

L'AQUILONE

settimanale per i giovani

Cmi 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



LE MERAVIGLIE DEL 2000
 IL BAMBINO: SEMPRE ALLA LUNA, SEMPRE ALLA LUNA! MAI UNA VOLTA CHE SI CAMBI...

LA GUERRA IN ISPAGNA UN INCONTRO STRAORDINARIO

I due apparecchi da ricognizione volavano vicini nella foschia leggera che si andava lentamente dissolvendo al calore del sole già da tempo sorto.

Capobianco scorgeva innanzi, un po' sopra, l'ombra del RO. 37 di Celino. Tutt'intorno era luce gialla, fioca, che, mano a mano che lo strato di vapore veniva strappato e disciolto dalla brezza e dal sole, cresceva di intensità, a tratti, a gradi, come se brividi di calore la percorressero.

Poi, quasi di colpo, la luce pura del sole batté in viso al pilota, e disotto si spalancò l'immane conca verde della vallata di B..., attraversata dalle rughe bianche e sottili di numerosi torrenti.

Felice di quell'a felicità istintiva che sorge a volte nell'animo dell'uomo senz'alcuna ragione evidente, Capobianco aspirò a pieni polmoni quell'aria così colorata di sole, e si mise a canticchiare una canzonetta della sua bella Napoli. Il rombo del potente motore nascondeva, naturalmente, le parole, ma egli se le sentiva dentro, nell'animo, e gli pareva di udirle.

Dopo alcuni minuti tacque e si volse ad ammicciare amichevolmente a Santini, che sedeva dietro di lui, al posto dell'osservatore.

— Tutto bene! — gli gridò l'amico attraverso il telefonino, facendo con la testa un cenno di saluto. L'apparecchio di Celino si era un po' distaccato, e volava più a destra, adesso, ad una quota superiore di circa trenta metri.

Lo scopo del volo era di andare a fotografare un importante nodo ferroviario che gli informatori annunziavano dotato da alcuni giorni di un insolito traffico. Le fotografie, poi, sarebbero servite ai vecchi bombardatori per colpire il punto vitale dell'organismo.

Imitando il compagno che lo precedeva, Capobianco cominciò a salire, e presto si trovarono ad una quota che permetteva di abbracciare con la vista un amplissimo orizzonte, estendentesi sino alle lontane catene di montagne che circondano quella vasta pianura.

Un rapido sguardo dato dall'osservatore alla carta rivelò un leggero errore di rotta, e Capobianco, corretta la direzione dell'apparecchio, già si apprestava a segnalare il fatto all'amico Celino, quando avvenne una cosa straordinaria.

Capobianco, che aveva in quel momento lo sguardo fisso sul RO 37 di Celino, lo vide improvvisamente scivolare d'ala e scomparire sotto di lui...

Stava per voltarsi indietro a ricercare la causa misteriosa dell'improvvisa scomparsa dell'amico quando il telefono al bordo gli comunicò un grido di avvertimento dell'osservatore. Nello stesso momento una fila di fori comparvero sulla semiala superiore destra.

Istintivamente la mano del pilota abbassò la cloche, ma prima che lo apparecchio iniziasse la picchiata, il cruscotto volò in pezzi, e schegge di legno e di cristallo gli saltarono in viso.

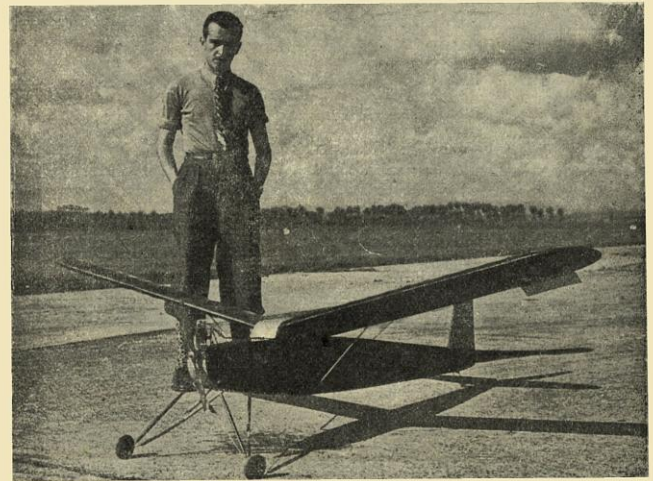
Capobianco lanciò un'imprecazione, e diede immediatamente tutta

manetta, mentre l'apparecchio picchiava quasi perpendicolarmente.

Un istante dopo, il telefono gli trasmetteva un urlo e una maledizione dell'osservatore, rovesciatosi sul seggiolino prima ancora che avesse potuto far partire un solo colpo dalla sua arma.

Capobianco udiva adesso sopra il suo capo il ronzio fortissimo di un altro motore lanciato a tutto regime, e gli bastò un suo sguardo volto per una frazione di secondo verso l'alto, per scorgere un "Rata" alla distanza di non oltre cento metri, seguito da altri cinque velivoli dello stesso tipo.

Un apparecchio da ricognizione lontana non è fatto per combattere i caccia, e inoltre a bordo del RO. 37 si trovava un ferito, forse grave. Queste circostanze unite alla considerazione dello scopo del volo e espresso nell'ordine, indussero Capobianco ad imitare Celino, che nel frattempo era già scomparso verso ovest. Cercò quindi di aumentare la distanza che già lo separava dai suoi assalitori, il cui numero non gli avrebbe mai permesso, anche se avesse avuto un altro apparecchio, molte probabilità di vittoria, e si diede a zig-zagare tra tonneaux, picchiate e cabrate improvvise, allo scopo di sfuggire al tiro avversario. Il martellio esasperante delle mitragliatrici,



Ciapolini e il suo apparecchio i quali sono stati oggetto di curiosità e ammirazione al Concorso nazionale di Modelli Volanti.

si udiva, a tratti, echeggiare ben distinto nell'alto, e più di una volta Capobianco udì fischiare i proiettili a pochi centimetri dalla sua testa.

Fu nel fare pressione con la gamba destra sulla pedaliera, che avvertì un improvviso fortissimo dolore alla coscia. Nel o stesso tempo un sudore gelido gli imperlò la fronte, e un senso di straordinaria stanchezza lo invase.

La prima sensazione che avvertì dopo quella del dolore, fu una straordinaria meraviglia, poichè, pie-

gato lo sguardo ad esaminare la gamba, notò come tutta quella parte della tenuta di volo fosse bagnata di sangue. Colava da metà coscia, rapido, liquido, senza interruzione; scorrendo lungo la gamba, era giunto a formare una piccola pozza ai suoi piedi. Non aveva affatto avvertito il colpo, (fenomeno questo frequente in casi di ferite d'arma da fuoco) ma sentiva adesso un fortissimo dolore paralizzargli il ginocchio, salirgli per tutta l'anca irradiargli in infinite trafitture lungo la spina dorsale.

La considerazione di questo fatto — che era ferito, che adesso doveva atterrare al più presto — tolse una piccolissima frazione di secondo al processo mentale necessario per compiere le evoluzioni acrobatiche che aveva iniziato, e di conseguenza l'assalitore più vicino ebbe modo di fissarlo per un breve attimo nel proprio collimatore.

Capobianco sentì la lamiera percossa dal piombo mandare un suono simile ad un grido: davanti a lui, sul cofano, un ricamo di fori uguali, neri.

Il motore scandì pochi rari colpi, e poi l'elica prese a ruotare a folle, in silenzio.

L'apparecchio perse velocità e cadde sulla coda.

Con un enorme sforzo di volontà il pilota riuscì a concentrare la forza necessaria per salvarsi: fece picchiare dapprima fortemente, poi ritrasse un po' la cloche e scese giù, dritto, verso la terra verde ormai vicina.

Gli apparecchi assalitori, considerando vinta la partita, ripresero quota dirigendosi verso altri obiettivi.

Sotto di sé, Capobianco non vedeva che un'estensione di terreno accidentatissimo, interrotto qui e là da brevi boschiglie; si trovava a soli cinquanta metri dal suolo.

Adesso il dolore alla gamba si faceva sentire, a tratti, ora fortissimo, ora più debole.

Il torpore stava per avvincerlo. Come attraverso una nebbia grigia, egli intravede una lunga fila di grossi platani, posti tanto vicini da fondere il loro fogliame in una sola pista verde: rammentò come un albero possa in casi disperatissimi salvare un pilota. Tirò ancora la cloche e l'apparecchio, ancora in velocità, sfiorò con il carrello la sommità dei rami di un platano facen-



Bruno Saltini, vincitore della Cat. A, al Concorso Nazionale Modelli Volanti.

do volare una nube di foglie secche. Poi, prima che il pilota se lo aspettasse, battè con la pancia nel denso fogliame di un albero più alto, e s'arrestò di colpo, sfasciando le ali, in una pioggia di rami, di foglie, di centine spezzate, sorretto da tre grossi rami che lo avevano abbrancato come una morsa.

L'urto violento aveva fatto perdere i sensi al ferito. Quando si ricbbe, accortosi che l'osservatore giaceva ancora svenuto nell'interno della carlinga, si diede a frugare con lo sguardo il paesaggio che lo circondava, nella speranza di scorgere delle persone che l'avessero potuto aiutare nella discesa. Girò a lungo gli occhi intorno, e ad un certo punto una strana inquietudine lo assalì: non poteva trovarsi in terreno nemico?

Infatti, la caratteristica della guerra spagnola, guerra tutta di movimento, che non conosce o quasi le posizioni e le trincee, esclude la presenza di una *fronte*, di una linea immaginaria, cioè, che ponga un netto confine tra i territori appartenenti ai due partiti combattenti. Di conseguenza, egli non poteva immaginare se si trovava in suolo nemico o amico.

Questa inquietudine (meglio uccidersi — aveva pensato più volte — piuttosto che cadere prigioniero dei rossi) si tramutò in una tensione nervosa terribile allorchè i suoi sensi sovraeccitati intuirono la vicinanza di persone. Dapprima fu una semplice sensazione, poi una certezza assoluta causata dal rumore di un lento e cauto passo che si andava man mano avvicinando.

Estratta la pistola dalla fondina, rizzatosi a fatica in piedi, gravando con il peso del corpo sulla gamba sana, si sporse dalla carlinga per meglio osservare, per essere più pronto alla difesa e all'offesa, e scrutò ansiosamente nel verde cupo della boscaglia, cercando la persona la cui presenza i suoi nervi avevano prima avvertita, e che ora i suoi sensi confermavano.

Sentiva l'insidia guatare dal buio del fogliame; gli sembrava, nel delirio della febbre e dei nervi scossi, che mille occhi invisibili lo circondassero, che mille esseri spaventosi lo avessero ghignando nella certezza della vittoria.

Vicino, a destra, un'ombra era comparsa dietro un fitto cespuglio di fichi d'india.

Tese l'arma, e, in un convulso di febbre e di rabbia, italiano e napoletano uscirono insieme dalle sue labbra:

— Alto le mani! Canaglia, aiutami... iesch'accà!

Allora dai cespugli sorse un uomo alto e dinoccolato, dalla cui bocca, dopo che ebbe sguardato un istante l'aeroplano appeso ai rami dell'albero, uscì questa sola esclamazione:

— Neh, cumpà!

Guer

CRONACA BREVE

IL DUCE inaugurerà il 31 ottobre corrente la Città di Guidonia, centro di ogni attività italiana inerente alla navigazione aerea.

NELL'ULTIMA settimana di settembre e nella prima settimana di ottobre 41 allievi delle Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado e sono stati rilasciati 7 brevetti di secondo grado, 8 di terzo grado, 4 brevetti di motorista civile e 7 brevetti di ufficiale di rotta.

