

# L'AQUILONE

*settimanale per i giovani*

**C 30** Un anno L. 14 - Sei mesi L. 7,50 - Estero, annuo, L. 28 - Num. arr. il doppio

**EDITORIALE AERONAUTICA**  
LE VIE DELL'ARIA - L'ALA D'ITALIA - L'AQUILONE - RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO - RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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



INCONTRI NEL TEMPO

# UNA BELLA TROVATA

Proprio quando stava per essere trascinato davanti al plotone per essere fucilato, Marcello Thorez disse che avrebbe parlato. Ed infatti parlò per oltre un'ora e fu in seguito alle sue rivelazioni, che io venni incaricato di catturare un'audace "spia aerea" ch'era uno dei più attivi agenti marxisti operanti in territorio nazionale.

Numerosi erano stati i crimini commessi da questo personaggio, i quali avevano causato la morte di un centinaio di persone, oltre ai feriti ed a tutto il resto.

Il nemico provava continuamente il bisogno di essere tenuto strettamente al corrente dei movimenti delle forze aeree nazionali, che continuamente, in squadriglie, entravano ed uscivano dagli aeroporti e ciò che era più strano, riusciva perfettamente nel suo intento. Che i dintorni dei campi fossero infestati di spie era evidente; ma come questi agenti riuscivano a trasmettere fulmineamente le informazioni al nemico? Per ordine del Comandante I. F. si erano prese misure severissime; eppure più che mai i rossi dimostravano di essere a conoscenza di ogni mossa delle squadriglie legionarie. I "Curtiss" e i "Ratas" avevano approfittato dell'assenza dei velivoli nazionali, per volare su Malaga e per colpirla con decine e decine di bombe e torpedini. I terribili ordigni distruttori scoppiavano nelle piazze, nei cortili e sui tetti delle case, causando danni enormi e dato che le vittime erano generalmente donne e bambini innocenti, il colonnello C., capo dell'ufficio controspionaggio mi aveva incaricato di catturare l'informatore nemico.

Poiché ci era stata segnalata la presenza di questa spia nell'Andalusia, per parecchi giorni visitai le città, gli alberghi e le stazioni ferroviarie dove erano soliti radunarsi i forestieri. Una sera, mentre mi trovavo a Marbella e stavo quasi per abbandonare l'idea di cercare la spia in quei paraggi, la buona fortuna mi fece imbattere in Harris Burland, un francese trafficante di armi che avevo conosciuto a Marsiglia.

In un baleno decisi di seguirlo per vedere dove andava e poiché mi era sembrato che si fosse diretto verso il porto, anch'io mi avviai da quella parte. Nella fretta di avanzare, urtai parecchie persone che venivano verso di me e mi scusai. D'improvviso, a poca distanza da un negozio male illuminato, distinsi l'uomo che pedinavo. Si era fermato certo per domandare delle informazioni su una strada, perchè la persona con cui parlava, gliene indicò una con un gesto.

Guidato dai suoi passi, continuai ad avanzare e percorso un breve tratto di strada, lo vidi fermarsi davanti a un portone poco distante dal fanale rosso di una guardia medica. Mentre dopo aver infilato la soglia, il trafficante saliva una breve scala illuminata da un becco a gas, mi fermai incerto sul da farsi, ma mi convinsi quasi subito che il meglio che potevo fare era appunto continuare quella vigilanza che avrebbe potuto condurmi a qualche scoperta.

Passò un'ora e finalmente, con mio grande sollievo, rividi comparire Harris Burland e temendo di essere riconosciuto, mi ritirai nell'andito di un negozio dove l'oscurità mi sottrasse ad ogni sguardo indiscreto.

Uscito dal fabbricato, il francese passando da uno stretto viale ad un altro il quale finiva in un'ampia piazza, raggiunse l'imbarcadero ed entrò in un battello che evidentemente l'attendeva, si diresse verso un veliero ancorato nel porto.

Poiché non era prudente inseguire il trafficante sulla goletta, mi limitai a leggere il nome di questa che appariva scritto in bianche lettere sulla poppa e poco dopo, nella Capitaneria del porto, appresi delle notizie di un certo interesse riguardanti i "Normandia".

Esso apparteneva a una Società commerciale francese ed era diretto a Malaga per caricarvi aranci e limoni.

Convinto che in questa misteriosa faccenda occorreva giocare di scaltrezza, la mattina seguente partii in automobile diretto a Malaga ed attesi in un albergo situato di fronte al porto, l'arrivo del "Normandia". Il veliero giunse nel pomeriggio e s'ancorò proprio davanti alla locanda che mi ospitava. Soltanto quando sopraggiunse la notte, mi avvicinai molto indeciso al luogo dove se ne stava attraccata la nave. La passerella era stata rialzata e ad eccezione del fanale d'ordinanza, niente dava indizio di vita a bordo dei tre alberi silenziosi. Allora decisi di affidarmi al caso e mi misi a passeggiare su e giù per la banchina sovrappensiero. Passò un'ora... ne passarono due. Nessun uomo del "Normandia" apparve. Ad un orologio lontano suonarono le dieci. Che fare? Bisognava pure che mi decidessi a fare qualche cosa e in-

fatti, dopo un istante di riflessione, risolvetti di agire in questo senso. Saltai leggermente in un canotto che si trovava presso la banchina e lo spinsi, facendo leva con un remo, verso il veliero. Stavo per avvicinarmi ad esso, quando, d'un tratto, sentii un rumore sospetto ed alzando la testa, vidi da sopra al bastinaggio due gambe che si sporsero nel vuoto. Poi la luce scia-ba dei lanari mi consentì di distinguere una figura umana che scivolava lungo la catena con un'agilità sorprendente, e a stento potei trattenere un grido di stupore. L'uomo che fuggiva così o nascosto dalla nave era Harris Burland! Restai calmo e lasciai che il francese raggiungesse l'estremità della catena e con un salto la banchina. Spinsi indietro la imbarcazione e a mia volta, presa terra, mi misi a seguirlo. Egli camminava a grandi passi e stringeva sotto il braccio una voluminosa bussa di pelle.

Raggiungemmo una piazza, tutta attornata da piccole case, come se ne vedono talvolta alla periferia delle città marittime e m'accorsi che il trafficante si dirigeva verso l'aeroporto. Egli, dopo aver percorso due chilometri circa, si fermò davanti a un fabbricato di mattoni rossi situato alla sommità di una collina, si guardò attorno due o tre volte, si avvicinò all'uscio e ascoltando attentamente, sentii che bussava alla porta in maniera convenzionale.

L'uscio si aprì, il trafficante entrò, poi tutto ricadde nel silenzio e nella tranquillità. Ero certo che il francese sarebbe uscito dalla casa prima



Eccovi il famoso aeromodellista Ezechiele Coretti.

dell'alba, perchè pareva che egli tenesse a conservare il segreto delle scappate notturne, di conseguenza mi armai di pazienza e magro la stanchezza e l'eccitazione nervosa in cui mi gettava quella caccia, ripromisi a me stesso di non muovermi dal nascondiglio. Ma ben presto mi stancai di quell'immobilità forzata ed ebbi l'idea di abbandonare momentaneamente il mio luogo di osservazione e di fare il giro della casa. Un piccolo muro alto tre metri si ergeva a destra di questa dimora e circondava un terreno ricco d'ortaggi. Scavalcai il muro, mi avvicinai alla costruzione e poiché delle pietre sporgenti all'angolo e una conduttura d'acqua sembravano là per facilitare l'ascesa, in un minuto fui sul tetto e mi avvicinai a una specie di lucernaio che appariva debolmente illuminato. Quivi giunto, mi distesi bocconi contro il tetto per guardare nella stanza sottostante e vidi presso una macchina radiotrasmittente, il trafficante d'armi che in compagnia di un uomo basso e robusto, dai capelli roscicci, esaminava l'apparecchio.

Harris Burland rimase in quel luogo per più di un'ora e non appena lasciò la casa, io approfittai della circostanza che la spia era scesa con l'ospite all'ingresso, per sollevare un vetro del lucernaio e penetrare con un salto nell'interno. Stringendo forte la rivoltella nella destra e trattenendo il respiro, mi accostai alla porta che dava in una specie di laboratorio e attraverso la piccola apertura, vidi lo sconosciuto ritornare e avvicinarsi a una cassaforte che si trovava incastata alla parete. Egli teneva in mano un taccuino rilegato in pelle. Si trattava evidentemente del codice segreto, con il quale la spia affidava alle antenne della radio messaggi redatti in lingua convenzionale comprensibili soltanto al mittente e al destinatario. Essi riguardavano, come avevo fin dal primo momento sospettato, i movimenti delle squadriglie legionarie che venivano segnalati alla stazione ricevente che si affrettava ad informare di ciò il Comando avversario.

Passarono cinque minuti durante i quali la spia, stringendo fra le dita una matita e voltando con furia le pagine del libro, rimase assorto nella decifrazione del messaggio. Stanco di quell'attesa, aprii un po' più lo spiraglio per vedere meglio, ma l'uscio stridette leggermente. L'uomo si voltò di scatto, ma prima che potesse avere il tempo di fare un gesto, con un pugno sotto il men-



La guerra in Spagna. Apparecchi da caccia legionari nascosti tra gli alberi per evitare gli attacchi aerei dei rossi.

to gli feci perdere l'equilibrio e lo mandai ruzzoloni al suolo, ove rimase immobile, tramortito dal colpo. Rapidamente formai con alcuni stracci un bavaglio, con una corda gli assicurai le gambe e con un fazzoletto gli legai i polsi dietro la schiena. Poi lo portai di peso in una specie di solaio e ve lo chiusi. Ridotta in questa maniera la spia all'impotenza, raccolsi il taccuino e dopo averlo attentamente esaminato, passai nell'altra stanza e mi avvicinai all'apparecchio radiotrasmettente. Fu, vi assicuro questione di pochi istanti. "Heil - Hell - 500 - 20 - 7 - Hell - Alf - 616 - 521 - MS - CT - AW - Hell"... e la radio continuò così per un bel pezzo a trasmettere numeri e coppie di lettere alfabetiche.

Inviato per mezzo dei segni convenzionali che avevo scoperto sul cifrario, il messaggio ad un ufficio centrale di Alicante che s'incarica-

va di trasmettere telegraficamente le notizie ricevute al Comando di Barcellona, scesi al pianterreno e poiché ebbi la fortuna di trovarvi un apparecchio telefonico, chiesi la comunicazione con il comandante dell'Aeroporto.

Non dimenticherò mai l'indomani di questo giorno, quando verso sera, dieci apparecchi sovietici carichi di bombe comparvero nel cielo di Malaga e grazie al mio tempestivo avviso, la città era già pronta per accoglierli. I riflettori, infatti, entrarono subito in azione e così pure la sbarramento delle artiglierie controaeree che tempestarono il nemico di colpi. Poi nel cielo, fra le lame di luce dei riflettori che s'incrociavano e le stelle gialle degli "shrapnels" che aprivano fioriture incandescenti fra le nubi, apparvero le squadriglie legionarie che volteggiando fulminee, riuscirono a stringere in un cerchio di fuoco i velivo-

li rossi e a bersagliarli da tutte le parti con raffiche di mitragliatrici. Ai dieci "Curtiss", non fu più possibile allora via di scampo e gli equipaggi dovettero, se desideravano aver salva la vita, discendere sul territorio nazionale e darsi prigionieri.

La sera stessa la Radio di Barcellona, dando notizia dello sfortunato scontro, esaltava lo spirito di sacrificio dei bombardieri rossi che non avevano esitato ad attaccare la città senza la solita protezione dei caccia, ed io mentre vicino all'apparecchio ascoltavo ciò, sorrisi pensando al bel trucco da me escogitato, consistente nell'aver informato il nemico dell'assenza dall'aeroporto di Malaga delle squadriglie legionarie, impegnate in un'azione offensiva sul fronte di Madrid. Semplice, mevvero? E figuratevi che... Figuratevi che vi avevano creduto anche i nazionali!

A. B.



Idromodello da corsa « M. 72 » costruito dai genovesi Pittaluga e Demicheli

Dopo nove ore di viaggio, Flammarin, soddisfatto del modo come il pallone si comportava in rotta, lo fece innalzare maggiormente. I fortunati passeggeri seduti nella navicella, non si stancarono di guardare estatici lo spettacolo fantastico che offriva il mare levigato e deserto, che si stendeva sotto di loro. Nelle prime ore del pomeriggio, il "Filadelfia" fu avvolto da una densa nebbia e verso le sedici furono avvistate all'orizzonte parecchie navi. La prima notte trascorse relativamente tranquilla. Il mare si mantenne calmo: solo i riflessi lunari giuocarono alla sua superficie strane iridescenze. Il giorno dopo, 27 aprile, il pallone discese all'altezza di 7500 piedi a cagione di una lenta perdita di gas e verso mezzogiorno gli aeronauti furono allarmati da un forte vento, che imprimeva all'aerostato degli sbalzi veramenti paurosi. Inoltre il "Filadelfia" aveva preso la direzione del nord e fu necessario un certo tempo prima che il motore, messo in movimento, agisse per correggere la rotta.

Durante la notte, il pallone fu coperto da alcune incrostazioni di ghiaccio che appesantirono l'involucro e compromisero il suo equilibrio elastico. Il giorno 28, Flammarin, gettando della zavorra, fece sollevare il pallone all'altezza di 9500 piedi e il viaggio continuò senza incidenti fino alle 8, ora in cui scoppiò nell'Oceano una furiosa tempesta. Sballottati in tutti i sensi, gli aeronauti nel momento che l'uragano raddoppiava d'intensità, s'accorsero che il vento aveva improvvisamente squarciato la stoffa del pallone. Nel contempo, si manifestò una fuga di gas e l'aerostato, girando su sè stesso, incominciò a discendere rapidamente. Mentre Flammarin cercava di rallentare la discesa del pallone gettando tutta la zavorra disponibile, Jakobi con ammirabile sangue freddo si arrampicò al sartiame fino allo strappo e vi cucì un pezzo di stoffa. Riparato in questo modo, il "Filadelfia" risalì all'altezza di 5000 piedi e proseguì nella tempesta, finché, verso le quattordici, le nubi incominciarono a diradarsi e il sole apparve improvvisamente nel cielo.

Riconfortati da quella vista, i viaggiatori, che ormai si erano abbandonati sul bordo della navicella, incominciarono nuovamente a sperare. Ed ecco, sul lontano orizzonte, apparire una massa di montagne avvolte da una leggera bruma. Era l'Islanda. Poi, verso le diciassette, gli aeronauti scoprirono verso ovest, una striscia di terra giallastra. Era la Bretagna. Alle sette di sera, il pallone calava senza alcun inconveniente a 12 chilometri da Rennes, dopo aver superato per aria in 63 ore circa settemila chilometri.

Antonio Brunori

## UNA TRAVERSATA AEREA DELL'ATLANTICO NEL 1876?

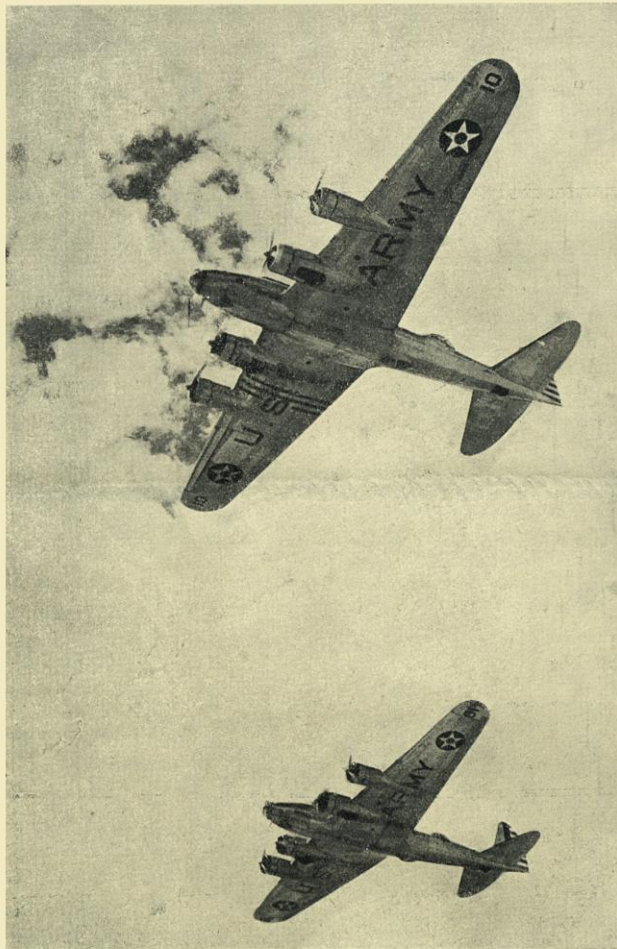
Nei decimo annuale del famoso volo compiuto da Lindbergh il 20-21 maggio 1927, mi sembra interessante rievocare la figura di due tedeschi, ai quali va il merito di essere stati i primi ad attraversare nel 1876, da costa a costa, l'Atlantico. Si tratta di due studiosi a nome Flammarin e Jakobi, che, secondo un poemetto pubblicato nel 1877 in America, "volarono in cielo per lo spazio di tre giorni, rimanendo invisibili nelle altissime nubi e tornarono con esito felicissimo in terra, dopo aver varcato l'Oceano.

