

# L'ACQUILONE

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



**OH. COME MI PIACEREBBE FARE UN VOLO SENZA MOTORE!**

# VOLO DI NOTTE

FRONTE DI MADRID

10 Luglio 1937.

Attraverso un vapore bigiognolo che inondava la terra di una tenue luce opalescente, il "Fiat" volava sotto le nubi come un ippogrifo favoloso. Da mezz'ora sorvolavamo la zona occupata dai rossi e incominciavamo a temere di essere i soli ad avere la mainconica idea di passeggiare a quell'ora insolita su e giù per il cielo. Sotto di noi, il mondo ostile, le orde omicide e torme di cannoni e mitragliatrici che potevano da un momento all'altro minacciare il volo del nostro apparecchio.

Da più di tre giorni, le briganti squarigie da caccia nemiche, destinate a sostenere contro città indifese l'azione dei bombardieri, si mostravano prudenti al punto da dimenticare che al di là di Madrid, esistevano dei colleghi che avrebbero desiderato incontrarsi una buona volta con loro. Questa tattica era senza dubbio dovuta alla brutta lezione inflitta agli avversari il 7 luglio e da quel giorno infatti, in mancanza di duelli aerei, i mitragliamenti delle trincee nemiche avevano costituito una specie di diversivo per noi.

I dorsali delle montagne che corrono lungo la "sierra", e che nella loro forma capricciosa assumono l'aspetto di gigantesche onde di un mare immoto, ci fecero pensare, mentre ci sorvolavamo, alla brutta fine cui saremmo andati incontro qualora fossimo stati costretti, da un guasto al motore, ad atterrare in quel luogo.

Rotta sud-ovest. La nebbia si alzava e sotto di noi incominciò a brillare debolmente qualche luce. All'altezza di Alcalá, il buio ci avvolse e c'impedì di scorgere quello che avveniva davanti a noi; ci volle un certo tempo prima che l'oc-

chio si adattasse a vedere nell'oscurità quasi completa e a ritrovare l'orientamento perfetto. Salimmo a duemila metri: nulla era in vista, fuorché la bocca gialla e aperta della luna, che rovesciava sulla terra un torrente sfavillante di goccioline d'argento.

Intirizziti dal freddo, già pensavamo, poiché la caccia si presentava infruttuosa, di prendere la via del ritorno, quando scorgemmo, a sinistra, delle ombre di velivoli che si muovevano sullo sfondo cupo del cielo. Esse scomparvero quasi subito, per mostrarsi dopo pochi secondi più vicino a noi, tanto che potemmo scorgere distintamente gli uomini che li montavano. Erano quattro "Curtiss" che avanzavano parallelamente e questa constatazione ci diede una gioia infinita, paragonabile a quella che il nebbio, credo, prova al cospetto di una bella preda.

Eravamo soli nell'immensità dello spazio, col canto amico del motore, il battito più celere delle vene e lo spasimo acuto del cuore che c'incitava a combattere per l'onore della Patria e gli occhi della bruna "chiquita" che in qualche "peluqueria" solitaria, trepidando aspettava il nostro ritorno. Chi avrebbe potuto resistere a tali voci, tanto più che avevamo l'intima certezza di essere superiori o almeno pari agli avversari che ci stavano di fronte? Questa, chiamamola così, baldanzosa sicurezza, è senza dubbio un grande elemento di forza per il combattente, perchè porta come logica conseguenza, decisione e ardimento in tutti gli atti che deve compiere il pilota.

Nello stesso tempo che Giorgi dirigeva il "Fiat" contro l'avversario più vicino a noi e lo premeva fino al momento in cui dovette virare violentemente per non urtarlo, gli

scaricai due brevi raffiche di piombo. L'apparecchio rosso, per sottrarsi al mio tiro, fece una graziosa piroetta e contemporaneamente i suoi compagni che erano nel frattempo sopraggiunti, spararono su di noi e per nostra fortuna ci sbagliarono. Sicuro di staccarsi da loro con la velocità, Giorgi fece compiere al velivolo una lunga e velocissima discesa rettilinea; questa manovra ci portò quasi a faccia a faccia con il "Curtiss" che ci era sfuggito poco prima, il quale per evitare l'urto che pareva inevitabile, eseguì una brusca impennata. Diminuita la discesa, per poterci portare sotto la sua coda e sottrarsi in questo modo alle raffiche dell'osservatore, sventagliai sul nemico una tempesta di proiettili incendiari che dovettero evidentemente colpirlo in pieno, perchè vidi una grossa fiamma sbucare dal ventre dell'apparecchio che in un attimo si rovesciò e iniziò la discesa con le ruote rivolte al cielo. Non ebbi il tempo di seguire l'avversario nella caduta, perchè gli altri tre "Curtiss" erano piombati nuovamente su di noi, obbligandoci a compiere una salita rapidissima di circa 2000 metri, tutto di un fiato. Questa manovra che era stata pronta e decisa, scombuscolò l'avversario e poiché il "Fiat" rispondeva perfettamente al nostro comando, ed era divenuto come per divino miracolo, carne della nostra carne con tutto il fremito di essa, ci trovammo nell'alternativa di accettare una lotta che non serbava altra via d'uscita che la sconfitta o la vittoria.

Si svolse allora nell'immensità del cielo illuminato dal chiarore della luna, una scena epica. Preso in una giostra d'ali volteggianti e battuto da raffiche di mitraglia, l'apparecchio italiano rispose con lo scroscio delle proprie armi rapidissime, crivellando a sua volta di colpi i ne-

mici. La lotta nel cielo non ebbe un istante di tregua. Volteggiando con la grazia di tanti uccelli rapaci, i velivoli s'avvicinarono e si allontanarono, cercando di sorvolarsi, di cogliersi alle spalle e di raggiungere la posizione migliore per sparare. Vidi un altro "Curtiss" sbandare, mentre un pennacchio di fumo nero usciva dalla fusoliera e m'immaginai, mentre esso scompariva contro lo sfondo oscuro delle montagne sottostanti, che l'apparecchio fra un attimo sarebbe stato tutto un rogo e fra pochi istanti, un ammasso di ferri roventi.

E due... Ci voltammo subito per non essere sorpresi dai "Curtiss" rimanenti, ma una rapida esplosione visiva ci fece constatare che essi erano scomparsi. Passarono alcuni minuti prima che riuscissimo a persuaderci di poter volare con tranquillità e nel contempo esaminammo le avarie riportate durante la lotta. Nessuna ci sembrava grave e in qualche modo si sarebbero potute riparare. Trascorse mezz'ora. Le nuvole incominciarono a coprire il firmamento di masse dense e plumbee. Alle ventuno sorvolammo Madrid e un quarto d'ora più tardi atterrammo nel campo di Toledo, mentre i riflettori scivolavano con le loro immense spade infuocate il cielo opaco, che aveva la fissità di una pupilla cieca.

A. B.

## NORME PER L'ARRUOLAMENTO IN AERONAUTICA DEI GIOVANI DELLA CLASSE 1917

I giovani della classe 1917, che aspirano a compiere il servizio di leva nella R. Aeronautica — perchè in possesso di particolari requisiti affini ad una delle specialità aeronautiche — devono presentare domanda in carta legale da L. 6 al Ministero dell'Aeronautica, Direzione Generale del Personale Militare, subito dopo conosciuto l'esito della visita medica.

Le domande corredate dai seguenti documenti:

- a) certificato di mestiere (vidimato dalle Autorità Comunali);
  - b) certificato di buona condotta;
  - c) certificato attestante gli studi compiuti;
- dovranno pervenire al competente Ministero non oltre il 10 novembre c. a.

## CONCORSO PER 500 ALLIEVI SOTTUFFICIALI DI GOVERNO

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per numero 500 allievi sergenti, ruolo servizi, categoria governo. Il concorso è per titoli e per esami, ed è aperto ai giovani cittadini italiani che abbiano compiuto il 17. anno di età e non superato il 26. alla data del 29 luglio 1937-XV, e che siano iscritti al P.N.F. od ai Fasci Giovanili di Combattimento.

Il titolo di studio minimo richiesto è il passaggio all'ultimo anno di corso di una scuola media di grado inferiore regia o pareggiata.

Al concorso possono partecipare anche i militari della categoria governo in servizio o in congedo della R. Aeronautica e quelli in congedo del R. Esercito e della R. Marina, che rientrino nelle condizioni prescritte e previo il nulla osta individuale delle rispettive Amministrazioni.

Gli aspiranti dovranno far pervenire al più presto e comunque non oltre il 30 settembre 1937-XV, la domanda di ammissione al concorso, in carta bollata da L. 6 indirizzata al Ministero dell'Aeronautica, Direzione Generale del Personale Militare, Divisione 2, Sezione 3., Roma, e corredata di tutti i documenti indicati nella notificazione del testo del concorso che può essere richiesto al Ministero stesso.



La guerra in Spagna: un importante nodo stradale e ferroviario dei rossi salta in aria sotto il tiro degli aerei nazionali

# IL 2° RADUNO DEL LITTORIO

## LA CLASSIFICA GENERALE

Come prevedevamo con le brevi nostre considerazioni apparse sul numero precedente de *L'aquilone*, i vincitori del «2° Raduno del Littorio» sono stati i piloti che disponevano di apparecchi più potenti e più veloci.

Il primo assoluto della classifica è risultato Giorgio Parodi («Lattuga»), ufficiale della Riserva Aeronautica iscritto alla R.U.N.A. di Genova, su apparecchio «Percival Vega Gull»; il secondo è stato il tedesco Schmidt su «Klemm Kl. 35»; il terzo, il principe Kinsky, presidente dell'Aero Club austriaco su «Leopard Moth»; il quarto, il cecoslovacco Polna su «Walter Minor»; il quinto, il tedesco Fischer su «Argus As»; il sesto, l'italiano De Vittembeschi, su «S. A. I. Ambrosini 2 S.», nuovo apparecchio da turismo prodotto dalla nostra industria, di notevoli caratteristiche e di grande avvenire.

La classifica generale della gara di pat uglie riservate agli iscritti alle diverse Sedi della R.U.N.A. è stata la seguente: 1) Milano I, piloti Marchesini, Nagas, Parodi; 2) Roma, piloti Lucia Casale, Fenili, Biondi; 3) Bologna, piloti Wilma Cussini Santacatterina, Muggia; 4) Milano II, piloti Brambilla-schi, Balestra, Foglia; 5) Torino, piloti Di Collobiano, Luino, Collalti.

## L'ARRIVO DEI CONCORRENTI A ROMA

Il «2° Raduno del Littorio» si è concluso brillantemente a Roma, sull'aeroporto del Littorio, dopo otto giorni di voli attraverso l'Italia.

I 53 aeroplani rimasti in gara dopo la seconda tappa del circuito (Venezia - Bologna - Viareggio - Siena - Roma - Napoli), partiti domenica mattina 29 agosto da Napoli, distanziati di un minuto l'uno dall'altro, hanno cominciato a giungere nell'aeroporto del Littorio verso le ore 9. All'arrivo presenziava S. E. il sottosegretario gen. Valle, accompagnato dai generali Lombard e Macerati, dal presidente della R. U. N. A. gen. Oppizzi, dal vice presidente duca Salviati, dal segretario generale col. Gandolfi, dal col. Martire comandante l'aeroporto, dal col. Del Duca, presidente della Commissione Sportiva Centrale della R.U.N.A. e da altre autorità.

I primi piloti che hanno tagliato il traguardo d'arrivo sono stati i tedeschi Fischer e von Kornatzky, e l'italiano Parodi, fatto segno a vivissimi applausi della numerosa folla che era accorsa ad assistere a questa interessante manifestazione.

Successivamente si sono allineati anche altri apparecchi che a poca distanza l'uno dall'altro atterrarono sul campo e che sono stati passati in rivista da S. E. Valle, il quale ha esaminato particolarmente gli aeroplani che hanno meglio compiuto la gara.

Merita particolare nota il fatto che nessun incidente è venuto a turbare la bella mattinata aviatoria, con la quale, tra le vive dimostrazioni di simpatia della popolazione romana, si è chiuso questo «2° Raduno aereo del Littorio».

