55 divisioni e di 500 aeroplani, erano pronte a sferrare l'attacco vigoroso. A tali forze noi potevamo opporre un complesso di 56 divisioni con circa 600 apparecchi. Sarebbe inutile dilungarci a narrare le vicende della grande battaglia sul Piave. Ricorderemo solo che i piani dell'avversario miranti allo sfondamento decisivo delle nostre linee ed all'invasione delle zone settentrionali italiane furono mandati in frantumi dall'eroismo dei nostri gloriosi soldati che riportarono in quelle giornate memorabili la vittoria che segnò il principio del successo finale degli alleati.

A questa nostra Vittoria l'aeronautica partecipò senza risparmio di volontà e di energie, instancabile, adempiendo la propria missione con slancio generoso su ogni parte del cielo della grande battaglia.

Nella relazione diramata a tutti i reparti di aviazione il 28 giugno 1918 così è scritto: «Un complesso di cause che facevano capo al programma della preparazione dei mezzi avevano costretto l'aviazione mobilitata ad affacciarsi alla battaglia del Piave in uno stato di minore efficienza rispetto alle previsioni, ma ad essa, assieme alla solerte attività di tutti gli Enti predisposti al delicato servizio dei rifornimenti, hanno saputo l'intelligente prontezza dei Comandi nell'impiego dei mezzi e, più che tutto, il sereno ardimento e l'ammirevole spirito di sacrificio del personale navigante».

Un totale di sedici Gruppi di aeroplani,

comprendenti cinquantasette squadriglie e sei Sezioni Autonome SVA costituivano l'insieme delle nostre forze aeree all'inizio dell'azione (15 giugno); le squadriglie, in relazione alle specialità di impiego, erano così suddivise: quattordici da caccia con diciotto apparecchi ciascuna; undici da ricognizione d'Armata con 12 apparecchi ciascuna; una squadriglia e 6 Sezioni Autonome da ricognizione strategica rispettivamente di 1° e 6 apparecchi ciascuna; 20 squadriglie di Corpo d'Armata con 12 apparecchi ciascuna; 11 squadriglie da bombardamento con 3 apparecchi ciascuna.

Fin dal principio dell'offensiva nemica fu subito allestita una «massa da caccia» prelevando 8 squadriglie da caccia dai Comandi delle grandi unità, e quella costituì la prima autentica formazione di combattimento in grande stile; concezione oggi completamente acquisita nella condotta della guerra aerea.

Mediante tale esperimento, ottimamente riuscito, fu possibile, in certi giorni, di lanciare sul più importanti settori del campo di battaglia oltre 120 apparecchi da caccia per impiegarli in un servizio di sbarramento ininterrotto della fronte, dall'alba al tramonto, per la scorta agli apparecchi da bombardamento.

Venne poi adottato il sistema del mitragliamento da bassa quota ottenendone risultati grandissimi tanto che il notiziario giornaliero dell'Ufficio Operazioni del Comando Supremo in data 25 giugno 1918 poteva affermare che «i prigionieri informano unanimemente che le ragioni del ripiegamento nemico sono state le enormi perdite e la impossibilità di rifornirsi sia di viveri che di munizioni a causa della nostra aviazione che incessantemente bombardava e mitragliava le zone dei ponti».

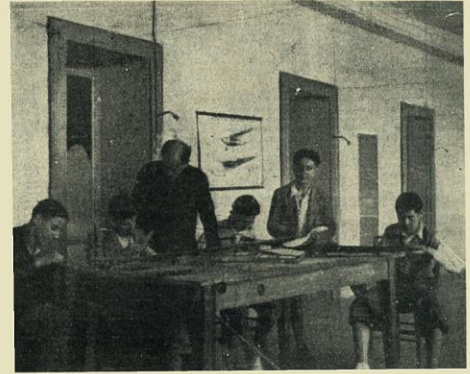
Nel periodo che va dal 15 al 25 giugno, ben 107 apparecchi nemici e 7 drachen caddero sotto i colpi dei nostri cacciatori che seppero duramente marciare la loro netta superiorità. Ma se l'azione da caccia fu quella che per il suo speciale carattere ag-

gressivo segnò i risultati più generalmente ammirati, le altre specialità seppero anche mantenersi alla pari di quella da caccia nell'adempimento del loro compito apparentemente più modesto, ma egualmente arduo, pericoloso ed importantissimo ai fini della vittoria. L'aviazione da ricognizione non lasciò mai di scrutare il cielo, spingendosi fin sulle retrovie del nemico, non solo fornendo notizie precise alle artiglierie, ma intervenendo pure nella lotta con mitragliamenti e lancio di piccole bombe da bassa quota.

L'aviazione da bombardamento dette anche il più cospicuo contributo alla nostra fanteria, prima nella tenace difesa e poi nell'irresistibile azione di attacco. Ripetutamente i nostri Caproni si recarono a rovesciare i loro carichi di bombe sulle truppe, sulle riserve e sui centri vitali nemici con effetti sempre efficacissimi.

Furono inoltre lanciati giornalmente decine di migliaia di manifesti sulle nostre città non ancora liberate per portare ad esse il saluto della Patria e l'annuncio della prossima vittoria. In confronto delle enormi perdite nemiche, le nostre furono relativamente lievi, ma tuttavia dolorosissime, perché ci privarono di elementi valorosissimi e tolsero alla nostra aviazione il suo maggiore esponente, il cacciatore che aveva già al suo attivo 34 vittorie, l'eroe Francesco Baracca, caduto con il suo apparecchio in fiamme sul Montello il 19 giugno mentre, dopo aver spazzato dal cielo le ali nemiche, mitragliava quasi a fior di terra le truppe nelle trincee.

Vogliamo anche ricordare con devozione i prodi che con Lui caddero durante quelle



Allievi della scuola di aeromodellismo del Collegio Brandolini di Oderzo.

memorabili giornate: tenente Beltramoli Mario e tenente Scavini Carlo della 39ª squadriglia; ten. Palese Pietro e ten. Solenghi Giovanni della 34ª; sottoten. Capitano Ugo della 70ª; ten. Sommariva Carlo della 72ª; sottoten. Tubertini Giuseppe della 1ª squadriglia, cap. Muti Ottorino della 24ª e serg. Nava Antonio della 82ª.

Più che ogni altro commento, serve a testimoniare l'opera compiuta dall'Aeronautica nella battaglia del Piave, il numero delle ricompense al valore conferite agli Aviatori, nella maggioranza assegnata al campo. Esse ammontano ad un totale di 102: 5 Croci dell'Ordine Militare di Savoia, 67 medaglie di argento e 30 di bronzo al valore militare.

V.

CRONACA BREVE

SI STANNO preparando in ogni parte d'Italia oltre 60 campi di aviazione ove trovano lavoro continuativo circa 25.000 operai, mentre altri 45.000 operai sono occupati nelle fabbriche che producono materiali di ogni genere per conto del Ministero dell'Aeronautica.

È STATO PUBBLICATO il R. decreto legge che autorizza il Ministero dell'Aeronautica a stanziare la somma di 18 milioni per la costruzione di un aeroporto a Genova.

IL SEGRETARIO del Partito ha comunicato al Direttorio del P. N. F. che i Fasci Giovanili di Combattimento inquadrano 20 mila proaeronautici e che entro il corrente anno circa 1200 giovani saranno inviati alle Scuole di volo a vela.

LE AVIATRICE russe, Irina Vichnevskaya, ventitreenne, e Katia Mednikova, di 20 anni, sopra un apparecchio sportivo, hanno raggiunto l'altezza di 6518 metri.

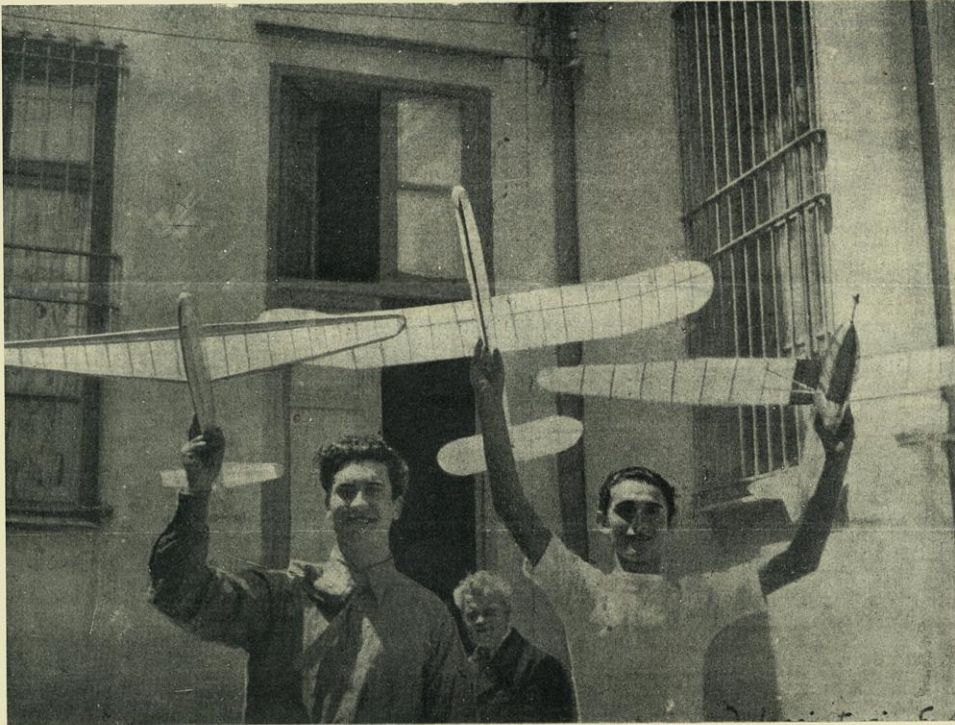
DAL 1° LUGLIO la linea Brindisi-Atene Rodi-Corfu nel tratto Rodi-Caifa è divenuta trisettimanale, cosicché tutte le partenze dall'Italia trovano a Rodi l'apparecchio che prosegue per la Palestina.