La narrazione di questa impresa fu pubblicata nel n. 158 e 159 del "Bayrischer Kurier" (Corriere Bavarese) e il periodico romano "Il Buonarroti" la riprodusse nel volume XI dell'anno 1876.

Questa ascensione — se ciò che fu stampato dai succennati giornali corrisponde a verità, compiuta in condizioni sfavorevoli — va certamente enumerata fra le più emozionanti e belle che siano state fatte, tanto nei riguardi del lungo percorso che della durata. L'aerostato, chiamato "Filadelfia" era composto di un grande globo di forma sferica racchiuso in quattro strisce fusiformi spalmate di vernice coppale e munito di valvola all'equatore e di due lunghi tubi che servivano ad immergere o scaricare il gas. Gli organizzatori di questa traversata furono gli aeronauti Emilio Jakobi e Gaspare Flammarin. Quest'ultimo, basandosi sull'idea che il pallone doveva attuare praticamente la navigazione aerea utilizzando le correnti cicliche regionali periodiche, con incredibile audacia sistemò, sotto l'involucro pieno di gas infiammabile, un motore della forza di dieci cavalli, da lui in special modo studiato e costruito, onde evitare pericoli di scoppio. Questa forza motrice doveva semplicemente servire per muovere il globo alla ricerca delle suddette correnti, che durante la stagione primaverile, sono nell'Atlantico abbastanza frequenti. L'equipaggio si componeva, oltre dell'Jakobi e del Flammarin, del signor Ullmann nativo di Chicago, di un macchinista a nome Taylor e di un certo Nicholson, artista francese. Le provviste che gli aeronauti portarono seco, furono molto abbondanti: venti libbre di prosciutto, dieci dozzine di uova dure, fiaschi di brodo, cinque litri

di cognac, cinquanta di Bordeaux e altrettanti di acqua dolce. Il viaggio ebbe inizio da Filadelfia il 26 aprile del 1876, alle quattro del mattino, davanti ad una discreta folla di spettatori.

Raggiunta l'altezza di 10.000 piedi e messo in movimento il motore, l'aerostato prese la direzione dell'est ed ubbidendo docilmente alla più piccola indicazione del timone, incominciò a sorvolare l'Atlantico.



Due Boeing da bombardamento: le famose fortezze volanti americane.

# Una singolare avventura di volo

Il tenente Giovanni B., scontato un mese di arresti in fortezza, raggiunse la nuova destinazione, cioè l'aeroporto di Catania, nella prima decade di gennaio del 1924. Motivo: cinque settimane avanti, levatosi in volo da un aeroporto lombardo con un grande velivolo da bombardamento, aveva planato sopra il Lago Maggiore fino a sfiorare le gomme — come del resto confessò apertamente nell'inchiesta disciplinare — sull'acqua. Questa manovra richiede una grande precisione di pilotaggio e un grande ramo di pazzia. Una fiammata di pazzia lucida.

Eppure nulla, o quasi nulla, faceva sospettare in Giovanni B. un temperamento suscettibile di accendersi e buttarsi all'improvviso in pericolose mattane. Era, almeno come animale terrestre, di temperamento costantemente tranquillo e bonario. Sempre educato, cortese, di poche parole, aveva ritengo di esprimere giudizi sugli uomini e sulle cose del mondo, e se vi era costretto dalle circostanze, lo faceva

ognora con il sano equilibrio di un uomo maturo. Rammento che trascorrevano il tempo libero dalle occupazioni di servizio, nella officina meccanica dall'aeroporto lavorando con esagerato impegno intorno a certi minuscoli congegni volanti, rozzi, grevi, ai quali apportava continue e ardite innovazioni costruttive; congegni che alla prova di collaudo nessuno di noi mai vide volare. La sera, di consueto, non usciva dal campo. Chiuso in camera, suonava con feroce ostinazione un suo strumento, forse un violino, acquistato in chi sa quale emporio suburbano; oppure studiava un massiccio trattato di aeronautica, irto di formule, unico libro tecnico della sua squallida biblioteca.

Era un giovane, poco più che ventenne, di media statura, spalluto, gran testone coperto di corto crine nero, quadrata mascella: la sua figura richiamava alla mente certo pugilato americano e negriero, di bassa qualità. Non praticava sports, talvolta però, nelle ore cen-

trali della giornata, rompeva di colpo la sua inerzia e si cacciava di corsa nel campo sportivo, in mezzo ai soldati calciatori, e lì, senza levarsi il berretto né sfilarsi la giacca, s'impegnava a lungo, con accanita incompetenza, fin quando ne usciva fradicio di sudore e con le punte delle suole sfondate.

Queste, per sommi capi, le note caratteristiche di Giovanni B.

\*\*\*

All'aeroporto di Catania Giovanni trascorse qualche tempo da disciplinato e quieto volatore, sicché il comandante di squadriglia, un severo capitano reduce dalla guerra coloniale, allentò, e lo fece naturalmente di buon grado, la sorveglianza e le limitazioni di volo a cui l'aveva inizialmente sottoposto. Si vede che la dura lezione patita per la sciocca impresa del Lago Maggiore, insieme allo spettro di un esonero dal pilotaggio, gli avevano tolto in definitiva il capriccio di esercitarsi in altri avventati funambolismi. Noi tutti, suoi buoni camerati, erava-

mo i primi ad esserne lieti riconoscendo in Giovanni, oltreché una netta superiorità nelle faccende professionali, squisiti tonamenti di carattere.

Non era così. Una sera in città, in compagnia di amici catanesi, mi sento dire:

— Ci levi una curiosità. Osservando i vostri aeroplani in volo su Catania, abbiamo notato più volte, distintamente, uscire un uomo dalla carlinga e passeggiare lungo le ali e spenzolarsi nel vuoto. E' un bel tipo costui. Di chi si tratta?

L'episodio ebbe unanime conferma dei presenti, anzi lo sconosciuto equilibrista volante pareva avesse già acquistato, presso la popolazione, larga celebrità. Si commentava l'insano ardimento nei caffè del centro, con simpatia, con stupefatta ammirazione.

E' inutile dire che oggi la forma e la velocità degli apparecchi in uso non consentirebbero analoghe gesta. Allora si vo'ava su lente macchine biplane, di grande sviluppo alare, irrette di cavi, fornite di sporgente carlinga anteriore. Preciso che si trattava, nel caso nostro, del trimotore "Caproni 450 C. V.". Una mossa falsa, comunque, voleva dire ugualmente e fatalmente la morte.

La notizia mi colpì. Non seppi che rispondere. Allusi debolmente a un errore di prospettiva, comprensibile con la distanza a cui avveniva l'osservazione; ma poteva anche trattarsi del motorista che si sporgeva più del consentito per meglio vigilare il funzionamento dei motori. Non convinsi nessuno. Nacque all'opposto negli ascoltatori il sospetto che con le mie illogiche spiegazioni volessi far credere, per via indiretta e per falsa modestia, che il folle audace fossi proprio io.

\*\*\*

Il giorno dopo al campo, senza diffondere la romanzesca vicenda per tema che ne giungesse l'eco al comandante, affrontai di buon tempo Giovanni B.. Mi lusingavo che la mia maggiore età, unita a una netta anzianità di servizio militare, mi conferissero un sufficiente tono autoritario. Non nascondo che nel mio intimo, in fondo in fondo, lo ammiravo.

— Sei uno sciagurato — attacco senza preamboli; — tutta la città commenta le tue inutili prodezze. Ormai verrà a saperlo inevitabilmente il comandante. E non transigerà. Lo conosci, è rigoroso. Quello ti rovina per sempre.

Giovanni scoppiò in una risata. Quando Giovanni rideva, la sua grossa bocca labbruta si slargava scavando nel mezzo delle mascelle quadre due profondi solchi circumflessi, mentre negli occhi gli ardeva come un lampo d'intelligenza malvagia. Era indisponente.

— Mi capisci? — insisto irritato.

— La faccenda non ti riguarda, amico mio. Il signor capitano capirà bene che uscire dalla carlinga, scavalcare un motore laterale e farsi una camminatina sull'ala agguantandosi ai cavi e badando bene di mettere i piedi sopra il lungarone per non fiaccare le tele, è nient'altro che uno scherzetto infantile, un ingenuo diversivo per rompere la monotonia del volo.

— E il rischio dove lo metti?



— Via! Il filo si è teso, il veleggiatore si libra nell'aria, nel sole...

— Se ci pensi bene, converrai anche tu che non c'è rischio alcuno.

Lo immaginavo. Giovanni aveva del rischio, inteso nelle forme più spinte, una convinzione personalissima. Un'idea felina. Come il gatto che passeggia sulle cornici finali degli edifici, a trenta metri di altezza, del tutto ignaro e tranquillo.

— Va bene — conclusi; — comunque, nel tuo interesse, la devi smettere. Non saresti capito. Non è serio. La smetterai; ci penserò io!

Nelle mie parole c'era una ferma minaccia.

In quel momento il colloquio fu troncato dall'arrivo del capo-motorista: annunciò che il mio apparecchio era pronto per il volo.

Tutte le fasi e i particolari più insignificanti di questo volo rivivono nella mia memoria nitidi, come fosse avvenuto qualche ora fa. Sono passati, invece, tredici anni precisi.

Rammento, ad esempio, che, appena salito in carlinga, chiesi al secondo pilota, già seduto al suo posto, come mai il tenente osservatore — l'unico ufficiale osservatore della squadriglia — non si trovasse a bordo. La circostanza mi appariva strana. Non c'era volo, breve e insignificante che fosse, senza che costui, molto appassionato al mestiere, non vi prendesse parte.

— Non so il motivo — risponde il secondo pilota, — ma ha detto di non aspettarlo.

Provo il funzionamento dei motori, faccio il solito cenno d'intesa che dice di togliere i tacchi alle ruote, e mi accingo al decollo.

Durante il rullaggio avverto una insolita pesantezza sul timone di quota, inspiegabile con l'assenza dell'osservatore, il cui abitacolo giaceva appunto, com'è noto, all'estremità anteriore della carlinga. Appena spiccato il volo, la pesantezza si accentua. L'apparecchio, insomma, pesava, come si dice in gergo, di testa. Rammento pure che l'anomalia non mi cagionò soverchia apprensione. Si volava, a quel tempo, con aeroplani vetusti, residuati di guerra, e non era infrequente, in volo, la scoperta improvvisa di persistenti squilibri di assetto imputabili a chi sa quali complessi quanto impercettibili cedimenti delle strutture. Di solito, detti squilibri non si trasformavano in malanni peggiori, e il pilota, superata qualche esperienza del genere, non ci faceva in seguito gran caso.

Salimmo, così, con ampio giro sul mare, a un mille metri di altezza, e puntammo sul porto di Catania col proposito d'invertire poscia la rotta e planare sul campo. Era una giornata calma, pulita. Dalla cima dell'Etna si ergeva un immobile e candido imbutto di fumo. Secondo pilota e motorista guardavano giù un piroscalo, piccolo come un seme di popone, che usciva pian piano dal porto lasciandosi dietro, sull'acqua verde, una sottile sbavatura bianca.

A un tratto scorgiamo sulla punta della carlinga sbattere fuggacemente, dal di fuori, qualcosa, un corpo molle e spesso, a ventaglio. E sparire. Immagino subito si tratti di un pugno di stracci o di cascami, di quelli usati per la pulizia degli apparecchi e casualmente dimenticati a bordo. Il secondo pilota, allarmato più del necessario, si leva in piedi e vincendo a fatica la pressione del vento, allunga il collo. Passa qualche secondo e il fenomeno si ripete. Non può essere. Non crediamo. Eppure non c'è dubbio. E' una mano, quella, che si agita in segno di avvertimento e di saluto. Poi la



Gli ultimi tocchi all'ala del bel veleggiatore, prima del lancio.

mano si attacca tenace al cerchio della mitragliatrice, altra mano la segue, spunta una testa nera, due maniche gonfie d'aria, e appare un busto. Figlio di un cane! Giovanni! Ha la faccia livida, gli occhi rossi e lacrimosi, i capelli incollati sulla fronte, la cravatta avvolta come un serpente intorno al collo. Lo stordimento e l'emozione ci paralizzano. Giovanni ride del suo riso selvaggio e fa un gesto come dire: "Animo, camerati, è uno scherzo da niente. Che c'è di strano? E' semplice. Mi sono posto, a vostra insaputa, a cavalcioni sulle ruote di punta, bene afferrato, s'intende, alla maniglia che si usa per montare, e ora eccomi qua. E' un gioco da ragazzi!". Scavalca con ultimo lento sforzo il bordo della carlinga e si accoccola sul seggiolino dell'osservatore.

— Ah sì? — grido io appena mi sono riavuto — Allora tieni questo! Lascio i comandi al secondo pilota, mi alzo deciso e con tutta la forza di cui mi sento capace, percuoto a lungo il suo testone di pugni.

\*\*\*

Il comandante lo seppe molto tempo dopo, quando Giovanni B. era da un pezzo emigrato in Tripolitania. In due anni di guerra emer-

se per acceso spirito combattivo. E rinsavi. Ma io credo fosse rinsavito avanti, a partire dal giorno della mia dura lezione manesca. Se così non fosse, lasciatemi questa innocente illusione.

Igino Mencarelli

## Concorso Naz. di modelli volanti

Il 10 e l'11 ha luogo il Concorso Nazionale di modelli volanti sull'Aeroporto del Littorio di Roma.

Precisando i dati esposti nel numero scorso, quest'anno le Sedi Provinciali e le Sezioni Autonome della R.U.N.A. rappresentate sono 24, mentre le scuole di modelli volanti sono 31, poiché alcune Sedi intervengono con più di una scuola. Gli apparecchi iscritti alle gare sono 29 nella cat. a), modelli a fusoliera con motore elastico, 25 nella cat. b), modelli veleggiatori, 22 nella cat. c), scuole, e 25 nella cat. d), allievi, minori di 16 anni. In totale dunque 101 apparecchi partecipanti al Concorso, con 79 concorrenti.

Oltre a questi si hanno 11 concorrenti, con altrettanti apparecchi nella categoria « modelli a motore meccanico », che come è noto effettuano una gara a parte, e non valevole nel Concorso per la classifica delle Sedi e delle Sezioni della R.U.N.A.

Complessivamente partecipano alle gare nei due giorni, 90 concorrenti con 112 apparecchi. L'orario di gara è dalle 9 alle 12 e dalle 14 fino a sera: durante le due ore di intervallo i concorrenti consumano la colazione. Quest'anno la Presidenza della R.U.N.A. ha stabilito di considerare i migliori risul-

tati come primati, di durata e distanza per modelli a motore, esclusi i combustibili, con partenza da terra o con lancio a mano, e di durata e distanza per modelli veleggiatori, qualora siano soddisfatte le condizioni richieste dal codice sportivo F.A.I. al riguardo, particolarmente, del primato di durata e di distanza dei veleggiatori. Per il primato di durata, questa deve essere tale che la quota del lancio rispetto al punto di atterraggio, considerando i tre quarti della lunghezza del filo come altezza dal suolo, divisa per i secondi non dia un valore superiore a 20 cm. al secondo di velocità di discesa. Ad esempio con 200 metri di filo, cioè 150 metri di quota, il tempo minimo valido come primato è di 750 secondi.

Per il primato di distanza la quota non deve essere superiore al 2% della distanza: con lo stesso filo, cioè 150 m. di quota, la distanza minima come primato risulta di 7500 m.

Le condizioni sono gravose, ma bisogna che il modello veleggi: ed in questo caso le condizioni non sono più tanto difficili come pare.