E' anche degna di essere ricordata la larga partecipazione femminile, che dimostra come l'entusiasmo per l'aviazione

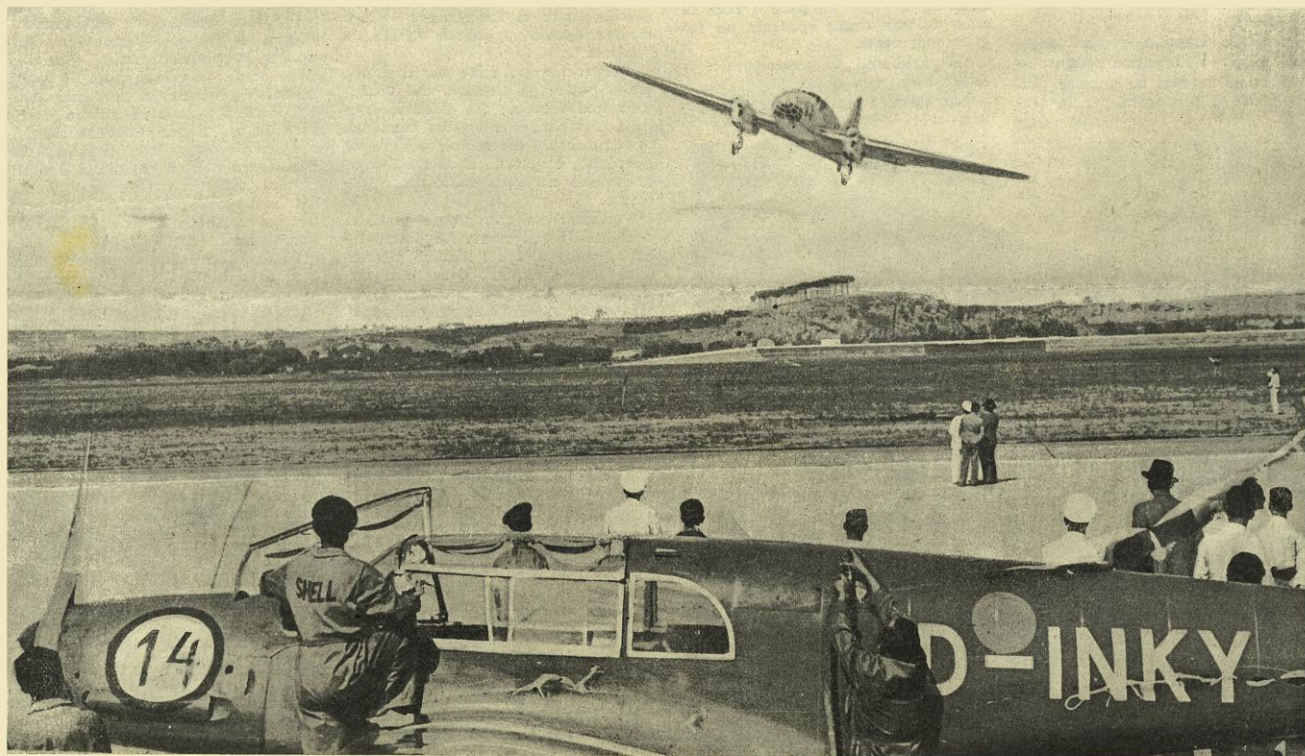
ne sia sempre più vasto tra le rappresentanti del gentil sesso.

Prima tra le... pilotesse è stata l'appaludatissima marchesa Negrone, che recava a bordo del suo «Breda 39» due compagne, e che ha compiuto una bellissima prova, dando dei punti... a parecchi del sesso «forte».

La sera, presso un Albergo romano, è avvenuta la distribuzione dei premi ai vincitori di questa manifestazione aeronautica internazionale, che è stata organizzata con quella competenza che distingue i dirigenti della R.U.N.A. centrale.



Il vincitore della grande competizione: Giorgio Parodi, alias «Lattuga»



Visione del «2° Raduno del Littorio»: l'arrivo di un «Chibli». In primo piano, un apparecchio tedesco

## LE GALLINE DI TESFAMARIAM

(RICORDI DELLA GUERRA ETIOPICA)

Quel motore di sinistra proprio non camminava. Lo sentivamo da un po' di tempo battere irregolare, scoppiettare, fare un po' troppo il comodo suo, insomma.

E questo non andava nè al pilota, nè ai meccanici, nè, tanto meno, a "Peppiniello", motorista in gamba, che stava sgranando una serie di pittoresche invettive all'indirizzo di quella raganella.

Eravamo tra Addis Abeba e Desiè: sotto di noi immense pianure brulle, aperte ogni tanto da enormi valloni scoscesi e violacei, passavano monotone. Distese senza fine che parevano liscie, come stirate allora allora, senza un albero, nè la minima traccia di vita. Niente villaggi, niente strade, niente mandrie di bestiame. Un vero deserto giallastro.

Il motorista, urlando all'orecchio del tenente pilota, gli fa cenno di scendere, di cercare un posto qualunque su cui poggiare le ruote di quella carcassa, come la chiamava lui.

Era l'apparecchio più vecchio del campo: aveva il timone di coda di un tipo diverso da quello giusto e le ali un po' scollate dall'umidità delle tante notti africane; eppure volava ancora e brontolava sempre quasi a gara con Peppiniello, a cui non andava mai bene niente.

"Scendiamooooo!... — gridava lui all'orecchio dell'ufficiale — con due motori soltanto non passiamo l'Amh Alagiii!!!... Siamo troppo carichi!!!...".

E giù allora.

Inclinato in avanti decisamente il volante, l'apparecchio picchia contro la terra che ci balza incontro, si fa più nitida e mostra adesso il falso delle sue pianure. Terreno petroso, sconnesso, tutto gobbe e sassi.

Giriamo a lungo, a quota bassissima, mentre il motore strepita e sbuffa come se non ne potesse più. Peppiniello è tutt'occhi per la ter-

ra e tutt'occhi per la sua raganella; e ogni tanto scrolla la testa.

Finalmente, ci sembra di aver scorto uno spiazzo migliore degli altri, vicino ad un ciuffo di euforie, e ci avviciniamo a pochi metri. Non è l'ideale di un campo di atterraggio, ma insomma si può scendere.

Ampli giri per scrutarlo bene e infilarlo come si deve; c'è una piega trasversale che bisogna evitare accuratamente; pochi sassi e radi cespugli; speriamo che non nasconda qualche sorpresa. Le ruote toccano terra, rimbalzano, rotolano superando brillantemente le asperità del terreno e, eccettuati certi scossoni formidabili che ci obbligano a tenerci ben fermi per non cadere, non accade nulla di serio.

Nell'atterraggio, ci siamo mangiati quasi tutto il campo e possiamo dirci fortunati.

Guardiamo intorno prima di scendere: non c'è anima viva; in ogni modo, per prudenza, il pilota fa disporre le due mitragliatrici laterali ai finestrini e noi prendiamo il moschetto. Sull'apparecchio resta il radiotelegrafista.

Saltiamo a terra per fare due passi mentre Peppiniello e gli altri meccanici riguardano il motore.

Ce ne vorrà per circa tre ore. Una bella seccatura! Passeggiamo parlando del più e del meno, quando uno di noi si ferma d'improvviso e prendendomi per un braccio, dice:

— Ehi! ma qui c'è gente!...

Infatti una capanna di paglia appare fra il ciuffo d'alberi vicino a noi; e, quasi subito, una futa sporca ed una faccia nera vengono avanti. E' un vecchio che agita uno straccio in segno di pace e reca in cima ad una canna spaccata un foglietto di carta.

Gli gridiamo di avvicinarsi: — Attà! Nah, nah, cheltef!

Lui sembra comprendere le po-



... comincia a suonare cavando fuori guaiti impressionanti...

che parole di abissino che sappiamo e ci corre incontro goffamente; fa un grande inchino e porge quel famoso foglio che tiene infilato nella canna.

E' una dichiarazione del Comando di un nostro reparto, passato qualche giorno fa, che attesta che lui, il capo Tesfamariam Ghebbè, e tutto il suo villaggio, sono sottomessi all'Italia di cui riconoscono la sovranità e le leggi, e intendono vivere in pace.

Gli restituimmo il foglio che vien posto nuovamente in cima alla canna, e ascoltiamo compunti il lungo discorso che ci indirizza e in cui ricorre spesso la parola "Talia, e "taliani".

Nel frattempo sono usciti fuori, piano piano, gli abitanti del villaggio: una trentina fra uomini, donne e bambini, che stanno timorosi, in semicerchio dietro il vecchio e ci guardano, e gettano occhiate di ammirazione all'apparecchio poco distante.

Tesfamariam, con grandi gesti, ci presenta la sua tribù. Le donne ridono, come sempre, mentre gli uomini sono serissimi, quasi accigliati. Ai bambini non interessa proprio nulla né di noi, né dell'apparecchio.

Fra gli altri c'è un tipo strano, alto, dalla faccia intelligente, che tiene in braccio uno strumento curioso: una specie di violino ad una corda sola, con la cassa romboidale coperta di pelle.

Ci avviciniamo per osservarlo meglio e lui d'un tratto comincia a suonare cavando fuori con l'archetto dei guaiti impressionanti; come se non bastasse canta pure, e anche qui ci mette in mezzo Talia e italiani; poi indica l'aeroplano e grida, canta, imita il rombo dei motori e lo scoppio delle bombe.

Ci divertiamo un mondo e quando lui ha finito, diamo a Tesfamariam alcune monete da due lire che fanno una grande impressione e che tutti vogliono vedere.

Tesfamariam grida qualche cosa e mentre alcuni si allontanano di corsa fra le capanne, ci invita ad entrare nel villaggio. Teniamo il moschetto sotto il braccio per essere pronti, ma è brava gente, che vive

di ciò che produce e del poco bestiame che ha.

Capanne miserabili, in cui strillano bimbettini seminudi, in cui qualche donna si ritira paurosa, per venir subito fuori appena siamo passati. Qualche pelle di capra a seccare al sole e in terra semi da macinare e berberè.

Hanno vicino al villaggio una sorgente e vivono sperduti, in questo ciuffo d'alberi; non si comprende neppure come mai si trovino qui, così soli.

\*\*\*

Uno scoppiettare frenetico e poi un rombo festoso ci richiama indietro. Il tempo è trascorso rapido, e Peppiniello, unto, sporco e nero come se avesse fatto il bagno nell'olio minerale, ci dice che quell'"affare lì" va bene adesso e che sarebbe anche ora di andarcene.

Il radiotelegrafista ci porta un messaggio del campo a cui è stato comunicato il nostro atterraggio:

"In bocca al lupo. Attendiamovi per cena. Se in ritardo pagherete bere a tutti. Auguri".

Si provano ancora i motori: uno, due, tutti e tre insieme. Vanno benissimo.

La folla dei neri è attonita e ammirata.

Tesfamariam ci viene incontro e dietro a lui avanzano due giovanotti che recano diverse galline legate per le zampe e che si dibattono furiosamente: è l'offerta della tribù, che accettiamo di tutto cuore.

Peppiniello, che questa volta non brontola, afferra i disgraziati volatili e comincia a discutere con un meccanico sul modo come debbono essere cucinati, intanto li va sistemando dentro con tutte le cure perché non muoiano per la strada: prima di tutto una coperta di lana per terra, poi le galline, messe per bene, e quindi un'altra coperta di lana sopra, perché non prendano freddo. Debbono scendere a Macallè vive.

Ed ora andiamo pure. Mentre il violinista attacca disperato una sua composizione in nostro onore, l'apparecchio gira, i motori urlano al massimo e traballando corriamo via.

Sembra quasi che il campo non basti per spiccare il volo, e tutta



Si provano ancora i motori...

l'attenzione del pilota è concentrata a guadagnare fin l'ultimo metro di terra. Poi, d'un tratto il volante vien tirato avanti e ci leviamo bruscamente sfiorando quasi il ciuffo d'alberi che nasconde il villaggio. Un sospiro di sollievo esce dal petto di tutti e Peppini lo guardando-

si con una mossa buffa si passa una mano sulla guancia e soffia:

"Che barbetta eh, che abbiamo fatto a quegli alberelli!..."

Poi va in ginocchio ad accomodare la coperta sulle galline e a sentire se sono fredde.

Agi

## LA ISTRES-DAMASCO-PARIGI

# Ritorno a Roma delle ali vittoriose

Le aquile romane sono tornate al loro nido. La crociera vittoriosa compiuta dai formidabili trimotori italiani «S 79» nel cielo dell'Europa, che ha destato nel mondo intero la più grande ammirazione per il trionfo ottenuto, ha avuto mercoledì scorso la sua conclusione sull'aeroporto del Littorio, a Roma.

Alle ore 18.10, le varie decine di migliaia di persone che sin dalle primissime ore del pomeriggio erano andate coprendo sempre più — sino a formare un'unica distesa di teste — lo spazio riservato al pubblico nel magnifico aeroporto romano, hanno potuto dimostrare tutto il loro entusiasmo e la loro ammirazione agli equipaggi dal simbolico ditintivo dei «sorcì verdi», che hanno saputo dare in questi ultimi giorni al mondo la prova concreta della potenza dell'ala fascista.