L'UNIONE degli aviatori turchi ha organizzato una crociera aerea attraverso gli Stati della penisola balcanica con una squadriglia che, al comando della pilota signo-

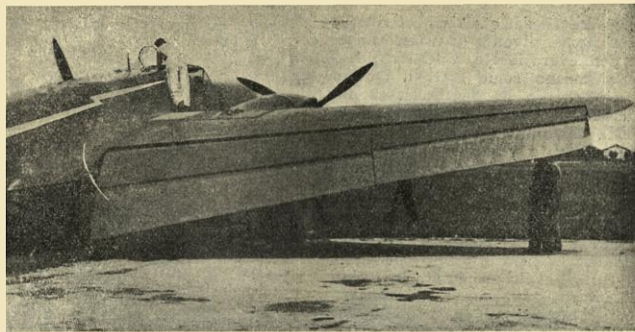
rina Sahiba, figlia adottiva del Capo dello Stato turco, visiterà Bucarest, Belgrado e Atene.

ALLO SCOPO di accelerare il servizio sulle loro linee dell'Estremo Oriente, sono attualmente in corso trattative tra le Compagnie « Air France », « Imperial Airways » e « K. L. M. ».

IN SEGUITO alla nazionalizzazione delle industrie, alla trasformazione delle leggi sociali ed alle lotte politiche interne, il Ministero francese dell'Aria sta studiando vari provvedimenti per intensificare la produzione nell'industria aeronautica, quali l'adozione di ore di lavoro supplementari, la collaborazione degli Arsenal di Stato alla produzione e la creazione di un nuovo organo di controllo sulle costruzioni degli aeromobili.

IL PROF. PICCARD, con una nuova ascensione che sta organizzando, si prepara a salire a 30.000 metri usando un enorme pallone di 60 metri di diametro ed una capacità di 113.000 metri cubi, attualmente in costruzione.

L'AVIATRICE russa Valentina Grizodubova ha stabilito tre nuovi primati per apparecchi da turismo, e precisamente quello di velocità sui 100 Km. con una media di



Il « Ca 405 » Procellaria Asso progettato dall'ing. Pegna. Si noti il doppio flap con doppia fessura esteso su tutta l'apertura alare (V. articolo a pag. 8).

220 chilometri all'ora; quello di velocità sui 100 Km. per idrovolanti biposti con una media di 200 Km. all'ora; ed infine quello di velocità sui 100 Km. per idrovolanti monoposti con una media di 190 chilometri all'ora.

VOLO A VELA

(GUARDANDO L'AVVENIRE)

E' da diversi anni che l'attività volovelistica italiana va evolvendosi, va orientandosi verso obiettivi sempre più utili e concreti. Non è

da buon fascista il sostare per osservare il cammino percorso, ma se ciò ci fosse concesso, una grande soddisfazione ci allieterebbe e ci

darebbe più forza per continuare questa strada che deve condurci ad una affermazione.

I fautori del volo a vela in Italia si son trovati davanti a difficoltà che alle volte sembrarono insormontabili, e quanti, quante volte, sulla breccia, si guardarono negli occhi e dallo sconforto comune trovarono la forza di continuare contro lo scetticismo, contro le difficoltà tecniche, contro le difficoltà meteorologiche e orografiche della nostra Penisola. E batti oggi, batti domani, la cerchia dei simpatizzanti si allargò. Fra le masse giovanili fu conosciuto anche il nuovo sport ed a poco a poco, nelle rare competizioni o negli esperimenti, non si trovò più il solito spettatore che chiedeva, osservando attentamente i velivoli dalle grandi ali: « Ma dove sono le vele?... ». Quanti sforzi, però, quanta eroica ed anonima abnegazione: abnegazione di dirigenti, abnegazione di giovani seguaci!

Poche decine di giorni fa abbiamo avuto ad Asiago il taglio del grado di maturità raggiunto dal volo a vela in Italia. Ho rivisto tutti gli appassionati, tutti coloro che da anni lottano, tutti con lo stesso brio, con lo stesso entusiasmo dei primi tempi. Meravigliosa generazione latina: non vedevo lassù che giovinezza! Scompariva qualche calvizie sorta dal lungo uso del caschetto sgualcito dalle bufere celesti; qualche leggera obesità contratta nelle lunghe ore passate a tavolino fra calcoli integrali, seni, coseni, e tangenti, scomparivano davanti al brillante forbito dello spirito adamantino sempre giovane.

Alcuni anni fa, quando la passione nostra era saziata solo dall'attività aeromodellistica e volovelistica, conobbi un carissimo amico, un ragazzo che per la passione del volo e per i sacrifici che sopportammo lungo la non facile strada, superò noi tutti. In pieno inverno, con le strade coperte di neve, per fare un volo su un vecchio « Zöe-gling », faceva in bicicletta tutta la strada e ritorno che va da Parma a Cantù. Ora quel caro camerata è l'asso degli assi dell'Aviazione Legionaria che combatte in Spagna. Eppure, ritornato pieno di gloria dai cieli infuocati della Penisola iberica, è corso ancora alle prime gioie, ai ricordi cari ed ha volato con lo stesso entusiasmo d'allora: mirabile espressione della nuova gioventù appassionata.

Ormai il volo a vela italiano ha la sua storia — forse una storia poco conosciuta, ma una storia intensamente vissuta, direi quasi una storia d'amore —, ha le sue tradizioni. S'è formata come una lega di cultori, una lega di appassionati



Un aliante francese tipo « 32 E » in volo

che, scevri da qualsiasi estrinseca ambizione, vivono entusiasticamente per il loro ideale, e nel loro ideale si amano come fratelli. Questo è ciò che io ho sentito lassù sul mistico Altipiano dei Sette Comuni.

Ma liberadoci un po' dai sentimentalismi e venendo a considerare praticamente lo stato attuale in prove palpabili, si può dire che Asiago è stato un punto di partenza — si noti bene — che ha dato degli ottimi ammaestramenti e l'assicurazione inconfutabile di ciò che potrà divenire il volo veleggiato in Italia. E' assurdo soffermarci ad esaminare cifre nude e dati statistici; ci accontentiamo della qualità, mentre la quantità, i grandi primati li lasciamo giustamente — per ora — a chi ci precedette. E' presunzione degli spiriti poveri, delle inteligenze ottuse, non riconoscere la superiorità degli altri: l'iniziato deve seguire con passione il maestro, deve carpirgli tutto ciò che può, quanto più può, deve assimilare, rigenerare la materia acquisita, nella nobile aspirazione di superare o, almeno, di emulare il maestro. Abbiamo incominciato su questa strada e siamo molto avanti; lo saremo molto di più se le particolari condizioni fisiche della Penisola non ci avessero ostacolato il cammino, se le necessità premilitari non ci avessero deviato un po' dalla strada. Ma ora nella fusione dello sport volovelistico e dell'attività premilitare, con la nostra esperienza, la meta non può essere che vicinissima, e se da una parte masse di giovani impareranno l'arte del volo silenzioso per poi difendere il cielo della Patria; dall'altra, costruttori e piloti affineranno e le loro armi per attaccare, non dico gli elevati primati mondiali, ma almeno la cocciataggine di molti che ancora non credono alle possibilità della nostra aviazione senza motore.

Libero Biasin

CONCORSO PER 29 BORSE DI STUDIO PER INGEGNERI AERONAUTICI

E' in corso di pubblicazione un concorso per titoli per l'assegnazione di ventinove borse di studio di lire 6.600 lorde delle quali n. 6 istituite dal Ministero dell'Aeronautica e n. 23 da Ditte costruttrici aeronautiche da assegnare ad ingegneri che desiderano frequentare le Scuole d'Ingegneria Aeronautica di Roma e di Torino.

Tutte le borse saranno assegnate da apposita Commissione nominata dal Ministero dell'Aeronautica.

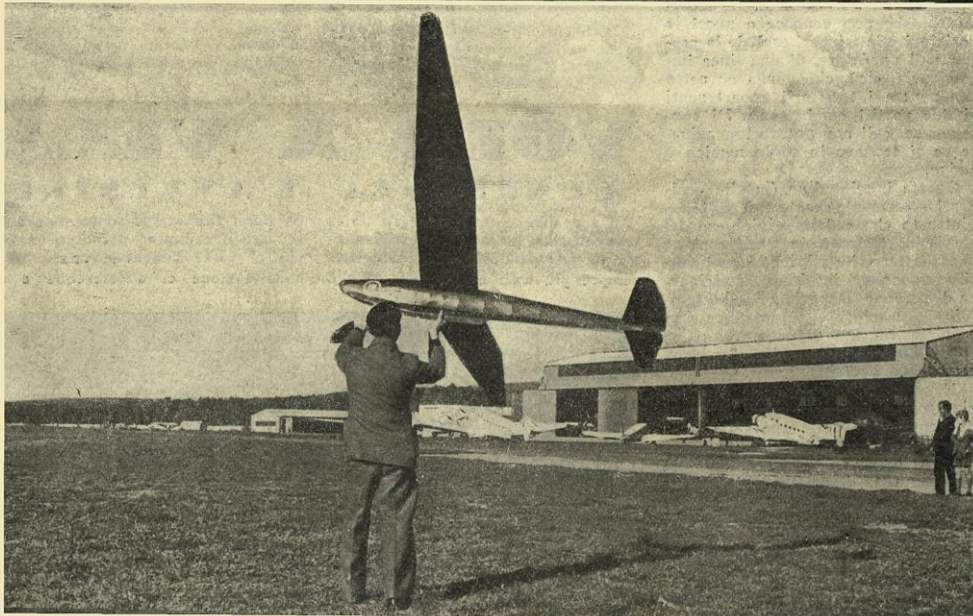
I documenti ed i titoli sotto elencati dovranno pervenire alla Direzione Superiore Studi ed Esperienze, Ministero dell'Aeronautica, Guidonia, entro il giorno 31 ottobre corrente:

a) certificato di cittadinanza italiana debitamente legalizzato; b) certificato d'iscrizione al P. N. F.; c) titoli accademici (diploma originale o copia autentica); d) certificati dei punti riportati nei corsi degli studi superiori e del biennio propedeutico; e) ogni altro eventuale titolo utile allo scopo.

Maggiori dettagli saranno contenuti nel testo del Decreto che verrà pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale» e nel manifesto murale che verrà affisso in tutte le R. Prefetture del Regno e in tutte le R. Università.

Nei prossimi numeri

pubblicheremo i risultati del concorso fotografico bandito in occasione dei raduni aerei organizzati da «L'Aquilone», e i risultati del concorso per un racconto illustrato da fotografie espressamente eseguite.



Protagonisti e pubblico al Littorio durante lo svolgimento del Concorso Nazionale per modelli volanti.

PANORAMA DEL II° SALONE AERONAUTICO

Nei locali del Palazzo dello Sport di Milano si è concluso il 2° Salone Aeronautico Internazionale, che ha raccolto il fior fiore della produzione nazionale ed estera.

Basta considerare l'imponente partecipazione a questa esposizione delle maggiori ditte europee e la vastità della superficie ricoperta dai materiali esposti per rendersi conto dell'importanza e dello sviluppo raggiunto dal Salone. Rispetto alla precedente mostra, tenutasi nel 1935, questa esposizione presenta un numero dei partecipanti che nello spazio occupato. Le ditte espositrici che erano 333 nel 1935, sono salite quest'anno a 422, tra le quali se ne contano ben 238 estere. Le nazioni partecipanti che nel 1935 erano soltanto sette, sono quest'anno sedici. Lo spazio occupato dal materiale esposto dai 17.427 metri quadrati del 1935 è salito a 21.500 metri quadrati. L'aumento considerevole dell'area coperta è stato ottenuto con la costruzione di una nuova ala di edificio attaccata al Salone dello Sport.