LA STUDENTESSA tedesca Inger Wetzel dell'Istituto di educazione fisica di Koenigsberg, inarcando sopra la costa della Pomerania, è riuscita a rimanere in aria 18 ore e 31 minuti con un aliante, superando così il precedente primato stabilito la settimana prima da Eva Smith.

L'AVIATORE austriaco Walter Wiedner, di Innsbruck, ha superato per la prima volta con un aliante la catena del nord, raggiungendo l'altezza di 3000 metri e percorrendo una distanza di 95 chilometri.

L'IDROVOLANTE americano «Clipper» ha attraversato l'Atlantico settentrionale da Terranova all'Irlanda del nord in 12 ore e 40 minuti. Si apprende inoltre che l'idroplano inglese Caledonia partito il 5 luglio per la traversata dell'Atlantico del nord da est a ovest è arrivato il 6 successivo a Botwood (Terranova) alle 11.6. La traversata è stata compiuta in 15 ore e 9 minuti.

IL NOTO PILOTA inglese Mollison avrebbe intenzione di compiere un tentativo di primato sulla rotta Inghilterra-Australia, servendosi di un apparecchio americano di nuovo tipo. A quanto avrebbe dichiarato, nel suo volo per il continente australiano egli sperimenterà per la prima volta la rotta Mosca - Tibet - Hanoi, che è più breve di circa 1.800 chilometri nei confronti di quella classica delle Indie.



Due aeromodellisti italiani residenti a Tunisi, vincitori delle gare tunisine. In questa fotografia è interessante il paragone dei tre modelli: a sinistra di tipo francese, al centro di tipo tedesco, a destra di tipo italiano, su progetto di Tosaroni.

La Palestra dell'aeromodellista

COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Il romano Ugo Ascoli ha mandato una lettera nella quale chiede consigli sulla costruzione di un modello per alta velocità. Vorrei dare il consiglio anche a lui, come ho sempre consigliato a tutti quelli che hanno avuto quest'idea, di lasciare da parte l'alta velocità e di costruire dei modelli che volino. E' giustamente difficile vedere un modello che voli bene a velocità normale: perché sprecare tempo e materiale per ottenere ciò che è difficile per chi ha una solida base teorica e pratica? Tutti i modelli d'alta velocità sono finiti con una scassatura dopo 5 o 6 metri di salto, non di volo.

Fra l'altro l'unico espone due progetti di elica a passo variabile in volo, basati sulla forza centrifuga. Ne riparlerò un'altra volta perché, dico la veri-

re rastremandola dalla sezione maestra fino all'estremità? Le forme a trave di coda, o a goccia, o a pera che è il termine che rende meglio l'idea, hanno una forma, infatti, che non è l'ideale.

Mi spiego. La sezione maestra deve avere una superficie minima in rapporto alla lunghezza totale. Le fusoliere come quella del «Guvi 8», sono costituite in realtà da una fusoliera e da un prolungamento tubolare posteriore. La lunghezza totale dunque è superiore a quella della fusoliera vera e propria, che risulta quindi di sezione maestra molto più grande, in proporzione, di quella che sarebbe sufficiente, in base alle prescrizioni sui primati, per la fusoliera sola senza dovere tener conto della parte tubolare. In altre parole, il rigonfiamento anteriore è molto più tozzo di una fusoliera avviata fino all'estremità posteriore, e dà quindi una resistenza molto maggiore.

Domande sensate fa, lo stesso Di Sambuy, nei riguardi del centrimento.

Si tratta di questo: su L'aquilone, nella parte sul centrimento che ha seguito la descrizione costruttiva del «Roma», è stato detto di mettere il piano di coda con leggera incidenza negativa, o meglio di eseguire diversi centrimenti, cambiando contemporaneamente l'incidenza dei piani di coda e la posizione dell'ala.

Con questo si ottiene un differente assetto, cioè un moto diverso relativamente all'ala, dal quale risulta che tutto il modello percorre una traiettoria diversamente inclinata rispetto alla corda d'ala.

Trovata la posizione migliore, sia dell'ala che del piano di coda, il modello esegue il volo più lungo.

Ora avviene questo: quando il modello è centrato il piano di coda viene a trovarsi a incidenza, rispetto al moto, molto prossima a 0°.

Di Sambuy dice che un aumento di velocità fa aumentare la forza diretta verso il basso che si esercita sul piano di coda e contemporaneamente la portanza che si esercita sull'ala; così l'equilibrio fra le tre forze, peso, portanza e deportanza, non sussiste più. Se la deportanza di coda è molto forte (ed il baricentro deve in tal caso trovarsi molto più avanti del centro di pressione) può avvenire l'impennata temuta. Ma quando il modello è ben centrato, il piano di coda esercita, in linea di volo, una de-

portanza minima, quindi il baricentro si trova quasi esattamente sotto al centro di pressione, e l'impennata non avviene più in modo tale da provocare la dannosa perdita di velocità. Si avrà soltanto un assetto più cabrato, utile per il guadagno di quota. D'altra parte, in tale assetto cabrato, il piano di coda assume un'incidenza positiva, e quindi in luogo della deportanza si ottiene anche in coda una portanza, ed in definitiva il ritorno del modello nella linea di volo.

A questo punto, devo confessare che Vittorio di Sambuy fa una dichiarazione che merita di essere meditata da tutti gli aeromodellisti: egli dice testualmente «dopo tutti questi esperimenti mi sono convinto che i modelli bisogna costruirli non empiricamente, ma tecnicamente, seguendo le tue lezioni di aerodinamica. Un tempo le stimavo poco, ora però, che ho incominciato a studiarle, le stimo non solo utili ma indispensabili agli aeromodellisti». Riporto questa frase perché denota, come altre del genere, la nuova tendenza degli aeromodellisti: costruire a ragion veduta, cioè in base a criteri precisi e non soltanto con lavoro materiale.

L'osservazione dei risultati, insieme con il ragionamento che ha guidato il progetto, farà ottenere dei sorprendenti miglioramenti.

Per finire con Vittorio di Sambuy, gli dirò che la lettera «l» che compare



Attila Scipioni di Parma è in procinto di lanciare un suo aeromodello

nelle formule del capitolo «Centro di pressione» delle «Nozioni elementari di aerodinamica» indica effettivamente la corda dell'ala, ed in ali non rettangolari la corda media, cioè la corda di un'ala rettangolare di uguale superficie e disposta in maniera tale da avere il centro di pressione in coincidenza con quello dell'ala reale. E questo non è difficile da ottenere.

Bacc.



Enzo Morandini Chiaroni ha mandato questa fotografia di un gruppo di aeromodellisti goriziani sul campo di Merna

tà, sento il bisogno di meditare un poco.

Non so se Ugo Ascoli sia mai stato alla scuola di Roma. Potrebbe avere, risparmiando tempo in attesa della risposta alle lettere, indicazioni e consigli: vedrebbe lavorare e comprendere quale via occorre seguire e quale strada porta alle migliori soddisfazioni.

Alle domande che ha fatto, sarebbe necessario, per rispondere, un trattato completo di aerodinamica, o per lo meno un capitolo speciale, che da solo costituisce una branca specializzata. Tant'è vero che per l'alta velocità è stato necessario impiantare un reparto apposta dell'Aeronautica, che non ha solamente il fine di preparare i piloti, ma prima di questo lo studio dei problemi inerenti alla velocità. Siamo d'accordo che non è il caso di far paragoni fra velocità di 700 Km/h. e le massime velocità che si possono ottenere da un modello volante; comunque, fatte le debite proporzioni, anche nel nostro caso ci sono problemi che sono molto difficili da risolvere.

Vittorio di Sambuy (che è cugino e non fratello di Emanuele) ha scritto alcune cose interessanti e che dimostrano una meditazione giudiziosa.

Innanzi tutto sarebbe ottima cosa che mandasse una descrizione esatta della struttura della fusoliera del suo «Guvi 8», poiché ha accennato ad un «trave di compensato da m/m 2,5».

I suoi risultati di 30" e 35" con un cavetto da 20 m., cioè con un'altezza di sgancio di una quindicina di metri, non sono strepitosi poiché ne risulta una velocità di discesa verticale da 40 a 50 cm. al secondo. Che non sia colpa proprio della fusoliera, di forma non di ottima penetrazione, come si può ottene-



NUOVA PROPULSIONE PER AEREI

Nelle tabelle dei primati mondiali, compilate a cura della Federazione Aeronautica Internazionale, massimo organo sportivo che controlla tutti i primati aviatori che vengono stabiliti nel mondo, c'è un primato che è forse uno dei più difficili da superare: quello della massima durata senza rifornimento e quello della massima distanza percorsa in linea retta. Costruttori e piloti di ogni paese si cimentano raramente in questa prova che comporta la costruzione di una macchina di volo eccezionale, capace di sollevare un carico di benzina fortissimo

con una potenza relativamente bassa e con un motore che consumi il meno possibile. Infatti sono ben quattro anni che nessuna nazione tenta di battere il brillante primato stabilito dal francese Codos sul monoplano costruito dall'ingegnere italiano Zappata. Tale rinuncia a battere questo primato testimonia quale sia la sua difficoltà.