Il Duce, potenziatore dell'aeronautica italiana, ha voluto porgere personalmente il suo saluto agli audaci aviatori tra i quali, come è noto, si trovava suo figlio Bruno.

Gli apparecchi dalle linee formidabili e aggraziate nello stesso tempo, dal profilo aerodinamico e aggressivo, atterrati regolarmente, si sono allineati di

fronte alle autorità, al limite della spianata di cemento.

Mentre i motori scandivano gli ultimi colpi e le eliche ancora roteavano, formando, contro il sole tramontante, dei dischi di fuoco, si sono elevate nell'aria satura di gioia e di entusiasmo le note della Marcia Reale e di Giovinezza. Subito dopo il Duce ha rivolto agli equipaggi un breve discorso, esternando ai valorosi tutto il suo compiacimento e quello della Nazione per la grande vittoria riportata.

La cerimonia, piena di suggestione e di simbolica bellezza, si è chiusa con il saluto al Duce ordinato dal col. Bisio ai suoi uomini.

La folla ha quindi potuto ammirare i cinque trimotori, dai motori ancora caldi e odoranti di olio di ricino bruciato, ammirarli, palparli, studiarne i minimi particolari. Uomini di ogni età ed età, bambini, donne, si sono stretti intorno ad essi, e nella loro commozione, in quell'adorazione muta che si leggeva in ogni volto, era scolpito tutto il grande amore del popolo italiano per quest'aviazione potentissima, sempre vittoriosa, pronta ad ogni momento a proteggere il destino della Nazione.



Giuseppe De-Pieri, di Treviso, vuole che tutti sappiano che il suo «CR 32», che nel N. 33 de «L'Aquilone» veniva accusato di impotenza al volo, adesso, dopo opportune modifiche, è capace di fare voli lunghissimi e ad altissima quota, e a conferma di questo, invia la fotografia che vedete. Bravo De-Pieri!

## C R O N A C A B R E V E

UNA SQUADRIGLIA di 12 apparecchi da caccia «C. R. 32» è partita per Lima (Perù) per partecipare alle onoranze che saranno tributate dal Governo peruviano al pioniere d'aviazione Geo Chavez, primo transvolatore delle Alpi, caduto a Domo-dossola il 23 settembre 1910. La squadriglia stessa, dopo aver preso parte alla commemorazione dell'eroe, visiterà diverse città dell'Uruguay, dell'Argentina e del Brasile per recare il saluto della Patria ai milioni d'italiani che vivono in quei lontani Paesi.

IL DIRETTORE GENERALE dell'aviazione civile argentina, Mende Consalves, che è venuto recentemente in Italia e si è recato in Africa Orientale Italiana servendosi della linea aerea dell'Impero, ha dichiarato tutta la sua ammirazione per l'organizzazione, per il materiale e per i piloti dell'aviazione italiana.

DURANTE la seconda quindicina di agosto hanno superato le prove per il conseguimento del brevetto di pilota civile di primo grado venti allievi iscritti alle Scuole della R.U.N.A., e sono stati rilasciati undici brevetti di pilota di secondo grado.

LA COMPAGNIA TEDESCA «Luft Hansa» ha ripreso i voli sperimentali sulla rotta Berlino-Bagdad-Teheran per mettere in regolare esercizio la linea Germania-Cina, via Bagdad, per la quale, secondo gli accordi intervenuti con la Francia, gli apparecchi tedeschi saranno autorizzati a fare scalo a Damasco.

UN TRIMOTORE commerciale «Junkers 52» della «Luft Hansa», pilotato dall'aviatore Gablenz, partito da Kabul, ha sorvolato per la prima volta la catena del Pamir alta metri 7.700 ed ha atterrato ad Ausifan, nel sud-ovest della provincia cinese di Kansu.

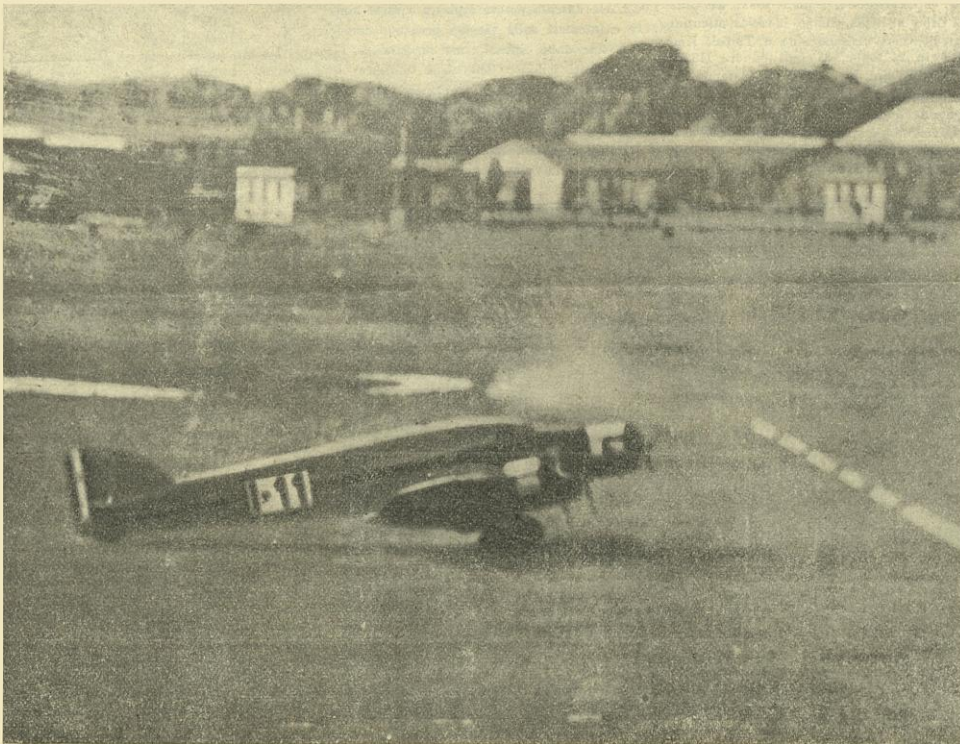
PRESSO VARSAVIA sono stati iniziati i corsi per istruttori paracadutisti, ai quali prendono parte 78 ufficiali; saranno formate tre compagnie di soldati addetti a questa specializzazione, due delle quali avrebbero il compito di proteggere le operazioni della terza formata da 15 zappatori e 70 uomini d'assalto armati di granate a mano e 3 mitragliatrici oltre a 25 motocicli.

A FILADELFA si sono iniziate le prove di volo del nuovo apparecchio «Vertiplano», che rappresenta una combinazione del biplano e dell'autogiro. L'apparecchio vola come un normale biplano, ma per la discesa può liberare l'ala superiore che è montata su di un asse verticale e che, mettendosi a ruotare ad un regime di circa 220 giri al minuto, trasforma l'aeroplano in autogiro. Nei primi esperimenti il sistema di chiusura dell'ala superiore è stato aperto a circa 500 metri di quota, e l'apparecchio ha toccato terra verticalmente.

AL 1° LUGLIO SCORSO il numero degli aeroporti in attività nel territorio degli Stati Uniti d'America era di 2361, dei quali 703 organizzati per il volo notturno.

## NUOVO METODO DI ATTACCO AEREO

Sembra che anche i cacciatori tedeschi abbiano adottato un nuovo metodo di attacco aereo già da tempo sperimentato dall'aviazione italiana. Trasportando un gran numero di bombe di piccolissime dimensioni dotate di una spoletta a tempo in modo da poterne regolare l'esplosione alla distanza desiderata, questi bombardatori cercherebbero di volare sopra la formazione nemica, lasciando poi cadere le loro piccole bombe. Se l'altimetro funziona esattamente e se la formazione nemica ha mantenuto la quota precedentemente stabilita dagli apparecchi assaltatori, le bombe opportunamente graduate scoppieranno in mezzo agli apparecchi nemici, producendo press'a poco gli effetti di uno shrappnel.



Questa interessante fotografia mostra l'«S 79» di Cupini mentre sta per tagliare, vittoriosamente, il traguardo della Istres-Damasco-Parigi. (Il traguardo è rappresentato dalla linea a tratti bianchi che si vede avanti all'apparecchio).

# La Palestra dell'aeromodellista

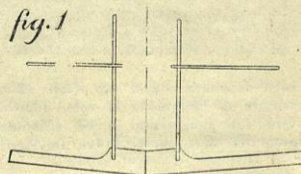
## La costruzione dei modelli volanti

### SESTA LEZIONE

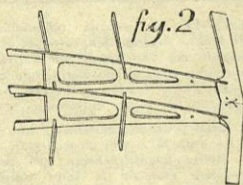
Mozzati entrambi i bordi d'uscita, rimetteremo sui piani di montaggio gli scheletri delle semiali, e aggusteremo alla perfezione la giuntura (Fig. 1).

Presso le estremità dei bordi di uscita faremo due forellini, che ci serviranno per fare una solida legatura, intrecciata, con filo di refe (Fig. 2).

La giuntura del bordo di entrata, in-



GIUNTA DEL BORDO D'ENTRATA



2° COLLORE DELL'UNIONE DEL BORDO D'ENTRATA

vece, la faremo con un pezzetto di tubo di ottone o, meglio, di alluminio, infilando da ogni parte l'estremità libera del filo d'alluminio formante il bordo d'entrata (Fig. 3).

Ora dobbiamo preparare i diaframmi interni di unione, secondo il disegno della Fig. 4.

Prima li faremo di cartone, provandoli ed aggiustandoli in modo che non risultino troppo esatti e non abbiano a forzare, cosa che produrrebbe lo svergolamento dell'ala.

Essi vanno collocati fra le due centine centrali N. 1, nei punti nei quali abbiamo eseguito il traforo a spigoli vivi.

Fatti i diaframmi di cartone, li eseguiranno perfettamente uguali in legno compensato dello spessore di mm. 1,5; in ciascuno di essi faremo due fori del diametro di mm. 2,5 che serviranno per l'applicazione dei supporti di montaggio.

Eseguiti i suddetti diaframmi in legno, li fissaremo servendoci come al solito, di legature di filo di refe.

Applicati alcuni pesi sullo scheletro, per tenerlo fissato al piano di montaggio, spalmeremo di colla le giunture, compresa quella del bordo d'uscita.

Lasciamo asciugare la colla e riprendiamo gli impennaggi.

Tolti i pezzetti di carta rimasti attaccati, procediamo al montaggio dei bordi di contorno che avevamo già sagomato.

Monteremo prima quello del piano orizzontale incastrandolo e legandolo con refe alle centine, come abbiamo fatto per il bordo di entrata dell'ala.

Le estremità le ridurremo al minimo possibile di lunghezza e le introdurremo nel foro del trave, quindi le ripiegheremo in dentro, in modo che non abbiano più a sfilarsi.

Montiamo ora il contorno del timone verticale con eguale procedimento, lasciando però le estremità libere un po' più lunghe del necessario.

Gli impennaggi così sono pronti; ne eseguiranno la rifinitura togliendo i re-

sidi di colla e le legature non più necessarie.

Per unire l'impennaggio verticale a quello orizzontale, schiaceremo con il martello l'estremità anteriore del bordo di contorno del timone verticale, in modo da poterlo arrotondare intorno al bordo di contorno del piano orizzontale, nel tratto compreso fra le centine centrali.

Faremo appoggiare la centina N. 1 del timone verticale al trave ed al listello superiore di irrobustimento fra le centine N. 1 del piano orizzontale; il capo posteriore del contorno lo introdurremo nel foro del trave, come abbiamo fatto per le estremità del contorno del piano orizzontale (Fig. 5).

Legheremo con refe le giunture dei due travi e dei listelli di irrobustimento e verificato che i primi siano esat-

tamente normali fra loro metteremo un po' di colla su ogni giuntura.

Da questo momento i disegni che abbiamo eseguiti all'inizio della costruzione non ci serviranno più: non li distruggeremo, ma li ripiegheremo e li conserveremo con cura, perchè ci potranno sempre tornare utili, se volessimo in futuro ripetere la costruzione, o per lo studio di altre simili, o per eventuali ed immaneabili riparazioni.

Ci forniremo di quattro piccole viti di acciaio, o di ottone, del diametro di circa due millimetri, o poco più, e di dieci millimetri circa di lunghezza, con relative ranelle.

Acquisteremo pure circa un decimetro quadrato di lamiera di alluminio crudo, dello spessore di un millimetro, con la quale costruiremo i supporti per l'ala, destinati a fissarla al tubo, che nel nostro modello servirà da fusoliera: fusoliera antiestetica, che tollereremo soltanto in questa prima costruzione.