Fra i concorrenti avremo, come era previsto, anche gli udinesi: Bonora ha un ottimo precedente, nelle eliminatorie, di un volo di oltre 4 minuti.

Rettificando il tempo di Mario Rodorigo, 3'26" 3/5 anziché 2'26" 3/5, come è stato erroneamente detto, (con un secondo volo di 3'25" anziché 2'25") i migliori tempi nelle eliminatorie sono stati ottenuti da Bonora di Udine, Mario Rodorigo di Roma e Bagolini di Milano, con tempi intorno a 3 minuti e mezzo e 4 minuti.

Domenica si svolgono le gare di veleggiatori, e lunedì quelle di tutti i modelli a motore.

# EDIZIONE STRAORDINARIA

C'è un'isola, nell'Europa nord-occidentale, abitata da uno strano popolo composto di persone bionde, alte, dotate di un'impassibilità proverbiale, che passano la vita tra monosillabi, partite a bridge e intervalli di silenzio. Questi strani tipi, però, quando si mettono a fare le cose sul serio, diventano improvvisamente stracolmi di attività, pieni di idee, inesausti di moto. La loro mente, come quella di Figaro, si trasforma in un vulcano, e torrenti di idee sbalorditive straboccano da tutte le parti, zampillano, scrosciano, piovono su tutto, inondano le redazioni dei quotidiani, e dopo dieci minuti un'edizione straordinaria annuncia al mondo che lo strano popolo di quella strana isola ha fatto un'invenzione.

"Edizione straordinaria! Edizione straordinaria!"

L'aeroplano d'abbordaggio!"

Sissignori, l'aeroplano d'abbordaggio. Ritenendo indecoroso e poco efficace il combattimento a colpi di mitragliatrice, quei biondi signori hanno ideato nientedimeno che l'aeroplano d'abbordaggio.

Riallontanatevi con la fantasia dai ricordi delle gesta dei filibustieri della Tortue alle quali la denominazione del nuovo apparecchio ha trascinato il vostro pensiero, e cercate di mantenervi attaccati alla realtà.

No, non si sentirà il comandante dell'equipaggio aereo gridare tra il frastuono dei motori: "avanti, miei prodi, all'abbordaggio!"

No, questo non si sentirà, poiché il comandante dell'equipaggio e l'equipaggio stesso non saranno che una sola persona.

Si tratta dunque di un monoposto. Di un monoposto, monomotore e, forse, anche monoplano.

Questa macchina verrà presto costruita in serie, economicamente, e dovrà costituire la chiave principale dei futuri fasti aerei di quel biondo popolo.

Lo scopo di questo nuovo grandioso parto del genio di quegli insulani, sarà quello di speronare (!) gli apparecchi nemici, e, a tal'uso, non avrà mitragliatrici, poiché, se si deve speronare — hanno pensato gli inventori — non vi è bisogno di mitragliatrici. La storia non dice se quei signori, dopo tale idea, si sono dovuti recare in una casa di salute per riparare al grave sforzo mentale compiuto, e noi non vogliamo indagare su ciò.

Contentiamoci di pensare a questo aeroplano d'abbordaggio, rostrato, scorrazzante per le nubi in cerca del nemico in cui affondare il becco. Il pilota si dovrà gettare fuori al momento dell'urto, e così potrà assistere, appeso al fido paracadute, alla rovina dei due velivoli, che, uniti in un solo groviglio, piomberanno al suolo.

Contentiamoci di pensare al misterioso metodo che userà quel pilota per avvicinarsi all'apparecchio avversario senza venir colpito dalle sue mitragliatrici; poiché, sapendo il nemico disarmato, l'avversario potrà con tutta calma fissare nel colimatore lo strano velivolo e spedirgli, franco di porto, un paio di nastri calibro 12.

Contentiamoci di pensare all'ancora più misterioso scopo di questo metodo di attacco, che si propone di distruggere distruggendosi. Quando l'armata aerea nemica, tutta speronata, sarà vinta, gli apparecchi trionfatori dormiranno anche essi il loro sonno eterno al fianco dei rivali, in un eroico connubio che farà davvero rompere la testa a quell'indiscreto che si vorrà chiedere come si deve fare a capire qual'è il vinto e quale il vincitore.

Contentiamoci di domandarci come dovrà fare il pilota di quello strano velivolo, a speronare un apparecchio avversario, dotato di uguale velocità, o, se si deve dar retta alla costruzione economica annunciata dal comunicato, di velocità addirittura superiore. Contentiamoci

di immaginarci la somma favolosa che verrà a costare questa strana maniera di fare alla guerra, e passiamo al secondo capitolo.

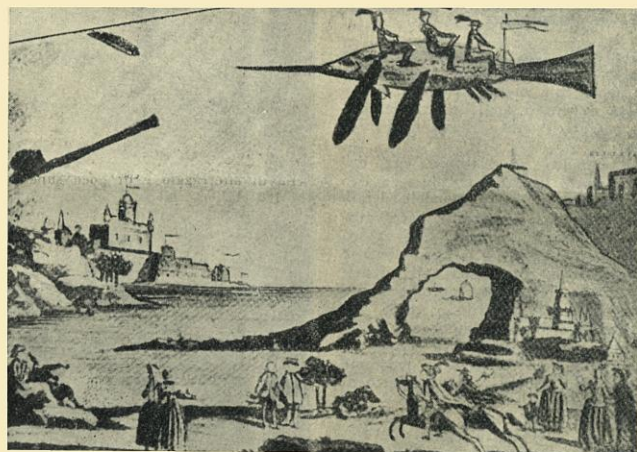
Poiché vi è un secondo capitolo. E che vi credete, che quei tipi si fermano ad una sola idea?

Questa invenzione (si vede subito che è la seconda invenzione, ossia che è nata durante l'esaurimento cerebrale provocato dal primo sforzo) dovrebbe essere una risposta ad

quasi il doppio! (A questo punto, credo che l'inventore abbia pensato di meritarsi un monumento in bronzo dorato alto circa 80 metri). Or bene, se noi facciamo dimagrire i nostri soldati, otterremo il risultato di poterne trasportare un numero maggiore di quello che possono trasportare gli apparecchi italiani...".

Detto e fatto, si è istituito un corso speciale di soldati-paracadutisti aventi la caratteristica di essere magrissimi: per poterne trasportare di più.

Questi uomini, naturalmente, non dovranno oltrepassare un certo limi-



Ecco il primo progetto d'un apparecchio aereo d'abbordaggio: il «pesce-spada volante» (Caricatura inglese del 1785).

un felicissimo esperimento compiuto dall'aviazione italiana in Etiopia, durante la guerra: il trasporto di truppe.

"Gli apparecchi italiani — hanno pensato quegli uomini geniali — trasportavano un certo numero di soldati, i quali avevano un peso medio di 75-80 Kg. Se noi avessimo degli uomini pesanti quasi la metà di quei soldati, ne potremmo trasportare

te di peso, e questo ci penserà l'ufficiale di mensa. Con tale geniale trovata, quei biondi signori hanno scoperto il sistema di poter trasportare in aeroplano un numero quasi doppio di quello che noi si può trasportare con un apparecchio di uguale potenza. In caso di speciali necessità, poi, se ne potrà trasportare un numero ancora più grande. Bastano tre giorni di digiuno collettivo. Evviva i biondi inventori!

Guer

## CRONACA BREVE

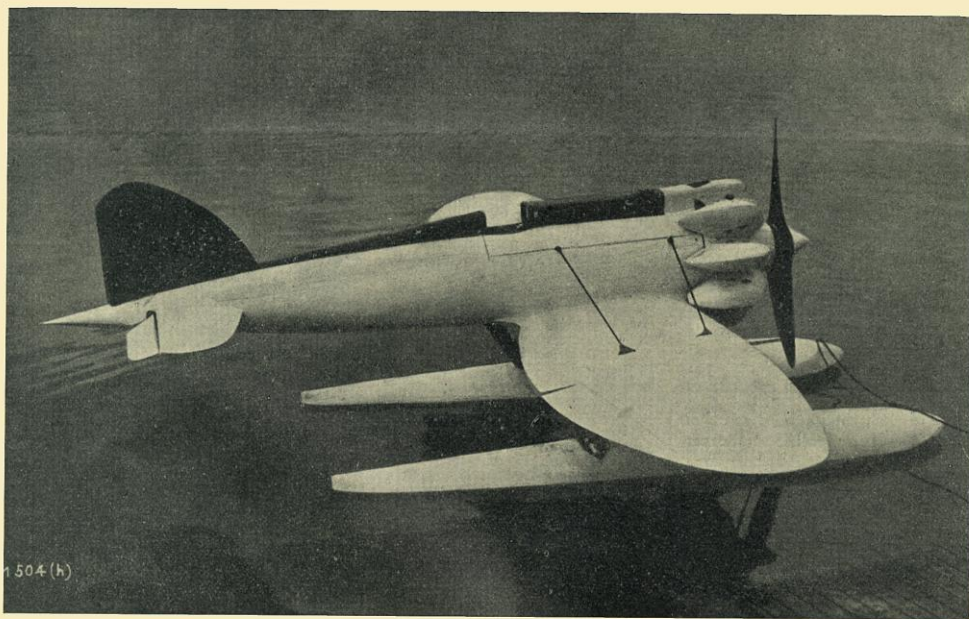
IL COMANDANTE Fortunato Federigi, che presta servizio sulle linee aeree italiane fino dal 1926, ha superato in questi giorni il suo milionesimo chilometro volato, dopo aver compiuto circa 7000 ore di volo.

AL CENTRO SPERIMENTALE di Wright-Field (Stati Uniti d'America) un velivolo ha atterrato senza l'aiuto del pilota, mediante un dispositivo congegato di pilotaggio automatico e di guida radiofaro che ha permesso ad un pilota che si trovava a bordo dell'apparecchio di non intervenire nell'atterraggio se non per ridurre il gas passando al di sopra del segnale sonoro.

UN NUOVO apparecchio senza coda, denominato «triangolo volante», è stato sperimentato con successo in Germania: si tratta di un veleggiatore definito «Ideale» e che può essere equipaggiato con un motore leggero.

LA SOCIETA' OLANDESE di navigazione aerea K. L. M. è in trattative col Governo australiano per l'istituzione di una linea civile diretta Amsterdam-Giava-Australia.

L'IDROVOLANTE tedesco «Nordwind» ha migliorato il 22 settembre il suo stesso primato sulla rotta Nuova York-Azzorre, superando il percorso in 14 ore e 18 minuti alla velocità di 277 chilometri all'ora.



La curiosa carenatura del motore stellare dell'idrocorsa «Short Crusader». Con questo apparecchio gli inglesi avrebbero voluto concorrere, nel 1927, alla Coppa Schneider.

## I NOSTRI APPARECCHI

# IL BIMOTORE FIAT "BR. 20,"

Oltre ai vittoriosi trimotori « S. 79 », hanno preso parte alla gara Istres-Damasco-Parigi anche due apparecchi « Fiat BR. 20 », apparecchio che è in normale dotazione ai nostri reparti di bombardieri. Il « B.R. 20 » (*Bombardamento Rosatelli 20*) è uno dei più veloci bimotori che esistano al mondo. Esso è una diretta derivazione del Fiat « A.P.R. 2 » (*Atlantico Postale Rosatelli 2*), costruito fin dal 1935 per essere impiegato quale apparecchio da trasporto veloce sulla linea dell'Atlantico Sud, capace di volare ad una media di 350 km./ora con un carico postale di 500 chili e con una autonomia di volo superiore ai 4.000 chilometri. Come si può comprendere da questi dati, si tratta di un apparecchio di eccezionali caratteristiche, finora mai raggiunte da altri tipi simili.

Monoplano costruito interamente in metallo, con ala bassa a sbalzo e a carrello retrattile, entro gondole dei due motori, che sono situati ai fianchi della fusoliera. I motori, del tipo « Fiat A 30 », a doppia stella, raffreddati ad aria, sviluppano una potenza di 1.000 cavalli fino a 4.000 metri a mezzo di compressore che ristabilisce la potenza in quota, ed azionano due eliche tripale metalliche a passo variabile in volo.

L'ala è in duralluminio con gli attacchi in acciaio ad altissima resistenza. Le centine dell'ala sono ricavate da tubi profilati quadrati; il rivestimento è in lamiera liscia di duralluminio, nelle zone dove partecipa alla resistenza a torsione dell'ala, nelle altre parti è in tela. Struttura analoga hanno gli impennaggi, i quali sono rivestiti completamente di tela. La fusoliera è costruita su tubi di acciaio al cromo, saldati all'autogeno. Sul telaio dei tubi sono applicate le centine metalliche che portano il rivestimento, che è in duralluminio nella parte anteriore, e in tela

nella parte posteriore. I castelli motori sono in tubi di acciaio saldato.

Nella parte anteriore della fusoliera è sistemato il posto di pilotaggio a doppio comando affiancato; dietro il pilota comandante dell'apparecchio è sistemato il posto per il marconista che è in comunicazione interfonica con i due piloti. L'apparecchio è munito di speciali dispositivi per l'ipersostentazione e di freni alle ruote. La dotazione di strumenti è modernissima, compresa quella per il volo notturno e per il pilotaggio automatico.

I serbatoi della benzina sono sistemati nell'ala e in fusoliera. Nell'apparecchio da bombardamento il carico di bombe è sistemato al centro della fusoliera.

L'apparecchio ha una superficie portante di 74 metri quadrati e pesa a vuoto 6.400 chili. La velocità massima è di 440 chilometri ora; la velocità di crociera è di 410 chilometri ora e la velocità di atterraggio è di poco superiore ai 100 chilometri ora. L'apparecchio sale a 5.000 metri in 18 minuti ed ha una autonomia a completo carico di guerra di 2.500 chilometri. Il decollo, a pieno carico avviene in 350 metri.

A. M.

## Eliminatorie provinciali modelli volanti

### A CREMONA

Domenica 5 settembre 1937 alle ore 10 si sono svolte nella Piazza d'Armi di Cremona le eliminatorie provinciali per l'assegnazione dei vincitori che dovranno partecipare al Concorso Nazionale « Modelli Volanti ».

Tali eliminatorie avrebbero dovuto effettuarsi fin dal 22 dello scorso mese, ma cause di forza maggiore hanno costretto quella Sezione Autonoma della R.U.N.A. a rimandarle.

I concorrenti alle eliminatorie (N. 14) sono tutti allievi della Scuola per costruttori di modelli volanti che, istituita dalla Sezione di Cremona con l'appoggio della Sede Centrale della R.U.N.A., funziona da due anni nei locali della R. Scuola Tecnica Industriale.

I concorrenti hanno gareggiato con passione, malgrado qualche incidente abbia messo fuori combattimento alcuni modelli che avrebbero potuto dare buoni risultati.

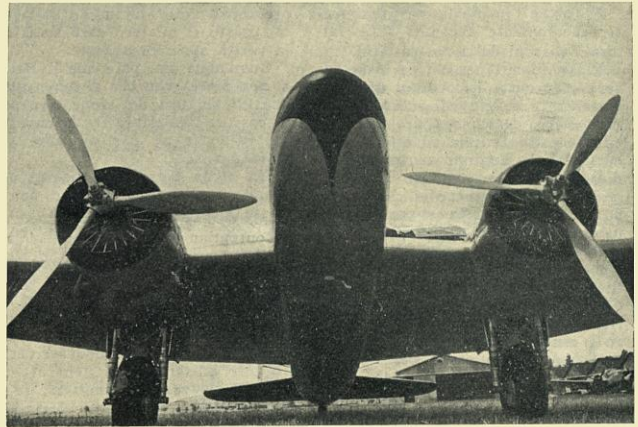
Nella categoria « A » - *Modelli con motore ad elastico*, il miglior risultato è stato dato dall'apparecchio presentato dal giovane Biazzi Carlo con un volo di 45"; seguito

I risultati non si possono chiamare propriamente ottimi ma, dato il breve tempo che l'aeromodellismo è praticato a Cremona, si può essere abbastanza soddisfatti, mentre i risultati stessi serviranno di incoraggiamento ai giovani appassionati e daranno la possibilità in avvenire di migliori prove.

In seguito alle eliminatorie, si decide l'invio al Concorso Nazionale dei seguenti aeromodellisti:

per la Categoria « A » — Biazzi Carlo;  
per la Categoria « B » — Fornoncin Angelo.