La mostra dei velivoli italiani, curata dal Gruppo Costruttori Aeronautici, è vastissima ed imponente. Subito dopo l'Italia, per vastità di partecipazione vengono i tedeschi, il cui materiale ricopre un'area di ben 2.125 metri quadrati. Sono inoltre presenti i costruttori cecoslovacchi, inglesi, americani, austriaci, argentini, belgi, estoni, francesi, jugoslavi, lettoni, olandesi, polacchi, svedesi e svizzeri.

Gli apparecchi italiani che vi sono esposti, pur non comprendendovi quanto è ancora oggetto di studi e di perfezionamenti e di tutto ciò che, per ragioni di segretezza militare, non si può rendere di dominio pubblico, rappresentano il prodotto di realizzazioni modernissime della nostra industria aviatoria. Nel confronto si ha la conferma della superiorità dei nostri velivoli e dei nostri motori, superiorità consacrata oramai nel mondo con i numerosi primati internazionali battuti.

Uno dei pezzi più ammirati è il famoso trimotore S. 79 dei "Sorci verdi" che ha trionfato nella gara di velocità Istres-Damasco-Parigi: in confronto delle altre macchine costruite per esposizione, tutte lorde e lucide, il vincitore che si fregia dell'onorifico distintivo dei tre sorci, sembra risentito ancora l'ebbrezza della velocità nelle sue nervature. Accanto a lui è esposto il nuovissimo trimotore da trasporto passeggeri S. 83, dalla velocità di crociera superiore ai 400 chilometri orari. E' questo il più veloce apparecchio di linea esistente nel mondo. Può trasportare dieci passeggeri su distanze superiori ai mille chilometri a quella rilevante velocità che abbiamo detto. Altro notevole apparecchio da trasporto, esposto dalla Fiat, è il G. 18 V, ultimo perfezionamento del bimotore veloce da 2000 cavalli che assicura il collegamento Roma-Milano, trasportando 18 persone alla velocità di 350 chilometri ora.

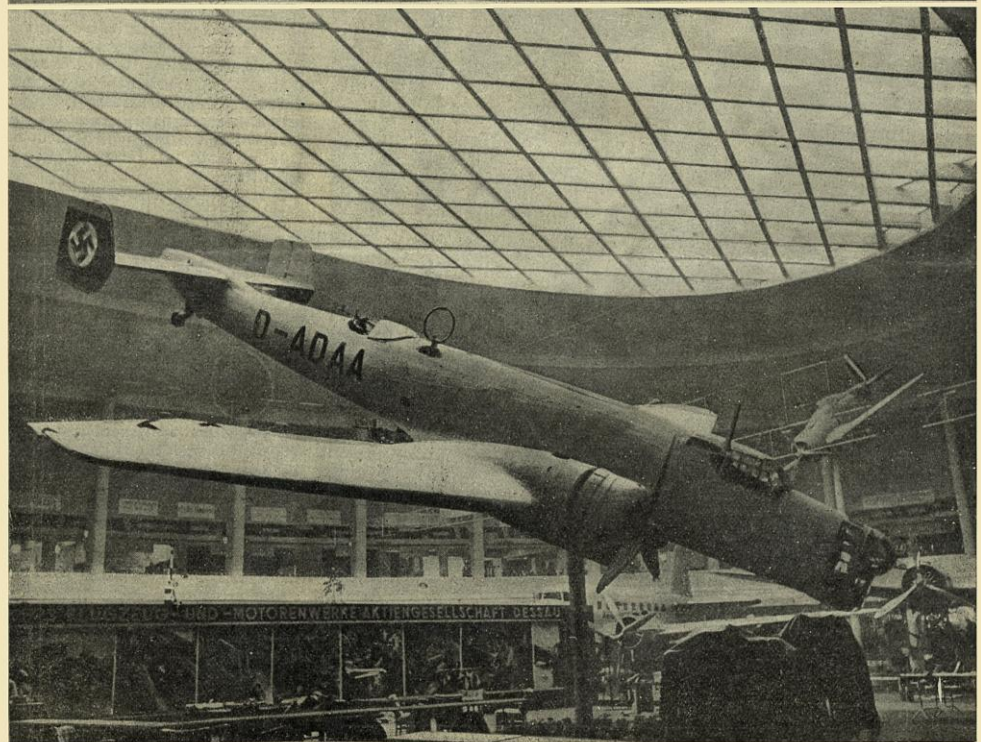
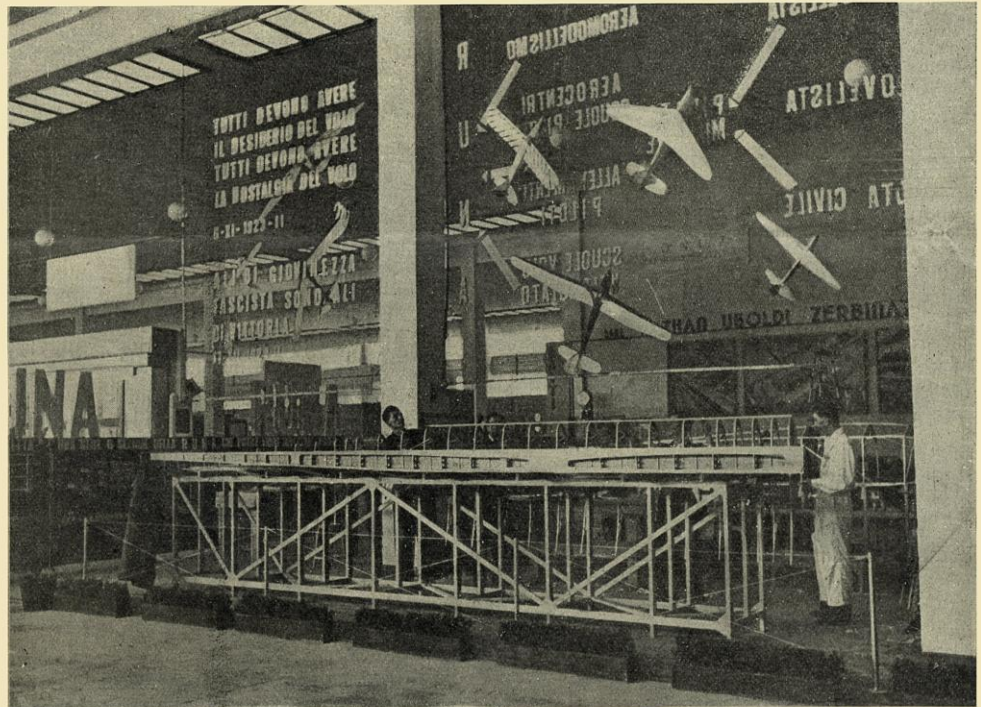
Vicino al G. 18 V, è esposto il bimotore Fiat BR. 20, potente bombardiere che arma già le nostre squadriglie da offesa. Questo apparecchio porta un notevole carico di bombe nella sua capace fusoliera volando a 400 chilometri l'ora. E' difeso efficacemente da cannoncini a prua, a poppa e in depressione. Al-

tri interessanti tipi di apparecchi da bombardamento sono: il Breda 82, bimotore a carrello retrattile costruito completamente in metallo che ha una velocità massima di 420 chilometri ora; il Caproni 135, bimotore di costruzione mista, con

motori raffreddati ad acqua; il Piaggio-Pegna 32, altro bimotore di costruzione mista a carrello retrattile di rilevante velocità.

Il bombardamento idro è rappresentato dall'elegante Cant. Z. 506 B, trasformazione militare del celebre

Cant Z. 506, detentore di numerosi primati internazionali di velocità e altezza con rilevante carico su grandi percorsi, ed il Macchi 99, idrovolante a scafo centra e con due motori montati su incastellatura al disopra dell'ala, difeso completamente



Sopra: il posteggio della R.U.N.A. Sotto: il bimotore tedesco da bombardamento «Junkers 86».



Sopra: il caccia « Fiat G. 50 » col carrello retrainato collocato ordinatamente su una colonna luminosa; sotto: il caccia tedesco d'attacco al suolo « Henschel » in una originale posizione.

da numerosi cannoncini che non lasciano angoli imbattuti.

L'unico apparecchio biplano d'impiego militare esposto è il *Caproni 134*, biposto da ricognizione strategica con ottime caratteristiche di volo e di carico.

Come apparecchi da allenamento, addestramento e perfezionamento al pilotaggio, sono esposti il *Caproni 310*, « Libeccio » bimotore a carrello retrattile, per istruzione al bombardamento; il *Ro. 41*, per addestramento caccia, monomotore biplano; il *Magni Vale 1937*, monoplano per addestramento all'acrobazia.

Domina il Salone centrale dell'esposizione, con la indovinata posizione in picchiata, il nuovo caccia *Fiat G. 50*, modernissimo monoplano a carrello retrattile capace di volare a 420 chilometri orari e di evolvere ad alta velocità. Altro apparecchio da caccia intercettore, capace di salire rapidamente in quota per battere gli apparecchi bombardatori nemici, è il *Ro 51*, monoplano a carrello fisso costruito completamente in metallo.

Il monoplano da assalto *Breda 65*, costruito dalla « Caproni » di Vizzola Ticino, è presentato con una elegantissima patinatura anodica di colore aureo, dalla quale spuntano minacciosi quattro cannoncini alari.

Numerosi sono gli apparecchi da turismo italiani esposti: dal *Breda 79 S*, quadriposto per i turisti più esigenti, ai minuscolo *Colibri* dovuto all'appassionata opera di Quinto Beltrame, che ha tratto dell'aeromodellistica la sua esperienza di progettista e di costruttore. Sia il motore, della potenza di 20 cavalli, che l'apparecchio, canard monoposto, sono stati progettati da Beltrame, al quale auguriamo che la sua creazione possa affermarsi ed imporsi.

Altro canard è il biposto *SS. 3* dell'ing. Stefanutti. Munito di motore di soli 32 cavalli, questo apparecchio ha volato da Roma a Milano, esibendo un'eccezionale collaudo per il maltempo incontrato. La « Società Aeronautica Italiana » espone il *S.A.I. 2 S*, quadriposto a cabina e il *S.A.I. 3*, biposto da istruzione perfettamente carenato; questi due apparecchi hanno già subito un onorevole collaudo al recente « Raduno del Littorio ».

I fratelli Nardi espongono il biposto da turismo veloce a carrello retrattile *F. N. 305*, che con motore da 180 cavalli, supera la velocità di crociera di 320 chilometri orari. Lo stesso apparecchio costruito dalla « Piaggio » è presentato anche con un motore da 420 cavalli, monoposto, con la fusoliera trasformata in un serbatoio di benzina che gli assicura una autonomia di 6000 chilometri.

Il noto aviatore Francis Lombardi espone, oltre a numerosi apparecchi da turismo esteri, un monoplano costruito dalla « Saiman » su progetto Lombardi-Botolino. E' un biposto a cabina con motore ad elica propulsiva ed impennaggi portati su travi di coda ed è capace di volare a 200 chilometri ora con un motore da 120 cavalli.