Giarella

## Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

4° «Italia-Giappone» di Francis Lombardi e del motorista Capamini, su Fiat «A. S. 1» 100 c. v. (13-22 luglio: Vercelli - Vienna - Varsavia - Smolensk - Mosca - Kagan - Sverdlovsk - Omsk - Novo Sibirsk - Krasnoyarsk - Irkutsk - Werkne Udinsk - Harbin - Mukden - Keijo - Hiroshima - Tokio: totale km. 11.600 in 16 tappe); 5° «Periplo africano» di Francis Lombardi, del conte Franco Marzotti, dell'ing. Mario Rasini e del motorista Battaglia, su tre Fiat «A. S. 2» 100 c. v. (28 ottobre-12 novembre: da Roma a Città del Capo, lungo la rotta Sicilia - Libia - Egitto - Sudan - Kenia - Tanganica - Rhodesia, km. 12.026 in 16 tappe, 22 scali ed ore 88.15' di volo; 4 dicembre-18 gennaio 1931: da Città del Capo a Roma, lungo la costa atlantica e mediterranea africana sino a Tunisi, km. 15.820 in 24 tappe, 33 scali ed ore 118.22' di volo. Totale: km. 29.651 in 40 tappe, 55 scali ed ore di volo 218.14').

Queste cinque crociere, quasi tutte d'elevatissimo valore, specialmente quelle dell'asso Lombardi e l'ultima, dimostrarono in modo superbo le meravigliose doti qualitative dei

più diffusi tipi d'apparecchi da turismo creati dall'industria aviatoria nazionale, in pari tempo coronarono di fama internazionale, elevandoli al rango dei più popolari campioni della specialità, i valorosi piloti che condussero a termine tali superbe imprese.

Tante brillanti affermazioni dell'Ala Fascista venivano infine completate da due superbi successi di primato, per merito del noto pilota Comandante Umberto Madalena e del Tenente Fausto Cececoni, che, su Savoia-Marchetti «S-64 bis» (mot. Fiat «A 22 T» 600 c. v.) riconquistavano all'Italia i massimi mondiali della durata senza rifornimento, volando per ore 67.13' e della distanza in circuito, percorrendo km. 8188,800 (Roma-Montecchio, 30 maggio-2 giugno).

L'Ala Fascista poteva aspirare a mete nuove e intente sulla via del progresso aereo.

A fine anno, infatti, una squadra di 14 idrovolanti «S-55» della base militare di Orbetello si lancia, al comando personale del Generale Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica, verso i cieli del Sud-Atlantico e del Brasile. Ma di tanta impresa ne tratterò in una prossima puntata.



Ecco un nuovo costruttore (che non ha detto il proprio nome, forse per modestia): il suo primo modello, costruito seguendo le lezioni di Giarella, ha volato per 1' 10".

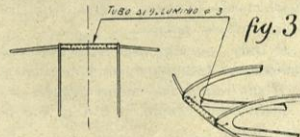
### XXVIII - I fasti aeronautici del 1930

L'anno iniziale del terzo decennio del secolo registrò, oltre alle brillanti affermazioni italiane rievocate nella precedente puntata, un considerevole susseguirsi d'imprese aeronautiche attraverso i cieli di tutti i continenti e dell'Atlantico, sui quali gareggiarono, come in animata contesa, dirigibilismo ed aviazione e nelle quali si cimentarono campioni di varie nazioni.

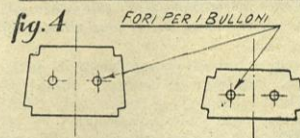
Il dirigibilismo accumulò nuovi successi per merito del già glorioso «Graf Zeppelin» e del nuovissimo supercolosso inglese «R-100», il cui gemello «R-101» doveva sgaggiare invece nel medesimo anno ad una spaventosa catastrofe.

L'attività dell'aeronave tedesca si esplicò nei seguenti viaggi: 1. Friedrichshafen - Siviglia - Friedrichshafen (15-17 aprile: chilometri 5187 in ore 51.45'); 2. Germania - Spagna - Brasile - Stati Uniti - Spagna - Germania (18-26 maggio: Friedrichshafen - Siviglia - Pernambuco - Rio de Janeiro - Pernambuco: km. 13.157 in ore 141.52'; 28-31 maggio: Pernambuco - New York: chilometri 7487 in ore 69.19'; 3-6 giugno: New York - Siviglia - Friedrichshafen: km. 8556 in ore 82.12'; totale km. 29.200 in ore 293.23); 3. Viaggio ai paesi scandinavi sino al Capo Nord (9-11 luglio: km. 29.200 in ore 70.41); 4. Germania - Islanda - Germania (16-18 luglio: km. 7468 in ore 60.41); 5. Viaggi minori all'Inghilterra (26 aprile), alla Danimarca e sulla Germania (21-25 giugno), a Mosca (9-11 settembre) e sulla Svizzera (19 agosto e 14 settembre). Dall'inizio della sua attività (agosto 1928) al 31 dicembre 1930 il «Graf Zeppelin» totalizzava 151 fra viaggi e ascensioni, km. 235 mila di percorso ed ore 2300 di volo.

La Gran Bretagna, che, spronata dai successi dell'aeronave tedesca, aveva fatto costruire nel 1929 i due supercolossi di tipo



GIUNTA DEL BORDO D'ENTRATA



DIAGRAMMI PER L'UNIONE DEL BORDO

rigido «R-100» (volume: mc. 160.000; lunghezza: m. 223; diametro: m. 42,70; 6 motori Rolls-Royce 700 cv. l'uno) ed il «R-101» (volume: mc. 141.600; lunghezza: metri 216; diametro m. 40,53; 5 motori ad alto peso Beardmore 650 cv. l'uno), lanciò il primo attraverso il cielo del Nord-Atlantico ed il secondo verso le sue colonie dell'India. L'«R-100», montato da 4 ufficiali superiori (Booth, Scott, Meager, Colmore), dal costruttore Sir Dennistoun Burney e da 36 uomini fra ufficiali ed equipaggio, effettuava in agosto il viaggio Inghilterra - Canada - Inghilterra (29 luglio-1. agosto: Cardington - Montreal: km. 6200 circa in ore 78.52'; 13-16 agosto: Montreal - Cardington: in ore 57.05', con 56 persone a bordo; totale km. 12.500 circa in ore 135.57'). L'«R-101», partito il 4 ottobre da Cardington (Londra) alla volta dell'Egitto e dell'India, con a bordo 50 persone (5 ufficiali di manovra, 37 uomini d'equipaggio e 12 passeggeri, fra cui il Ministro dell'Aria, Sir Thompson, il Direttore dei servizi aerei britannici, Sir Sefton Branker, il maggiore Scott, già comandante del dirigibile atlantico «R-34», e 9 ufficiali superiori dell'aeronave), precipitava al suolo nei pressi di Beauvais (Francia) alle 2 di notte del 5, durante una tempesta. L'urto spaventoso provocava un violentissimo incendio che distrusse totalmente l'aeronave, provocando la morte di 42 persone. L'orribile catastrofe, purtroppo non unica nella storia del dirigibilismo, indusse il Ministero britannico a sopprimere definitivamente, come già aveva fatto il Governo italiano nel 1928, ogni genere di aeroplano, che per quanto perfette erano pur sempre esposte ai pericoli preoccupanti e gravissimi di esplosioni o d'incendi.

L'aviazione, invece, sempre in via di continui progressi, si affermò in quasi tutti i rami della sua multiforme attività, con imprese di notevole importanza, specie nel campo turistico.

Anche il 1930 vide rinnovarsi, secondo la consuetudine ormai da tre anni ininterrotta, tentativi di transvolate oceaniche. Su 9 di essi, si ebbero 5 successi totali (4 sul nord-Atlantico, 1 sul Sud-Atlantico), 2 parziali (1 sull'Atlantico settentrionale e 1 su quello meridionale), 2 falliti alla partenza (1 a Teranova, 1 al Giappone), nessuno con esito tragico (prima volta dal 1926). Le transvolate riuscite si svolsero nel seguente ordine: 1. «Francia-Brasile» dei francesi Mermoz, Dabry e Ginié, su idro Latécoère «28-3» Hispano (2-4 maggio: Perpignano-Saint Louis del Senegal; km. 4500 circa in 3 tappe; 12-13 maggio: Saint Louis-Natal; km. 3173 in ore 21.54'); 2. «Irlanda-Stati Uniti» di Kingsford Smith (australiano), Saul (irlandese), Van Duk (olandese) e Stannage (americano), sul trimotore Fokker-Wright «Southern Cross» (24-25 giugno: Dublino-Terranova; Km. 320 in ore 31,30'; 26 giugno: Terranova-New York); 3. Germania - Irlanda - Groenlandia - Labrador - Stati Uniti» dei tedeschi Von Gronau, Zim-

tobre; Londra, rottura apparecchio a Caracra); 7. l'asso australiano Kingsford Smith, su Avio Avian - Gipsy (9-22 ottobre: Londra - Sidney; km. 19.300 in 14 tappe; nuovo primato); 8. l'inglese Garden, su «Moth» (17 ottobre - 7 novembre: Londra - Sidney; km. 18.750 in 22 tappe). Al Sud Africa, invece: 1. i coniugi Butler col motorista Millyard, su bimotore Gloster-Bristol (20 marzo-15 aprile: Londra - Austria - Grecia - Egitto - Capetown; km. 11.920 in 17 tappe); 2. il cap. Barnard, la duchessa di Bedford ed il motorista Little, su Fokker-Bristol (10-19 aprile: Londra - Capetown; 20-30 aprile: Capetown - Londra; totale chilometri 25.400 in 21 tappe); 3. il ten. Casparanthus, su «Moth» (5-13 ottobre: Londra - Cairo - Capetown; km. 11.990 in 14 tappe; nuovo primato). Due altri voli africani furono effettuati: 1. da una squadriglia di 4 Fairey-Napier militari del com. Board (11 gennaio - 24 febbraio: Cairo - Capetown - Cairo; km. 17.600); 2. da una squadriglia consimile, al comando del magg. Williams (19 ottobre-26 novembre: Khartoum - Lago Ciad - Nigeria - Bathurst e ritorno a Khartoum; km. 11.200).

Numerosi pure furono i voli all'Estremo Oriente così susseguiti: 1. «Marsiglia Pondichery» (17-28 gennaio; km. 9230 in 8 tappe) e «Pondichery - Roma» (4-8 febbraio; km. 7680 in 5 tappe) dei francesi Weiss e Girier, su Breznet - Hispano (totale km. 16.910 in 13 tappe); 2. Londra - Calcutta - Tokio» degli olandesi Geysendorffer e Scholte (pilotti), Van Lear Black (passaggio) e un suo domestico, su trimotore Fokker-Wright (9 febbraio - 7 aprile; km. 20.690 in 22 tappe); 3. Berlino - Mosca - Tokio» del giapponese Yoshihara, su Junkers «Junior» (20-30 agosto; km. 10.300 in 22 tappe); 4. «Parigi - Tcheran - Parigi» dei francesi Lalouette e Goulette, su Farman - Lorraine (19 settembre - 6 ottobre: circa 10.000 km. in 11 tappe); 5. «Londra - Calcutta - Tokio» dell'aviatrice inglese Bruce, su Blakburn Bluebird-Gipsy (25 settembre-24 novembre; km. 16 mila e 500 in 25 tappe); 6. «Parigi - Saigon» (8-13 novembre; km. 11.350 in 10 tappe, primato di giorni 5, ore 3,50'); e «Saigon - Parigi» (1-8 dicembre; chilometri 14.610 in 11 tappe) dei già nominati Lalouette e Goulette, su Farman - Lorraine (totale, compresi i voli Saigon - Hanoi - Saigon, km. 28.300 in 23 tappe); 7. «Parigi - Saigon» dell'aviatrice francese Marisa Hilz, su Morane Saulnier - Gipsy (12 novembre - 5 dicembre; km. 12.000 circa in 16 tappe).

Negli Stati Uniti si distinsero i seguenti bei voli: 1. «Los Angeles-New York», dei coniugi Lindbergh, su Lockheed «Sirius» Pratt e Whitney (21 aprile; km. 4010 con scalo a Wichita in ore 14.23'27", alla media oraria primato di km. 273) e del velocista Frank Hawka, su Travel Air-Wright (13 agosto; km. 4010 con 4 scali intermedi in ore 12.25'03", alla media oraria primato di km. 323); 2. «New York - Bermuda - New York» di Alexander William, Yancey e Bouch, su idro Travel Air - Wright (1-2 aprile; km. 2520 con ammaraggio ad Hamilton) e degli atlantici Roger Williams, Boyd e Connor, sul Bellanca-Wright «Miss Columbia» (29 giugno; km. 2520 senza scalo in ore 17.01'); 3. «New York-Messico» del messicano cap. Fierro, su Lockheed «Sirius» (21 giugno; km. 3550 senza scalo in ore 16.33'); 4. «New York-Panama», del cap. americano Ammel, su stesso tipo d'apparecchio (10 novembre; km. 3600 in ore 24.35').