Ma ora, se si realizza quello che ha ideato il nostro amico, che si firma, simbolicamente, con le lettere M. S. Precedute da tre puntini, la questione non preoccupa più. Potremmo benissimo andare dove ci pare e quando ci pare senza preoccuparci troppo della benzina e del consumo e della potenza e della finezza aerodinamica; ossia di tutte quelle questioni che fanno tremare i polsi ai progettisti e che costringono dei piloti abilissimi a partenze rischiosissime.

Dunque sentite cosa ci dice il nostro amico:

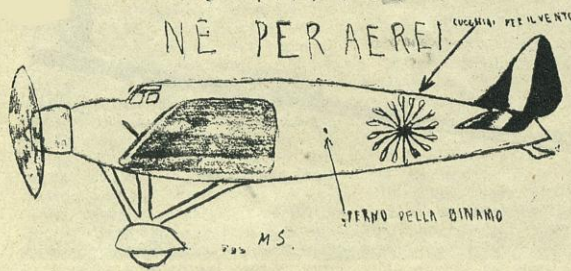
Era molto tempo, caro ingegnere, che avevo questa idea. Ho cercato, prima di divulgarla, di perfezionarla e di metterla a punto. Ora sono quasi tranquillo che vada. Perciò prendo il coraggio a due mani, premo il grilletto e faccio cadere la bomba.

Intanto, come in un libro, presento il nome un poco pomposo della mia invenzione: «Nuovo modo di propulsione per aerei». Per l'invenzione occorrono quattro cose principali: 1. un buon aeroplano ad ala bassa, di qualsiasi marca; 2. una ruota a pale, molto girevole e poco pesante; 3. una dinamo leggerissima e con molta capacità e 4. ed ultima cosa un piccolo accumulatore, pure



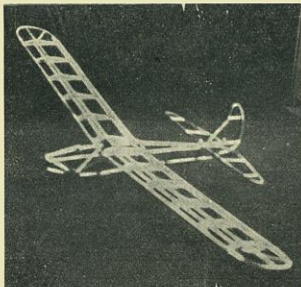
Aeromodelli veleggiatori costruiti da due allievi della scuola della R.U.N.A. di Udine

NUOVO MODO DI PROPULSIONE PER AEREI



leggerissimo, che servirà per il decollo del velivolo.

Queste quattro cose funzionerebbero così nelle rispettive posizioni di volo. Per il decollo: far girare, con una macchina a terra, la dinamo. L'elettricità così prodotta si accumula nell'accumulatore, pronta a scaricarsi per mettere in moto l'apparecchio. Per il volo: azionato che sia il motore con la elettricità erogata dall'accumulatore, il velivolo va in volo; volando produce vento e questo vento fa girare la ruota a pale che io



Il modello «M 9» costruito dai fratelli Vittorio ed Emanuele di Sambuy di Torino

collocherei a metà della fusoliera, di fianco. Questa ruota azionerà la dinamo la quale produce la corrente che va al motore e così si stabilisce il moto affinché il velivolo possa volare fino a quando gli pare.

Voi crederete che il povero pilota una volta in volo non possa tornare più a terra, perché la famosa dinamo azionerà sempre l'elica e l'elica farà muovere sempre l'aeroplano, cosicché non si sa chi la deve smettere prima. Ma a questo anche ha pensato il nostro geniale inventore. Infatti prende in esame anche l'atterraggio, e ci dice: «Per l'atterraggio, oltre alla solita manovra dei timoni, il pilota dovrà fermare la dinamo e così l'apparecchio, privo di energia, sarà costretto a planare».

Ecco, già, e come si fa a fermare questa dinamo? Questo l'inventore non ce lo spiega. A lui è bastato fare l'interessante scoperta. I dettagli li risolvano i costruttori.

Bene, arrivati a questo punto, io credo che tutti abbiano compreso quali e quanti siano i punti deboli dell'idea. Oltre alle complicazioni di peso che tale sistema comporta (dinamo, accumulatori ecc.) c'è quella della famosa ruota a palette, specie di turbina che dovrebbe girare col vento prodotto dal moto del velivolo. Comprimerete che razzia di resistenza all'avanzamento genererebbe tale aggeggio. Per poi ritrarne che cosa? Forse neanche l'energia per far accendere le lampadine di bordo.

Ma, per avere un'idea esatta di ciò che vuole il nostro amico, è bene che rimiriare il disegno esplicativo che mi ha mandato e che viene riprodotto tale e quale sul giornale. Non ci abbiamo tolto

neanche la misteriosa firma M. S. predata da tre puntini. Che sia un tiro diabolico della defunta massoneria?

Ing. Sofistico

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

PAOLO DELLA PORTA - Caspoggio (Milano). — Nei piani di coda del veleggiatore «Roma» puoi fare i bordi d'attacco, sia orizzontale che verticale, con listello di m/m 2x3. Per i bordi d'uscita puoi adoperare il solito listello triangolare di misura piccola, come m/m 2x7, oppure adoperare ancora il listello da m/m 2x3 che puoi, con la limetta, far diventare triangolare (con poca fatica).

La propulsione a reazione

Si è parlato molto in questi ultimi tempi di Massimo Vallier, un giovane astronomo ed ex pilota del servizio aereo austriaco, il quale aveva elaborato i piani di un curioso apparecchio in duralluminio, da costruirsi secondo il principio dell'azione e reazione. L'inventore, oltre avere previsto all'apparecchio una serie di robustissimi tubi nei quali verrebbero installati dei razzi, avrebbe pensato all'impiego di uno speciale combustibile liquido o gassoso che uscendo velocissimo dall'estremità del razzo, in ragione della sua massa e della velocità di scarico acquisita, conferirebbe come un proiettile al cannone, in senso inverso all'ordigno, l'impulso continuo necessario ad attraversare la stratosfera ed a raggiungere gli spazi interplanetari.

Evidentemente assistiamo ad una fioritura di progetti scientifici strabilianti, i quali sono più lontani dalla realtà che dalla fantasia. E' noto che lo scoglio principale al raggiungimento di un'altezza superiore alla normale è costituito dal fatto che con l'aumentare della quota la potenza del motore ordinario diminuisce di pari passo con la diminuzione della densità dell'aria. Con l'impiego dei motori a benzina muniti di compressore e delle turbine a vapore, si ottiene un lieve aumento di quota e infine con l'installazione sui velivoli di motori a reazione (le altezze assai elevate non sono state raggiunte ancora con la reazione) permetterà agli aviatori di raggiungere delle altezze assai elevate. Tuttavia l'impiego pratico del

CARLO CASOLARI - Modena. — Nella quasi totalità dei veleggiatori è usato il profilo «Götting 535», in un tratto centrale dell'ala, comprendente da 1/3 a metà dell'apertura: alle estremità si ha un profilo biconvesso simmetrico, e fra l'uno e l'altro dei profili intermedi fra quello centrale e quello d'estremità. La tabella del «Götting 535» è stata pubblicata nel N. 2 de *L'Aquilone* di quest'anno. Per profilo d'estremità va bene un qualsiasi profilo simmetrico di spessore da 8 a 10 per cento. Le cantine intermedie si disegnano con il sistema che è stato spiegato a proposito dell'ala nel «Progetto di un modello veleggiatore». Per riportare l'incidenza sul modello, si fa il disegno esatto della vista di fianco disponendo l'attacco dell'ala con l'incidenza voluta rispetto all'asse della fusoliera: ti avverto però che, quando il modello sarà centrato, l'incidenza generalmente sarà quella migliore per l'ala costruita, e non quella calcolata. Tanto vale quindi a mettere l'ala con incidenza zero: penseranno i piani di coda, opportunamente calettati rispetto alla corda dell'ala. A mantenere questa nell'aspetto più opportuno. Il volume del Crocco costa molto ed è difficilissimo, oggi, da trovare: chiedi in qualche libreria: l'editore è Alberto Stock di Roma.

MICHELE GIOVANNI SIMONCINI - Palermo. — Grazie delle fotografie, già passate per la riproduzione. Preferirei però che i modelli fossero meno aeroplani veri, cioè senza posti di pilotaggio e sporgenze della fusoliera dannose ad una buona penetrazione: noi siamo abituati a vedere gli aeroplani con le loro esigenze di pilotaggio ecc. Dobbiamo abituarci a vedere i modelli esclusivamente come modelli, con il loro carattere di essere studiati solamente per la massima finezza.

Giar.



Il primo aeromodello a tubo costruito da Renzo Franzero seguendo le lezioni di Giarella

gli ingredienti lungo la corsa, al raffreddamento, alla direzionalità, alla frenatura durante la caduta, ecc., da risolvere. Di conseguenza, il progetto del Vallier andrà a raggiungere quelli di Nicola Tesla, il famoso assistente di nazionalità croata che da circa mezzo secolo vive negli Stati Uniti.

Le sue scoperte (ricordate i raggi magnetici e la luce avvelenata?) da cinque anni a questa parte fecero il giro della stampa mondiale, ma quasi tutte finirono nell'oblio o andarono a far parte, quando si trattò di eseguire la loro applicazione pratica, dell'archivio dei progetti non attuati.