Numerosi sono anche i motori esposti tra i quali figurano i tipi che si sono già affermati e che normalmente vengono montati sui nostri apparecchi, e quelli che sono ancora oggetto di perfezionamento. Trovaglia nel Salone centrale il famoso *Fiat As. 6* da tremila cavalli munito di due eliche coassiali, che montato sull'idrocorsa *Macchi 72*, ha assicurato all'Italia l'imbattibile

primato di velocità pura. La « Fiat » espone pure l'*A. 74* da 840 cavalli e l'*A. 80* da 1000 cavalli. Il primo viene normalmente montato sui nostri moderni caccia e il secondo sugli apparecchi da trasporto e da bombardamento.

La « Piaggio », oltre alla sua normale produzione rappresentata dal *P. VII*, *P. IX*, *P. X*, *P. XI*, espone il *P. XII* a doppia stella della potenza di 1.500 cavalli. L'« Alfa Romeo » ha esposto l'*Alfa 135* a doppia stella della potenza di 1350-1600 cavalli e il suo noto stellare *Alfa 126*, montato sugli apparecchi vincitori della Istres, Damasco, Parigi, e i due motori a cilindri in linea *Alfa 110* da 120 cavalli e l'*Alfa 115* da 180 cavalli utilizzati sugli apparecchi da turismo. La Compagnia Nazionale Aeronautica espone il *CNA. VI* da 150 cavalli e il *CNA. II* da 32 cavalli. Il primo da utilizzare per apparecchi da turismo veloci con volo in quota — poiché questo motore è munito di compressore che ristabilisce la potenza a 4300 metri — e il secondo per motoalianti o apparecchi da turismo leggero.

L'« Isotta Fraschini » espone la sua vasta gamma di motori con cilindri in linea raffreddati ad acqua e ad aria e la nuovissima serie di motori radiali dalla stella semplice e doppia, tra i quali l'*Astro 140* a 14 cilindri della potenza di 1000 cavalli.

La partecipazione estera è dominata dalla vastissima esposizione tedesca, che è importante per quantità e qualità. Si nota negli apparecchi tedeschi una accurata rifinitura e profilatura aerodinamica che ne snellisce le forme. Dal possente bimotore da bombardamento *Ju. 86*, situato in un'impressionante assetto di picchiata, ai bimotori con carrello retrattile per turismo veloce, e al guizzante *Henschel* da caccia e da attacco in picchiata, montato in una riuscita posizione di volo in virata, e alla estesa gamma degli apparecchi monomotori da turismo veloce e da allenamento acrobatico, l'industria germanica dà una evidente prova della sua perfetta attrezzatura scientifica.

Visitando il Salone, si ha la netta impressione dell'importanza industriale raggiunta dall'aviazione con l'imponente partecipazione di centinaia di ditte sussidiarie, costruttrici di materie prime e semilavorate, di apparecchi accessori, di strumenti per il volo e per la terra. E' tutta una vastissima gamma di tecnici e di stabilimenti che contribuiscono al progresso ed al perfezionamento minuto delle complicatissime macchine di volo moderno, nelle quali gli spazi ristrettissimi e la molteplicità dei compiti rendono necessaria una vasta attrezzatura.

Osservando un velivolo moderno, non si può fare a meno di paragonarlo ad un corpo umano, tanta è la quantità e la varietà di tutte le installazioni che saturano i più piccoli spazi con tutte le loro tubazioni, tiranti, armi, prese d'aria, radiatori, ecc.

Un riuscitissimo e artistico posteggio organizzato dal Ministero dell'Aeronautica mostra, tra l'altro, le attrezzature scientifiche per lo studio degli apparecchi. Gallerie del vento, vasche idronamiche, sistemi di atterraggio cieco, vengono presentati in perfetti modelli che danno l'esatta impressione di quella che è l'opera svolta dai tecnici per il perfezionamento delle macchine di volo e delle attrezzature demaniali. Nello stesso posteggio sono installati numerosi apparecchi per il controllo psicofisiologico del perso-

nale navigante assiduamente seguito dai nostri medici. Impressionano con la loro imponente mole i grappoli di bombe da lancio che vanno dagli 800 chili agli spezzoni da 15 chili.

La R.U.N.A. ha allestito un interessante posteggio dove operai specializzati hanno costruito durante l'esposizione due alianti ve'eggiatori. I visitatori hanno seguito con vivo interesse le varie fasi della lavorazione.

Al 2° Salone Aeronautico ha arreso un felice successo. Numeroso il pubblico visitatore e numerose le missioni estere che dall'esame diretto dei nostri prodotti potranno indirizzare i loro acquisti di materiale aviatario. L'affermazione nel campo internazionale dei nostri apparecchi ha richiamato l'attenzione di quelle Nazioni prive di industrie aeronautiche e il Salone di Milano dà la possibilità ai tecnici ed ai militari stranieri di fare i dovuti raffronti. E questo è un altro degli ottimi risultati conseguiti con questa esposizione.

Aldo Mariotti

Corsi di specializzazione d'aeronautica a Roma

A cura del Ministero dell'Aeronautica, presso la Sede del R. Istituto Tecnico Industriale di Roma verranno iniziati nella seconda quindicina di ottobre c. m. i Corsi di specializzazione Pre-Aeronautica per le categorie Meccanici, Motoristi, Montatori d'aeroplano, Meccanici automobilisti, riservati ai C.G. FF. delle classi 1918 e 1919 idonei incondizionatamente al servizio militare.

I corsi avranno la durata di mesi otto, le lezioni teoriche e pratiche avranno luogo dalle ore 19 alle 21 dei giorni feriali.

Coloro che risulteranno idonei agli esami finali, riceveranno dal Ministero dell'Aeronautica un brevetto costituente titolo per l'arruolamento nella R. Aeronautica all'atto della chiamata alle armi come specializzati di leva. Inoltre i giovani muniti del detto brevetto potranno partecipare con diritto preferenziale, a parità di altri titoli, ai concorsi per l'ammissione dei volontari a lunga ferma nella R. Aeronautica. Gli ammessi, nella R. Aeronautica come specializzati (sia volontari che di leva) percepiranno le indennità di mestiere previste per la categoria della R. Aeronautica.

Per la presentazione delle domande e per ulteriori informazioni, gli interessati potranno rivolgersi alla Segreteria del R. Istituto Tecnico Industriale, nei giorni feriali, dalle 19 alle 21 in via Conte Verde, 51, Roma.

Premio della notte di "Natale",

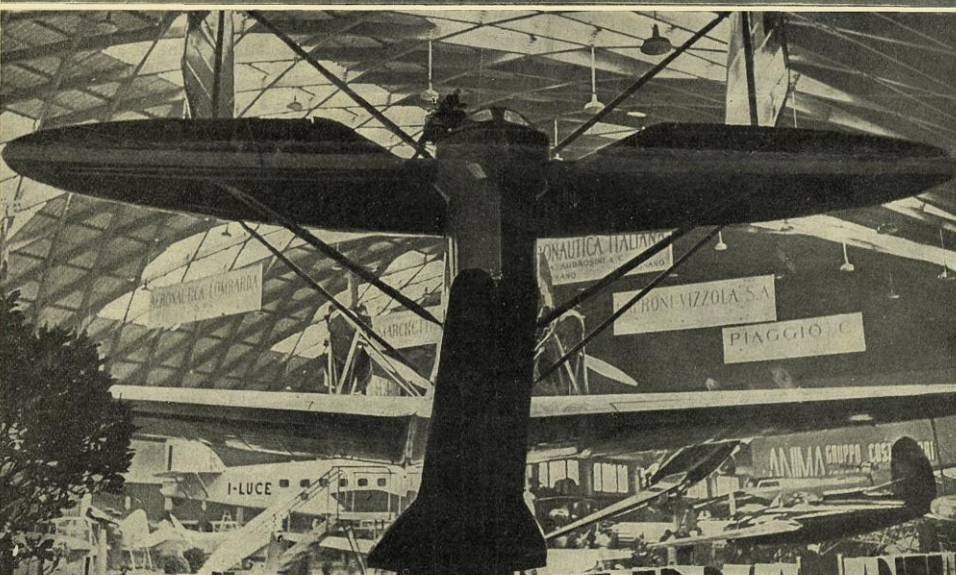
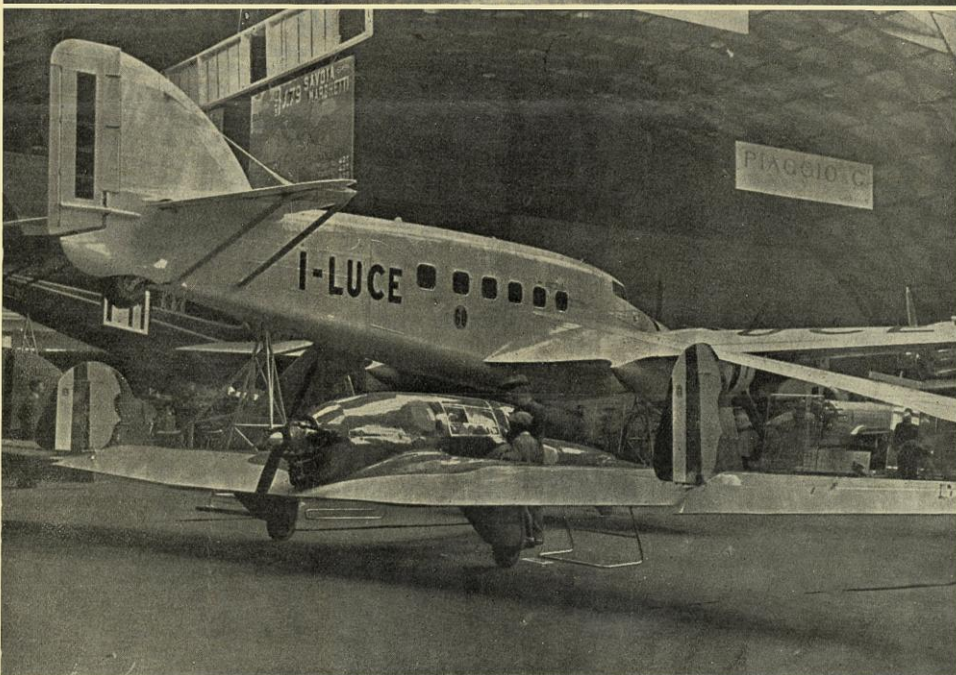
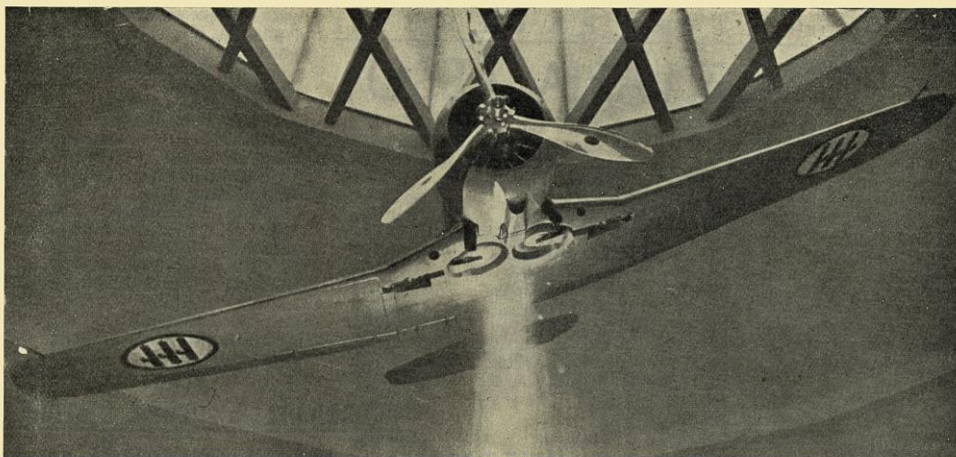
Il Comitato del «Premio della Notte di Natale», da assegnarsi con le L. 25.000 meste ogni anno a disposizione dall'industriale milanese Angelo Motta per atti di sublime singolare bontà compiuti da cittadini italiani, per venire più facilmente a conoscenza dei casi meritevoli del premio, sta creando dei centri di raccolta delle segnalazioni in ogni Comune del Regno presso i Sigg. Podestà ed altre persone incaricate.