Oltre questo notevole complesso di transvolate si svolsero pure nei principali centri d'Europa e d'America numerosi avioraduni e gare, famose fra tutte la «Settimana Aerea di Chicago» (17-26 agosto) e la 2ª «Challenge» internazionale da turismo (20 luglio-7 agosto). Quest'ultima (cui non intervenne alcuna rappresentativa italiana, per protestare contro l'ingiusta classifica assegnata agli italiani in quella del 1929) venne disputata, dopo le solite prove tecniche, da 60 concorrenti (30 tedeschi, 12 polacchi, 7 inglesi, 6 francesi, 3 spagnoli, 2 svizzeri) lungo il circuito di km. 7553 suddivisi in 28 tappe, e fu vinta nuovamente dal tedesco Morzik (B. F. W.-Argus), già vincitore della 1ª «Challenge».

Fra i non pochi altri avvenimenti aviatori, che sarebbe troppo lungo e inutile citare, si distinsero infine: la crociera «Germania - Olanda - Inghilterra - Francia - Spagna - Portogallo» (5-27 novembre) del superidrovolo tedesco a 12 motori Dornier «Do X» (il più grande del mondo); ed il miglioramento del massimo mondiale di altezza, per opera dell'americano Soucek, su Wright-Apaca (4 giugno; m. 13.157); del primato di durata con rifornimento in volo (specialità americana), battuto due volte dai fratelli Hunter, su Stinson-Detroit-Wright (12 giugno-4 luglio; ore 553,40') e poi da Jackson e O'Brine, su Curtiss Robin (22 luglio-17 agosto; ore 647); quindi, del primato della distanza per veleggiatori, ad ope-



I modelli «I-VOLA», «I-ROMA» ed il minuscolo «Cr. 32» sono stati costruiti da G. De Pieri di Treviso. Il «Breda 42» con due eliche coaxiali è di Giovanni Barbin.

ra del campione austriaco Kronfeld (24 agosto; km. 164). Degli altri massimi mondiali quelli di velocità e distanza in linea retta rimasero imbattuti; quelli della durata e distanza in circuito chiuso vennero battuti, come già esposto nella precedente puntata, dagli italiani Maddalena e Cecconi (30 maggio-2 giugno; ore 67.13' e km. 8188).

(Continua.)

Piero Botto

## TECNICA IN POCHE RIGHE

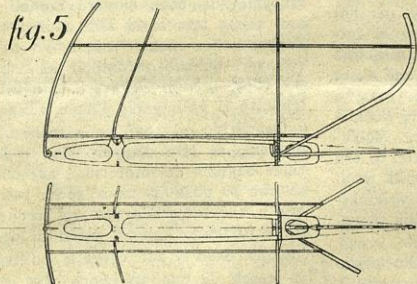
### Un dispositivo contro la formazione del ghiaccio

L'ufficio per l'aviazione commerciale di Washington ha recentemente sperimentato un nuovo procedimento per eliminare le incrostazioni di ghiaccio dagli apparecchi, procedimento che verrà adottato nell'inverno prossimo. Si prevede con questo sistema l'applicazione di certe «soprascarpe» di gomma agli orli delle ali e della coda degli aeroplani. Mediante aria compressa, queste «soprascarpe» vengono gonfiate e non appena si forma il ghiaccio, si provvede a vuotarle facendo cadere in tal modo le incrostazioni che si sono create. Per evitare un eccessivo gonfiamento e l'eventuale rottura dell'involucro di gomma, questo è protetto da una specie di rete di nastri incrociati. L'introduzione dell'aria viene regolata per mezzo del motore dell'aeroplano. Gli apparecchi che dovranno svolgere la loro attività durante l'inverno avranno anche un dispositivo speciale che spargerà sugli orli delle eliche una soluzione incongelabile.

### L'impiego dell'elio nelle aeronavi tedesche

Nei cantieri aeronautici di Friedrichshafen i tecnici sono al lavoro per trasformare la nuova aeronave gigante «LZ-130» e renderla adatta all'impiego dell'elio in sostituzione dell'idrogeno.

Si era pensato in un primo tempo di ampliare l'involucro in modo da compensare con un aumento di volume la differenza di peso fra i due gas, ma questa soluzione è stata abbandonata, perché i capannoni esistenti non avrebbero potuto ospitare una aeronave più grande. Di modo che il dirigibile avrà le stesse proporzioni dell'*Hindenburg*, ma verranno escogitati altri mezzi per compensare il maggiore peso dell'elio. Il peso totale dell'aeronave dovrà essere ridotto di 20 tonnellate e se si vogliono conservare la stessa velocità di crociera e la stessa capacità di trasporto. Si prevede perciò che i tecnici tedeschi sostituiranno le parti dell'ossatura dell'aeronave meno importanti con materiali più leggeri.

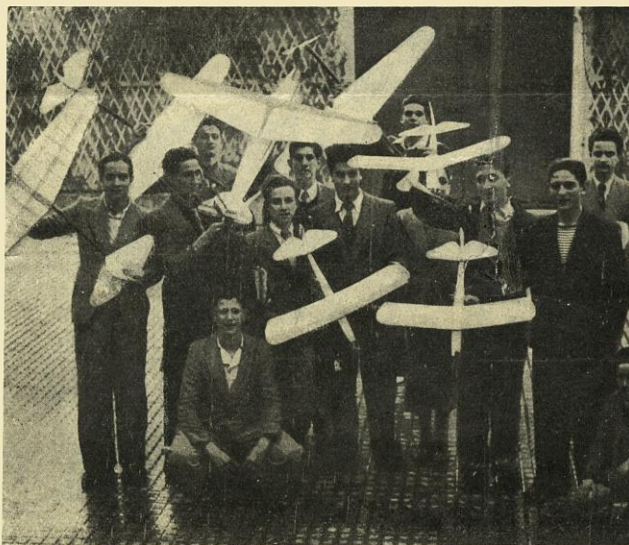


Particolare della giuntura degli impennaggi di coda

mer, Albrecht ed Hack, su idrobimotore Dornier-Wall (18-26 agosto: isola Sylt - isole Gar der - Reykjavik - Ivgit - Cartwright - Queensport - Halifax - New York; chilometri 6830 in 7 tappe ed in ore 44,15' di volo effettivo); 4. «Parigi - New York» dei francesi Costes e Bellonte, sul Brèguet - Hispano da primato (?) (1-2 settembre: chilometri 6200 in ore 37,17', prima transvolata senza scalo dalla Francia agli Stati Uniti); 5. «Canada - Terranova - Inghilterra» dei canadesi Boyd e Connor, sul noto Bellanca-Wright «Miss Columbia» (B-23 settembre: Montreal - Charlotetown - Harbour Grace; 9-10 ottobre: Harbour Grace - isola Tresco; km. 3850 in ore 25,10'; 11 ottobre: Tresco-Londra; totale km. 6150). Il «Southern Cross» di Kingsford Smith, proseguendo il suo volo verso la California e facendo tappa a Chicago e a Salt Lake City, concludeva ad Oakland (2 luglio) il suo lungo giro del mondo, ivi iniziato il 31 maggio 1928 e totalizzante km. 53.900. I francesi Costes e Bellonte effettuavano a loro volta un «Giro d'Amicizia» attraverso gli Stati Uniti (5 settembre - 10 ottobre: km. 19.330 in 41 tappe), totalizzando dalla partenza da Parigi km. 25.530.

Le due transvolate d'esito parziale furono: 1. il tentato volo Natal - Dakar dei francesi Mermoz, Dabry e Ginié, conclusosi con ammaraggio forzato presso una nave francese, a 600 km. dalla costa del Senegal (8-9 luglio; km. 2600); 2. il volo subartico «Germania - Stati Uniti» dei tedeschi Hirth e Weller, su Klemm - Salmson da turismo, troncato per il maltempo in Islanda (24 luglio - 1 agosto: Berlino - Colonia - Calais - Londra - Hansworth - isole Orradi - Reykjavik; km. 2960 in 6 tappe).

Assai numerosi furono i voli transeccidentali di cui la maggior parte ebbe per meta l'Australia, il Sud Africa e l'Estremo Oriente. Verso l'Australia presero il volo: 1. il neozelandese Chichester, su De Havilland «Puss-Moth» Gipsy (19 dicembre 1929-25 gennaio 1930: Londra-Sidney; chilometri 20.750 in 18 tappe); 2. i neozelandesi Piper e Kay, su Desoutter-Cirrus (9 febbraio - 22 marzo: Londra-Porto Darwin); 3. l'aviatrice Amy Johnson, su «Moth»-Gipsy (5-29 maggio: Londra - Brisbane; chilometri 19.110 in 28 tappe); 4. il cap. Matthews, su «Moth» (16 settembre-27 ottobre: Londra - Brisbane); 5. il ten. Hill, su «Moth» (5 ottobre - 1 dicembre: Londra, rottura apparecchio presso la località australiana di Pine Creek); 6. gli inglesi Pickhorne e Chabot, su «Moth» (6-13 ot-



Il gruppo di aeromodellisti italiani di Tunisi è stato presentato, con gli apparecchi che qui vedete, a S. E. Parini in occasione della sua visita al Liceo italiano.

# INCONTRO A COO

## R A C C O N T O

L'idrovolante correva basso sul mare sotto nubi spesse e nere attraversate ogni tanto da fulmini incandescenti. Dal suo posto a fianco del pilota, il motorista fece dei gesti espressivi con le mani perchè la voce si sarebbe perduta nel frastuono. Il capitano guardò giù il mare Egeo che rumoreggiava e impennò l'apparecchio che salì tra le nubi. Ma non vi era che una interminabile zona nebbiosa e per quanto il pilota cercasse di bucare al di sopra del maltempo, non faceva altro che ingolfarsi in un inferno buio e minaccioso. Allora, lasciando l'Anatolia a destra, si diresse verso l'isola di Coo.

Il motorista si protese nuovamente ma ora con gli occhi addirittura dilatati e fece con le dita una mossa caratteristica che press'a poco significava: "Ma dove va a cacciarsi, signor capitano?"

L'ufficiale rispose con un alto gesto significativo: "Lo so, ma è possibile fare altrimenti?"

In dieci minuti la situazione divenne drammatica: una violenta tempesta si scatenò. L'apparecchio piegò da una parte, poi dall'altra, si impennò per salire, azzardò un giro per scendere, cercò in tutti i modi una via di scampo.

Fu dopo una raffica impetuosa che il pilota vide apparire tra due massi di nuvole tenebrose un pallido riflesso di bonaccia e incontro a quella speranza si buttò a capofitto. La speranza era rappresentata dal roccioso Capo Kefale di Coo. Il capitano non ebbe nè un attimo di esitazione nè un palpito di sgomento: decise istantaneamente di portarsi verso quel punto e di ammarare. Fece un giro sopra il paese, a quota bassa, per fare intendere a qualcuno che sarebbe sceso in mare. Ma non vedeva nessuno, ch'è in quell'ora ciclonica tutti dovevano essere tappati in casa. Il motorista chiuse gli occhi per non vedere l'abisso del mare che pareva pronto coi suoi gorgi ad inghiottire l'idrovolante.

\*\*\*

Nessuno li aveva visti.

Ma che cosa poteva essere al loro sguardo quella piccola cosa scura che pareva rotolare giù dal pendio della collina? Dalla carlinga avrebbe tutt'al più potuto sembrare un sasso, un fagotto o una pallottola d'erba spinta alla riva dalla furia del vento. Per distinguerla si sarebbe dovuta avvicinarla, guardare attraverso un grosso sacco messo a guisa di mantello, indovinare due occhi spauriti, scovare un volto alterato dall'ansia e si sarebbe scoperto che tutto ciò era un ragazzo. Il suo sguardo ansioso seguiva sempre la discesa dell'apparecchio. Quando lo scafo tagliò le onde grosse sollevando due metri di schiuma bianca, parve che il mare lo avesse davvero ingoiato. Il ragazzo, ormai sulla spiaggia, si fermò interdetto, poi quando lo vide apparire sulla cresta di un'ondata, si slanciò in avanti e si arrampicò sugli scogli.

In quel momento la pioggia cessò e il cielo parve perfino rischiarsi spazzato da un vento fortissimo. L'idrovolante, sceso in mare a quattrocento metri dalla riva, veniva ora scarrocciato dal vento e portato rapidamente verso gli scogli.