Il volo a reazione, quando questo abbia un carattere limitato, ebbe dal giorno in cui Archita fece volare per mezzo dell'aria compressa la sua famosa colomba, degli esperimenti numerosi ed appassionati. Il merito di aver per la prima volta ideato d'adoperare come forza reattiva la polvere pirica, spetta a un italiano e precisamente a Laureto Lauro, un gesuita nato a Spoleto nel 1610 e morto a Firenze del 1658. Infatti, la colomba che egli aveva pensato di costruire, doveva essere fornita di una serie di tubi di stagno ricoperti di asbesto, dentro i quali la polvere pirica accendendosi successivamente, permetteva all'uccello meccanico un volo pressoché continuo. Questa idea fu sfruttata nel 1650 dal famoso Cirano di Bergerac, il quale immaginò, per salire alla luna, una grande gabbia contornata da parecchie file circolari di razzi e fu studiata nel 1724 da Storm van Gravesand per mezzo di un veicolo che si muoveva per reazione di un getto di vapore uscente da una caldaia di forma sferica.

Il secondo tentativo del genere fu eseguito nel 1806 da un altro italiano, Claudio Ruggeri, che riuscì a Marsiglia, a mezzo della forza reattiva di un razzo, a far sollevare un montone che, dopo aver raggiunto una certa altezza, discese grazie a un paracadute che s'era aperto automaticamente non appena era terminata la forza sostenitrice del razzo. Questo esperimento fu ripetuto dall'americano Law più di cento anni dopo, ma con risultati nettamente inferiori al precedente.

Oggi, invece, l'interesse degli scienziati verso questo mezzo di locomozione aerea è assai vivo e gli esperimenti eseguiti per mezzo dei razzi destinati all'esplorazione dell'alta atmosfera, come ordigni di guerra (torpedini aeree) e per inviare fulmineamente la posta, dimostrano che in un lontano futuro, il volo a reazione diretta e quello a propulsione reattiva sconvolgeranno radicalmente la vita degli uomini.

A proposito delle spedizioni postali coi razzi, che furono una decina di anni fa tentate in Francia, è interessante rilevare che Louis Damblanc, noto ingegnere dell'aviazione,



Allievi della scuola di aeromodelismo della R. U. N. A. di Savona

zione francese, pensò di utilizzare per il trasporto delle lettere addirittura un cannone lanciarazzo. Il proiettile, scagliato a parecchie miglia al di sopra del nostro globo, dovrebbe essere munito di un meccanismo che a un dato momento accenderebbe il miscuglio di ossigeno liquido di cui è provvisto il razzo, che procederebbe nella stratosfera per mezzo della propulsione propria. Il progetto, come vedete, è arduo ma non è nuovo: infatti un sistema simile a questo fu escogitato nel 1640, durante l'assedio di Torino, dal generale Frugone. Costui, che si trovava circondato dalle truppe francesi e non poteva comunicare con l'esercito spagnolo accorso in suo aiuto e accampato sulle colline oltre il Po, propose al principe Tomaso di Savoia di ricorrere al cannone. E infatti, preparata una palla di acciaio vuota all'interno e capace di contenere parecchi messaggi, l'introdusse in un cannone e ordinò all'artiglieriere di sparare. Il proiettile, dopo aver eseguito la sua traiettoria sulle truppe assediati, andava a cadere fra gli spagnoli i quali, accortisi che qualche cosa d'anormale conte-

neva la palla, l'aprirono e consegnarono i messaggi al generale Leganes.

Presentemente la propulsione a razzo conta migliaia di seguaci e parecchie associazioni scientifiche, quali in Germania la « Verein für Raumschiffahrt » e in America la « Amer Rocket » e la « Cleveland Rocket ».

Riusciranno gli uomini a costruire dei razzi potenti dotati di combustibili speciali e capaci di salire... chi sa dove? Le risorse dell'ingegno umano sono superiori a qualsiasi previsione e abbiamo ormai imparato a non meravigliarci più di nulla. Di conseguenza, malgrado si sia ancora nel campo dei progetti e forse in quello più effimero, il pensiero di un razzo capace di fare qualche capatina a Marte e a Venere o, siamo più modesti, alla Luna, potrà servire, se non altro, a gettare le basi della futura navigazione siderale e può darsi che i nostri posteri troveranno ugualmente da lagnarsi, quando l'uomo avrà a sua disposizione questo mezzo per navigare anche nella fascia ionizzata che ci circonda.

Antonio Brunori

IL GIRO DI CAMPO

R A C C O N T O

Appena il sole ebbe rotato sul piccolo bosco di pini, tutti verdi, tacque l'ostinato stridio delle cicale invisibili e nell'arsura passò una carezza di vento, ma così lieve e delicata, che non riuscì neppure a sfumare due bianche pennellate di nubi nel cielo turchino.

Corsero allora sulle rotaie le porte degli hangars e dalle grandi finestre buie, aperte su riverbero, uscirono — spinti dalla "manovra" — i velivoli della scuola d'aviazione, con un dondolio d'ali pigro e fiacco, per schierarsi sulla "linea di

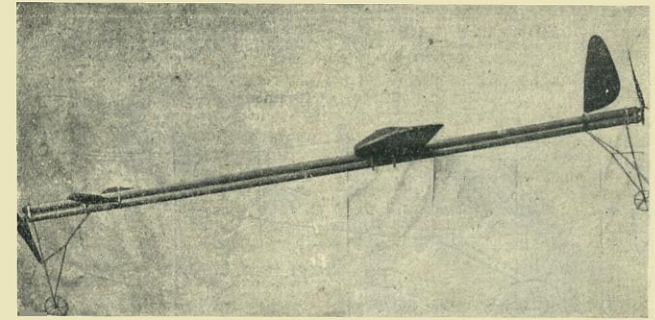
volo" verso cui accorrevano gli allievi richiamati dalla sirena. Poco dopo il palpito lontano d'una trebbiatrice fu soffocato dallo strepito delle eliche messe in moto...

Si volava... * * *

Gennaro Scognamiglio, campione del campo scuola, russava nella branda della caserma, quando una mano amichevolmente rude lo scollò:

— Svegliati!

Ma Gennaro, il quale sognava d'essere al suo paese all'epoca del-



Un « canard » bimotore con eliche in tandem costruito nel 1932.

la mietitura nei grandi campi che erano l'orgoglio della schiatta Scognamiglio — schiatta di agricoltori e possidenti — non si svegliò.

Il compagno provò ancora a scuoterlo con una delicatezza da scariatore di porto; poi, come l'urlo della sirena si ripeté, corse via per non mancare all'appello...

Partivano già i primi aeroplani quando, tra le curve schiere dei mietitori, comparve, nel sogno, a Gennaro la grande persona di suo padre. Scuro ed accigliato era don Saverio.

— Dunque tu vuoi proprio partire?

—

— Rispondi!

— Sì.

— E vuoi andare a fare il nocchiero...

— Il pilota, papà.

— Pilota, nocchiero, sciofferro, cocchiero: sono la stessa cosa.

— Come volete voi.

— Come voglio io? Come vuoi tu. Hai affittito tutti con questa mania di volare.

— Papà, io voglio vivere diversamente da voi e questa vita di campagna non mi va...

— E fatti prete, allora...

— No, col vostro permesso farò l'aviatore.

—

— Grazie, papà.

— E quando ti saranno passati questi "fumi"...

Neppure il terzo urlo della sirena fu capace di interrompere sonno e sogno di Gennaro Scognamiglio, disertore dell'è campagne paterne per amore dell'aviazione.

* * *

Mandato dal capo pilota, il quale, dopo aver cercato invano Gennaro Scognamiglio sulla "linea di volo", era andato su tutte le furie, un allievo arrivò correndo nella camerata.

— Scognamiglio!...

Ma Gennaro russava, con poco rispetto per suo padre sempre presente in sogno...

— Sveglia! — e poi che l'esortazione fu, questa volta, accompagnata da un getto di fresca acqua, Gennaro Scognamiglio — abbandonata la casa in riva al Volturno, i mietitori e suo padre don Saverio — spalancò gli occhi e vide il compagno con una gavelta stillante...

— Svegliati! C'è il maestro che t'aspetta per il "giro di campo"...

— Il giro?

— Sicuro e fa' presto; altrimenti...

Per Gennaro quella notizia fu una seconda doccia che gli fece dimenticare la prima. Quell' "altrimenti" poi non ammetteva discussioni.

— Vengo subito — disse rassegnato.

Arrivò infatti con una faccia così spaurita, che il burbero capo pilota non ebbe cuore di rimproverarlo.

— Scognamiglio: tu hai già fatto venti "doppio comando". Ebbene stasera devi decollare per il "giro di campo".

—

— Ti senti?

— Sissignore.

— Mi raccomando. Innanzi tutto calma. Non c'è difficoltà. Basta non perdere la testa e non lasciarsi impressionare dal fatto d'essere a bordo, per la prima volta, soli; senza istruttore... E mi raccomando: "poco piede"!

—

— Attenzione, però, a girare non molto al largo per non perdere di vista il campo. Sta' tranquillo. E' roba da niente...

Cosa da nulla! Ma quando Gennaro Scognamiglio sentì che s'era distaccato da terra, quel giro di campo gli parve improvvisamente una impresa fantastica e, chissà perché, rivide suo padre.