Tutti i cittadini potranno così far pervenire le segnalazioni entro il 30 ottobre dei casi che sono a loro conoscenza, oltre che alla Segreteria del Premio della Notte di Natale — Piazza Duomo 23, Milano — anche ai Centri di raccolta in via di costituzione in ogni Comune.

Si ricorda che verranno premiati non gli atti per i quali esistono già riconoscimenti da parte dello Stato o di fondazioni, ma quelli eccezionali per le ragioni che li hanno ispirati, per il modo col quale sono stati compiuti, per le conseguenze che hanno portate.

Non è necessario che l'atto abbia richiesto il rischio della vita, può essere soltanto un gesto di grande bontà e poesia, ingenuo, spontaneo, profondamente umano.

Quest'anno verranno presi in esame gli atti compiuti per il periodo 1° dicembre 1936-XV - 30 novembre 1937-XVI.



Sopra: il « F. C. 50 » da caccia e intercettazione; al centro: il trimotore da trasporto veloce « Savoia Marchetti 83 »; sotto: una originale inquadratura della parte posteriore dello scafo del « Macchi 99 ».

I NOSTRI APPARECCHI IL «PROCELLARIA ASSO»

Il «Procellaria Asso» è un veloce bimotore, derivato da un nostro apparecchio da bombardamento, il «Pegna 32 bis» in normale dotazione nei nostri reparti da bombardamento.

Il «Procellaria Asso» è costruito dalle Officine Reggiane, che fanno parte del Gruppo Caproni, ha la sigla di costruzione «Caproni 405» ed è stato progettato dall'ing. Pegna.

È un monoplano da grande autonomia con l'ala costruita interamente in legno e la fusoliera in legno misto a metallo. L'ala che attraversa la fusoliera a mezza altezza, è costruita tutta di un pezzo su due longheroni a doppio T ed è rivestita interamente in compensato per aumentarne la rigidità alla torsione. Essa è munita di doppio alettone di curvatura suddiviso in due tronchi: il tratto posteriore del tronco esterno funziona anche da alettone di manovra. Con questo speciale dispositivo, dovuto all'ing. Pegna, si aumenta, sia in partenza che in atterraggio, il coefficiente di portanza dell'ala, poiché questo doppio alettone modifica la curvatura dell'ala stessa. Con la manovra di questo dispositivo il coefficiente di portanza dell'ala di profilo normale da 0,6 passa a 1,5, ossia a più del doppio, aumento di valore che non è stato finora raggiunto senza aumentare la superficie alare.

All'ala sono fissati i castelli porta motori, in tubo di acciaio, ed i semicarrelli, pure in tubo di acciaio, ad alta resistenza. Sull'ala vengono perciò montati i due motori del tipo *Isotta Fraschini*

Asso XI da 850 c. v. ciascuno. I motori sono raffreddati ad acqua a mezzo di radiatore sistemato sotto ciascuno di essi e ben avviato con sagomatura a linea di buona penetrazione aerodinamica. I due semicarrelli sono retrattili nell'interno delle gondole porta motori a mezzo di comando automatico ed a mano.

La fusoliera è completamente in legno, tranne la parte anteriore che è in tubi di acciaio a traliccio e rivestita in duralluminio.

L'estrema prua contiene un grande serbatoio di carburante; subito dopo questo serbatoio vi è la cabina di pilo-

taggio a doppio comando e dopo i posti di pilotaggio, la cabina del marconista fornita di completa stazione radio trasmittente e ricevente e di radiogoniometro.

Altri serbatoi di benzina sono sistemati nel centro della fusoliera sotto l'attacco dell'ala e nell'interno dell'ala nella parte centrale.

I motori azionano eliche metalliche tripale a passo variabile in volo.

Ecco le caratteristiche tecniche dell'apparecchio: apertura alare m. 18, lunghezza m. 14,50, altezza m. 3,30; peso a vuoto 6000 chili; velocità a 4000 metri 420 km. ora; velocità di atterraggio 125 km. ora. Spazio per il decollo m. 400, spazio per l'atterraggio m. 300. Quota di tangenza 7000 metri, autonomia 4.000 chilometri.

A. M.

RICORDI DELLA GUERRA D'ETIOPIA

LO «ZIGHINI», DI PEPPINIELLO

Il pilota aveva lasciato il comando al maresciallo ed era venuto con noi dentro alla pancia dell'S. 81 a bere un goccio e a cercare di scambiare qualche impressione sul bombardamento eseguito.

Il motorista si era impegnato nella tuta pesante al momento di scalfarsela e stava brontolando contro la cerniera lampo che non voleva aprirsi; il radiotelegrafista con il cuffiotto in testa sorrideva beato, il pilota sedeva sul motorino d'avviamento e beveva ed io sul sellino della mitragliatrice lo imitavo. Una mattinata veramente splendida e serena, calma e piena di luce che avrebbe reso felice anche un pa-

ziente sotto il trapano del dentista. Avevamo tutti un certo appetito e già pregustavamo il pranzetto che ci attendeva al campo, quando una brusca picchiata ci scosse d'improvviso dal dolce far niente.

Il pilota si precipita al suo posto e chiede al maresciallo cosa gli prenda, toccandosi molto significativamente la fronte con un dito.

L'altro, invece, lo afferra per un braccio e gli fa vedere qualcosa dal finestrino, poi gli lascia il comando. E giù contro terra.

Io, che non avevo ancora visto nulla, mi avvicino e scorgo nitido, contro il terreno brullo, presso quattro o cinque capanne, la sagoma di un nostro apparecchio.

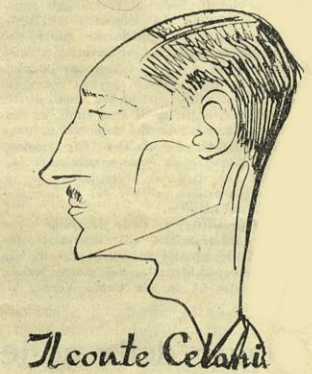
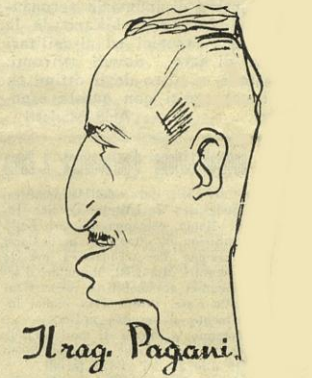
Un guasto? Co'pito? Rimasto senza benzina?

Passiamo bassissimi sull'aereo, viriamo stretto e ripassiamo ancora a pochi metri dal suolo frugandolo con ansia. Riconosciamo un Ca. 133 del nostro campo.

Scorgiamo gli uomini che agitano le braccia. Ancora descrivendo ampi cerchi, ci rendiamo conto delle perfette condizioni dell'aereo atterrato e di quelle non meno buone dell'equipaggio che ci saluta e fa grandi gesti con uno straccio bianco. Intorno, una decina di neri stanno fermi a guardarci, parandosi gli occhi dal sole con la mano.

Che diavolo è accaduto? Il maresciallo propone di atterrare, il radiotelegrafista cerca di mettersi in comunicazione e il meccanico dice che è bene scendere a vedere di che cosa si tratta.

Tre della giuria
al concorso
nazionale



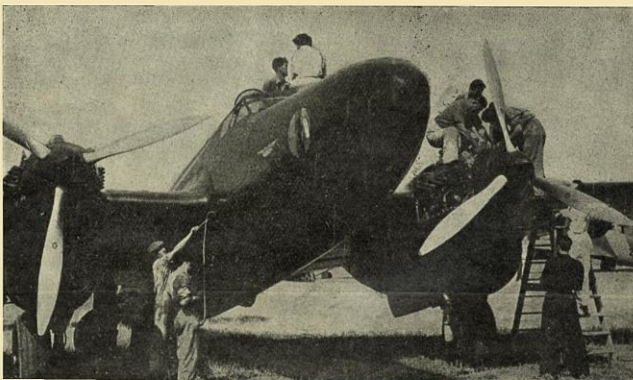
Si seguita a girare come alla giostra per farsi un'idea del terreno. Buono pare; vasto, pulito, spianato e compatto. E poi, se l'altro è atterrato benone... E così, un po' alla gariba d'na, atterriamo anche noi.

Fra un polverone gigantesco, sobbalzando come una pala di gomma, tocchiamo terra, rulliamo, brontoliamo insieme ai motori e ci avviciniamo al Caproni.

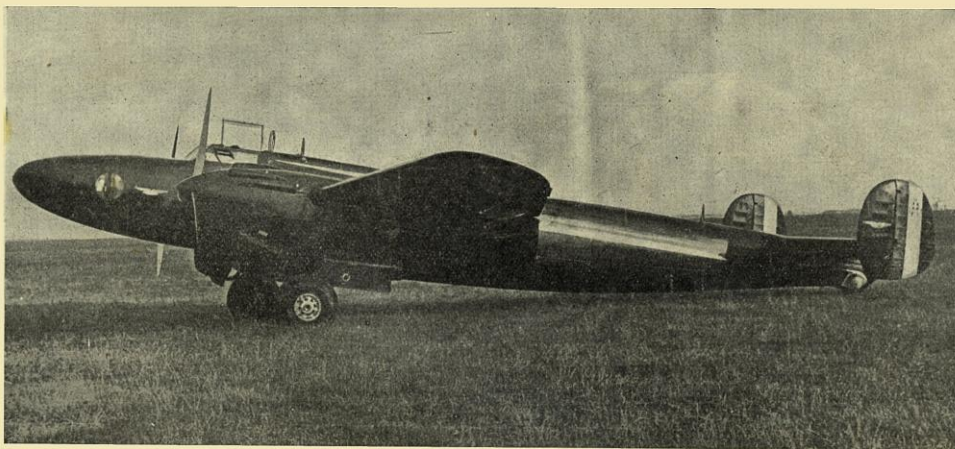
Appena fermi, saltiamo giù e corriamo verso gli altri; con sollievo vediamo volti sorridenti che ci vengono incontro e ci tranquillizzano subito. Nulla di grave, ecco. Sono tutti vecchi amici ed in un momento abbiamo dimenticato le apprensioni. Alcune pallottole nemiche hanno co'pito il Caproni e lo hanno costretto a scendere per una piccola riparazione. Nu' l'altro. Per fortuna il terreno ottimo ha reso possibile un atterraggio normale ed ora son quasi pronti a riprendere il volo.

— E i neri? — chiedo io.

— Oh, sono i rimanenti della popolazione di un villaggio bombardato. Spaventatissimi quando ci hanno visto venir giù; poi si son calmati e son venuti a curiosare. Ora c'è Peppiniello che ha scoperto un



Motoristi affaccendati attorno ai motori del «Procellaria Asso».



La forma slanciata, accuratamente profilata, del veloce bimotore «Procellaria Asso».

cuoco eccezionale di *zighini* (dice lui!) fra questi abissini, e sta imparando. Andiamo a vederlo.

E ci incamminammo fra le capanne.