Alle eliminatorie hanno presenziato quali



Il « Fiat BR 20 » visto di fronte

dal concorrente Araldi Giorgio con 40" Concorrenti iscritti a questa Categoria N. 5).

Nella categoria « B » - *Veleggiatori*, è riuscito vincitore l'allievo Fornoncin Angelo con un volo di 50" (Concorrenti iscritti a questa Categoria N. 4).

Gli altri concorrenti che non hanno potuto figurare in queste eliminatorie si promettono di rifarsi l'anno venturo.

componenti la giuria, i camerati Arch. Vito Rastelli, delegato della Sezione Autonoma e rappresentante autorizzato della R.U.N.A. Centrale; cav. Mario Lora, segretario della Sezione Autonoma che ha funzionato da cronometrista; Dragoni Ernesto, delegato all'Aeromodellismo.

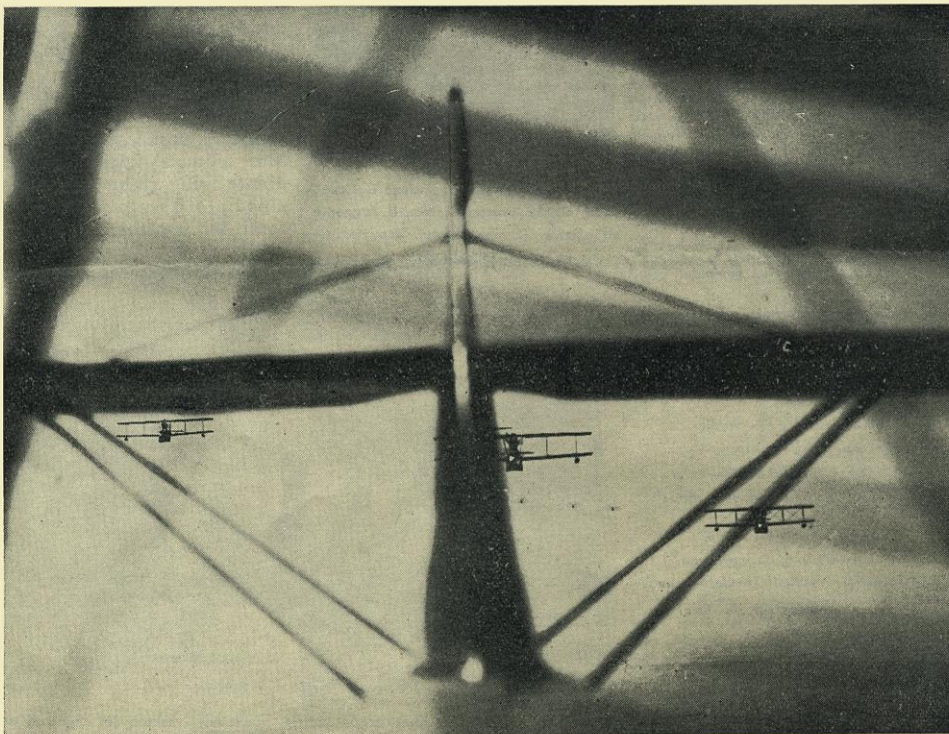
## L'aviazione alle grandi manovre in Germania

Nelle grandi manovre tedesche, terminate il 26 settembre u. s. con l'episodio culminante di una grande battaglia di movimento, alla quale hanno partecipato centinaia di aeroplani e di carri armati, le forze aeree hanno trovato un impiego di notevolissima importanza. La difesa aerea di Berlino fu messa a dura prova dai due attacchi condotti dal partito rosso i giorni 20 e 21 settembre u. s.: il servizio d'allarme funzionò perfettamente e le squadriglie da caccia del partito azzurro, insieme alle batterie antiaeree, poterono entrare tempestivamente in azione. Si afferma che soltanto pochi bombardatori attaccanti sarebbero potuti giungere nel cuore della città, e se ne vorrebbe dedurre che la capitale tedesca possa essere efficacemente difesa dalle offese aeree in caso di guerra. Degni di nota l'attacco delle forze aeree rosse al porto di Swinemünde, subito dopo lo sbarco di vari trasporti di truppe provenienti da Pillau, e l'attacco in picchiata alla co-

Sarò grato a quegli aquilotti che mi vorranno comunicare l'indirizzo esatto delle edicole nelle quali non si trova in vendita « L'aquilone ».

Zio Falcone

razzata « Conte Spee » all'ancora nel porto stesso, da parte di una squadriglia rossa. Quest'ultimo attacco fu potuto effettuare di sorpresa, senza che il servizio di segnalazione si accorgesse dell'avvicinarsi degli apparecchi. Precedentemente, durante la navigazione delle navi trasportanti le truppe



Questa non è la riproduzione di un quadro del pittore Toto. Non è, cioè, aeropittura. E' semplicemente una bella fotografia aerea

azzurre da Pillau a Swinemünde, una di queste era stata colata a picco dalla torpedine di un aereo. L'aviazione azzurra, da parte sua, ha ripetutamente attaccato il porto e gli stabilimenti industriali di Brema e di Amburgo: nel corso dell'attacco su Brema gran parte degli apparecchi assaltatori figurò abbattuta dalla difesa antiserea,

mentre nell'attacco notturno su Amburgo, gli assaltatori riuscirono a calare in sul porto, scendendo a volo planato e a motore spento dalle altissime quote tenute per giungere sulla città. Queste prime grandi manovre tedesche hanno confermato l'alto grado di efficienza e di addestramento dell'aviazione del terzo Reich.

## Il dramma dell'Alifattura Tabacchi

L'arresto dell'alovala sarà altenuto?

Prosegue l'inchiesta sui gravi fatti recentemente accaduti all'Alifattura Tabacchi della nostra città.

Riassumiamo, per chi ne fosse ancora all'oscuro, l'accaduto. Circa la mezzanotte di giovedì scorso, il signor Paolo Gaetano Chierici, capoalipolo della Milizia addetto al Comando della Legione accampata nei dintorni per le manovre invernali, mentre faceva ritorno al campo dopo aver assistito alla rappresentazione dell'*Alon* di Puccini, udì un gemito soffocato vicino a sé. Il distinto ufficiale si guardò attorno. Nessuno. Solo in distanza un signore incapottato e una signora che portava un ricco allicotto di pelliccia appeso al collo rincasavano a passi frettolosi.

Il capoalipolo stava per allontanarsi, convinto d'esser rimasto vittima d'un'illusione, quando il gemito si ripeté più distinto. Sembrava provenire da una porticina secondaria dell'Alifattura Tabacchi. Risolutamente il giovane premette l'aliglia e, con suo grande stupore, la porta, che avrebbe dovuto essere chiusa internamente, cedette. Il giovane entrò. Qualcosa si mosse ai piedi del coraggioso ufficiale il quale, trovata a tentoni la chiave della luce, accese.

Disteso sul pavimento e roto andandosi nel vano tentativo di rialzarsi, stava un uomo sulla cinquantina, il quale perdeva sangue da una larga ferita al capo.

Immediatamente il capoalipolo prestò i primi soccorsi al disgraziato che presto fu in grado di parlare. Dichiarò di chiamarsi Giuseppe Partecipazi, alliscalco, abitante in via Daniele Allin 17. Passava accanto alla porta dell'Alifattura quando notò che era socchiusa. Pensò allora di entrare per scambiare due chiacchiere col guardiano notturno, suo amico; ma aveva appena varcata la soglia, che qualcuno lo colpì sulla nuca facendolo cadere svenuto.

Infatti, accanto al poveretto, l'ufficiale trovò un'alovala intrisa di sangue, della quale certamente doveva essersi servito l'aggressore. Nel locale accanto, la polizia, prontamente accorsa in seguito alla telefonata del capoalipolo trovò il guardiano notturno immerso in profondo sonno accanto a una mezza bottiglia di vino. In seguito ad analisi chimica, il vino risultò alipolato con un narcotico. Proseguendo la visita nell'Alifattura, gli agenti constatarono che alcuni cassetti e vari armadi erano stati omessi e il contenuto asportato.

A causa d'un'atico di badile rinvenuto sul posto, i sospetti della notizia caddero su tale Prospero Patonzi alovala disoccupato, che è stato arrestato la stessa notte perché non seppe fornire un alibi convincente. Tuttavia, siccome l'autorità non ha in ala alcuna prova, è difficile che l'arresto possa essere altenuto.

D'altronde, siccome parte della refurtiva, consistente in pacchi di sigarette di lusso, è stata trovata

presso un noto alutengolo della città, presto il mistero sarà svelato e la verità apparirà alifesta.

Comunque sia, pare che il Patonzi non fosse gran che di buono, perché gli abitanti del rione, vedendolo passare all'ettato fra i genarmi, battevano le ali con evidente soddisfazione.....

Un caldo e'ogio alla nostra questura che non sta davvero con le ali in ala.

\*\*\*

Ecco, o amici de *L'aquilone* quello che potrebbe accadere e quello che i giornalisti sarebbero costretti a scrivere se la natura, invece che di mani, ci avesse dotato di ali! Come sarebbe faticoso scrivere e leggere *alascritti* del genere!

Roba davvero, da mettersi le ali nei capelli!

Il mercante di nuvole

## LA "DISPERATA",

« Con l'occhio intento e i muscoli d'acciaio,  
O prodi vi scagliaste alla conquista  
Dell'ambe imperie in vasto ginepraio,  
Già della gloria in vista!

« Giganti immani, figli d'era nuova,  
Ofriste a gara vostra giovinezza  
E pura la donaste con ebbrezza,  
Quasi a un'estrema prova!

« Portiste sorvolando mar, deserti,  
Un cuore soo ed una sola fede  
Senza temer come chi vuole e crede  
Azli orizzonti aperti!

« D'Italia avete la vision rombando  
Immensa, verde, sconfinata terra  
Santa, chè santa è pure la sua guerra  
D'ogni viltà vibrando!

« Ma quello che più prende, che innamora  
E' il viso aperto che non teme o perde  
E l'età vostra tenera, ancor verde  
Come un'audace aurora!

« Quanti giovani cuori v'han seguito  
Trepidi e ansiosi della vostra sorte;  
Aquila d'oro, geni della Morte,  
Tutto è con voi salito!

« Su nell'incanto torrido del cielo,  
Che fu nostro d'allora, da quell'anno  
Che l'alma di Toselli, il grande affanno  
Accolse nel suo velo!

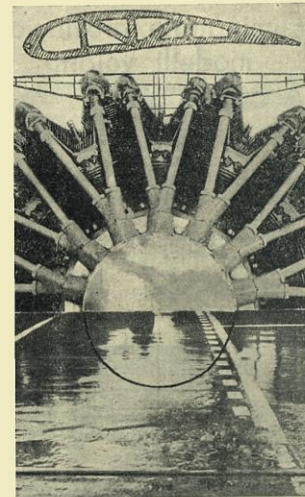
« Quando del sangue eroico de' suoi figli  
Ebbe il bagliore santo, l'ardimento;  
La terra bevve e ricordò il cimento  
L'Aquila ne' suoi artigli!

M. d. S.

# AEROIMPRESSIONI



... rachitici tentativi di liberazione subito ricacciati nella melma dei bagnati escrementi cittadini...



... l'uomo e l'aeroplano: il cieco e il cane sulla strada prospetticamente fuggente all'infinito. Il motore metallico vertiginoso succhiello...



... Nel cuore allagato da quest'acqua sudicia, puzzolente residuo del bagno di tutte le porcherie metropolitane, affiorano cattiverie impensate, vigliacchissimi sedentari istinti di uomo bestia, falserie putride di coscienza marcia...

Pubblichiamo con molto piacere le aeroimpressioni del nostro geniale Baldo Bandini. Con questo non vogliamo fare atto di sottomissione al futurismo. Pubblicando lo scritto del Bandini, intendiamo semplicemente segnalare l'ingegno di uno ancora dei nostri giovani amici. Sarebbe inutile aggiungere che il Bandini dimostrerebbe di avere dell'ingegno anche se scrivesse in... italiano.

Vi segnaliamo, oltre alla prova, le metafisiche composizioni fotografiche.

Pioggia: pioggia rifrangente asfalto bagnato che rispecchia grigi muri inzuppati, bui occhi neri di vetrine morte sboccanti sul vetro della strada. Radi translucidi ombrelli cappotti guizzano come sorci neri in cerca di un buco rifugio.

Cade la pioggia: cade sul cappello, dentro la mia testa, nel cervello, nell'anima. Nel cuore allagato da quest'acqua sudicia, puzzolente residuo del bagno di tutte le porcherie metropolitane, affiorano a galla cattiverie impensate, vigliacchissimi sedentari istinti di uomo bestia, falserie putride di coscienza marcia.

Debolissimi, rachitici tentativi di liberazione subito ricacciati nella melma dei bagnati escrementi cittadini. Odore sapore di fradicia viltà terrestre, condita dalla bifronte bugia varriopinta della pubblicità imperante.

Plumbeo pesante opprimente cielo che mi schiaccia nelle pozze, costringendomi ad essere animale falsamente ubbidiente alle righe bianche, ai chiodi, ai segnali verdigiallirrossi dei semafori dei passaggi obbligati di questa materialmente orrenda vita cittadina.



Aria colorata di infinite tinte irreali spiritualmente commiste di una gioiosa, sincera bellezza... amicizia verso tutta l'umanità...

Ad un tratto, rumore di un canto di motore nell'alto.

Trillanti gorgheggi acuti di un cuore stratosferico che se ne frega altamente di ogni restrizione di casa, strada, città, pioggia, vento, vigliaccheria, pigrizia. Le orecchie m'irradiano l'energetica sinfonia del cuore motore vibrante nell'etere, pazzesco cantante dell'iperbolico jazz dell'universo.

L'uomo e il cielo: l'uomo e l'aeroplano: il cieco e il cane su bianca strada prospetticamente sfuggente all'infinito.

L'elica e il motore metallico vertiginoso succhiello per appendersi alla volta del cielo.

L'ala: meraviglioso aerosimbolo arcaico di vittoria.

L'uomo che vola: arcangelo brillante nell'incommensurabile cielo.

Io nel fango: verme strisciante nell'ipermaterialistica strada. Ecco che la macchina alata fora con subitaneo guizzo argenteo l'oscurità della nube; dalla laceratura bambagliosa intravedo l'azzurro; dall'azzurro un lanciato raggio di sole colpisce il mio cuore: disinfezione, sterilizzazione di tutte le patogenie microbiche idee che l'umidità vi aveva fatto ammuovere.

Liberazione.

Liberazione di nubi nell'alto e nel basso del mio cuore.

L'azzurro colore, digradante per forza luce nel cielo, specu-

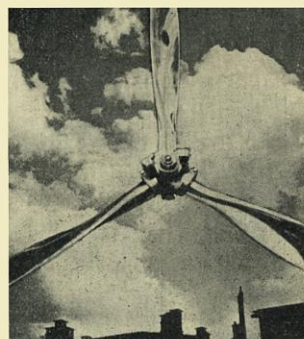
lantesi nel bagnato diventa il più fantastico istituto di bellezza per le cittadine brutture.

M'accorgo ora di vedere, sentire, gustare la primavera.

I soliti tradizionalissimi fioriti rami di ciliegio e di pesco diventano nuove novecentesche apparizioni nello specchio d'asfalto.

Respiro aria colorata di infinite tinte irreali spiritualmente commiste di una gioiosa, sincera bellezza. Rapido succedersi di capelli, occhi, biondi bruni sul tic nervoso dei tacchi alti. Sincronizzazione di segnali acustici, voci, canzoni, squilli, acuti. Fantasia sgarriante di manifesti, vetrine, segnali, macchine, vestiti.

Impressione intima reale di amore, amicizia verso tutta l'u-



... rumore di un canto di motore nell'alto...

manità della strada sfociante nel sole con l'impetuosità violenta dell'acqua viva nella vorticosità turbina.

Il silenzio azzurro è solcato da innumeri rombi d'aeroplani.

Ritmo di motori: brontolio cupo di bombardieri in formazione sincopato dalla raganella sgranata dei caccia impazziti.

Neppure una nube.

Neppure un fiocco bianco.

Assoluta purezza del metafisico colore del cielo.

Solo una cosa lassù, lassù, più alta delle ali motori.

Una macchiolina rossa: una goccia di sangue nell'azzurro: un palloncino colorato fuggito a un bambino, piangente accanto a me nella strada.

Baldo Bandini

## Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

XXIX.