Si vedevano perfettamente i due uomini: il pilota cercava con la manovra degli aleroni e del timone di direzione di sfruttare la forza del vento per cercare di governare anche durante lo scarroccio il moto del velivolo, mentre il motorista, posato sulla estremità di un'ala in direzione del galleggiantino, cercava di aiutare il tentativo del pilota di frenare e dirigere l'apparecchio per evitare che andasse a cozzare contro gli scogli.

Allora il ragazzo, toltosi di dosso il mantello, si buttò in acqua nuotando vigorosamente verso di loro e quella che era sembrata una piccola cosa insignificante divenne improvvisamente una forza che lottava contro il mare. Incontrò l'apparecchio a una trentina di metri dagli scogli. Le sue braccia erano così salde nell'opporre resistenza all'abbandono delle ali, che fu facile ai due uomini portarsi lentamente a riva e costeggiarla fino a potere arenare l'apparecchio.

Appena furono a terra, il capitano abbracciò impetuosamente il ragazzo dicendogli: — Come ringraziarti, piccolo? Se non era per te, l'apparecchio si sarebbe sfasciato...

Anche il motorista si profuse in espansioni rumorose. Tutte due, lui e il ragazzo, ora ridevano grondando acqua come due spugne. Sulla spiaggia deserta quel gruppetto coi vestiti bagnati e strappati faceva pensare ai naufraghi di certi libri d'avventure.

Ma il ragazzo era raggiante, una luce allegrissima gli sfiorava negli occhi.

— Sei greco? — domandò il capitano con interesse.

— Greco? — l'altro fece una smorfia di alta meraviglia — O non mi si sente che sono italiano come lei?

— Sì, va bene, lo siete tutti ormai qui nelle isole...

Il ragazzo prima agitò una mano come se desse del pazzo all'ufficiale, poi spiegò scandendo le parole:

— Ma io sono autentico; mio padre è abruzzese e mia madre napoletana, sono qui da molti anni, non so nemmeno quanti, io son nato qui, ma...mi capisce, signor aviatore?

— Capitano... — suggerì il motorista — Insomma tu sei un misto di abruzzese e napoletano. Sai che cos'è la Majella?

— No...

— Ah! Sai che cosa sono gli spaghetti?

— Che diamine, altrochè, per noi è minestra, pane e pietanza di tutti i giorni. Se venite a casa mia, mia madre ve ne cucina un chilo per ognuno. Siamo lontani di casa, è vero, ma non fa niente; vi possiamo anche dare da dormire. Abbiamo un podere e molte bestie, io ero andato al pascolo in alto sulla montagna. Salgo sempre per avvicinarvi di più agli aeroplani che passano per andare a Rodi...

— Ti ringraziamo della pastasciutta, caro monello — mormorò, commosso dall'incontro, il capitano — ma fra due ore al massimo saremo al nostro aeroporto di Lero. A proposito, come ti chiami?

— Gennarino... — esitò, guardò l'ufficiale con uno sguardo languido ed ardente, poi scoppiò parlando precipitosamente: — Senta, signor capitano. Io sono stanco di stare qui, mio padre non lo vuol capire perchè ci guadagna, vuole che io impari a fare il commerciante, ma io non mi sento, ha capito? Voglio fare il marinaio sulle grandi navi o l'aviatore o insomma una cosa bella di quelle che si fanno in Italia, ha capito?

— Ho capito... — fece il capitano paziente, osservando il cielo che pareva prepararsi benignamente ad accoglierli di nuovo.



... il suo sguardo seguiva sempre la discesa dell'apparecchio...

— Se ha capito davvero, mi ascolti, signor capitano... Mi faccia venire con loro, io tengo poco posto e vengo da lei e poi di là si scrive a mio padre: decide tutto lei e io intanto l'aiuto. Lo sa che ho salvato un uomo che stava per annegare? Che ho fermato un cavallo matto con un carro con su due persone? Che ho portato dieci casse, una dopo l'altra, sulle spalle? Che ho provato a fare tutto: il facchino, il pescatore, il lustrascarpe, il calzolaio, il venditore ambulante?... Che so anche bere la masticca senza stralunare gli occhi?

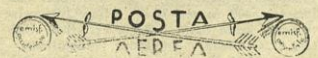
— Sì tutte belle cose, ma vuoi andartene da casa; il che vuol dire che non sai ascoltare tuo padre e allora ci sarà sotto qualche cosa. Beh, vieni a trovarmi a Lero e ne ripareremo...

Infine, malgrado sapesse fare un mucchio di cose, povero monello, non seppe attaccarsi alla coda dell'apparecchio mentre di nuovo decollava e quando, tornato il bel tempo, i due uomini ripresero tranquillamente il volo verso l'isola vicina.

Gennarino si trovò nelle mani un pezzetto di tela d'apparecchio e le calze bagnate del motorista, due cose che si pose in tasca come reliquie e che malgrado fossero fredde, gli scaldavano l'anima piena di delusione. Solo il suo cervello bolliva in cerca di una soluzione che gli desse modo di sfruttare l'insperata conoscenza dei due aviatori avvenuta ad un tratto in mezzo alla monotona solitudine della sua vita.

R. Claudia Storti

(Continua)



ENRICO BELLINI - Bari. — Ho provveduto per l'invio regolare del giornale, La R.U.N.A. di Bari (corso Cavour N. 40) ha creato da tempo una scuola di aeromodellismo. Per informazioni rivolgeti direttamente alla sede.

CORTES E GENTILE - Torino. — Ho provveduto per i numeri richiesti. Vuoi costruire un aeromodello? Perché non provi l'AP 3? Ha avuto un ottimo successo. I disegni costano dieci lire. Noi, con le Ditte di materiali aeromodellistici, non abbiamo niente a che fare: riscrivi a Bologna. Per avere informazioni sulla scuola di modelli volanti di Torino, rivolgeti alla sede della R.U.N.A., in via Francesco d'Assisi 14. Coraggio per la propaganda.

DEMONIETTA - Livorno. — Cara rondinella, le tue avventure... monacali mi hanno proprio fatto ridere di tuore! Beh, voglio sperare che adesso tu, alla barba di tutti i gatti del mondo, ti sia rimessa completamente, e abbia fatto ritorno al focolare domestico, riprendendo così contatto con L'aquilone. Mi dispiace molto che tu debba aver fatto una maratona inutile alla caccia della sede autonoma della R.U.N.A. Attualmente mi risulta di indirizzo proprio mancante, ma con il seguente recapito postale: Oscar Novi, Via Regina Elena n. 14. Ho fatto spedire il numero che mi hai richiesto. Vuoi costruire un aeromodello? Prova l'AP 3, o l'AP 4. Idroscalo significa scalo... per idroplani, (non te lo dice il nome?) e aeroporto... campo per aeroplani. Cara mia, questo lo dovevi sapere da te. Il racconto non va. Mi dispiace, ma non va. Ti auguro più successo negli aeromodelli. Ciao, e tante tante grazie della bella medaglietta.

MODESTO CARILE - Campobasso. — Bravo

davvero! La propaganda fatta come la fai tu è quella più giusta ed efficace. Approvo poi moltissimo quella specie di... società anonima, fondata da voi, con scopi aeromodel-

listici e... igienici. Dammi notizie del compendio, e possibilmente mandami fotografie

(Altra posta a pagg. 10 e 11).



(Continuazione dal numero precedente)

## Capitolo II.

### Un personaggio nervosetto

Mentre il povero don Efraim, agente di tutti gli affari, anche onesti a volte, gemeva e sbuffava di fronte all'ignoto intruso che così bruscamente gli attraversava la via, in una camera di un modesto albergo di Cadice un bizzarro individuo s'aggrava nervosamente sotto gli occhi preoccupati della cameriera e del direttore.

— Niente! — gridava, intascando un pezzo di sapone umido e deponendo sul lavabo un piccolo dizionario anglo-spagnuolo — Niente, non permetto a nessuno di metter le mani nella mie cose! Ferma lì, voi! Che nascondete dietro le spalle?

— E' la scopa, signor professore... — rispose la cameriera — Ma guardi che lei per sbaglio s'è messo in sacoccia il sapone...

— Che sciocchezze dite? Il sapone. Che cosa c'entra il sapone? Perché avrei dovuto intascare il sapone? Eh? Spieгатemelo un po'! Ecco, guardate... Strano! E' proprio il sapone. Com'è che si trova qui? Non rispondete? E del mio dizionario inglese che ne avete fatto? Su, muovetevi, cercatelo! Gente infingarda.

Contemporaneamente, e in gran fretta vuotava due grosse valige sistemando nei cassetti del comò poca biancheria e moltissimi libricci.

— Ma come! — esclamò stupito il direttore, porgendogli il dizionario, tutto inumidito — Non parte più, signor professore?

— Partire? — ripeté lo strano personaggio, arrestandosi di botto. — Proprio così, parto sull'istante; non ho tempo da perdere qui da voi, io!

— Ma allora, perchè invece di chiudere le valige torna a disfarle?

— Com'è possibile! Già; eppure è proprio così! — ammise stupefatto — Tutta colpa delle vostre chiacchiere... Mi avete distratto al punto che credevo d'essere arrivato ora... Su, sbrigatevi... Datemi una mano. La sola biancheria, però; ai libri e alle carte penso da me... E frattanto qualcuno mi cerchi una vettura che mi porti al molo.

Quando la carrozza, con grande strepito di sonagli, sboccò sull'imbarcatoio, il cocchiere si volse al suo cliente.

— Quale nave, signore?

Quello che abbiamo conosciuto col nome di *professore*, stizzosamente esclamò:

— Che domanda! La mia nave, toh! Non ve l'ha detto il nome quel maledetto albergatore?

— No, signore. — rispose pazientemente l'altro. — Mi hanno detto soltanto: "Portalo al molo e spedi-

scilo il più lontano possibile".

— Insolenti! — brontolò il professore — Il guaio è che non mi ricordo come si chiama la nave e che non l'ho mai vista. Sono arrivato solo ieri da Madrid...

— Ma non avete il biglietto, dei documenti?

— Un biglietto vero e proprio no; si tratta d'un piroscalo merci e il capitano ha l'ordine... Ma insomma, — scattò — di che v'impicciate voi!

— Eh, calma, calma, padroncino! A me non importa proprio un fico secco di tutta questa storia... Basta che scendiate e mi paghiate... — e, senza alterarsi troppo si calò da cassetta, depose le valige sulla banchina e tese la mano con piglio risoluto. — Son cinque pesetas, disse — e la vostra buona grazia!

Mormorando oscure cose all'indirizzo dei vetturini in genere, di Cadice e di tutti i pirati della costa, il professore depose uno scudo d'ar-

gento nella grossa mano aperta e il cocchiere, senza un grazie, rimontò a cassetta e frustò, sprofondando nel buio.

Il professore, rimasto solo, sospirò di stizza e d'impazienza, poi si guardò intorno in cerca d'ispirazione. Soltanto allora si accorse di una barchetta che si trovava proprio a due passi da lui. Ai remi era un marinaio piuttosto sudicio, il quale lo fissava curiosamente.

— Ehi, voi! — lo apostrofò aspramente il professore — Invece di star lì come un barbogianni a guardare, ditemi piuttosto se sapete qual'è la mia nave!

— Che Dio vi benedica, signore! Proprio voi cercavo. Son fortunato, no? Ascoltatemi bene ora: la nave è pronta e non s'aspetta che voi per partire. — sussurrò misteriosamente — Eh, che ve ne pare della risposta? Buttatevi pure le valige, signore. Nicanor le cose le fa bene o niente! Il capitano sapeva quello che faceva quando ha mandato me! C'è altro, signore? No? E allora: un piede qui, un altro qui; ecco! Giù, a sedere, adesso; se no andate in acqua. Non avreste una cicca di sigaro per caso? No? Peccato! — e il garrulo Nicanor si piegò sui remi concludendo: — Vedrete che sarete contento di me, signore, di Nicanor; vedrete! Ci penserò io a voi, ci penserò...

Mentre la barca stava per scivolare dietro la prima fila di navi, parte ormeggiate e parte ancorate, il professore, finalmente tranquillo, non fece caso, immerso com'era nelle sue meditazioni, a un tassì che s'arrestava bruscamente proprio dove egli si trovava due minuti prima, deponendo a terra un signore alto e magro, il quale, pagato e congedato

l'autista, mosse qualche passo guardandosi attorno.

Don Pedrito Enciso attendeva al sommo della scaletta del *Carmenita* lo strano passeggero dell'ultima ora annunziatogli da don Efraim.

Era, dopo tutto, abbastanza soddisfatto che qualcuno si prendesse sulle spalle la responsabilità della losca faccenda, non solo senza toccargli il guadagno che gliene veniva, ma regalandogli in più un migliaio di pesetas.