Don Saverio aveva ora un'aria di canzonatoria allegrizza.

— Volevi volare? E vola! E gira! Voglio vedere che mi combini...

Un leggero tremito prese Gennaro. Se quel "giro di campo" non fosse riuscito bene, suo padre l'avrebbe preso in giro per tutta la vita... — Mio figlio? Una febbre maligna gli venne: voleva fare il pilota, volare come gli uccelli, fare il giro del mondo... invece... Prete dovevo farti: te lo dicevo io...

Un colpo di vento dissimulando la visione di Don Saverio, rammentò repentinamente a suo figlio che egli non aveva ancor girato come gli era stato detto.

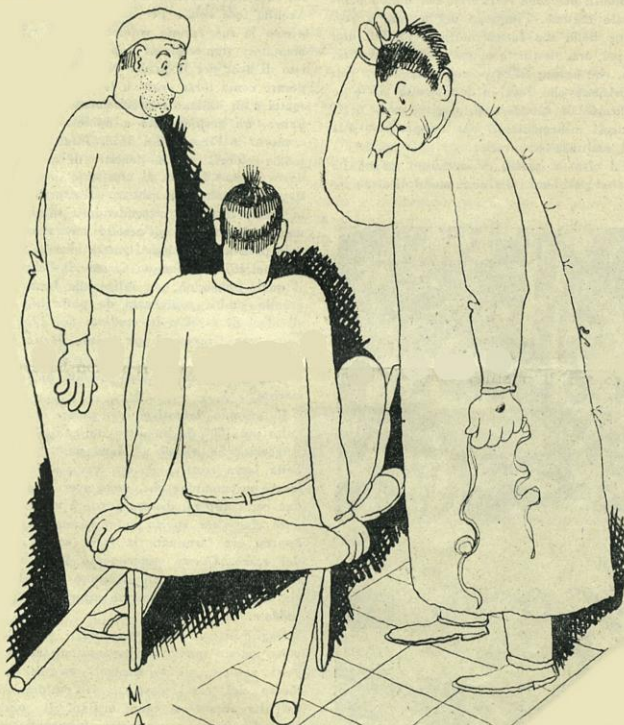
Gennaro Scognamiglio, terrorizzato, guardò fuori bordo. La campagna tappezzata a perdita d'occhio di covoni, alberi e steni era visibilissima, ma il campo... il campo non c'era più...

— Dov'era?

Ripetendo a se stesso, ostinatamente, la domanda, ricordò che per il giro di campo si dava agli allievi benzina per venti minuti e quindi, fra poco, gli sarebbe toccato scendere per forza, chissà dove.

Da quanto tempo era in volo? Nell'ansia della partenza non aveva guardato l'orologio, ma certo un quarto d'ora era passato. Altro che giro di campo! Ora si trattava di ritrovarlo il campo!

Maestro, istruttori, allievi, gli hangars, l'atterraggio, don Saverio, la mamma... che confusione, che pasticcio! Nella pace della sera Gennaro Scognamiglio aveva perduto la testa, la calma, la fede e, senza bussole, navigava oramai come un ubriaco...



— Ma non ha niente, proprio niente...

— "Poco piede"..."
 — Febbre maligna lo prese!
 — Plana dritto e gira al momento giusto!...

Gennaro Scognamiglio aveva girato già diverse volte, ma il momento giusto non l'aveva ancora trovato. Stava raccomandandosi l'anima a Dio e già gli tornavano in mente vecchie preghiere, quando, con uno strepito improvviso, un velivolo gli passò vicinissimo. Lo riconobbe: era un apparecchio della scuola. Da bordo un braccio gli faceva gesti imperiosi.

Per quanto ormai rimbecillito, Gennaro Scognamiglio capi e si mise dietro all'aeroplano salvatore che le avrebbe guidato sul campo invisibile.

Ritrovò infatti Gennaro il suo campo, ma il motore, ormai stanco, lo "pianò", secco, e l'intrepido figlio di don Saverio finì il suo volo con una "capottata"...

Quando, dopo una corsa disperata, il maestro arrivò presso l'apparecchio ribaltato, già molti allievi erano sul posto...

— Ebbene, che c'è?

— Non risponde...

Pallido, il maestro si chinò presso la fusoliera rovesciata e gridò: — Scognamiglio! Scognamiglio!

Arrivava, intanto, l'autolettiga del pronto soccorso...

— Presto, una barella.

Allora, tra il silenzio della folla degli allievi accorsi d'ogni parte,

mentre il maestro cercava sollevare la fusoliera per poterne estrarre colui che non rispondeva più, una voce, lontana, disperata, fu udita.

— "So muorto!"

La cerchia degli allievi si allargò subitaneamente: anche il capo pilota e gli istruttori, uomini che avevano vissuto tutte le piccole e grandi tragedie dei campi scuola, rimasero sbalorditi.

La voce, fioca, angosciata, ripeté:

— "So muorto!"

— Coraggio...

Puntellato sotto l'ala e la fusoliera, il velivolo fu sollevato e Gennaro Scognamiglio liberato dai rotami...

Ma quando fu steso sulla barella ed il medico gli ripulì il viso sporco di terra e lo palpò per scoprire la misteriosa ferita, mentre gli allievi attendevano il responso della scienza, il morto, con voce lontana, ordinò:

— "Nu poco 'e cognacche"...

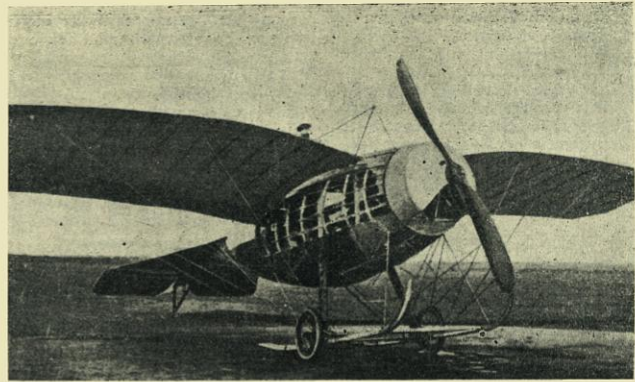
E il cognac fece il miracolo. Il dottore, sbalordito, stava dicendo:

— Ma non ha niente, proprio nulla...

— quando Gennaro Scognamiglio n'è morto, n'è contuso, si rizzò in piedi.

Si rizzò Gennaro Scognamiglio mentre un mormorio si levava a lui d'intorno e si trovò faccia a faccia col maestro fremente di rabbia e di spetto:

— Imbecille! Eri morto eh!.. Ora cammina e fatti un giro di campo a piedi, ma intiero, eh! altrimenti te lo faccio fare di corsa: a pedate.



L'aquilotto Osvaldo Rossi di Milano ci ha mandato in gran segreto e con tante raccomandazioni una fotografia che apparteneva al nonno, tifoso d'aviazione. La fotografia riproduce il monoplano «Colomba» costruito nel 1911 dal cap. R. Frassinetti.

Vedrai che ti passerà la paura di morire.

Fu così che Gennaro Scognamiglio, in una serata dolce, senza ven-

to e senza nubi, fece, con "molto piede", il suo "giro di campo" e, per la prima volta, diede ragione a don Saverio, suo padre.

Ugo Fischetti

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

Il vento ha creato una strana illusione. Ha fatto muovere l'alta figura di Baracca che sta di fronte alla porta, figura ritagliata in contorni precisi, staccata dal fondo come una persona viva. Si è mossa in avanti, come per incontrare i visitatori.

La semioscurità, l'atmosfera mistica creata dalle finestre bifore a vetri policromi, hanno aiutato l'illusione.

Ora Giorgio crede di veder muoversi quegli occhi, di vederli fissarsi, ridenti, nei suoi.

Si: è così veramente!

Passano alcuni minuti prima che il fanciullo si riprenda.

Ah, non dimenticherà mai più, non potrà dimenticare mai più, quell'incontro di pupille! Chiude gli occhi, e si sente invadere da una felicità misteriosa, si sente posseduto da un grande segreto che non rivelerà mai a nessuno, neppure a sua madre; si sente come accresciuto di valore e di età.

Ora girano osservando, ad una ad una, tutte le cose preziose.

Ai lati della porta stanno pesanti massicci trofei di guerra: due motori di apparecchi nemici; e in un angolo, un'elica.

Appeso, in alto, a far da volta, sotto una decorazione di stelle, c'è lo SPAD, il suo SPAD: verniciato di rosso e d'argento, col cavallo rampante ed il grifo; il suo glorioso apparecchio che reca i segni e le lacerazioni dei combattimenti.

Le pareti della sala sono ricoperte, fino a metà, da uno zoccolo di legno nero intarsiato, lungo il quale sono disposte le teche di vetro, foderate di velluto rosso. Contengono in bell'ordine strumenti di volo tolti da apparecchi nemici abbat-

tuti; resti di tele, schegge, mitragliatrici, cinturoni d'aviatori nemici; gagliardetti, frammenti d'ali.

Si ammirano le numerose medaglie offerte da Case costruttrici, da giornali, da vari reggimenti di cavalleria, da gare di tiro degli ufficiali, da squadriglie, dagli Aero Clubs d'Italia e d'America, dagli amici di Lugo, e la croce della Terza Armata.

Ancora medaglie: quelle di profitto scolastico ottenute al Collegio della Badia Fiesolana.

Ecco la pergamena offerta dalle dame di Lugo.

Alcuni autografi di Baracca; alcuni suoi oggetti personali.