### La crociera "Italia-Brasile"

Agli ultimi dell'agosto 1930 ne udii parlare per la prima volta come di un possibile progetto di volo in massa oltre i confini europei; più tardi (ottobre-novembre) tale diceria prese maggior consistenza, e si diffuse, specie negli ambienti aeronautici, dove non fu più un mistero che alla base militare idrovolantistica di Orbetello si stava organizzando un lungo volo a tappe verso il Sud-America di alcune squadriglie di grossi bombardieri. La notizia, già a conoscenza di moltissimi, ebbe conferma ufficiale ai primi del dicembre in un comunicato del Ministero dell'Aeronautica, il cui dirigente, Gen. Italo Balbo, avrebbe assunto personalmente il comando dell'ardimentosa crociera atlantica da lui voluta ed organizzata.

L'eccezionale impresa, prima del genere nel mondo, costituiva il tema conclusivo dello speciale programma di addestramento al volo in massa e su mare aperto assegnato per il 1930 alla Scuola di Navigazione d'Alto Mare di Orbetello, ed era in pari tempo la logica e naturale conseguenza dell'ottimo successo raggiunto dalle due precedenti crociere collettive sul Mediterraneo occidentale (1928) ed orientale (1929).

L'annuncio ufficiale della progettata crociera suscitò in Italia e all'estero il più vivo interesse e commenti appassionati. A contrappeso di coloro che prevedevano con certezza assoluta il pieno successo della straordinaria impresa, non pochi sollevavano dei dubbi sulla possibilità di superare senza incidenti i tremila chilometri d'oceano separanti l'Africa dal Brasile. L'opinione ottimistica più diffusa era che sui quattordici idrovolanti dello stormo atlantico appena la metà o poco più avrebbe raggiunto la meta finale: ciò sarebbe stato pur sempre un successo lusinghiero. Così pensavano anche molti competenti della stampa estera, convinti che tale previsione fosse già in troppo arida. La realtà dei fatti doveva dare la più superba e luminosa smentita ai timidi ed agli increduli.

Lo stormo del Ministro Generale Italo Balbo (14 idrovolanti Savoia-Marchetti «S. 55-A» - 2 mot. Fiat «A 22 R» da 560-600 c. v., suddivisi in 4 squadriglie «nera - bianca - rossa - verde» di 3 apparecchi ed in una squadriglia officina di 2 apparecchi) iniziava la grande impresa il 17 dicembre 1930 col volo transmediterraneo Orbetello-Los Alcazares (Valenza di Spagna). Questa prima tappa, contrariata da una violentissima bufera, in conseguenza della quale sei idrovolanti (l'«I-BALB», i tre della squadriglia verde e i due idro-officina) erano stati costretti ad ammarare nella rada di Puerto de Campos (isola Maiorca delle Baleari), costituì un riuscitissimo collaudo delle qualità di robustezza del materiale aereo e della perizia manovriera degli equipaggi.

Il 21 dicembre lo Stormo raggiungeva al completo Kenitra (costa atlantica marocchina), il 23 il fortino coloniale spagnolo di Villa Cisneros (Rio de Oro) ed il 25, la lontana base africana di Bolama (Guinea Portoghese).

Il balzo atlantico senza scalo dalla Guinea al Brasile si effettuò nella giornata del 6 gennaio 1931. Dei 14 apparecchi lanciatisi da Bolama avanti l'alba, in successivi sca-

glioni, 10 raggiungevano senza scalo la meta brasiliana di Natal (km. 3000) in 18 ore di volo (media oraria: km. 166); l'«I-Reca» (cap. Recagno), costretto a riamarare subito dopo il decollo, riportava irreparabili avarie allo scafo, che provocavano la morte del sergente motorista Fois; l'«I-Boer» (cap. Boer, ten. Barbicini, marese, marconista Imbastari, serg. motorista Nensi) s'incendiava al decollo, causando la morte dell'intero equipaggio; l'«I-Bais» (cap. Baistrocchi), ammarava per avaria sull'oceano presso il Regio Esploratore «Pessagno», che traeva in salvo l'equipaggio; l'idro-officina del cap. Donadelli, pur essendo ammarato sull'oceano in seguito a difettoso funzionamento dei motori, veniva rimorchiato dal R. Esploratore «Pancaldo» sino all'isola Fernando di Noronha, da cui riprendeva il volo il giorno 8, per raggiungere a Natal il grosso dello Stormo.

Gli 11 idrovolanti giunti alla costa brasiliana proseguivano il volo sino a Bahia nella giornata del 10, ed il 15 successivo ammaravano con perfetta manovra nella baia di Rio de Janeiro, meta finale della straordinaria crociera, che aveva portato in un mese (7 giornate di volo contro 23 di sosta nelle 7 località di tappa) e per un tragitto di 10.500 chilometri, lo stormo italiano dall'Europa al Sud-America.

Il brillante successo della meravigliosa impresa aveva superato largamente le più ottimistiche previsioni, e se il destino aveva voluto le sue vittime nei luttuosi incidenti di Bolama, questi, anziché sminuire il valore della superba vittoria aerea, l'avevano resa più fulgida conferendole un carattere eminentemente eroico. I cinque Caduti di Bolama assunsero alla gloria dell'anotesei, affiancandosi agli Eroi al cui sacrificio il progresso aeronautico mondiale doveva le sue affermazioni e i suoi trionfi.

La vittoria delle Alti fasciste del Ministro Gen. Italo Balbo destò in Patria indescrivibili manifestazioni di delirante entusiasmo, fece stupire il mondo non ancora assuefatto a successi di sì vaste proporzioni, e costrinse anche i più ostinati neozetoni delle benemerite italiane ad ammirare la prodiziosa zesta aerea, che faceva balzare di colpo l'Aviazione fascista al primissimo posto di avanguardia nel progresso aeronautico mondiale, a cui già aveva potentemente contribuito in passato con una cospicua messe di successi.

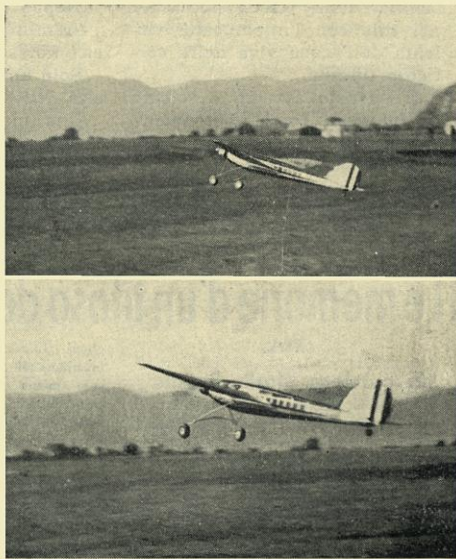
Mai altra Aviazione al mondo, oltre l'italiana, aveva osato affrontare il formidabile collaudo di un volo in formazione di squadriglie sopra le paurose distese oceaniche. L'aver superato vittoriosamente il lungo ed arduo tragitto costituiti di conseguenza la più evidente e luminosa prova dell'eccezionale abilità manovriera degli equipaggi e dell'insuperata efficienza degli idrovolanti impegnati, derivazione di serie del famoso tipo Savoia-Marchetti che il famoso transvolatore De Pinedo aveva già collaudato nel grandioso periplo atlantico ed americano del 1927.

Le onoranze trionfali tributate ai valorosi transvolatori, dapprima dalle autorità e dalle popolazioni brasiliane durante le tappe di Natal, Bahia e Rio de Janeiro, quindi in Patria nel loro giro d'onore attraverso le principali nostre città, furono d'una grandiosità senza pari e dimostrarono eloquentemente quanto mai profonda ed illuminata fosse l'ammirazione destata nelle moltitudini

italiane e brasiliane dalla vittoriosa crociera delle Ali fasciste.

L'impresa era stata seguita giorno per giorno in Patria e dalle collettività italiane all'estero con ansioso e crescente interesse. La gioventù italiana, incline ai nobili entusiasmi e plasmata al clima eroico del Fascismo, gareggiò nell'esaltare, su tema-concorso a premio proposto dalle autorità scolastiche l'eroica impresa aerea, opportunamente illustrata in tutte le scuole ed istituti di educazione da adatte lezioni. In molte vetrine di negozi vennero esposti modelli dell'« S-55 A », cartine e grafici della crociera; ovunque furono venduti con successo di stintivi, medaglie, tagliacarte ed altri ninoli ispirati allo straordinario avvenimento.

Nel corso di quei giorni ebbi campo di esplicitare la mia entusiastica passione per la causa aerea. Con l'aiuto d'un collega, esperto disegnatore, tracciai una grande carta geografica della crociera e la esposi, consentente il Preside dell'Istituto ove insegnavo, nel corridoio principale delle aule. L'iniziativa ebbe successo.



Il nostro amico Simoncini di Palermo ha mandato queste due belle fotografie del modello « S. M. G. 4 » al decollo. Il più bello è che, da solo, Simoncini deve fare il lancio e la fotografia; immaginate che acrobazie deve aver compiute per riuscire a fotografare il modello appena decollato.

Detta carta, che aggiornavo di volta in volta spostando la bandierina-indice dello storno da una località di tappa all'altra e prolungando su essa la linea di rotta, ed un bel

(Continua).

Piero Botto

## L'INAUGURAZIONE DEL II° SALONE AERONAUTICO

Il 2 ottobre è stato inaugurato in Milano, da S. A. R. il Duca d'Aosta e da S. E. il Sottosegretario, generale Valle, il secondo Salone Aeronautico Internazionale. L'importantissima rassegna di quanto di meglio l'industria aviatoria ha saputo produrre in questi ultimi anni, ha suscitato nelle moltissime autorità presenti alla cerimonia una viva ammirazione, per la perfetta organizzazione, dovuta all'on. sen. Puricelli, e per la varietà e la perfezione di tutto ciò che costituisce il materiale esposto.

Motori, ali, timoni, carrelli, apparecchi interi, prototipi militari, aeroplani da turismo e sperimentali, materie prime lavorate e semilavorate, apparecchi di rotta e di navigazione, tutto è stato ordinato nei vasti locali con disciplina ed eleganza; cosicchè questo secondo Salone Aeronautico non mancherà di destare nel pubblico competente un eccezionale interesse.

Specialmente degno di nota è il fatto che a questa esposizione esiste uno speciale reparto che mostra quanto la scienza italiana ha potuto fare in così poco spazio di tempo per l'autarchia nazionale.

Smalti, stucchi, vernici, collanti, sintetiche e antiruggine, prodotte oggi per l'intero fabbisogno della nostra armata aerea, costituiscono una massa di articoli che pochi anni addietro veniva interamente importata dall'estero. Inoltre, anche il problema dell'alluminio nazionale e delle sue leghe si mostra in un altro reparto di questo Salone come un quesito finalmente risolto.

In un prossimo numero pubblicheremo un ampio resoconto su questo

importantissimo II° Salone Aeronautico, corredandolo con numerose fotografie, per mezzo delle quali i lettori avranno agio di meglio conoscere i nuovi tipi di aeroplani italiani che da questa grande rassegna vengono presentati al mondo intero.

### IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

SECONDA EDIZIONE di pagine 320  
in carta extralusso robustissima

LIRE 25 franco di porto

Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO  
legata in tutta tela L. 30

## DIRITTO ROMANO E AVIAZIONE

### La rientrata citazione dell'avvocato De Cavillis

L'avvocato Pervicace De Cavillis mi ricevette gelidamente, ma non senza una certa compassata cortesia, nel suo austero gabinetto di lavoro. Era un ometto sulla settantina, asciutto come un baccalà, dalle labbra sottili e increspate e gli occhi a punta d'ago che foravano e frugavano qualunque cosa guardassero.

Dopo avermi accennato uno sgabello, sedette alla sua scrivania e, con un "Hm!" che nulla prometteva di buono, mi fece segno di pazientare e si mise a scartabellare con metodo una cartella gonfia di cartofie. Per ingannare il tempo mi guardai attorno. Libri, libroni, libricci dovunque, stipati in alti scaffali che facevano pensare a prigioni modello. Qua e là grossi cartelli ammonitori sembravano riflessi dell'anima del signore del luogo. Uno diceva severamente: "Badate a quel che dite!"; un altro minacciava: "Parola detta è un'arma per chi la ode." Altri erano meno austeri ma più bizzarri: "E' vietato fumare, sputare e alzar la voce". "E' proibito tutto ciò che non è esplicitamente permesso."...

Dietro la poltrona dell'illustre avvocato, apriva le ali in immobile volo una specie d'aquila di legno bronzo che stringeva negli artigli una banda svolazzante col motto "Legalità, immutabilità, proprietà!" Mentre meditavo sul significato, certo profondo, delle tre parole così significativamente accoppiate, mi riscosse la voce del vecchio:

— Bene, bene, bene, bene!... — e la mano di lui batteva con soddisfazione sulla cartella. — Sa lei perché l'ho convocata? Voglio dire perché l'ho pregata di passar da me? No, non risponda, non può saperlo, ed ogni sua congettura, ipotesi, supposizione, sarebbe arbitraria e infondata, ben lungi, cioè, dall'aver valore probativo...

— Ecco... — cominciai, titubante, in preda a un lieve capogiro.

— Bene, benissimo, ottimamente! — interloquì l'avvocato, scuotendo con approvazione il capo e stringendo le labbra. — Risposta prudente, che non impegna, non compromette e non autorizza interpretazioni definitive... Con una persona del suo stam-

po potrò entrare subito in argomento. Dunque lei è al Ministero della Aeronautica — è vero? — cosa perfettamente legale e inoppugnabile; inoltre è amico di mio figlio, stato di fatto, l'amicizia, creato dalla consuetudine con la benevole tolleranza della legge.

Si tratta, in breve, di risparmiare al suo Ministero un lungo, dispendioso processo oltre ad una certissima, grave condanna, senza pregiudizio dei danni e delle spese.

— Perbacco! — mi arrischiai — E che cosa le ha fatto il Ministero?

— Glielo dirò in due parole. Da esso Ministero dipende, o per lo meno è controllato, ogni veicolo meccanico che si sostenga in volo. Sbaglio forse?

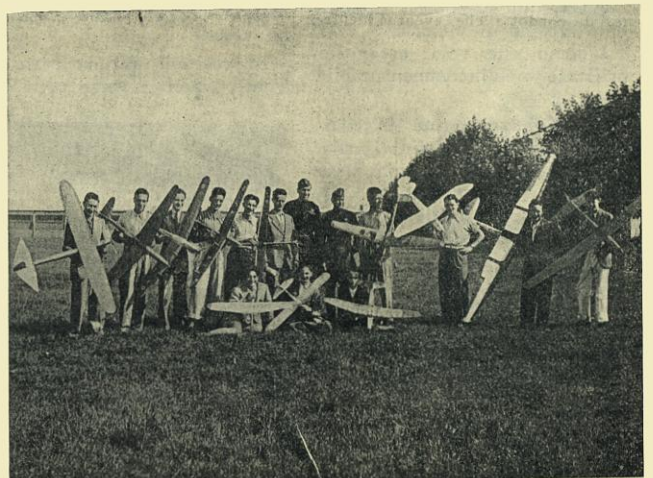
— No, avvocato è proprio così.

— Ne ero sicuro. Ebbene; dall'inizio dei voli in Italia, gli aeroplani e i dirigibili italiani, e per essi il Ministero, si son resi colpevoli nei miei riguardi esattamente di... — sfogliò le scartofie e puntò l'indice su una cifra sottolineata di rosso — ...di 12726 infrazioni del mio diritto, con altrettante violazioni della mia proprietà privata! — e l'omino battè un formidabile pugno sulla scrivania e mi piantò due ferocissimi occhi in pieno viso, quasi che io fossi la personificazione dell'Infrazione o del Reato.

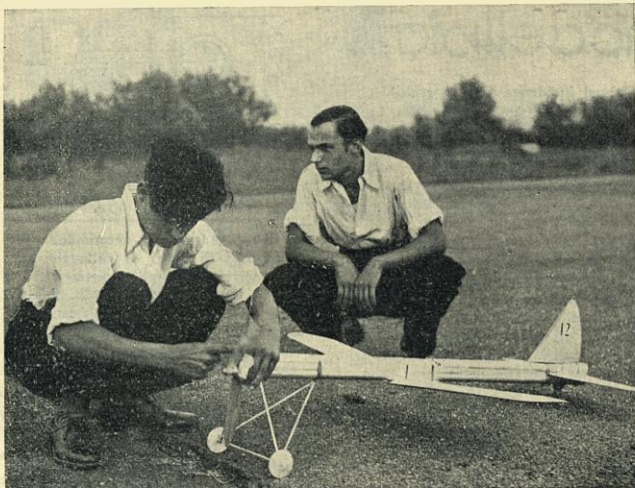
— Un momento! — gridò poiché accennavo ad aprir bocca. — Non mi interrompa; le spiegherò tutto. Ecco, guardi qua! — Ghermi un enorme tomo rilegato di cartapeccora, dall'apparenza discretamente preoccupante e ammuffita; lo sfogliò, fece scorrere l'indice su e giù per le fitte colonne di stampa, l'arrestò con un'esclamazione di trionfo. — Legga! — m'impose.