Naturalmente provava una curiosità vivissima pel nuovo capo. Certo doveva trattarsi d'una personalità d'eccezione se in pochi minuti aveva potuto imporsi e far mutare i piani di don Efraim Martinez. Probabilmente era un fiduciario di quelli che, fuori di Spagna, dirigevano tutta l'organizzazione contrabbandistica.

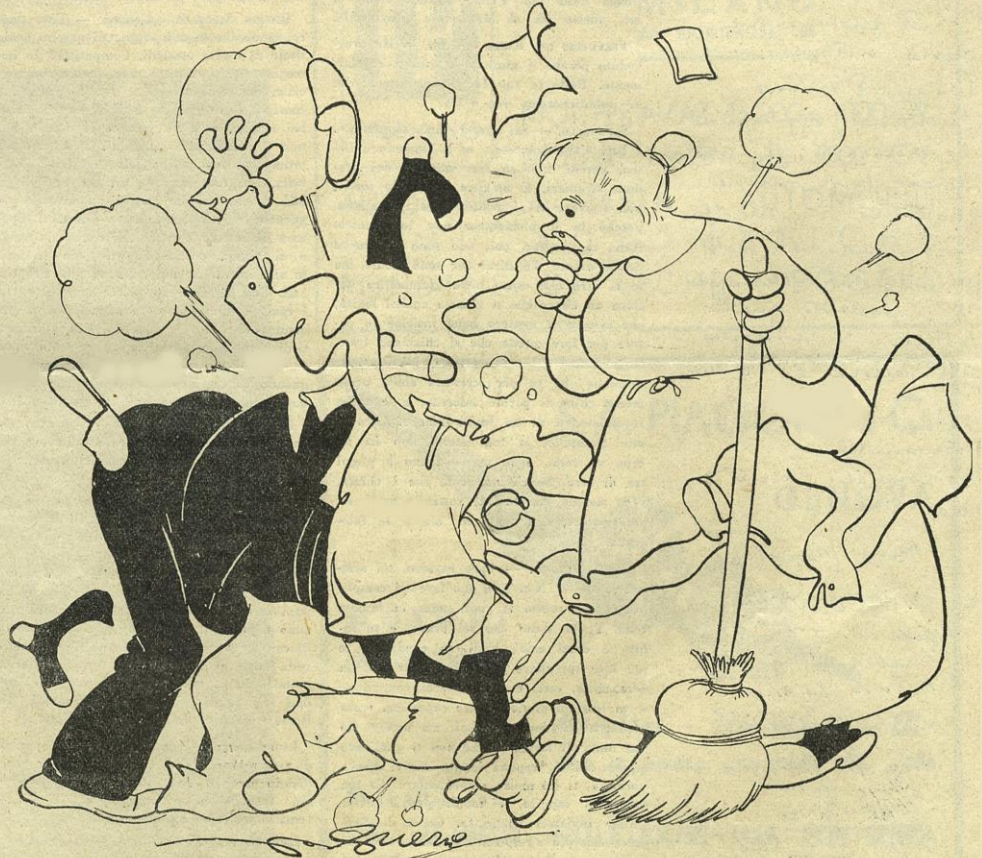
Qualche informazione giunta all'ultima ora di probabili complicazioni poteva benissimo giustificare il repentino intervento.

Comunque, la parte di Pedrito era sempre la stessa: limitarsi a fare il marinaio, e ringraziarsi l'inviato speciale di quelli che già gli avevano fatto accumulare una discreta somma coi traffici loschi.

Il professore saltò sulla scaletta e salì rapidamente in coperta. Subito investì Pedrito:

— Su, presto, brav'uomo, chiamatemi il comandante! Perché non si parte ancora? Che cosa si aspetta? Cosa fa tutta questa gente oziosa, ferma lì a guardare? Come va che...

— Scusate, signore! — arrischiò Pedrito, interrompendo quella fiumana di parole. — Il comandante sono io, beninteso, ai vostri ordini; le macchine sono sotto pressione e per la partenza non si attendeva che



... in gran fretta vuotava due grosse valige...

voi. Svelto, Nicanor, con quelle valige e accompagna il signore in cabina. Vi lo riservava quella mia, la migliore, signore. Con permesso, vado a dirigere la manovra di partenza. Fra un quarto d'ora si pranza.

E, senza lasciar tempo al professore di aprir bocca, Pedrito sgat-

taiolò sul ponte di comando, dando inizio a quella serie di fischi, di urli e di imprecazioni che, sulle navi di equipaggio poco disciplinato, preludono alla partenza.

Enzo Jemma

(Continua).



(Altra posta a pag. 8)

### NOTIZIE STUPEFACENTI

Mariella e Vittorino sono i nomi di due simpatici e geniali ragazzi (probabilmente fratello e sorella) che, trincerati dietro l'enig-



Zio Falcone

"L'Aquilone"

Viale dell'Università 4

Roma

ma del loro solo nome di battesimo, (perché non hanno detto chiaramente chi sono?) hanno avuta la spiritosa e intelligente trovata di spedire una lettera a Zio Falcone per... mongolfiera! Questo fatto è avvenuto, a quanto dicono loro, e come voi potete ben leggere nella riproduzione integrale che pubblichiamo della strana missiva, a celebrazione della

Torriglia 22-8-37

Caro Zio Falcone,

A celebrazione della vittoria di Parigi - Damasco tentiamo oggi questo esperimento di posta aerea con "pallone aerostatico" a mongolfiera, incaricando l'ignoto presente all'atterraggio di impostare questa lettera. Il passeggero del pallone è "PIPINO"

che sarà certamente commosso.

Cordiali saluti

ola

Mariella (Mariella)

e Vittorino

Il pallone è stato calato in località S. Fontana, che è sulla Via Maria.

Sublime! (Mariella)

Giurata

Saluto. (Mariella)

vittoria italiana nella Istres-Damasco-Parigi. Il palloncino è stato raccolto, sfiatato e stanco dopo una scorazzata tra le nubi, presso Trilogna, e chi l'ha raccolto, ha voluto, prima di impostare la lettera che si trovava appesa all'involucro, apporre una testimonianza sulla strana impresa, e salutando l'ignoto Zio Falcone.

Noi rendiamo omaggio al brillante cervellino di Vittorino e Mariella, e tributiamo al bravo aquilone e alla brava rondine un sonoro applauso.

G. PIETRO BALLIM. — Caro mio, da te, che mi sembravi un ragazzo intelligente, certe domande non me le aspettavo. Come vuoi che si possano spiegare completamente e profondamente certe leggi di aerodinamica senza passare per la fisica, scienza dalla quale l'aerodinamica è nata? In quanto alla poesia, non so con quale scopo tu l'abbia scritta, ma se era per quello di farci passare dieci minuti in allegria, l'hai raggiunto in pieno. No, caro amico, così non va. Studia Virgilio, Dante, Leopardi, Pascoli, Carducci, e poi ti accorgerai che il tuo organismo non è fatto per esprimersi in versi.

L'EREMITA DELLE NUVOLE. — Hai tentato di battere il primato mondiale della buffoneria, ma non ci sei riuscito. Conosco uno che ha fatto un'invenzione ancora più ridicola della tua. Prima abitava vicino a me, adesso sta al Manicomio provinciale.

FERRUCCIO DEL BARBA - Roma. — Ho provveduto perché il giornale ti giunga regolarmente. Belle le tue fotografie! Credo che ne pubblicheremo due o tre.

SAPUTELLO. — Sei davvero un «saputello». I baci «alla francese» te li rimanco indietro, perché non so che farneme dei prodotti stranieri. E un'altra volta che scrivi, non scrivere in piemontese, ma in italiano, perché io il piemontese non lo conosco. Nella tua lettera, poi, non sono riuscito a capire niente. Tu dirai che sono scemo, ma io ti dirò che esiste nella grammatica italiana un affare che si chiama analisi logica, che insegna a mettere bene insieme le parole per fare quelle che si chiamano frasi. A giudicare dalla tua lettera, invece, sembrerebbe che tu per scriverla abbia preso mezzo chilo di parole assortite, e le abbia rovesciate su di un foglio bianco. Caro il mio Saputello, la tua lettera non ha né capo né coda, e le parole fanno a pugni tra di loro. Se c'è una cosa che è chiara, è la notizia che tu hai costruito un buon veleggiatore, del quale mi mandi le fotografie.

BALDO BANDINI. — Caro ragazzo, sei sempre lo stesso! Non ti si può fare un complimento che subito ti gonfi come la famosa rena. Ti ho detto che sei bravo, e tu subito a darti arie! Vedi, io condivido le tue idee sull'affare dell'amor proprio, della personalità, ecc., e perciò sarei contentone se tu fossi in grado di fare copertine, senza venderne le idee agli altri, ma non ti ho mai detto di farne, perché non ti giudicavo capace. Ma tu, appena sentito che ti dicevo «bravo», ti sei messo a spennellare. La tua copertina, sappilo, è molto peggio dello schizzo inviatici tempo fa. Cerca di disegnare con più «respiro», sintetizzando colori e disegno». Il tuo disegno è «trito». Sai

cosa vuol dire in gergo? Che è sminuzzato, privo di contorno. Non fa «effetto», insomma. La copertina deve invece essere un po' un pugno in un occhio, deve attirare il passante verso l'elicola, deve far comprendere il soggetto prima ancora che lo si esaminino. Invece, per guardare bene la sua copertina, occorrono venti minuti buoni, e poi ci si rovina gli occhi, tanto sono piccoli, microscopici, i particolari, inutili e dannosi all'insieme, che tu hai per forza voluto ficcaci dentro. Tu sei indubbiamente portato al disegno, hai delle tendenze naturali, ma ti manca il ragionamento e lo studio. Dovresti fare il Liceo Artistico. Intanto, guarda bene le copertine che il pittore Guerri fa per «L'Aquilone», e impara come si può raggiungere l'effetto necessario ad una copertina di giornale. Viaggiando, non si arriva mai alle grandi stazioni senza passare prima per quelle piccole e intermedie. Studia quindi con attenzione, e, quando riterrai di aver fatto progressi, cosa che ti auguro avvenga presto, manda pure di nuovo. Ciao.

RENATO SAPONARO - Genova. — Caro amico, credo che tu non sappia di preciso quale titolo di studio possiedi. Computista? Io immagino che si tratti di una licenza commerciale, ma, nell'incertezza, non ti posso dar consigli. I disegni dei modelli costano tanti bei soldini, e se tu non ce li mandi, noi non ti manderemo i disegni. Ti auguro un ottimo successo per il modello a tubo di Giarella. Sai cosa successe ad un ragazzo di mia conoscenza che costruì un modello seguendo le lezioni del bravo Giarella? Sperava di battere il record di durata in volo, e ci riuscì, poiché l'apparecchio si alzò in alto in alto, e non ridiscese più. Proprio così. Beh, ti dirò che si era impigliato tra i rami di un pino. Io mi offendo se mi danno del «lei», e non del «tu». Infine, ti dirò che puoi cambiare scuola cento volte al giorno (cento sono troppe: facciamo cinquanta) che la faccenda delle collaborazioni non cambia. Sta' quindi tranquillo. Ciao.

RENZO PINNA - Bortigali. — Il tempo segnato dal tuo aeromodello è ottimo, e ne puoi essere veramente soddisfatto. Aspetto le fotografie.

FUTURO AERONIPOTE. — Abbonarsi a L'Aquilone è una delle tre cose più facili di questo mondo. (Quali siano le altre due te lo dirò un'altra volta). Anzitutto, sappi che non vi è affatto bisogno di attendere sino a ottobre, poiché l'abbonamento al nostro giornale lo puoi fare in qualsiasi giorno, e scadrà un anno dopo, esattamente nel giorno del mese in cui, l'anno prima, l'avrai compiuto. Come vedi, tutto va liscio. Vai dunque all'ufficio postale, munito di quattordici lire, e ricordati d'indirizzo: Viale dell'Università 4, Roma - Amm. de L'Aquilone. Saluti.

LUIGI CONZI - Genova. — Benedetti esami di riparazione!! Vedi cosa combini non studiando quando devi studiare? Le tessere sono esaurite, e le ristamperemo. Ti invio venticinque copie e tanti auguri.

EDUARDO PESSINA - Milano. — Ti spedisco il numero mancante. Le tue lettere non le ho



Adriano Bacchetti, di Padova, dice che questo suo veleggiatore, partendo da 80 cm. di altezza, fa una planata di 20 metri... E' un bel fatto!

ricevute, e questa è la ragione per la quale non ho risposto. Non temere per la mia salute: sto benissimo, come spero sia di te.

GIUSEPPE ARCHIVOLTI E C. - Napoli. — Auguri per la costruzione del vostro primo aeromodello. Non so se a Napoli vi siano negozi del genere che desiderate. Vi consiglio per queste informazioni di rivolgervi alla sede della R.U.N.A., in via Filangieri 36.