E in una custodia, la sua giubba di volo, con le decorazioni. E qui, i fiori secchi che il tempo ha scolorito e come cristallizzato, i fiori di campo raccolti accanto alla salma, nella valletta verde sul Montello.

In belle cornici stanno gli autografi di d'Annunzio, e del Duca d'Aosta, e le motivazioni delle medaglie.

E fotografie, numerose fotografie di uomini grandi che si compiacquero della sua amicizia, e fotografie sue, di quando era bambino, col visetto paffuto e attonito, eppoi giovinetto, collegiale, col suo amico violoncello che gli allietava lo studio; e poi a cavallo, con la bella persona diritta, fiera, impetuosa.

In alto, sulle pareti, si rincorrono nelle sinuosità di un nastro, i nomi delle trentaquattro vittorie, e si alternano le decorazioni simboliche.

In mezzo alla sala, in una custodia, la magnifica spada dall'elsa d'oro, che Lugo non poté donargli che dopo la morte.

Ci sono grandi albums, fitti delle firme dei visitatori.



Scurò ed
accigliato
era
don
Saverio

La signora D'Auro s'avvicina ad un album e vi scrive il suo nome.

Sotto, Farfallina e Diana mettono la loro firma.

E Giorgio, nell'atto di omaggio, si sente tremare la mano, e gli pare che gli dovrebbe esser permesso di aggiungere a quella sua firma oscura: *Giorgio D'Auro* un titolo d'onore: *aviatore di domani*.

Nel nome di Baracca si sono svolte gare e competizioni memorabili. Al Suo nome si intitola il grandioso aeroporto di Centocelle, si intitolano scuole, aule, palestre, circoli, società, gruppi, campi sportivi. Piazze e vie di grandi città tumultuose e di piccoli villaggi sperduti portano il Suo nome. Dedicati alla Sua memoria si sono scritti libri, si sono musicati inni. Città e paesi hanno eretto monumenti che raffigurano la Sua bella persona negli atti del combattimento e del volo.

Ma il più bel monumento alla Sua memoria è la cupola luminosa del cielo d'Italia. Il più alto inno alla Sua vita eroica è il rombo possente dei motori, è il fremito delle ali che solcano l'azzurro. La meteora di fuoco che rigò, nell'ultima offerta, il cielo della Sua morte, riscalda il tuo piccolo cuore.

Offri al Cavaliere Azzurro il fior del tuo amore, o fanciullo italiano.

Capitolo XVI.

Il fior del suo amore

Giorgio cercava dentro di sé il modo di poter subito offrire al Cavaliere Azzurro i fior del suo amore.

Bello sarebbe stato portare alla Sua Cappella Votiva un magnifico mazzo di rose. Bello anche portargli un fascio di fiori di campo, freschi e variopinti. Bello sarebbe stato veder penetrare nella penombra silenziosa una lampada votiva, rossa come un cuore. E mormorare: "Baracca, eroe nostro..."

Ma ciò s'addiceva più alla gentilezza femminile che all'ardor del suo spirito.

Fasci di fiori e preghiere dovevano recare la mamma e Diana e Farfallina... Altri erano i fiori che egli — uomo e futuro aviatore — voleva offrire alla memoria dell'Asso degli Assi.

Fiori di propositi e di promesse virili, fiori di opere forti e durevoli, fiori di belle realtà.

Era come un'eredità spirituale da

raccolgere, da custodire da moltiplicare. Era il modo più degno di onorare quella grande memoria.

Tutto ciò sentiva confusamente il fervido fanciullo, tutto ciò gli si muoveva nel cuore, come un germoglio, come un fermento. Per esprimerlo non trovò grandi parole. Sembrò dissi: — Mamma; io quest'anno concorrerò alla gara dei "modelli volanti". Ho già quasi pronti due modellini e il progetto di

un perfezionamento ai ganci del paracadute...

— Cosa? — domandò Farfallina, sorpresa: — Che gare sono? — Giorgio, assai bene informato, spiegò:

— Si tratta d'una gara annuale tra fanciulli e giovinetti che sanno ideare e costruire dei modellini di macchine volanti; piccoli aeroplani, idrovolutanti, apparecchi per il volo a vela.

(Continua)



MARIO BRIOLI - *Faichio*. — Dunque hai volato! E perché ti lagni? Un po' di confusione c'è stata, a Napoli, lo so; ma bisogna tener conto dell'avvenimento, che era veramente straordinario... Non capisco, però, che cosa tu intenda scrivere al Maresciallo Balbo e a Bruno Mussolini.

ANGELO SALVI - *S. Fedele*. — Per entrare all'Accademia Aeronautica bisogna possedere la licenza di una scuola media superiore; per partecipare ai concorsi per allievi sottufficiali di complemento è necessario che il candidato sia in possesso della licenza di una scuola media inferiore. Mi dispiace che tu sia arrivato in ritardo sul campo di Novi Ligure.

UNO STRANO TIPO anonimo di Frascati ha spedito una busta indirizzandola a Zio Falcone. Entro la busta non c'era nulla.

IL SAPUTELLO - *Torino*. — Chi ti ha appioppato lo pseudonimo di « Saputello », e cioè la tua (come la chiami tu) molto graziosa professoressa, è una persona molto intelligente. Leggendo il tuo racconto ho avuto l'impressione di sentirti parlare. Quando, poi, oltre al « Renzo dell'Augusta Taninorum, addì 8 del mese di luglio, ecc. », ho letto un *Ti end*, cioè, scusa, un *The end* che non aveva nessuna ragione di essere, ho avuto per un momento la paura che fosse proprio la *fine...* dei nostri rapporti epistolari. Sei proprio un saputello terribile. Tuttavia voglio pubblicare il tuo scritto nella pagina riservata alla collaborazione dei giovani. In quanto alle fotografie è bene che tu sappia che sono tutte brutte. Ne riproduco una, la più grande, per non scorgerti. Tu dovresti sapere che si può trarre una bella zincografia soltanto da una bella fotografia.

E. e G. BIGOCNO. — Pubblico le fotografie. Mandatene ancora; ma devono essere molto belle.

AQUILOTTO MERANESE - *Torino*. — Che anche tu sia del mio parere a proposito dell'incoscienza e delinquenza di certi automobilisti mi fa molto piacere, ma, purtroppo,

non giova a nulla, perché gli irresponsabili che pilotano le automobili per le vie cittadine e provinciali seguiranno ugualmente a uccidere innocenti e a provocare disastri e sciagure irreparabili. La tessera ti verrà spedita presto. Il giornale lo riceverai a Torino.

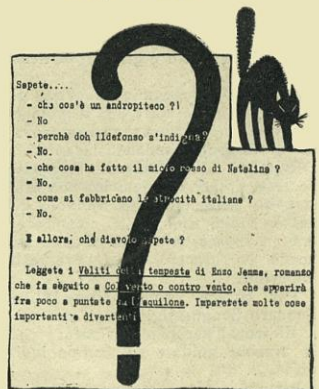
ALDO BOZZALLA - *Torino*. — Ti consiglio di associarti alla R.U.N.A. ai primi di ottobre per l'anno XVI. Gli abbonati soci della R.U.N.A. godono degli stessi diritti degli abbonati ordinari. Questa cosa l'avrò scritta diecimila volte. In quanto ai disegni di aeromodelli, devi acquistarti presso l'amministrazione o presso le ditte *Movo* di Milano e *Aeromodelli e Accessori* di Bologna. Mi risulta che nessun motore, né laterale, né centrale si è fermato durante i voli sul campo di Mirafiori. Le domande di carattere tecnico devi rivolgerle a Giarella. Non sia mai detto che Giarella riposi a panciaallata ed io lavori come un mulo.

RENATO SAPONARO - *Genova*. — Il tuo racconto sarebbe andato se avesse avuto uno sfondo lieto piuttosto che triste. Noi non vogliamo scritti che suscitino pensieri dolorosi, ma racconti che allettino ed inalzino l'animo dei nostri giovani amici. E siccome tu sei in grado di scriverli, sono certo che non me li farai troppo attendere.

FRANCO GIANFRANCHI - *Padova*. — Sono contento che « l'ansiosa attesa » sia stata compensata dalla « gradevolissima sensazione »: il volo è bello ed è quindi naturale che debba piacere ad ogni ragazzo intelligente. La durata del volo era necessariamente limitata. Il nostro ufficio statistica ci ha comunicato in proposito che se i voli avessero avuto la durata che ogni singolo studente desiderava, per compiere il nostro giro nelle 30 città con i bravi « brontosauri » sarebbero stati necessari esattamente 15 anni, 6 mesi e 4 giorni. Seguita a frequentare la scuola di aeromodellismo: è un'ottima preparazione per un futuro tecnico di aeronautica. Le scuole che dovresti frequentare? Io credo che per te sarebbe utile prendere la maturità classica o scientifica e quindi entrare nella R. Accademia Aeronautica, se hai passione per la carriera del pilota militare; oppure proseguire negli studi, laurearti in ingegneria (specializzandoti magari in aeronautica), prendere parte ad un concorso per ufficiale del genio aeronautico. Sempre con la laurea in ingegneria, potresti entrare presso qualche importante ditta di costruzioni aeronautiche per divenire ingegnere progettista di aeroplani. Come vedi, le strade non mancano.