— "La proprietà di un fondo o di uno stabile — lessi a voce alta — si estende usque ad sidera et usque ad inferos..."

— Basta così — esclamò l'avvocato ritirando il volume. — Sa che cos'è questo libro? È il *Jus Romanum*, il Diritto Romano, da cui derivano le leggi d'ogni popolo civile. capisce? Credo inutile tradurle la frase latina, la quale in sostanza, significa che la proprietà di un ter-



Durante le eliminatorie cremonesi: i partecipanti sul campo di gara.



Aeromodello con due eliche coassiali mosse da tre matasse in tre tubi sovrapposti.

reno o d'uno stabile si estende sino all'inferno e sino alle stelle. Vengo, piuttosto al sodo. Questa casa, con questo po' di giardino, mi appartengono. Sono di mia assoluta proprietà. A nessun essere umano è consentito, senza mio esplicito permesso, di scavare una galleria sotto la mia proprietà, nemmeno a una profondità di diecimila chilometri, e a nessuno, intenda bene, a nessuno, è lecito passare o sostare sulla mia proprietà o sul cielo di essa, per quanto è profondo l'universo. Comprende ora?

Ebbene, come le ho detto poc'anzi, a tutt'oggi ammontano a 12.726 i passaggi sulla mia proprietà di aeromobili diversi. Passaggi controllati e registrati alla presenza di testimoni attendibilissimi. Guardi, se vuol convincersi, esamini attentamente questo registro. — e spinte verso di me un altro volume, d'enorme calibro. L'apersi, fremendo, a caso. Era zeppo di date, di bolli, di firme. Lo richiusi e frettolosamente soggiunsi:

— La credo, avvocato, la credo sull'a parola.

S'udi il passo di qualcuno che si avvicinava allo studio.

— E' mio figlio. — disse il vecchio, stropicciandosi le mani — L'ho mandato a prendere informazioni riservate preliminari sulla linea di condotta che eventualmente assumerebbe il Ministero di fronte alla mia citazione in giudizio...

Entrò infatti il mio amico, ci salutò e, non visto dal padre, mi strizzò l'occhio; dopo di che assunse un'aria grave e preoccupata:

— Niente da fare, babbo! — esclamò. — Ho saputo da fonte sicurissima che il Ministero, in seguito a molte citazioni fioccategli, del genere della tua, ha intenzione di provocare una legge secondo la quale chi insiste per essere indennizzato per i passaggi di aeromobili sul cielo della sua proprietà, sarà a sua volta chiamato a rispondere in giudizio per omicidio colposo.

— Omicidio colposo?! — squittì l'avvocato diventando di colpo prima scarlatto e poi paonazzo.

— Precisamente! — sospirò il figliuolo — E' accertato che l'aria emessa con la respirazione umana ha una densità diversa da quella pura. Ne consegue che tu, respirando, in tant'anni di vita, hai contribuito a squilibrare la densità atmosferica e

per tanto sei corresponsabile di una quantità di disastri aerei attribuibili a tal causa...

Il povero avvocato aprì e richiuse ripetutamente la bocca senza emettere alcun suono; infine riuscì a mormorare:

— In che mondo viviamo! Povera Italia!

— Sì, babbo! — lo esortò affettuosamente il mio amico — Non ci pensar più. Andiamo piuttosto a far due passi in giardino. — E, mentre girava dietro la poltrona del vecchio per aiutarlo, mi fissò eloquentemente e si toccò con l'indice la fronte, scuotendo il capo.

#### Il castello dell'aria

### Aviso importante

In occasione del II Salone Aeronautico, l'Amministrazione ha deciso di creare un abbonamento cumulativo speciale alle cinque riviste dell'Editoriale Aeronautica. Il prezzo di tale abbonamento, invece di lire 120, come di normale, sarà di sole lire 90. Tale facilitazione sarà valevole per gli abbonamenti effettuati sino al 31 dicembre. Inoltre, a chi procurerà venti abbonamenti cumulativi verrà offerto un viaggio aereo gratuito di 1000 km., compreso il ritorno. Ricordiamo che le cinque riviste dell'Editoriale Aeronautica sono:

L'aquilone  
Le vie dell'aria  
L'ala d'Italia  
La Rivista di diritto aeronautico  
La Rivista di meteorologia aeronautica.

### 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

## Collaborazione dei giovani

# COMPLEANNO

Solo nelle immense solitudini del cielo nostro, fatto d'azzurro e d'oro, l'aviatore puntava nelle lontananze l'occhio pensoso. Sempre si sentiva felice lassù quando l'apparecchio, sollevandosi sulla misera umanità dolente, raggiungeva la pace immensa cara alle anime elette. Ma quel giorno qualche reminiscenza di fanciullo gli riempiva l'anima e lo rendeva contento; parte della vita passata gli saltellava nel cervello e gli faceva ricordare... Era quel giorno il suo compleanno.

Dall'epoca in cui un fascino immenso lo attirava al passaggio di un qualunque aeroplano nel cielo del suo villaggio, fino al momento che indossò la divisa di pilota, tutto rivedeva come dinanzi ad un interessante obiettivo. Non un rimpianto, però; una carriera indovinata, un viaggio verso la felicità. Solo il pensiero della mamma lontana, lassù nella cittadina umbra, gli faceva battere, un poco, il cuore di affetto e di riconoscenza, perchè ella solo l'aveva saputo comprendere, ella sola non aveva intralciato il suo destino. Baciandolo, orgogliosa e piangente di tenerezza, sugli occhi e sulla divisa fiammante, ella aveva detto:

— Va', figlio e Dio sia con te!

La sua mamma! La più eletta anima che conoscesse al mondo. Perchè quel giorno del suo compleanno l'aveva tanto nel cuore?

\*\*\*

Nell'ufficio postale di Assisi già il telegrammo ticchettava ed i colpi del timbro si udivano al di fuori sordi e monotoni prima della distribuzione. Una signora non più giovane e non ancora vecchia, vestita con cura, ma senza distinzione, con i capelli grigi chiusi in un cappellino rotondo, impazientemente sostava dinanzi al portone chiuso e si guardava al polso in attesa che l'orologio segnasse le nove, l'ora dell'apertura. Ecolò allo sportello dei telegrammi con un modulo

in mano e, rivolta all'impiegato, dice:

— Per favore, vuol riempirmi questo modulo? Ho dimenticato a casa gli occhiali.

Dalla porta intanto il pubblico affluiva agli sportelli; in coda una signora ultima arrivata. Scorge l'altra al telegrafo imbarazzata e sente che l'impiegato non può favorirla avendo troppi da contentare. Allora ricordandosi che ad una certa età, quando non vi siano spiccati difetti di vista, gli stessi occhiali fanno bene a tutte le persone, offre i suoi alla signora confusa. Ma questa, prendendoglieli di mano, non ringrazia quasi e si fa più imbarazzata che mai.

«Non sa scrivere», pensa d'un balzo la signora ultima arrivata e corre a prenderle il modulo di mano e ad offrirsi per la compilazione.

— Destinazione? — chiede all'altra. E questa le mostra un foglietto bisunto dove stava scritto:

5<sup>a</sup> squadriglia, R. aeroporto Dire Dana, Etiopia.

— Destinataria? — chiede ancora.

— E' tutto qui — risponde l'altra, guardando attenta il biglietto e puntando l'indice. La scrivente resta lei ora imbarazzata perchè non vuol dirle che non c'è scritto il nome e il cognome del destinatario e non vuol farle capire che la sa analfabeta. Finalmente trova un rimedio!

— Veda, signora, non ci capisco, è scritto un po' male, è quasi cancellato, non vede. E la signora dal biglietto:

— Il telegramma va a mio figlio, Vittorio Costanzi; oggi è il suo compleanno, voglio fargli una sorpresa. Anzi, come ci scriveremo? Mi dica lei che saprà esprimersi meglio di me.

E la scrivente subito:

— Le piace così? «Oggi la tua casa è vuota, perchè mamma è con te».

Gli occhi inumiditi della mamma, colmi

di tenerezza, si fissarono negli occhi dell'altra, mentre tutto il viso assentiva pieno di luminosità. Battuto il telegramma, due mani si strinsero, sostarono affettuose l'una nell'altra nella più amichevole stretta. Poi la madre del pilota prese la via assoluta della cittadina e sparì tra la gente. Forse pensava che fra poco il figlio lontano, laggiù, nelle terre arse dell'Impero nostra avrebbe il suo mesaggio tenero e godevasi quasi che in forza di quegli occhiali dimenticati, nessuno l'aveva saputo analfabeta! A ciò teneva assai, perchè la mamma di quel ragazzo pieno di coraggio e d'avvenire non poteva essere ignorante. Quasi felice giunse alla porta della casa sua.

\*\*\*

A Dire Dana l'apparecchio atterrava lentamente. Era lì pronto l'attendente rigido con un telegramma in mano. Convulsamente il pilota l'aperse, temendo qualche lugubre notizia da casa, ma d'un tratto il volto cupo e dolente si fece dolcissimo. Era la mamma.



L'udinese Zamparutti in atto di lanciare il suo aeromodello. La fotografia è stata eseguita alle recenti eliminatorie.

Vando Pertici

# La Palestra dell'aeromodellista

## La costruzione dei modelli volanti

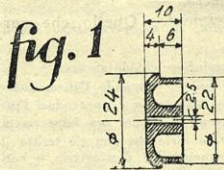
### UNDICESIMA LEZIONE

Il montaggio dell'elica sul tubo si esegue mediante un supporto, che viene alloggiato all'estremità del tubo stesso.

Il supporto può essere fatto in degno di qualsiasi qualità e viene lavorato al tornio; se il legno è dolce, occorre mettervi nel centro una buccola metallica; mentre se è di legno duro, si può fare a meno della buccola.

Dal legno duro (sorbo o bosso) si possono ricavare ottimi supporti e renderli molto leggeri; così saranno da preferirsi a qualsiasi altro tipo.

Questi supporti si trovano anche in commercio; ma per chi vuol costruirseli, do qui il disegno con le dimensioni (fig. 1).



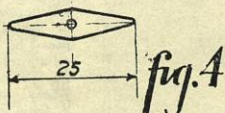
SUPPORTO PER ELICA



ALBERO FILETTATO



CUSCINETTO A SFERE



ANCORA IN ALLUMINIO

Il diametro esterno deve corrispondere al diametro interno del tubo, ed il foro centrale dovrà essere di dimensioni appena sufficienti da permettere il passaggio dell'alberello.

Il foro centrale non è necessario sia esattamente centrato; anzi, se risultasse un po' fuori centro, non è un male, come vedremo in seguito.

L'alberello potrà essere fatto con un comune raggio da bicicletta; ma è meglio se lo si può fare in acciaio dolce, con estremità filettata.

Per farlo in acciaio dolce, si prenderà un pezzetto di tondino del diametro di m/m. 2,5 e della lunghezza di circa 10 centimetri e con una filiera dello stesso diametro se ne eseguirà la filettatura per un tratto di 35 m/m. circa.

L'altra estremità, non filettata, con l'ausilio delle pinze a punte tonde, sarà curvata per formare un gancio per l'attacco della matassa dell'elastico (figura 2).

Per ridurre al minimo l'attrito dell'alberello nel supporto, si applicherà

un cuscinetto a sfere che può essere sostituito da una pallina forata, di vetro, metallo, o legno duro.

Il mezzo migliore è, però, il cuscinetto a sfere, costituito da due dischetti metallici con scanalatura interna in cui alloggiato due piccole sfere; i due dischetti sono uniti mediante una buccola ribadita, con giuoco sufficiente da permettere la libera rotazione dei dischetti.

Questa buccola dovrà avere un foro, appena sufficiente a lasciar passare il diametro dell'alberello (fig. 3).

Per il montaggio occorre ancora una piccola ancora (fig. 4) in lamiera d'alluminio, e due rotelle di rame o di ottone.

Per il montaggio procederemo in questa maniera: infileremo l'alberello nel supporto, poi metteremo il cuscinetto o la perla, avviteremo un dado fino alla fine della filettatura, poi metteremo una rondella, quindi l'elica, un'altra rondella, un dado, l'ancora e un altro dado che stringeremo a fondo.

Le punte dell'ancora devono essere, infine, ripiegate in modo da abbracciare il mozzo dell'elica (fig. 5).

Verificheremo la centratura dell'albero e dell'elica e lo scorrimento del cuscinetto.

Ora ci occorre un tappo con gancio, da mettere all'altra estremità del tubo, per tenere la matassa motore. Questo tappo (fig. 6) sarà ricavato da legno dolce tornito, con una sede di diametro uguale al diametro interno del tubo. A questo tappo fisseremo un gancio in filo di acciaio; un piccolo chiodo con testa tonda, sporgente impedirà la rotazione, andando ad alloggiare in una piccola intaccatura fatta, con una lima piccola, nel tubo.

Abbiamo tutto; facciamo ora la matassa motore.

Sopra un tavolo fissiamo due chiodi alla distanza di cm. 105 (considerando che il tubo sia di cm. 130) l'uno dall'altro; attacchiamo un capo del nastro dell'elastico con un nodo provvisorio ad uno dei chiodi. Senza tendere l'elastico ed evitando attorcigliamenti, avvolgeremo per sei volte il nastro, ottenendo così una matassa di dodici fili lunga cm. 105. La sezione risulta di mmq. 36, avendo usato nastro di gomma di sezione millimetri 1 per 3.

Annoderemo solidamente i due capi estremi, e legheremo pure, con elastico, gli anelli formanti la matassa, perché non abbiano ad ingarbugliarsi.

Ci provvederemo poi di pochi centimetri di gomma con cui ricopriremo i ganci, sia quello dell'elica che quello del tappo di coda per evitare che, a contatto del metallo, l'elastico si guasti e si tagli.

Per il montaggio degli impennaggi infileremo, negli anelli di spago fissati a suo tempo agli impennaggi, un pezzetto di cordoncino d'elastico, che legheremo intorno al tubo (fig. 7). Fra gli impennaggi e il tubo, è bene mettere due pezzetti di sughero, in corrispondenza della legatura.

I piani di coda dovranno risultare perfettamente orizzontali e, longitudinalmente, paralleli all'asse del tubo,

(cioè ad incidenza di zero gradi).

Per mezzo di un piccolo peso, infiliamo uno spago nel tubo; per far entrare la matassa nel tubo, si ritira lo spago dopo avervi legata la matassa stessa, che potremo agganciare, alle estremità, al gancio dell'elica ed a quello del tappo di coda.

Non ci rimane che il montaggio dell'ala, che deve essere fissata in un punto che ora determineremo.

Prendiamo un coltello e mettiamo in bilico, sul taglio della lama, il tubo con tutti gli accessori che vi sono montati (esclusa l'ala); ottenendo l'equilibrio, segneremo con una matita, sul tubo, il punto che appoggia sul coltello.

Con questo punto dovrà coincidere il centro di pressione.

Come è facile trovare il centro di gravità, sia pure sperimentalmente, non è altrettanto facile determinare il centro di pressione, tanto più che questo varia da ala ad ala, sia per la forma dell'ala, sia per il profilo adottato, sia infine per l'incidenza alare.

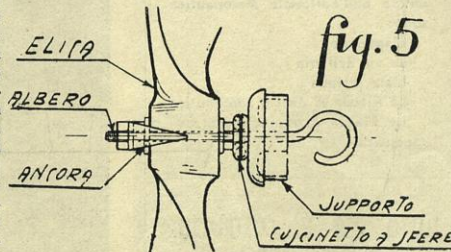
Teoricamente la linea di trazione, cioè l'immaginario prolungamento dell'asse dell'elica, deve passare per il centro di gravità, che a sua volta deve coincidere con il centro di pressione, o trovarsi al di sotto, e mai al di sopra di questo, perché altrimenti avremo un equilibrio instabile.