GIOVANNI MERLO - Torino. — Benvenuto! La tessera non l'avrai tanto presto, perché ne stiamo stampando una seconda edizione. L'abbonamento annuo, già l'ho detto parecchie volte (ma come mai non lo capite?) dura un anno, cioè dodici mesi. Perché ti dovrei mettere nelle notizie stupefacenti? In quanto al romanzo che desideravi, lo stiamo già pubblicando, non te ne sei accorto? Saluti.

FALCHETTACCIO. — Grazie. Buon divertimento.

ENNIO MANESE - Garda. — Ci voleva proprio tanto per convincerti che a uno zio si dà del «tu»? La domanda che mi fai non è affatto strana, ma stranissima. A che serve la tessera della R.U.N.A.? Ma, caro mio, serve a dimostrare a chi vuole che si è associati alla R.U.N.A.!

RENATO SAPONARO. — Un modello in grandezza naturale del «C. R. 32»? Ma pensa bene a quello che dici!! In quanto al modello di De Pieri, puoi scrivere direttamente a lui. Ecco il suo indirizzo: De Pieri Giuseppe, Via Nasimbeni 2, San Lazzaro (città) Treviso. Ogni pagamento si effettua mediante vaglia, non lo sapevi?

GIULIO MARINI - Cagliari. — Caro amico, ho provveduto per l'invio del disegno che desideri avere. Cerca tu di svegliare quei dormiglioni di Cagliari! L'attestato di aeromodellista non lo diamo noi, ma ci pensano le varie sedi della R.U.N.A. attraverso le relative scuole di aeromodellismo. Per partecipare al Concorso Nazionale non c'è bisogno di essere iscritti alla R.U.N.A. della propria città; se nella città dove si è domiciliati non vi fosse la R.U.N.A., come si

farebbe? Ho passato a Giarella la lettera indirizzata a lui. Ciao e auguri per la propaganda, della quale ti siamo gratissimi. Vedrò di pubblicare le fotografie.

DE PIERI - Treviso. — Congratulazioni per la guarigione improvvisa del tuo « C. R. 32 »! Mi sembra che tu debba essere un bravo ragazzo. Ciao.

ALA SVERGOLATA. — La tua è una simpatica lettera, e dimostra che sei un ragazzo intelligente. Però, attenzione, non ti gonfiare troppo, perché ho detto ragazzo intelligente. Se sei intelligente, sei un ragazzo, però... Non dico che questo sia un difetto, anzi, ma voglio dire che il tuo buon cervello è un po' troppo pieno di quell'impulsività e di un po' di... sì, di quell'egoismo istintivo che sono caratteristiche involontarie della tua età. Ma veniamo a noi: l'aeromodello a tubo. Tu devi convincerti, caro amico, che ogni anno che viene porta a L'aquilone nuovi abbonati, tra i quali il 95% completamente all'oscuro di quanto sia l'aeromodellismo. Da ciò, la necessità di ripetere ogni tanto quelle lezioni che sono come i primi passi dell'aeromodellismo. (Il tuo primo apparecchio, è stato il « Macchi C 72 »?). In quanto ad apparecchi a motore, ne vedrai presto parecchi, e perfino con motori a scoppio. Relativamente al Concorso Nazionale, poi, sappi che già stiamo preparando una folta schiera di cronisti e di fotografi, per accontentare i nostri aquilotti. E adesso ti saluto.

BRUNO BRUNELLO - Milano. — Non ricordo di aver ricevuto tue lettere alle quali non avrei in seguito risposto... Beh, mettiacomi una pietra sopra. La tua strabiliante invenzione l'ho passata a Giarella che presto ti risponderà. Ti ringrazio per la bombetta. (A Roma, le bombette sono i cappelli duri). Ciao. N. B. - Le mie pupille non sono fosche: perché dovrebbero esserlo?

PASSERO. — Tante grazie per la bella fotografia, che, naturalmente, non hai fatto tu.

DRAGO VOLANTE. — Ti sono grato per il tuo interessamento alla diffusione del giornale. E' completamente inutile che tu invii (eppoi, perchè tu?) delle fotografie di nostri apparecchi ai giornali americani. Esistono delle agenzie fotografiche che fanno

questo. In quanto a quel gigante « made in U. S. A. », farai bene a non credere troppo alla strombazzatura giornalistica che lo presenta. Le foto che mi mandi non mi servono perchè di quegli apparecchi ne ho delle migliori. (Come potevi pensare che non ne avessi?). Non è vero per niente che gli aeroplani che volano sulla tua città sono tutti « S. 81 ». Guàrdali bene, e, se hai visto una sola volta un « S. 79 », ti accorgerai che tra di essi ve ne sono parecchi. Al contrario, è verissimo che nelle virate compiute a grande velocità, (da 500 Km. l'ora in poi) l'organismo umano subisce dei fenomeni psichici e fisiologici, dovuti alla forza centrifuga che sposta di colpo la massa sanguigna verso l'esterno della curva. E adesso sappi che tutte quelle fotografie di apparecchi che mi chiedi non te le posso mandare. Ti saluto.

ENRICO GAUDINI. — Benvenuto! Puoi comunicare con i colleghi anche attraverso la Posta Aerea: la cosa non è nuova. La lettera la dovrai aspettare un po' perchè se ne sta facendo una seconda ristampa. Scrivi pure a Giarella.

LAMPO AZZURRO. — Caro amico, tra le cose concrete di questo mondo, vi è la seguente: le copie arretrate costano il doppio. Pensaci sopra e agisci in conseguenza. Ciao. (N. B. — Aspetto il racconto e le fotografie).

GIULIANO BARTOLUCCI - Firenze. — La lettera verrà più tardi. A Firenze c'è la sede della R.U.N.A. e la scuola di aeromodellismo. Ecce l'indirizzo: Piazza Antinori, 11. In quanto alla terza domanda, ti risponderò che occorre essere ingegneri.

FALCONETTA. — Contraccambio.

UNO DI ANCONA CHE SI FIRMA IN MANIERA ILLEGIBILE mi chiede dei numeri arretrati. Sappia che deve inviare il vaglia o i francobolli all'Amministrazione de « L'aquilone », e che anche se gli avessimo voluto spedire i numeri gratis, non l'avremmo potuto fare, perchè non ha accluso l'indirizzo! E sappia infine che se mi scrive un'altra volta con quella calligrafia...

PIETRO BORIANI - Bologna. — Questo nipote è proprio buffo! Gli ho già scritto che non

posso assolutamente andarlo a trovare a Sestri Levante, dove sta in villeggiatura, e lui mi risponde che ha già fatto preparare la camera per me. Nella sua prossima sicuramente mi avvertirà che la minestra si sta freddando... E poi, come questo non bastasse, si diverte a fotografare, mettendo a serio repentaglio la vita propria, gli idrovolanti che gli ronzano quotidianamente sul capo! Non essendo riuscito però a fotografarne uno, mi manda una fotografia di un sottomarino. Che c'entra? Caro Pietro, fai il buono e togli la mente che io possa venire a trovarti, (lo potessi!) e che io non sappia cosa siano i sottomarini!... Ricevi i miei saluti, in attesa di ricevere le tre aereo-fotografie che ti ho già inviato. Saluti affettuosi. Tuo

Zio Falcone

### 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

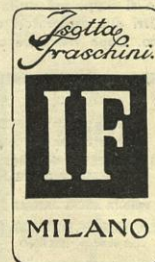
## METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1:8

Fusioni - Profilati - Profilati di Lamiera - Pezzi Stampati - Lamiere - Tubi - Pistoni - Tralicci 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: METILEC

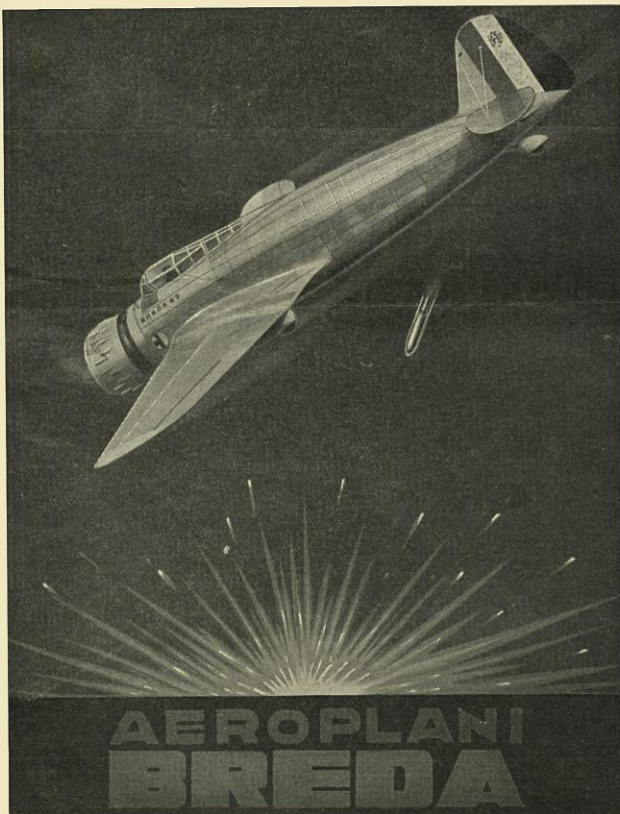


## ISOTTA FRASCHINI FABBRICA DI AUTOMOBILI

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



## S.A. PIAGGIO & C.

GENOVA

MOTORI  
D'AVIAZIONE

Aeroplani - Idrovolanti - Eliche a passo variabile in volo

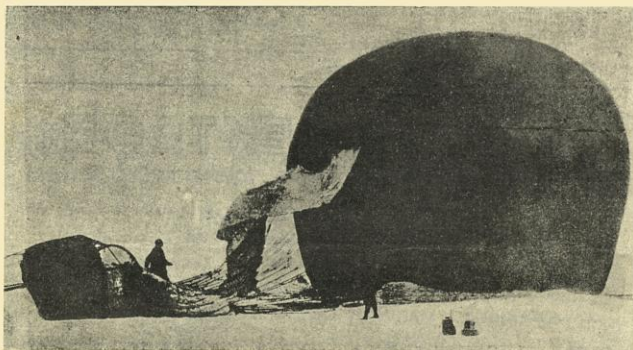
Stabilimenti;

GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA

N.° 36 Piccola enciclopedia  
aeronautica illustrata A

**ANDRÉE SALOMONE AUGUSTO** — Ingegnere svedese nato nel 1854 a Grenna. Nell'anno 1892 concepì il progetto di raggiungere il polo Nord per mezzo di un aerostato. A tale proposito fece

volo artico e l'11 luglio dello stesso anno partiva dallo Spitzberg con suo aerostato, che era stato battezzato «Oernen», verso il polo Nord. Due giorni dopo venne raccolto allo Spitzberg un



Il pallone di Andrée dopo l'atterraggio. (Questa fotografia, eseguita dallo stesso Andrée, venne ritrovata insieme ai resti della spedizione, nel 1930)

costruire in Francia un pallone di 4.500 metri cubi munito di una velatura che consentiva una relativa direzionalità al pallone stesso. Nel 1897 Andrée, che aveva per compagni Nils Strindberg e Knut Fränkel, iniziò i primi tentativi di

piccione viaggiatore che portava il seguente messaggio: «13 luglio, 12h 30', lat. 82° 2', longit. 15° 5'. Tutto bene a bordo». Poi non si seppe più nulla di Andrée e degli altri due esploratori che lo accompagnavano. Dopo trentatré an-

ni, nel 1930, l'equipaggio della nave da pesca «Bratvaag» ritrovò i resti della spedizione sull'isola Bianca. Tra i vari oggetti ritornati alla luce si rinvennero anche il libro di bordo di Andrée, che permise di ricostruire la tragedia, e una macchina fotografica le cui pellicole

svilupate mostrarono alcune fasi dell'atterraggio avvenuto il 14 luglio 1897 a 82° 55' di lat. nord e 29° 32' di long. est. Dal punto di atterraggio i componenti la spedizione si portarono verso l'isola Bianca dove perirono di stenti. La loro ultima nota è del 17 ottobre 1897.

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)



## SAFAR

**SUPER**  
5 VALVOLE (2 doppie)  
ONDE MEDIE E CORTE

**RADIO 522**

NUOVA SERIE

VENDITA ANCHE RATEALE  
S. A. FABBR. APP. RADIOFONICI  
VIALE MAINO, 20 - MILANO





# MOTORI E AEROPLANI

PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI

S. A. FIAT VIA NIZZA 250 - TORINO — S. A. AERONAUTICA D'ITALIA CORSO FRANCIA 366 - TORINO