CAMILLO TONDI - *Avellino*. — Dispiace tanto anche a me. Ho faticato tanto per fare volare i miei aeroplani e ora apprendere che per una ragione banalissima un caro amico non ha potuto godersi un volo nel cielo di Napoli mi dà proprio ai nervi.

ALFREDO SASSI - *Milano*. — Non possiamo spedirti i giornali e nemmeno la tessera, perché la R.U.N.A. non ci ha ancora trasmesso il tuo nome. Ma non temere, che nel volgere di pochissimi giorni tutto ti arriverà in regola. In quanto alle copie per la propaganda, ho già dato disposizioni perché te ne vengano inviate un bel mucchio. Accetto il bacio, che ti contraccambio con affetto.



RODI-PEVERAGNO. — Certo, che puoi diventare sergente pilota! Studia pure con l'aiuto dell'istituto da te nominato, però ricorda che devi ottenere la licenza dell'istituto medio inferiore presso una scuola Regia o pareggiata.

Zio Falcone

CRONACA BREVE

ANCHE IL PRIMATO conseguito dalla studentessa tedesca Wetzel, di cui parliamo nella stessa rubrica a pag. 5, è stato superato dalla ventitreenne tedesca Thelma Schmidt che con un volo veleggiato è rimasta in aria 28 ore e 42 minuti.

NELL'ULTIMA GARA per la coppa aerostatica: « Gordon Bennet », che ha avuto inizio a Bruxelles, si segnalano i piloti polacchi che vi hanno partecipato con tre palloni. Quantunque nulla ancora si conosca di positivo, pare accertato che i due primi premi saranno attribuiti ai due palloni « Polonia » e « Belgica », che hanno compiuto, in condizioni atmosferiche quasi completamente avverse, un volo di oltre 140 Km. La differenza del percorso tra i due palloni primi classificati è di pochi chilometri, e fino ad ora, i dirigenti l'Aero Club belga non hanno ancora definita; pertanto, ancora non è stabilito chi sia il pallone che otterrà l'ambita coppa, molto spesso vinta dagli equipaggi polacchi.

SI HA NOTIZIA che la Compagnia aerea jugoslava « Aeroport » ha intenzione di istituire una nuova linea da Ragusa (Dalmazia) a Serajevo, Zagabria, Belgrado.

CARTELLO

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

ATTENZIONE! Per sole L. 0,75, più spese postali mando 100 buoni francobolli esteri differenti. Conti Lipari, 8 Milano - Conto Corr. Postale 3/26010.

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

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

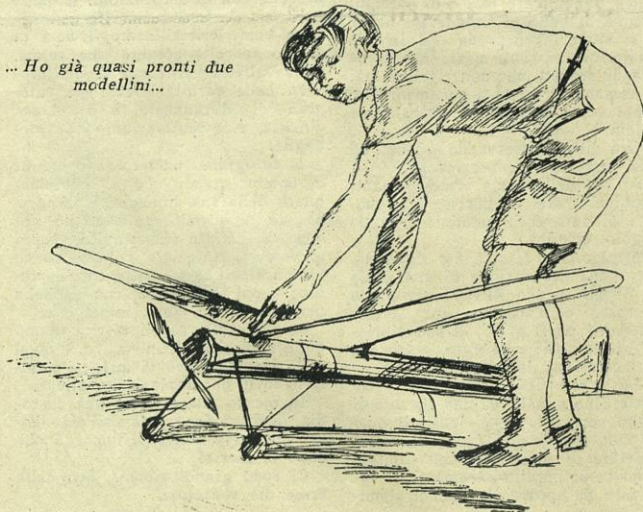
DA UMBERTO DARBESIO — Via Artisti 29, Torino, troverete tutto quanto occorre per costruire aeromodelli (materiali e insegnamenti).

ENCOLE MIAGLIA, Sassoferrato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi italiani.

CAMBIO SCHELETO alla modello « Bellanca » contro francobolli — Bruno Decerre — Catanzaro Sala.

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

... Ho già quasi pronti due modellini...





Gli zecchini seminati da Pinocchio per consiglio del gatto e della volpe potrete raccogliervi voi adunando le figurine del grande **Concorso Pinocchio**. Raccolta facile. Premi utili e ricchissimi.

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

Biscotti e Waffer S. A. I. W. A.
Cioccolato Nestlé e Cailler
Profumerie Lanza
Formaggi « Fior di alpe » e « Fior di sole »
Aperitivo e Mistura Donini
Vermut — Mandarinetto — Sucku — Isolabella
Confetture conserve Elvea
Super-Lemonsoda — Super-Oransoda
Pasta all'uovo « La Faraona »
Polveri Belloni per acque minerali
Industria dolciaria Seveso
Pastiglie Leone dissotanti

AERONAUTICA BONOMI

Stabilimento specializzato nella costruzione di ALIANTI Libratori e Veleggiatori e di MOTOVELEGGIATORI

CANTÙ (Como)

È uscita:

LA TAVOLA N. 1

DEL COSTRUTTORE DI AERONODELLI contenente i disegni in grandezza naturale DEL

CIRILLO

AERONODELLO A TUBO

Costa Lire 3,50 franco di porto

Inviare commissioni a

AERONODELLI e ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

Imminente:

LIBELLULA - Aeromodello a tubo

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.

Lire 25 franco di porto
Ai nostri abbonati Lire 22,50
Edizioni de « L'AQUILONE »
ROMA - Viale dell'Università 4

MACCHINE DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA
VIA FLAVIA 4

METALLO "ELEKTRON"

DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1:8

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

"ELEKTRON", S. A. - MILANO

Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: METLEC

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

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

MARZOTTO

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



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

GOSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.

Capitale int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISA

Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti civili e militari in legno e in metallo



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6"

Tipo da caccia e ricognizione - Biplano ad ali pieghvoli - Catapultabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità max. 290 km-ora a 2000 mt. - Salita 5000 mt. in 12" - Motore FIAT A. 59 700 HP.

Fabbrica automobili

ISOTTA FRASCHINI

Via Monterosa, 89
Milano

Imprese memorabili compiute con motori d'aviazione

"ISOTTA FRASCHINI", nel Primo Decennale dell'Aeronautica Italiana

1926

Conquista di 17 Records Mondiali con motori I. F. Asso 500.

1927

Conquista di altri 6 Records Mondiali e 3 Records Nazionali con motori I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'Atlantico del Sud del Comandante De Barros con motori I. F. Asso 500.

Doppia traversata dell'Atlantico e Raid delle due Americhe del Comandante De Pinedo con motori I. F. Asso 500.

1928

Raid nelle Terre Artiche del Comandante Maddalena con motori I. F. Asso 500.

Crociera in Squadriglie nel Mediterraneo Occidentale con uno Stormo di 61 apparecchi con motori I. F. Asso 500.

1929

Crociera in Squadriglie del Mediterraneo Orientale con uno Stormo di 35 apparecchi con motori I. F. Asso 500.

1930

Conquista di 6 Records Mondiali con motori I. F. Asso 1000.

Conquista di altri 6 Records Mondiali con motori I. F.

Collaborazione dei giovani

SQUADRIGLIE DI AEROPLANI IN VOLO

Sino alla fine del secolo XIX l'azione bellica dell'uomo si svolgeva con due soli fattori: l'esercito e la marina. Inutile parlare di queste due armi, poiché tutti sappiamo ormai come esse siano nate con l'uomo e sviluppate dal suo stesso istinto. Ma il progredire della civiltà, oltre che ad aumentare la loro efficacia e potenza ad ampliare la loro azione, contribuiva a far nascerle accanto a loro una temibile incontestabile rivale. Se il campo di azione era stato fino allora il mare e la terra, ora se ne imponeva un altro più vasto e possente: il campo del cielo. Non più, dunque, leggende di uomini che volano, non più la stolta presunzione dell'impossibilità del volo: noi abbiamo volato, e mentre la nave solcava le acque ed il vomere la terra, noi abbiamo solcato le nubi, abbiamo bevuto la voluttuosa ebbrezza della vertigine. La giovanissima rivale sorse e si buttò contro la metà con l'ardore di un Titano, e ben presto compì in meno di un secolo ciò che le altre due non avevano saputo fare in decine e decine di secoli. Oggi ogni Nazione dispone di quest'arma. Ma fra tutte le attività aeronautiche che il mondo ha visto nascere nessuna eguaglia in gloria e possanza la nostra, gioiello di tecnica e di sagacia, meravigliosa protagonista di imprese che tutti ci invidiano.