Ho dovuto far presente queste teorie non per spaventare i giovani costruttori, ma perché sono della massima importanza. Infatti, per montare l'ala non ricorreremo a nessun calcolo ed a nessuna esperienza diretta a determinare la posizione del centro di essa.

Procederemo praticamente. Montata l'ala sul tubo, legando i supporti con cordoncino d'elastico, ripetiamo l'esperienza dell'equilibrio, facendo coincidere il segno fatto precedentemente col filo del coltello; spostando l'ala in avanti o indietro, potremo facilmente trovare la posizione di equilibrio.

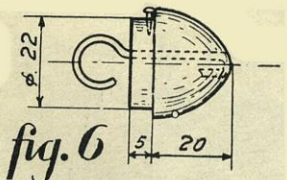
Verificheremo che l'incidenza dell'ala sia anch'essa a zero gradi, ossia che il suo piano immaginario di appoggio sia parallelo all'asse del tubo, e quindi stringeremo le legature, del cordoncino. Il nostro apparecchio è pronto per ricevere il battesimo dell'aria.

Ci recheremo possibilmente in una giornata senza vento, al più prossimo aeroporto, o in luogo spazioso e libero



GRUPPO MOTOPROPULSORE

d'ostacoli, alberi, abitazioni, corsi d'acqua. Scelto un tratto di terreno liscio, metteremo il modello in terra e, senza caricare l'elica, alzata la coda fino alla linea normale di volo, daremo una leggera spinta in avanti abbandonando il



TAPPO CON GANCIO

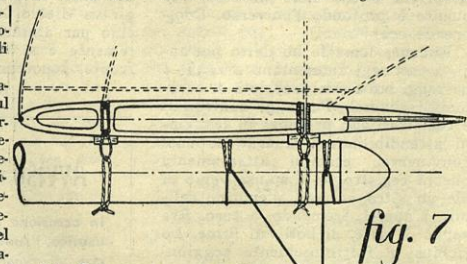
modello a se stesso. L'aeromodello, dopo un paio di metri di rullaggio (corsa sul terreno) dovrebbe distaccarsi dal suolo e fare un piccolo volo all'altezza di pochi centimetri, ritocando regolarmente terra alla fine dell'effetto della spinta ricevuta.

Questi assaggi di volo devono essere ripetuti più volte, per ben osservare e studiare le cause dei difetti che certamente non mancheranno.

Se l'apparecchio in queste prove tende ad impennarsi, cioè ad alzarsi troppo con angolo di salita assai forte, occorre variare l'incidenza del piano orizzontale di coda, aumentando l'altezza dello spessore messo sul davanti fra il tubo e la legatura.

Se il modello non si alzasse, occorrerà fare la correzione in senso inverso sul piano di coda e cioè aumentare lo spessore posteriore. Il modello ben equilibrato, lanciato a mano da un'altezza di poco più di un metro, dovrà, pur senza carica, eseguire un lungo volo planato.

Per carica si intende far girare a mano, o con un mezzo meccanico, l'elica in senso inverso al senso suo normale di lavoro, in modo che la matassa dell'elastico si attorcigli. Lasciando



MONTAGGIO E LEGATURA DEGLI IMPENNAGGI

libera l'elica, la matassa si svolgerà facendo compiere all'elica i giri della carica.

Dati settanta o ottanta giri di carica, portando il modello all'altezza della testa, tenendo con la mano sinistra ferma l'elica e con la mano destra il tubo, otterremo l'ala, ci disporremo a farlo partire: abbandoneremo l'elica, e contemporaneamente daremo con la mano destra una leggera spinta al modello, quasi accompagnandolo nell'inizio del volo per poi lasciarlo libero di andarsene, trattato dall'elica.

Questo sarà il primo vero volo, sia pure non sempre regolare, e molto breve.

Ripeteremo qualche volta l'esperienza, studiando sempre gli eventuali difetti e cercando di scoprirne la causa per eliminarli.

Un difetto assai comune è quello che il modello giri in tondo e descriva piccoli cerchi sempre nello stesso senso: ciò può dipendere dal timone o da svergolature dell'ala; ma il più delle volte la causa si deve ricercare nella reazione prodotta dalla matassa dell'elastico nel restituire i giri della carica.

Questo difetto può, molto spesso, provocare l'avvitamento che ha conseguenze disastrose.

Giarella.

(Continua)



## PARTE II

Cap. I.

## Compito in classe

Il professor Reselini della quinta ginnasiale del Collegio Feltrino di Bologna sollevò il capo dalle "Memorie" di Tolstoj, sua lettura preferita, ed avvolse in uno sguardo pensieroso e benevolo i suoi alunni.

Quasi tutti rievagavano il componimento allora ancora ultimato, alcuni con aria soddisfatta, altri con preoccupazione. Solo pochi grattavano ancora con la penna i loro foglietti, ansiosi di giungere ad una conclusione purchessia.

Il professore consultò l'orologio. — Ragazzi, — disse — son già trascorse le tre ore che vi ho date per il componimento in classe. Chi non ha terminato, lasci il lavoro com'è. Giudicherò su quello che ha fatto. Spizzichino, ritiri i foglietti!

Il capoclasse si levò di scatto e sorrise ossequiosamente.

— Avevo già finito da un pezzo il mio, signor professore, — disse e cominciò a raccogliere i compiti con aria d'incommensurabile importanza.

L'insegnante aveva appena riportati gli occhi sul suo caro libro, quando un vivace arterco scoppiato nel fondo dell'aula, glieli fece alzare di nuovo.

Battè il palmo aperto sulla cattedra.

— Che succede, Spizzichino?

— C'è qui Santelmo, signor professore, che non ha finito il suo componimento e non me lo vuole consegnare.

Un simpatico ragazzo sui sedici anni, dalla figura atletica e dal volto abbronzato, si alzò:

— Non è così, professore... Mi mancano solo due o tre righe per concludere e avevo pregato Spizzichino di passare da me all'ultimo... Ma lui non vuole perchè dice che tanto è la stessa porcheria... Porcheria o no, io faccio quello che posso...

— Spizzichino! — esclamò il professore, con un tono di voce che gli scolari gli udivano di rado. — Si ricordi che solo io posso, qui dentro, giudicare dei meriti degli alunni... e che una piccola malignità, come questa sua d'ora, scredita ai miei occhi più di venti compiti sbagliati da capo a fondo. Continui il suo giro... Provvederò io stesso a ritirare il lavoro del suo compagno.

Spizzichino, un po' pallido, abbassò gli occhi e sorrise devotamente.

— Sì, signor professore. — mormorò e riprese a raccogliere foglietti, mentre i convittori si abbandonavano a sotterranee esplosioni di gioia per l'umiliazione sofferta dal capoclasse, egualmente odioso a tutti.

Prima ancora che questi avesse terminato il suo giro, Santelmo era già alla cattedra e consegnava il

suo componimento nelle mani del professore.

— Come va, giovanotto? — gli chiese questi con affabilità, posandogli una mano sulla vigorosa spalla. — Mi sembri preoccupato... o mi sbaglio?

— Mio fratello non scrive da un pezzo.

— Ah, l'aviatore! Beh, e che vuol dire? Credi proprio che tutte le lettere spedite arrivino?

— No; ma m'aveva promesso di scrivermi ogni settimana, e son più di venti giorni ormai che non si fa vivo. Almeno una riga avrebbe dovuto arrivarvi.

— Da dove ha spedito l'ultima lettera?

— Da Gedda, nell'Eggitia. Era andato a far visita a un nostro conoscente egiziano e non doveva muoversi di là se non per tornare in Italia.

— Forse è sulla via del ritorno e vorrà farti un'improvvisata...

— Impossibile... Con l'aeroplano non avrebbe potuto metterci più di tre o quattro giorni, andando comodamente.

— Giusto. — fece sorridendo il professore. — Dimenticavo che voi volatili avete ridotto il mondo a ben poca cosa. Beh, ragazzo mio, va' pure al tuo posto e ti prometto d'interessare il signor rettore perchè chieda notizie telegrafiche di tuo

fratello al console italiano di Gedda. Va bene?

— Davvero? Oh, io... Grazie. Ecco, sì... Grazie davvero... signor professore... — battè Santelmo. — Vado...; corro subito...

Battè i tacchi, in un energico saluto militare e, con una sola lunga pattinata fu al suo posto, tentando immediatamente di farsi perdonare l'esplosione di gioia, con l'assumere un aspetto compostissimo e attento, nonostante che il pensiero gli vagasse tra l'Arabia e il Mar Rosso alla ricerca d'un certo aeroplano che ben conosceva.

Il professor Reselini chiuse definitivamente il suo volume di Tolstoj mettendovi una cartolina per segnale, lo spinse da un lato, e si mise a sfogliare i compiti che il capoclasse gli aveva consegnati.

— Spizzichino! — disse. — Ecco il suo. Lo legga ad alta voce.

Il ragazzo uscì dal banco, prese il foglio e, girato intorno un sguardo pieno d'orgogliosa compiacenza, si raschiò la gola e cominciò:

— Tema: Fra pochi anni sarete liberi e padroni del vostro destino. Avete formulato qualche progetto per l'avvenire? C'è un'attività, una professione, un'arte che preferiate alle altre? Quale? Perché?

Svolgimento — Non si volge chi a stella è fisso. Non altrimenti e con quanta ragione, disse Leonardo da Vinci, pittore insigne, architetto sommo, inventore geniale, scrittore esimio, che tanto onora, ha onorato per secoli e per l'eternità onorerà questa nostra idolatrata Patria "il giardino di natura..." che "...no, pei barbari non è!".

Similmente io, modesto, ma volenteroso e, mi lusingo, non indegno scolaro di insegnanti degnissimi (e qui Spizzichino sbirciò il professore, con un sorrisino ipocrita all'angolo della bocca) non distolgo il guardo dallo sfolgorante avvenire che a me si schiude dinanzi. "Chi sparagna guadagna!" disse

accocciatamente un famoso saggio e "Pochetti ma sicuretti" fu il motto trionfale e vindice di tanti luminari del genio umano che accumularono nei secoli grosse fortune... A questi, aggiungendo il noto adagio "Loda il mare e tieni a terra" formerò il tripode sul quale fonderò la mia brillante aspirazione, che è quella di aprire una bottega di merciaio sulla strada principale dello storico ed illustre capoluogo della nostra benemata provincia, che con tanta saggezza le eccelse autorità reggono.

Divenuto così uno dei più importanti e ricercati commercianti, per la maggiore fortuna dell'Italia nostra e il mio meritorio guiderdone e lucro indivisibile...

— Basta, basta! — esclamò il professore — Dia qui il foglio e torni a posto... Lei, ora, Santelmo, vuol leggerci il suo lavoro?

Il ragazzo accorse.

— Tema... — cominciò. — Sarà meglio saltarlo, no? — chiese.

— Sì, certo.

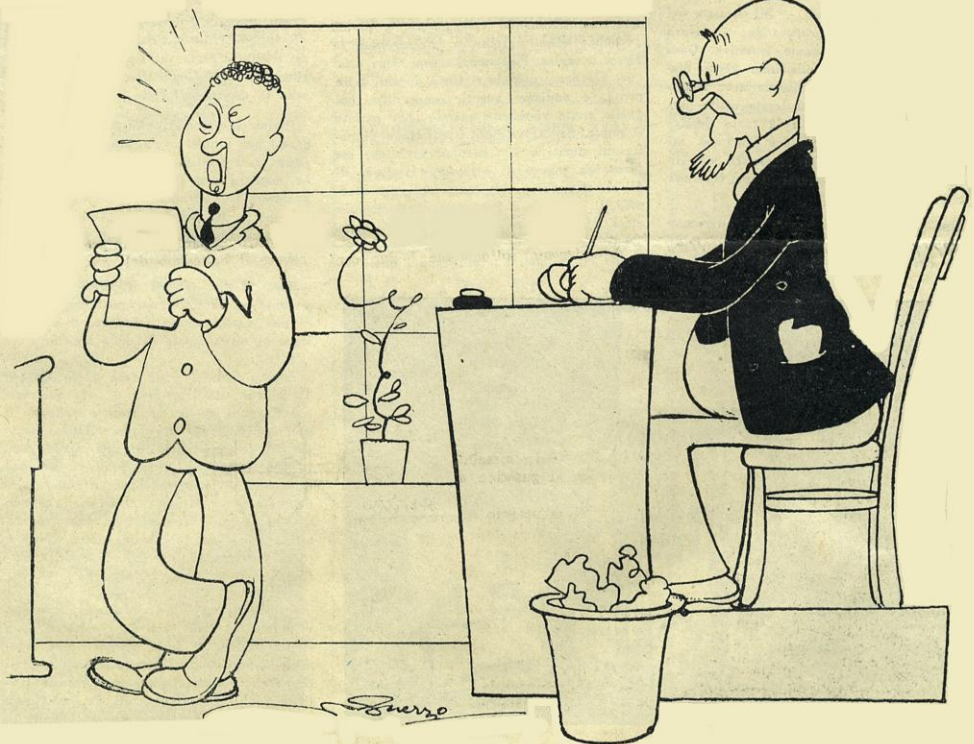
— Svolgimento: Quello che vorrei essere o vorrei fare, non lo so neppure io. Il mondo è così grande e bello, specialmente visto con l'aeroplano, che non mi stancherei mai di girarlo; e si che ne ho già visto tanto!

Ecco. Vorrei avere, e lo avrò certo un giorno, un aeroplano tutto mio e saperlo guidare come fa mio fratello Marino che non so dove sia ora e mi dà tanta pena. Ma, sicuro, tornerà e lo rivedrò perchè ne abbiamo passate tante insieme che questa è roba da ridere (r).

Enzo Jemma

(Continua)

(r) Vedi: dello stesso autore: *O col vento o contro vento* (edizioni de *L'aquilone*, 1936) e *Storia di due ragazzi che inventarono il volo* (Lire 8 - Casa Editrice Eroica - Milano).



... similmente io, modesto ma volenteroso...



LAMPO AZZURRO - Salerno. — Questo aquilotto mi spedisce una lettera ogni tre quarti di minuto. Lettere tutte uguali, a scatti e a colpi, come se avessero la tosse convulsa. Non dico che le lettere lunghe un'eternità mi rendano felice, ma non devi credere che questo stile telegrafico, o, meglio, stenografico, sia molto facile a comprendersi. Dopo questa premessa, cominciamo a vedere un po' cosa sono le tue domande. Il trenta per cento non le dovevi rivolgere a me, ma a Giarella, poiché (Santi Numi!) a lui dovevi rivolgere le domande di carattere tecnico, e non a me. Avanti! La tua poesia l'ho ricevuta, e per quella ti ho già risposto nel numero 39. La fotografia non l'ho ricevuta ancora: dunque non posso prometterti se la pubblicherò. A Salerno la sede autonoma della R.U.N.A. sta in via Indipendenza N. 5. Le annate 1935-1936 de "L'aquilone" costano ventotto lire l'una. Con la licenza della terza industriale puoi concorrere come specializzato. La tessera de "L'aquilone" è in ristampa. Di aeromodelli a fusoliera "L'aquilone" se ne è occupato proprio adesso con l'«A. P. 5». La bussola si basa sul fatto che l'ago calamitato indica sempre un certo luogo chiamato polo magnetico, che non è il polo Nord, ma un posto lì vicino. Va bene? Alle altre quarantotto o quarantove domande non ho risposto perchè non di mia competenza. Ciao.

ALBERTO BORGATTI - Milano. — Il brevetto di pilota civile di primo grado ti verrà a costare sulle quattro mila lirette. I corsi si svolgono tutto l'anno presso l'aeroporto di Taliedo alla scuola di volo della Reale Unione Nazionale Aeronautica, che, cometo forse già saprai, ha gli uffici in via Foscolo 3.

ROBERTO BONAZZI - Roma. — Le annate de "L'aquilone" costano ventotto lire l'una. Per avere dei motorini a scoppio devi scrivere a qualche ditta straniera, poiché nessuna ditta italiana li fabbrica in serie. Per i motorini ad aria compressa prova a rivolgerti alle ditte Movo e Aeromodelli e Accessori.

AQUILOTTO CIALLO-ROSSO. — Mi dispiace del fallimento della tua propaganda; ti auguro un successo al prossimo tentativo. Quel famoso film sull'aeromodellismo verrà realizzato, pare; ma non bisogna aver fretta. Il famoso distintivo verrà creato molto presto, e presto sarà pronta la tanto desiderata tessera. Se tutti coloro che non mi scrivono a macchina si scusassero con lo stesso tua maniera, io vivrei in una continua estasi di felicità.