Per chi non lo sapesse, e credo che pochi veramente lo sappiano, avverto che lo *zighini* è il piatto nazionale etiopico, ed è composto di carne di pollo o di capretto tagliata a pezzi e cotta insieme al *berberi*, infernale condimento fatto con peperoncino rosso, pepe, burro abissino ed altri intrugli da far bruciare lo stomaco e lagrimare gli occhi ad ogni bravo cristiano. Ma ai vecchi colonia'i piace, ed anche ai giovani; così anche noi lo mangiavamo con curiosità e appetito.

Trovammo Peppiniello accucciato in terra che discuteva animatamente in dialetto napoletano con un coso nero, lungo un paio di metri, che gli rispondeva in amaro schietto. Evidentemente dovevano comprendersi benissimo...

Davanti a loro fumava una padellina di ferro nella quale nuotavano in una broda rossastra dei pezzi di carne. Ci salutarono appena e

ricominciarono a mescolare con un lungo stecco, versando della polverina rossa con un'aria da alchimisti. Noi guardavamo sorridendo e Peppiniello, meccanico insigne e famoso del Ca. 133, quasi offeso ci disse:

— Sentiranno loro, sentiranno questa sera all'aeroporto che robetta si mangerà!! Da leccarsi le dita!...

E lanciata la sfida si rituffò nel mistero complicato della culinaria etiopica.

Torniamo vicino ag'i apparecchi e ci informiamo di quando si potrà partire; ancora una mezz'oretta e poi sarà tutto a posto. Il meccanico nostro aiuta gli altri del Caproni che borbottano contro quel napoletano della ma'ora che, perchè è anziano crede di fare il comodo suo, ma loro gli faranno vedere chi sono e cosa si crede? si metteranno a rapporto dal comandante e lui vedrà, e così via una lagna da non finir' a più.

Effettivamente non avevano tutti i torti, ma Peppiniello era il capo meccanico, aveva individuato il guasto, aveva lavorato quando c'era da sbrigare il più difficile e poi se n'era andato a mangiar *zighini*, di cui andava matto.

Il rombo dei motori ci chiama. Tutto è pronto e torniamo indietro per andarcene. Il villaggio intero si fa presso gli apparecchi e grida chissà cosa agitando le braccia freneticamente.

Una spazzata violenta di vento sulle erbe polverose, e rapidi salgono in aria gli apparecchi. Abbiamo lasciato il campo di fortuna e di nuovo lo strepito fragoroso dei motori empie il cielo.

Ho preso posto sul Caproni insieme al mio amico e vedo un po' sotto di noi l'S. 81 che ci segue, ondeggiando lievemente.

D'un tratto l'occhio mi cade sopra un enorme fagotto coperto da un tendone e messo in un angolo: da questo fagotto esce un piede scalzo e nero!...

Batto una mano sulla spalla del pilota e gli urlo:

— Ehi, Mario, guarda un po' là!... Lui si volta e, in pretto romanesco, grida:

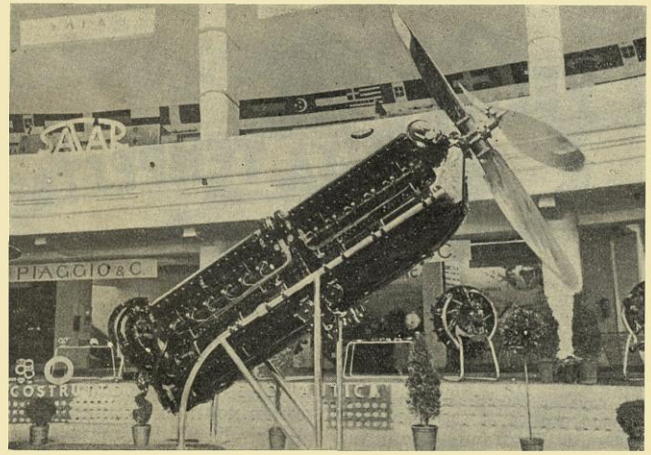
— Mannaggia alla miseria! E che robb'è??

Solleviamo il te' o e ci appare il volto terrorizzato del cuoco nero scoperto da Peppiniello. Ci guarda con due occhi che sembrano quelli di un bue e se ne sta fermo come di pietra, raggomito ato in terra, con in braccio i suoi barattoli di droghe e la sua padellina nera.

L'infame meccanico cerca di fare il disinvoltato, dice di non saperne nulla, di non essersi accorto di niente e tante a tre belle storie.

Il pilota urla come un dannato e promette di scaraventare fuori dal finestrino lui e quell'affare nero se non vien subito fuori la verità. E così, gridando come un matto per farsi sentire, Peppiniello afferma di aver atteso che tutti fossero a bordo per costringere co' moschetto il suo cuoco a salire sull'aereo. Una volta su lo aveva nascosto alla meglio e si riprometteva di farsi perdonare la marachella con l'ammannire a tutti un ottimo pranzetto a base di *zighini* da leccarsi le dita.

E' meglio trascurare il racconto di quello che accadde quando arrivammo al campo e il cuoco scese tremante dall'aereo con la padella in una mano e i barattoli nell'altra. Per fortuna la cosa fu presa in scherzo e si volle come piatto serale il capretto all'abissina.



Il motore « Fiat As. 6 » da 3000 c. v. al Salone di Milano.

In cucina mi dissero poi che avevano dato fondo alla riserva di acqua quella sera, e che mai gli inservienti a tavola avevano visto bere in quel modo.

Agi

VULTUR E FALCHETTACCIO PARODISTI

Vultur e Falchettaccio, i due scatenati aquilotti di Milano, hanno scritto a zio Falcone una lettera che ha intenzioni polemiche. Sembrava la lettera di un pazzo, anzi di due pazzi, e invece è semplicemente la parodia sorniona di un articolo che Baldo Bandini ha pubblicato su « L'Aquilone » del 10 ottobre scorso. Leggete quell'articolo, intitolato « Aeroimpressioni », e quindi leggete questa lettera.

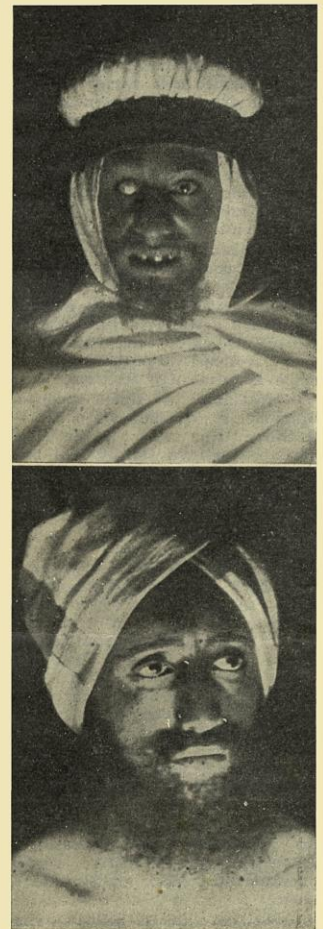
Zio carissimo.

Ieri abbiamo mangiato la pasta al sugo. Le amidacee sostanze, presto trasformate dalla chimica farmacia boccale umana, in pari quantità di maltoso purissimo, (pedoni a sinistra) mal s'addicevano alle calze rosso-porpora di Lisa.

Lisa è la mia nonna. Infa'ti a traverso i pori fisici della trana delle suddette, emanava un flusso fisisio-bio-metafisico, scoria di ima umana bestiale materialità. Sì, ma era evidente (chi lo potrebbe negare senza sentirsi nell'intimo del suo derma accanire in frenetica scossa neurotica i fascicoli muscolari orripilatori?) che il suo secondo Io, ribelle al penetrante olezzo della scatola di marmellata di sole amarena, si accacciava ripiegandosi su sè stesso alla ricerca di una plausibile scusa della propria viltà, Viltà. Ma non vollero ubbidire alla Voce ultrajonica dell'Uno Infinito le coriacee suole delle malconce scarpe dello Zio. Dello Zio Gigi. Mai umana bassezza toccò tal segno. Mai le fibrille muscolari-addominali scossero con tanto iperbolica violenza la membrana superficiale della parte anteriore della regione medio-superiore del nostro peritoneo, siccome allorchè gli occhi portarono emmetropicamente ai nostri centri cerebrali la sensazione visiva di tanto pazzesca opera, quala quella che il genio che abbiamo la fortuna di avere come nostro connipotino (dico del baldo Baldo Bandini) si ingegnosamente seppe comporre. Alleluia! Alla sua salute bevemmo più sorsi d'acqua (H₂O. garantita all'analisi). Alla sua salute psichico mentale, intendo dire, perchè non mi pare abbia dato in proposito la più brillante prova di sanità.

Ai chiodini arrugginiti delle ciabatte di mia trisavolona!

Non appena sai qualcosa dei giudizi che la commissione giudicatrice giustamente giudicherà giusti in iure, se non ti rimorderà la coscienza di aver perso tanto tempo per leggere tutte le stupidaggini di cui sopra, farai buona cosa ad affrettarti a farci partecipi della notizia. Abbasso i banditi. (Già, ma anche il concorso è... bandito...). Prendi stasera coricandoti una buona dose di acido acetilsalicilico (non spaventarti: è la innocua Aspirina) seguita da abbondante tisana onde riabilitarti dal colpo freddo ora ricevuto. E canta, che ti passa. Canta sempre, canta con me allegre canzoncine. Come quella che dice così « Portantina che porti quel morto... » oppure l'altra che dice: « Io canto per te una triste canzone... » o quella, da pochi conosciuta che dice invece « Il Capitano Pè ferito e sta per morir ».



« Cantare allegrementemente, con trasporto. Cantare, e bevi sempre con noi soave H₂O. Scaccia la malinconia osservando le fotografie ti uniamo (siamo noi truccati, ovvero il nostro 3° on, ovvero un turco ed un arabo, ovvero la materializzazione subcosciente di reminiscenze metempsicistiche).

Colle quali affettuosamente salutiamoti. Io e lui, vale a dire.

Vultur e Falchettaccio





Cap. III.

Arriva una lettera

Il cavaliere Massimo Bidussi, beneamato podestà di San Paterniano a Mare, era tutto impegnato in una discussione con due contadini che da anni non riuscivano a mettersi d'accordo su una questione gravissima.

Il melo del campo dell'uno produceva parte dei suoi rami sul campo dell'altro. Di chi erano le mele di quei rami che sconfinavano?

— Tutti i frutti del mio melo mi appartengono. — affermava Simone.

— Tutto quello che sta sul mio campo è mio. — sosteneva con fermezza Rocco.

Il podestà, che fungeva anche da bonario conciliatore, era disperato e, all'estremo della pazienza, stava per esortare i due contendenti ad impiccarsi ai famosi rami del famosissimo melo, quando l'uscio si spalancò ed una grossa e prosperosa donna fece irruzione nella stanza, travolgendo la vana resistenza del mingherlino usciere che badava a ripetere con voce stizzosa:

— Ma bada se l'è il modo questo! Il signor podestà l'è occupato... Indietro, dico, indietro!

— Che mi scusi, signor podestà, che strada debbo fare per andare a Gibuti? — chiese con voce affannata la donna, appoggiandosi con ambo le palme allo scrittoio.

— A Gibuti? — ripeté il signor Massimo, spalancando gli occhi. — A Gibuti? Non capisco... — e il poveretto sembrava stordito pel brusco salto dal campo di Rocco al lontanissimo porto somalo.

— Un momento, un momento, signor podestà! — protestarono i contadini. — Ci siamo prima noi. Come la mettiamo la faccenda delle mele?