Da noi essa è nata con il Fascismo, e del Fascismo conserva l'ardore costruttivo e il genio creatore. Fra le mille opere ed imprese che essa compì, citiamo quale fulgido esempio la trasvolata atlantica di Italo Balbo. Per la prima volta nella storia, nel 1930, una massa di 24 apparecchi in formazione oltrepassava l'Oceano, toccando, fra il delirio delle folle, alcune grandi città sud americane. Accanto alle imprese contiamo ormai innumerevoli primati mondiali; ci limitiamo ad accennare all'enorme successo ottenuto dal tenente Agello per il raggiungimento della più alta velocità, e la gloria acquistata per il trionfale volo di Stoppioni che riusciva a battere il primato mondiale di distanza. Ma la dimostrazione più chiara della potenza e del valore della nostra Aviazione, l'abbiamo data nella impresa etiopica, dove la cooperazione dell'Arma ha raggiunto i massimi risultati. In questa guerra, che è stata definita per la impo- nenza di cifre « la più grande azione bellica coloniale », la partecipazione della Aeronautica ha assunto proporzioni enormi. Per sei mesi essa frugò, tenace ed operosa, il continente etiopico per dare il massimo numero di cognizioni e relazioni geografiche di cui eravamo privi, per seguire le mosse nemiche. E chi fu se non l'Aviazione che rifornì i nostri legionari di viveri nelle zone desolate dell'acrocero etiopico? Quanto

contribuì essa alle nostre vittorie con i suoi bombardamenti rapidissimi, efficaci, terribili! E non mancarono neppure gli eroi. Così non scorderemo mai gli ardimenti di Brino e Vittorio Mussolini, l'eroica morte di Bi-rago, il valore del comandante della Disperata: Galeazzo Ciano. Come nell'ultima grande guerra, essa si tesse di porpora con il sangue dei suoi caduti. Tutto questo colossale complesso di opere e di imprese ha valso a farla ritenere « l'Arma del domani ». E l'orgoglio del nostro Popolo e la volontà di un Uomo centuplicheranno la sua potenza già meravigliosa. Cresca, cresca sempre la nostra Aviazione; cresca per dare anche a noi domani la gioia del volo, a noi che ne sentiamo la nostalgia.

Domani e sempre gli Aquilotti d'Italia porteranno nel cielo sulle loro macchine rombanti l'olezzo ed il profumo di questa

terra di fiori. Essi vigileranno fra le nubi sui nostri destini, essi guarderanno lontano e preverranno le guerre e le minacce. Il popolo potrà allora cantare la sua canzone di lode al gioiello che il suo orgoglio ha creato.

Ezio Cartelli

RIMASI DI STUCCO

Il martedì avevamo componimento in classe e quel giorno la professoressa ci assegnò un tema di non difficile svolgimento e che ammetteva molte soluzioni.

Si trattava di descrivere con maestria come ciascuno impiega le ore lasciate libere dallo studio e dai nostri doveri di studenti.

Come ho detto era di martedì, il giorno in cui a Torino arriva « L'Aquilone ». Io l'avevo comperato e lo tenevo nella cartella; ad un



Un aeromodello a tubo costruito dall'allievo Mattione della scuola d'aeromodellismo del Collegio Brandolini di Oderzo.

tratto, nel vederlo, mi balenò un'idea: quale migliore argomento dell'aeromodellismo e dei giovani che impiegano il loro tempo bene e utilmente costruendo modelli volanti?

E come Napoleone a cui « ... il fulmine tenea dietro al baleno... » mi misi subito alacremente all'opera, frugando nella mente e, detto in un orecchio, anche nel giornale, le più belle idee del mio repertorio e di quelle dei collaboratori dell'« Aquilone ». A parte la modestia, ne uscì fuori un discreto capolavoro, (non come questo di certo) perché mi valse anche della mente altrui, senza badare troppo al reato di plagio.

La costruzione dei modelli volanti, vi era descritta con chiarezza e semplicità, la bella vita degli aeromodellisti era narrata con avvincente gaiezza, le corse dietro ai bei veleggiatori, dalle ali lunghe e snelle, veleggianti nel cielo azzurro, l'agile volo dei modelli, donavano al tutto una serena nota di poesia, mentre il frullare delle eliche al momento del decollo rendeva l'idea della potenza e della velocità dei minuscoli apparecchi che non gettano bombe sui nemici.

Il compito terminava con queste significative parole:

«...Ecco il migliore tempo impiegato nelle ore libere, ecco le aspirazioni che devono avere tutti i giovani: l'aeromodellismo.

Compagni, esso ci addita le vie dell'avvenire e ci prepara alla conquista dei cieli.

La Patria ha bisogno di aviatori, ha bisogno di piloti ».

All'indomani, entrato in classe per la lezione di italiano, vedo la signorina, con il mazzo dei componimenti in mano (quel mazzo di...), che mi guarda con una certa faccia: segnale di tempesta?

Solusati, tira fuori il mio lavoro e tra il silenzio generale, con l'aria di chi la sa lunga, parlò brevi parole:

« Crede che sfogliando « L'Aquilone » non si trovi il suo lavoro? »

Rimasi di stucco. Sarei bugiardo a dire di non aver negato, ma nulla valse; anche lei leggeva « L'Aquilone ».

Renzo Franzero

N.° 29 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(Seguito della voce: Gino Allegri).

Non ancora ristabilito da recente malattia, pur di partecipare ad una di queste importantissime azioni, partiva in volo di propria iniziativa e con audacia e perizia effettuava il bombardamento riuscito efficacissimo. Al ritorno, per causa accidentale, precipitava al suolo sullo stesso campo di partenza, chiudendo così il servizio di magnifico soldato dell'aria, con l'olocausto della sua valorosa esistenza. Già decorato di tre medaglie di argento e una di bronzo al valor militare. Cielo di La Comina - Fransefeste - Caparza. Agosto-Ottobre 1918 ».

ALLENAMENTO — Esercizio periodico al volo dei piloti per mantenere sempre costanti e migliorare le loro qualità di pilotaggio. I piloti in congedo, appartenenti alla Riserva aeronautica, hanno l'obbligo dell'allenamento annuale. I piloti in congedo, per essere dichiarati allenati, debbono compiere almeno 10 ore di volo, delle quali quattro, come massimo, a doppio comando, e superare le prove prescritte. Tale istruzione di volo deve essere compiuta in quaranta giorni secondo le disponibilità di tempo degli interessati.

ALLGEMEINE ELECTRICITÄT GESELLSCHAFT — Società tedesca costruttrice di apparecchi.

ALLIED INTERNATIONAL REGISTER (A.I.R.) — Ente internazionale, al quale fanno capo i Registri delle varie Nazioni associate, che stabilisce le norme per la costruzione e il collaudo degli apparecchi e dei motori.

ALLIEVO — Colui che segue uno speciale corso di studi per conseguire un titolo. In aeronautica si hanno gli allievi piloti che frequentano le scuole di pilotaggio (v.) (allievi ufficiali o sottufficiali piloti), allievi sergenti motoristi, montatori, radiotelegrafisti ecc. Gli allievi ufficiali o sottufficiali che seguono i corsi come avieri semplici, si distinguono per un filetto d'oro applicato intorno al bavero della giubba.

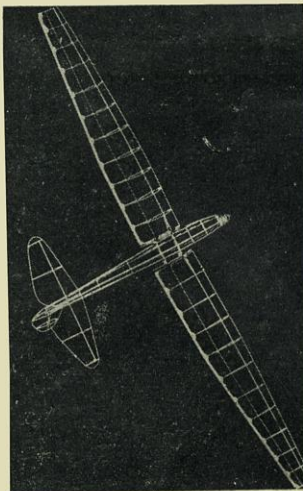
ALLUMINIO — Simbolo chimico Al. E' uno degli elementi più abbondanti che si trovino in natura allo stato di combi-

nazione. Forma molti minerali tra i quali il corindone, il rubino, lo zaffiro e, più importanti dal punto di vista della produzione di questo metallo, i feldspati, la bauxite e la leucite. E' leggerissimo (peso specifico 2,7), duttile e malleabile; bianco argenteo, fonde a 658° c. Ha una resistenza meccanica molto limitata, si altera, e pertanto il suo impiego in aeronautica è limitato alle parti secondarie degli apparecchi, non sottoposte a sforzi. L'alluminio si ricava per elettrolisi dalla bauxite col processo Bayer e dalla leucite col processo Blanc. Nelle costruzioni aeronautiche sono invece impiegate largamente le leghe di questo metallo, le quali risultano leggerissime e di ottime qualità meccaniche. produsse per la prima volta: « Dürenner me di « duralluminio » (dalla ditta che lo Le leghe più importanti prendono il nome Metallwerke Aktiengesellschaft », nella città di Düren in Germania) le quali sono formate da circa il 94% di Al. e per il resto da magnesio, rame e manganese. Il duralluminio deve le sue proprietà meccaniche ad uno speciale trattamento termico che ne aumenta la durezza, la resistenza e la tenacità, trattamento consistente nel riscaldare il metallo a 500° e nel lasciarlo invecchiare (lento raffreddamento) a temperatura ordinaria. Altre leghe di questo metallo prendono diversi nomi a seconda della loro composizione e del trattamento subito. Così si hanno: l'alferium (v.), l'adal, l'avional, l'aldrey, l'anticorodal, l'alugir, l'alpax (v.), il bronzo d'alluminio o cupro alluminio (v.), il koltchoug alluminio, al lautal (v.), l'elektron (v.) ecc.

ALLUNGAMENTO ALARE — E' il rapporto tra l'apertura e la corda media dell'ala.

ALLUNGAMENTO DEL DIRIGIBILE. — Rapporto tra la lunghezza dell'asse longitudinale e il diametro di un cerchio di perimetro uguale a quello della sezione maestra.

ALFERIUM — Lega di alluminio la cui composizione è la seguente: Rame 5,68 %, manganese 0,69 %, magnesio 0,65 %, nickel 0,002 %, ferro 0,52 %, silicio 0,50 %, il resto alluminio. Peso specifico 2,8. Resistenza alla trazione 40 kg/cmq.



L'ossatura di un modello veleggiatore costruito da Alessandro Mastorello di Velletri.

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

Ediz. A. VALLARDI - Milano, Via Stelvio, 22

IL NOVISSIMO MELZI
L'ENCICLOPEDIA ILLUSTRATA
PER TUTTI
Aggiornatissima In tela L. 60