UNO SCONOSCIUTO mi manda dall'estero una cartolina con sopra scritto: *Salut. Indovina chi sono?* Ebbene, caro sconosciuto,

credo proprio di averti scoperto. Vediamo, non saresti per caso quell'Augusto M.... che un giorno... Ebbene, in quel caso la mia opinione di allora verrebbe confermata.

VANDO PERTICI - Cascina. — Caro amico, se non mi dici che titolo ha il tuo racconto non ti posso dire se l'ho visto o no. L'affare del tagliandino non ha valore, perchè io sono tutto quello che vuoi, fuorchè quella specie di drago cinese che descrivi: Giuseppe Cei è uno di quei tanti abitanti di questo mondo che io non conosco.

ROLANDO DEL VECCHIO - Napoli. — Hai visto che succede a non aver fiducia ne "L'aquilone"? Auguro in ogni modo un buon successo al tuo Breda. Certo, era meglio se tu avessi incominciato con l'aeromodello a tubo, anzi penso che tu faresti bene a costruirlo senz'altro ora. Sarà un'ottima esperienza. Di "Falchetto" ve n'è già uno: cercati dunque un altro pseudonimo.

IVANO MICHELOTTI - Cremona. — Io non riesco a capire come tu possa scrivere una lettera e leggere contemporaneamente un racconto. Miracoli dell'animo giovanile! Passiamoci sopra. Per avere «Il costruttore di aeromodelli» non hai altro da fare che inviare a noi un vaglia di lire venticinque. Con l'aiuto di quel libro potrai costruire aeromodelli senza bisogno di lezioni speciali.

MERLO E PASSEROTTO - Genova. — Va bene...

RENZO DOMINICHINI - Udine. — Non esistono i libri che desideri, altro che in una versione assolutamente tecnica, buona solo per autentici piloti.

EZIO SCARFONI - Perugia. — A quanto pare le cose ti nascono tra le mani senza che tu te ne accorga! La faccenda dell'aeromodello che ha subito di colpo una misteriosa metamorfosi divenendo veleggiatore, e perciò perdendo elica ed elastico, proprio non la riesco a capire. Passiamoci sopra, come disse quel viandante quando si trovò davanti a un ponte, e andiamo avanti, come disse poi quello stesso viandante quando ebbe passato il ponte. Se la tua città è provvista di palazzoni storici e di fontane artistiche ma sprovvista invece di seghette «lampo», di fili di alluminio e di compensati per aeromodelli, io credo, o Ezio, che non ti rimanga altro che rivolgerti a ditte specializzate. L'indirizzo della ditta Movo è via Borgospesso 11, Milano. I termini con i quali de-



L'aeromodello I-ELVI costruito dal bresciano Carlo Sambinelli.

finisci "L'aquilone" sono stati a un pelo da farmi struggere di commozione. A Perugia la R.U.N.A. sta di casa in piazza Vittorio Emanuele N. 1.

GIORGIO PENSIEROSO - Pirano d'Istria. — Caro mio, la tua è proprio una buffa letterina. Mi chiedi: come si diventa aeromodellisti? Costruendo aeromodelli! E' così semplice! Segui le lezioni di Giarella, e vedrai che qualcosa verrà fuori. Il tuo secondo quesito mi ha proprio fatto restare di calcstruzzo: come si fanno le domande, e a chi si rivolgono? Ma, caro amico, le domande si fanno... come le fai te nella lettera, e le puoi rivolgere a tutti. Tu puoi fare domande a me, al tuo portiere, al Papa, all'Imperatore del Mancinkuo, alla Società delle Nazioni (con i risultati che puoi immaginare), eccetera. Ogni persona può fare domande a ogni persona! Ma io credo che tu voglia intendere: a chi mi devo rivolgere, della tua famiglia, per spiegazioni su diversi argomenti? E allora ti faccio sapere che c'è un Giarella, che si pascie di domande di carattere tecnico e aeromodellistico, c'è un Ing. Sofistico che lancia urli di folle passione quando riceve progetti più o meno strapalati in materia aeronautica, e c'è, infine, il tuo zio Falcone, che si diverte un mondo a cercar di rispondere a tutte le altre domande di ogni tipo che agli Aquilotti salta in mente di fargli.

PIETRO SCARPELLINI - Bergamo. — Ti ringrazio per l'interesse che nutri circa la mia salute. Essa è ottima, oserei dire ottimissima. La maniera con la quale "L'aquilone" è penetrato nel tuo destino s'ino a prenderne viva parte, ha del magico. Ammiro il tuo entusiasmo per l'aeronautica in genere e per i piloti in particolare; e ti saluto.

ROSSI & Co. — Per aspirare a divenire sergente pilota di carriera occorre il titolo di una scuola media inferiore, o l'ammissione all'ultimo anno di detta scuola.

ANGELO SALVI - S. Fedele d'Albenga. — Tu chiedi alla Direzione de "L'aquilone" che ti venga spedito un motore svedese! In più, specifichi che deve avere il peso esatto di 450 grammi... Ma per una simile cosa, caro aeronipote, dovrai rivolgerti ad una ditta svedese (ma perchè poi un motore svedese?) e non alla nostra direzione, che non si è mai sognata di mettersi a costruire motori... Sappi, ad ogni buon conto, che non conosco nessun indirizzo di ditte della Svezia. Non posso, proprio, aiutarti.

ALA ERRANTE. — Ho ripetuto mille e una volta che in Italia non vi è nessuna ditta che costruisca in serie motorini per aeromodelli, perciò, quegli aeromodellisti ai quali ti riferisci, o se li sono fatti venire dall'estero o li hanno costruiti da loro. Cosa, quest'ultima, non eccessivamente difficile, se il costruttore è un bravo meccanico e ha un laboratorio attrezzato. La faccenda di quella bussola costituisce un fatto unico, che non

ha dato buoni risultati, e che perciò non è bene replicare. A La Spezia la R.U.N.A. si trova alla Banchina Revel N. 1. Per quell'affare del carrello farai bene a rivolgerti, facendo domande più particolareggiate, a Giarella, Caro amico, l'ho scritto molto più di un milione di volte che simili domande vanno rivolte a Giarella, il quale lavora veramente poco, così che finirà per ingrassare in modo indecente.

RENATO CIANCIOTTA - Firenze. — Sono veramente contento che tu sia veramente contento, però ti avverto che a Roma non si dice «Ehi, e che femo, li giochetti olimpici?». Prima di tutto si dice «Aoh», e non «Ehi», poi «che famo», e non «che femo», che non è romanesco, ma veneto. In quanto ai giochetti olimpici, non credo che appartengano al frasario romanesco. Ad ogni modo io sono del parere che noi italiani dovremmo desiderarci a parlare soltanto l'italiano, e non centomila dialetti (belli o brutti non discuto) che non hanno altra funzione all'infuori di quella di farci sembrare stranieri in casa nostra. Perchè un lombardo (che parla assai male, invero) si permette di «eridere un siciliano? Ho detto siciliano e potevo dire sardo, o veneto, o fiorentino. Vuoi scommettere che se parlassimo tutti la medesima lingua ci intenderemmo meglio e ci ameremmo (e quindi ci stimeremmo) di più? Ma non divaghiamo. Ti devo dire che sono in attesa del tuo secondo racconto. In quanto a te, scrivimi chiedendo le copie che desideri quando uscirà il tuo «capodopera» su "L'aquilone".

GIACINTO ROMANO - Bergamo. — Cincinnato piantava realmente carote, e nella storia della sua vita esemplare non si riscontra che «shallasse panzane». Non capisco del resto cosa c'entrino le carote con le panzane... A meno che tu non intenda melanzane... Ma forse è un detto che ha significato soltanto nella tua regione. Ti assicuro che qui a Roma piantar carote significa piantar carote. Atteno le fotografie del tuo aeromodello «su tema dell'A P 1». Spero che potrai partecipare alla Gara Nazionale con codesto modello.

ENRICO GENNARI - Terni. — Caro amico, non avevo nessunissima intenzione di prenderti in giro, e tampoco (ma che bella parola!) di scrivere delle cose misteriose. Il tono di quella mia risposta è venuto fuori da quello usato da te per scrivermi la domanda. La tua lettera sembrava scritto con lagrime anziché con inchiostro e il contenuto mi dava di te proprio l'idea di un cono gelato che si scioglie al sole. Adesso che so che sei un pezzo d'uomo che arriva al terzo piano, cercherò di fare il serio. Tu mi fai una domanda stupefacente: che cos'è il passo dell'elica! E sei un aeromodellista? Beh, attento alla spiegazione. Tu sai che un'elica funziona nell'aria come una vite, che si avvitò nel legno. L'elica si può



I premi offerti dalla sede provinciale della R.U.N.A. di Trieste ai vincitori delle eliminatorie.

quindi considerare come una porzione di vite che, ruotando, si avvitava nell'aria avanzando, ad ogni giro, di un certo spazio, chiamato appunto passo. Hai capito? E adesso sappi che se a Terni non c'è la R. U. N. A. questo non accade, come dici tu, perchè non vi sono abbonati a «L'aquilone», ma perchè la R. U. N. A. e «L'aquilone» sono due cose differenti come la torre Eiffel e l'Oceano Pacifico. La R. U. N. A. è un'associazione di piloti civili e di persone che si propongono la diffusione, la popolarità, direi quasi, dell'aviazione turistica. Il fatto che, associandosi alla R. U. N. A. si abbia diritto all'abbonamento a «L'aquilone», dipende da speciali accordi convenuti. Il numero che ti mancava, te l'ho fatto spedire.

EDMONDO PEDRETTI - Bologna. — Ammire la tua forza d'animo, che ti ha sorretto durante tutte quelle lunghe ore di tormentosa angoscia impiegate da te per scrivermi quella lettera imitando i caratteri di una macchina da scrivere. Abbiamo già pubblicato nell'ultimo numero qualcosa sulla costruzione degli idromodelli. I disegni dell'A. P. 5 costano dieci lire. Cosa intendi dire con «abbonamento in corso»? L'abbonamento a «L'aquilone» scade dopo un anno, perciò nell'anniversario del giorno in cui è stato contratto.

WALFREDO DE FRANCESCHI e Co. - Ancona. Io non posso credere che con quell'affare tu abbia potuto percorrere più di dieci metri. Ti ringrazio dell'eroico sacrificio fatto per poterti comprare una macchina da scrivere, ed impedire perciò che io divenissi cieco, o, se non altro, che non lo divenissi anche per colpa tua. Vedrò di spedirti ciò che chiedi. Buono il disegno. Però il mio uaso non somiglia a una lampadina, e le lettere sono molte di più.

MARIO BRIOLI - Benevento. — A Benevento non esiste una sede della R. U. N. A.

TIMONE DI DIREZIONE. — E' modesto il tuo pseudonimo! Alle copie ho provveduto, e a quest'ora saranno già arrivate.

VASCO NANNICINI - Prato. — Ho provveduto. E' già la quarta volta che soddisfo tali tue richieste... Non ti puoi lamentare, no?

ENZO MORANDINI CHIARANI - Gorizia. — Purtroppo le fotografie dei raduni si sono volatizzate in seguito alle richieste dei partecipanti, e mi spiace di non poter aderire alla tua richiesta. In quanto alle altre informazioni che desideri, eccole: presso le RR. Università di Roma, Napoli e Torino si svolgono i corsi di specializzazione aeronautica. Detti corsi hanno la durata di due anni e il titolo dà diritto di precedenza nell'ammissione ai concorsi per ufficiali del Genio Aeronautico.

EZECHIELE CORETTI - Cremona. — La fotografia che ti effigia con la tua prole

aeromodellistica tra le braccia, la puoi vedere riprodotta sulle pagine di questo numero. Circa l'affare Tosaroni, (vedi, anch'io adopero termini gialli) cavatela da te, e buona fortuna. Giustissimo quanto dici circa lo *zicoconfidenza*. Eppoi ormai siamo amici. La notizia sull'incidente alle

Eliminatorie mi ha procurato un certo dolore. Ti faccio le mie più vive condoglianze, e ti saluto. (N. B. - Stai pure tranquillo: non ho nessuna intenzione relativa al commercio delle cravatte).

Zio Falcone

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)

### 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

### VELOCINO 1937



Rendimento  
Praticità  
Comodità  
Igiene

“SERIE VELOCINO..”

Bologna - Strada Maggiore, 94

AEROPLANI  
IDROVOLANTI

SAVIA  
SIAI  
MARCHETTI  
SESTOCALENDE

INDUSTRIE  
MECCANICHE e AERONAUTICHE  
MERIDIONALI

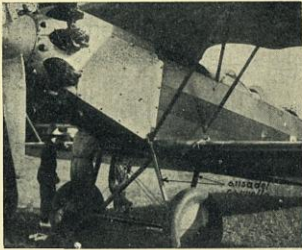
Aeroplani ed  
Idrovolanti da:

Caccia  
Combattimento  
Ricognizione  
Bombardamento  
Turismo

NAPOLI - Corso Malta 30

N.° 41 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

A. N. — Sigla usata per indicare gli apparecchi costruiti dalle Officine Giap-



Ansa del carrello.

ponesi Nakajima: A. N. 1, apparecchio monoposto da caccia.

ANSA — (del carrello). — Si chiama ansa del carrello l'insieme di due gambe del carrello concorrenti verso il mozzo delle ruote.

AN. T. — Gli apparecchi costruiti nell'U. R. S. S. dalla ditta A. N. Toupolef portano questa sigla seguita dal numero tipo. A. N. T. 3, sesquiplano da ricognizione; A. N. T. 4, monoplano bimotore da combattimento; A. N. T. 9, monoplano commerciale ad ala alta, A. N. T. 20, monoplano gigante denominato «Massimo Gorki» distrutto nel 1935 per incidente di volo.



Aeroplano da caccia AN. 1.

ANTIAEREA, DIFESA — Si intende tutto il sistema difensivo adottato da una nazione contro gli attacchi da parte di aerei nemici. La difesa antiaerea può essere effettuata in due modi completamente distinti: difesa attiva e difesa passiva. La difesa attiva si esplica: 1) mediante la contro offensiva aerea con azioni di bombardamento dei centri vitali avversari; 2) mediante l'impiego dell'aviazione da caccia e di attacco per contrastare l'avanzata, abbattendo gli apparecchi nemici; 3) con azioni di artiglieria antiaerea; 4) con mezzi di avvistamento, di ascolto (V. aerofono), illuminazione fotoelettrica (V.) per rivelare il più rapidamente possibile la presenza di aerei avversari.

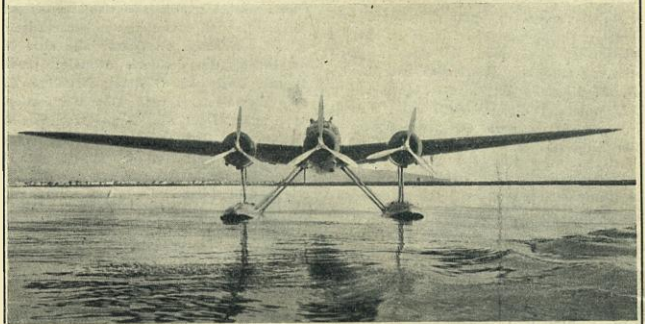
La difesa passiva si esplica: 1) mediante ostruzioni (per es.: palloni di sbarramento che sostengono una specie



Aeroplano ANT. 9

di rete, in cavi di acciaio, che circonda la località da proteggere); 2) mediante mascheramenti, camuffamenti, tinteggiature mimetiche; 3) mediante oscuramento di città e dei centri da proteggere; 4) mediante la produzione di nebbia artificiale, prodotta da speciali apparecchi nebbiogeni (V.) che occulta agli occhi dell'avversario i possibili obbiettivi; 5) mediante la costruzione di rifugi collettivi per la difesa della popolazione civile; (Continua)

CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO OFFICINE AERONATICHE - MONFALCONE



AEROPLANI E IDROVOLANTI "CANT., MILITARI E CIVILI, DA SCUOLA E TURISMO

COMPAGNIA NAZIONALE AERONAUTICA

Aeroplani e Motori per Aviazione

DIREZIONE E STABILIMENTO

AEROPORTO DEL LITTORIO ROMA

TELEFONO 800 - 262 800 - 264





# 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