— Che? — esclamò la grossa donna — Ancora litigate per quelle quattro mele tische? E' da quando son nata che sento questa storia... E' ora di finirla, è ora... Ve lo dico io mo' quel che dovete fare... Verrò io stessa ogni anno a raccogliere le mele che cascano sul campo di Rocco e le darò ai ballilla, le darò... E se uno di voi protesta, cara la mia gente, sono sberle! Capito? — e puntò minacciosamente le mani sui fianchi.

— Eh? Come? — gridò Rocco, ma, pensatoci un po', aggiunse: — Dopo tutto, purchè non se lo goda questa brutta faccia di Simone, ci sto!

— Sei bello tu, sei bello! — rimbeccò Simone — A patto che tu le abbia a perdere, son felicissimo che se le prendano i ragazzi o, magari, gli uccelli o i bachi... Muso da pipa!

— Via, via! — gridò il podestà — Sentenzio che la controversia è finita secondo quanto ha giudicato la qui presente Natalina Circinelli, la quale è incaricata dell'esecuzione della sentenza.

Quando i due furono usciti, Massimo Bidussi si rivolse alla donna.

— Cara la mia ragazza, — esclamò — ti ringrazio d'avermi liberato da quelle due mignatte. Proprio non ne potevo più... Sentiamo ora. Che diavolo dicevi di Gibuti? E prima di tutto, sai che cos'è Gibuti?

— Io? No davvero, signor podestà. Per questo venivo ad informarmi da lei!

— Un momento, ragioniamo. — disse Bidussi che si sentiva un po' di capogiro. — Se ho capito bene, tu vuoi andare a Gibuti, che poi sarebbe un posto che non sai dove si trovi e come sia fatto. Ma che ti salta in mente? Non sei mica più una ragazzina... Ti senti male, per caso?

— No, no. Sto benone, io... Ma se lei non mi lascia parlare... E' il signorino Marino che mi scrive d'andare a Gibuti insieme col nostro Bibi... Enzo, voglio dire. La guardi un po' questa lettera, la guardi... — e porse un foglio.

— Vediamo, vediamo... Dunque: *«Mia buona Natalina, dovrò trattenermi ancora qualche tempo da queste parti. Da mie notizie ad Enzo che da parecchio non ne riceve; davvero non ho il tempo di scrivergli. Spero che si mantenga tranquillo, ma se così non fosse, conducilo senz'altro con te a Gibuti, dove ci ritroveremo fra non molto tutti insieme. Arrivederci dunque e fa', come al solito, le cose per bene. Tan-*

ti saluti a tutti, in gran fretta perchè parto subito. — MARINO».

Terminato che ebbe di leggere ad alta voce la lettera, il podestà la rilesse una seconda e una terza volta pensierosamente, poi si decise a renderla a Natalina.

— Gibuti! — ripeté meditando — Perchè diavolo vi darà l'appuntamento a Gibuti quel tipo? Proprio non ci capisco nulla...

— E' lontano assai, questo posto? Più di Forlì? — chiese la donna.

Il podestà fece un gesto vago con la mano.

— Più di Bologna, allora? — insistè ansiosa l'altra.

— Almeno cinquanta volte più lontano di Bologna. Una ventina di giorni di viaggio per mare...

— Gesummaria! — gemè la donna, giungendo le mani — Venti giorni di viaggio per mare?... Bè, — s'affrettò ad aggiungere — non vuol dire... Se il signor Marino ci chiama laggiù, non c'è da perder tempo. Mi dica un po' lei che treno devo prendere.

— Eh, un momento, perbacco, benedetta donna! Che furia! Leggi bene la lettera almeno... Guarda! Ti dice d'andare laggiù soltanto se Enzo non vuole star tranquillo... Vedi?

Natalina lesse sillabando e, rasserenata, disse:

— Ha ragione, signor podestà, che la mi scusi... Sono una povera ignorante che le cose non le capisce subito...

— Niente, niente, cara Natalina... L'importante è che non c'è fretta. Quel bravo ragazzo di Enzo se ne sta così buono e pacifico in collegio come davvero non m'aspettavo... Adesso gli scriviamo una bella lettera e gli diciamo che Marino sta benone, che verrà presto e che lo prega di star tranquillo fino alle vacanze che debbono essere vicine...

— La mi scusi, signor podestà, io scappo a casa intanto, chè ho lasciata la pentola sul fuoco... Poi torno. Non vorrei che i ragazzi restassero senza pranzo...

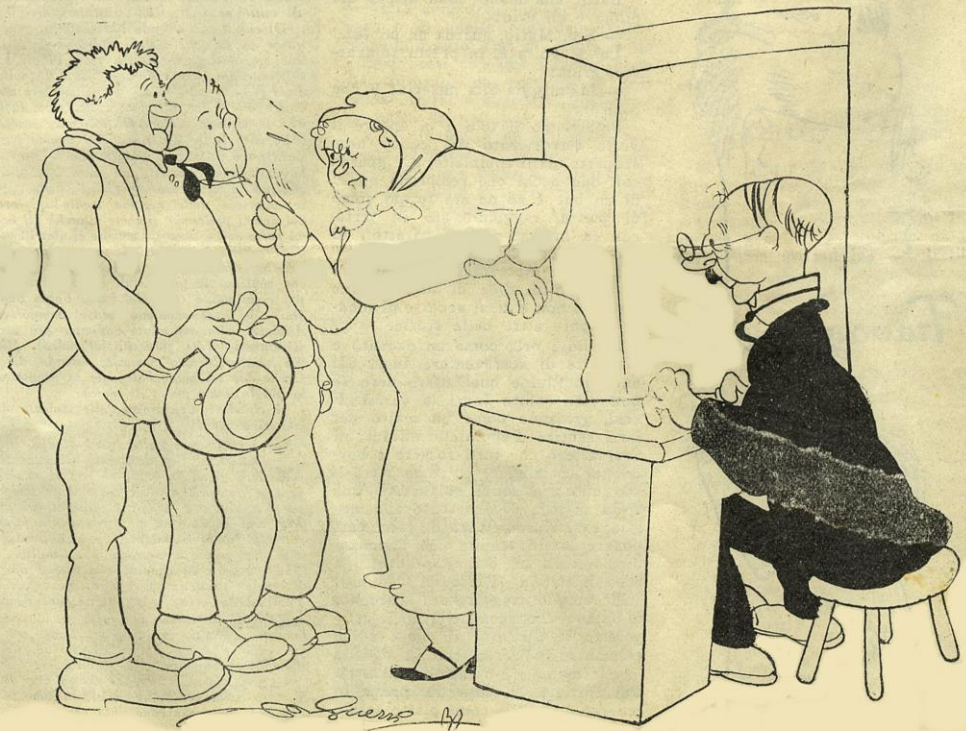
— No, aspettami; — fece il vecchio prendendo il cappello — l'accompagno; così vedo come stanno e se hanno bisogno di nulla. La lettera la scriveremo laggiù.

(Una breve parentesi per chi non avesse letto *O col vento o contro vento*: Natalina Circinelli robusta e simpatica comare romagnola, aveva allevato con affetto di mamma i due fratelli Marino ed Enzo, che avevano trascorsi molti mesi, parecchi anni avanti, in una deserta isola del Pacifico, ivi naufragati coi genitori. Periti questi tragicamente, s'erano salvati con una specie di alianti di canna e foglie, abbandonando nell'isola un tesoro sepolto secoli prima da uno dei tanti pirati che allora infestavano il mare. Allevati da uno zio a San Paterniano a Mare, l'anno prima, alla morte di questi, s'erano recati in volo alla ricerca dell'isola. Ritrovatala, e raggiunti da Natalina e da altri personaggi, avevano avuto ogni sorta di avventure strane e pericoolose, dopo le quali avevano fatto ritorno a San Paterniano.)

Di là, Enzo aveva raggiunto il collegio e Marino s'era rimesso in viaggio per far visita ai suoi amici Omar e Ahmed. In quanto a Natalina era rimasta a San Paterniano, a far da mamma a un nucleo di turbolenti ballilla poveri che, per volere dei due fratelli, trovavano da pranzo ed erano ospitati durante la giornata nell'antica casa di quelli. Una parte, anche piccola, del tesoro dell'isola andato quasi tutto perduto, bastava largamente a tutti i bisogni dei fratelli e di Natalina e anche ai loro capricci, se ne avessero avuti (1).

Enzo Jemma

(1) Vedi, dello stesso autore: *O col vento o contro vento*; *La strana crociera del "Passagai"* e *Storia di due ragazzi che inventarono il volo*.



... Ancora litigate per quelle quattro mele tische?...

La Palestra dell'aeromodellista

(Continuazione dal numero precedente)

TREDICESIMA LEZIONE

Si chiama profilo la forma della cèntina.

La fig. 1 riproduce il profilo N. 608 - Götting 589, uno dei piú usati nelle costruzioni di aeromodelli.

Il N. 608 è il numero progressivo dato al profilo nella raccolta del Genio Aeronautico, mentre il N. 389 corrisponde al numero dato dal laboratorio di Götting, presso il quale è stato sperimentato.

La retta XX è la retta fissa di riferimento, o base, e le rette perpendicolari alla XX passanti per i punti 0; 2,5; 5; 7,5; 10; 20;... e 100, si chiamano ordinate.

Dal punto zero passa l'ordinata da cui ha inizio il profilo, e corrisponde al bordo di entrata; dal punto 100 passa l'ordinata corrispondente al bordo di uscita. Perciò fra le ordinate zero e 100 è limitata la lunghezza o corda della cèntina.

Le ordinate 10; 20; 30; ecc., sono fra loro equidistanti, e l'intervallo fra l'una e l'altra è la decima parte della corda.

Le ordinate 2,5; 5 e 7,5 sono fra loro equidistanti e dividono in 4 parti eguali la prima parte di corda da zero a 10; con questo si ottiene una esattezza maggiore nel disegno del profilo al bordo di entrata.

I punti di intersezione delle ordinate con la retta base saranno chiamati in seguito i punti X e perciò avremo i punti X0; X2,5; X5; X7,5; X10; ecc., riportati nella linea superiore della tabella; ad ognuno di questi punti X corrispondono altri due dati segnati con Ys e con Yi. Questi valori rappresentano le quote del profilo, superiori ed inferiori; cioè le distanze dei punti del profilo, dall'asse XX, date come percentuale della corda.

Per esempio, osservando la tabella della fig. 1 vediamo che alla X30 corrispondono la Ys 10,58 e la Yi 0,26; il che vuol dire che partendo dal punto X30 della linea base, si troverà il punto del dorso a distanza, dalla retta base, corrispondente a 10,58 centesimi della lunghezza della corda e il punto del ventre a 0,26 centesimi della corda, sempre partendo dal punto base X30.

Segnati i punti ed uniti fra loro con una linea curva e continua, si ottiene l'esatto profilo corrispondente a qualsiasi lunghezza di corda che si sarà stabilita.

Unito alla tabella vediamo ancora il seguente dato: CP = 45% a zero gradi; il che vuol dire che per il profilo, disposto ad incidenza di zero gradi, il centro di pressione trovasi ad una distanza dal bordo di attacco eguale al 45% della lunghezza della corda.

Per quanto riguarda il centro di pressione, può bastare questo dato, perchè in generale le ali vengono applicate con incidenza di zero gradi; però avvertire che il centro di pressione è soggetto a spostarsi al variare dell'incidenza.

Consideriamo ora un esempio pratico di progetto e costruzione di un'ala.

Si desidera costruire un aeromodello monomotore, di peso totale presumibile gr. 300. Adottando per il carico alare massimo il valore di 15 gr. per dmq., la superficie risulta di almeno 20 dmq. Per profilo adottiamo il N. 608, Götting 389.

La figura in pianta dell'ala la disegneremo solo a metà, essendo l'altra metà esattamente simmetrica; la forma è trapezoidale regolare e molto rastrenata, tenendo la proporzione media fra apertura alare e corda massima di 1/6 che praticamente si è dimostrata ottima. Con questa forma risulta piú facile sia il disegno che la costruzione.

Supponendo che l'apertura alare risulti di circa m/m 1400, potremo disegnare la pianta della mezza ala nelle seguenti dimensioni: corda massima m/m 220, corda minima m/m 100 con distanza di m/m 100 fra cèntina e cèntina, che risultano numero 7 (fig. 2).

La superficie della mezza ala risulta di (220 + 100) x 680 : 2 = 103.800 m/mq., pari a dmq. 10,38, e quindi la superficie totale risulta dmq. 21,76, cioè circa la misura preventivata, se si considera che in pratica avremo una diminuzione di portanza alle estremità. Disegnata così la pianta dell'ala, stabiliremo anche la posizione dei longheroni, che sarà scelta a nostro piacimento, purchè vengano garantite la robustezza e la rigidità dello scheletro.

Nel presente disegno ho considerato di mettere quattro semplici longheroni, servendomi dei soliti listelli di legno bosso: uno, il piú robusto, di sez. 2 x 4 davanti ed inferiormente; uno, di sezione 2 x 3, davanti e superiormente; due, uno sopra e uno sotto, di sezione 1 x 3 nella parte posteriore; ho pure previsto, per non voler deformare il profilo, di mettere un listello di rinforzo (bosso sez. 1 x 3) che legni su ogni mezz'ala le prime quattro cèntine fra loro, in prossimità del bordo di attacco.

Il bordo d'entrata è di filo d'alluminio del diametro di m/m 1,5 ed il bordo di uscita in legno sagomato.

Questi sono i particolari costruttivi; ma a noi interessa maggiormente la costruzione delle cèntine ed anzi tutto il disegnare ciascuna di esse nelle dimensioni e forma volute.

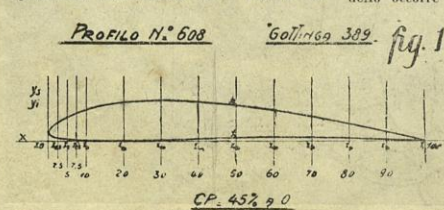
Controlliamo sul disegno le corse delle cèntine, che dovranno risultare uniformemente accrescenti tra m/m 220 e m/m 100, essendo equidistanti fra di loro e comprese fra due rette.

Dal controllo ci risulteranno sette cèntine diverse, lunghe rispettivamente m/m 220, 200, 180, 160, 140, 120, e 100. Cominciamo col disegnare per prima la cèntina maggiore, cioè quella di m/m 220, che costruiremo con compensato da m/m 1,5 dovendo risultare la piú forte.

Si tracci (fig. 3), o direttamente sul legno o su carta, una retta XX e si limiti un tratto AB lungo m/m 220; si divida questo tratto o segmento in dieci parti uguali segnando fra A e B tanti punti equidistanti fra loro di 22 m/m; si divida poi il primo tratto in quattro parti uguali e si segnino i punti; si traccino le perpendicolari alla retta XX passanti per tutti i punti segnati. Si saranno ottenute tutte le ordinate necessarie per tracciare il profilo esatto.

Per il punto A passerà l'ordinata zero e per il punto B passerà l'ordinata 100.

Rileviamo dalla tabella la Ys corrispondente all'ordinata X 0 che è di



CP = 45% a 0°

X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Ys	2,12	4,07	6,21	7,30	8,04	10,58	10,58	10,16	9,31	8,45	6,46	4,66	2,54	0,00
Yi	2,12	0,43	0,72	0,71	0,60	0,26	0,22	0,53	0,63	0,55	0,37	0,27	0,10	0,00

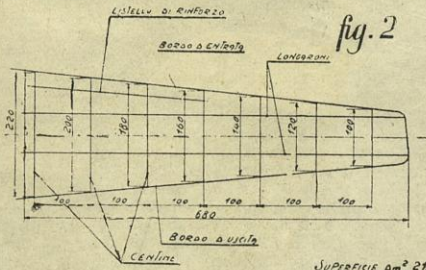
2,12; si moltiplica 2,12 per 220, lunghezza della corda della cèntina che si vuol disegnare, ottenendo 466 che diviso per cento, dà la misura di m/m 4,66, distanza del bordo d'attacco dal punto X 0 sulla corrispondente ordinata.

Riportiamo la misura segnando il punto sulla prima ordinata.

Troviamo il punto superiore sulla seconda ordinata X 2,5, che dalla tabella risulta essere di 4,37 per 100 di corda, moltiplicando 4,37 per 220 che, diviso per 100, dà m/m 10,81, quota che riporteremo e segneremo sull'ordinata X 2,5; così su ogni ordinata si riporteranno le varie quote superiori ed inferiori segnate nella tabella moltiplicate per 220, corda della cèntina, e divise per 100, ricavando sempre valori in millimetri.

Non ci si dovrà allarmare dei numeri frazionari e non si dovrà cercare di arrotondarli, perchè ne verrebbe falsato il profilo; bisogna abituarsi a riportare ad occhio le parti di millimetro e segnare sulle ordinate i punti molto esattamente: cosa che sarà facilitata dalla pratica.

Segnati tutti i punti sulle ordinate, bisogna tracciare una linea curva e con-



tinua che passi per ognuno di essi.

Questa linea può essere fatta con l'aiuto di adatti curvilinei che si adagino bene sul maggior numero possibile di punti segnati per il profilo.

Disegnato così il profilo della cèntina piú grande, con eguale procedimento si disegneranno i profili delle altre cèntine, ripetendo le stesse operazioni geometriche ed aritmetiche variando solo la misura della corda.

Queste cèntine potranno essere costruite in compensato piú sottile, di millimetri 1.

Da questo punto, il lavoro procede secondo quanto è stato esposto nelle precedenti lezioni.

(Continua).

Giarella

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

PASQUALE ASTENGO - Savona. — Il peso del modello "Roma" può raggiungere i 10 o 12 gr. per dm. quadrato di superficie, cioè 10 o 12 volte la superficie dell'ala misurata in dm. quadrati. Per lanciare il modello occorre un filo sottile e leggero, ma robusto. Il bordo d'attacco e quello d'uscita dei piani di coda deve essere costruito con listello da mm. 2 x 3.

CARLO OLIVIERI - Verona.

Il lavoro di incollare due strati per ottenere un legno compensato (al minimo ce ne vorrebbero tre) è troppo difficile perchè riesca bene. A Verona esiste la scuola di modelli volanti, che puoi frequentare associandoti alla R.U. N.A., via Orti Manara 4.

GIUSEPPE DONATO - Milano. — La pressione di 8 atmosfere, qualunque siano le dimensioni del serbatoio, produce uno sforzo sulle pareti di 8 Kg. per cmq. Il tuo serbatoio alla pressione di 8 atm. contiene litri 14,16 d'aria. In quanto ai litri d'aria consumati da un uomo in un minuto, fa farti meglio a rivolgerli a un fisiologo. Mi pare però che si tratti di qualcosa come 1 metro cubo, cioè 1000 litri. Lo spessore delle pareti dipende dal materiale, secondo la resistenza piú o meno grande. Facendo il serbatoio d'ottone crudo, lo spessore risulta di 2/10 di millimetro.

EUGENIO GUIDETTI - Torino. — Mi pare che le misure che mi hai indicate possano andare. Per sezione maestra complessiva devi considerare la somma delle sezioni maestre delle due fusoliere. Con la matassa corta hai maggiore potenza, ma contemporaneamente durata minore. Hai pensato a questo fatto? Trattandosi tuttavia di due matasse, che complessivamente devono dare la potenza di una unica matassa, potrai dare una carica molto rilevante, purchè ognuna conterà di circa la metà di fili della matassa unica.

ROLANDO DEL VECCHIO - Napoli. — Per dare una svergolatura è sufficiente innestare la carta e lasciarla asciugare tenendo la semiala svergolata, cioè nel caso tuo (svergolatura negativa) con il bordo d'attacco leggermente abbassato rispetto a quello di uscita, verso l'estremità. La vernice che ti hanno dato può andare bene, però la devi tendere molto.

LA PRIMA RISPOSTA DI ZIO FALCONE

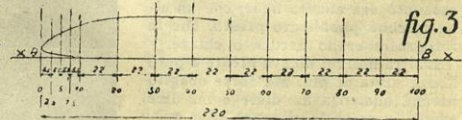
Tutti quelli che hanno sulla coscienza una lettera mandata a Zio Falcone cercano, per prima cosa, la Posta Aerea.

E così feci sempre, io, ogni settimana; ed ogni settimana per quattro mesi provai la stessa delusione.

Questo è avvenuto un anno e mezzo fa.

Non avevo scritto prima d'allora a L'aquilone neppure due righe: non avevo niente da dire. Non sapevo costruire, non c'erano a Prato altri costruttori e quindi mi mancava la materia prima. Perchè a volte l'animo solo non basta.

Finchè un giorno mi capitò una stupenda occasione, e allora per la prima volta scrissi a questo os. ro zio che ci ascolta tutti imparzialmente e con tanta semplice bontà. E questo fu il giorno in cui la bandiera della Aeronautica fu decorata



con la medaglia d'oro.

Era di quei giorni il miracolo Africano e nei nostri petti echeggiava una diana guerriera, la cui eco udiamo tuttora.

Io, che sento il mio cuore accelerare i battiti quando ascolto una marcia militare o vedo dei soldati, in quel giorno non stavo piú in me. Bevvì, se posso dire così, alla radio la cronaca della cerimonia e la rivissi con la fantasia per tanti giorni ancora.

Mai come allora desiderai di diventare pilota e di dare il mio contributo modesto per la gloria dell'Aviazione Italiana. Queste cose ed altre ancora scrissi a Zio Falcone, sicuro che mi avrebbe risposto anche se la mia lettera, in fondo, non era che una dimostrazione di simpatia verso i nostri soldati del cielo.

E dalla settimana dopo sempre guardai e lessi interamente la Posta Aerea. E la leggo molte volte ancora e so quasi a memoria alcune risposte.

Mi sentivo uno strugimento quando vedevo che su L'aquilone non c'era niente per me e nello stesso tempo non volevo pensare che lo

"Zio" mi avesse dimenticato.

E non se ne dimentico, infatti...
S e vi dicessi che la cosa che più ho gradita fra quelle avute da *L'aquilone*, fu quella risposta, voi forse non ci credereste, ma invece è così. In quelle poche righe trovai tanta gioia: a volte la gioia è fatta di niente: una bella giornata, un fiore odoroso, una gentile compagna che vi è passata vicina...

Zio Falcone mi lodò per il mio amor patrio e nello stesso tempo mi rimproverò perchè non avevo messo il mio indirizzo. Rimasi male, ma poi il piacere fu più grande e quella nube si sfacciò competentemente, subito, forse perchè il mio nome, stampato sul giornale mi parve molto più bello del solito. Sarà superbia questa, ma aver detto ciò, merita, quasi, il perdono.

Mi pareva d'aver avuto la notizia nella nostra aerofamiglia, ma poi subito dopo pensai, e non senza dolore, che non avrei mai potuto averla se non creavo qualcosa. E con questa speranza e con la molta passione che ho mi misi a costruire il primo modello che abbia avuto sul suolo pratese.

Forse quella speranza sarà stata un desiderio vano che io magari ebbi improvvisamente e per molto poco, ma non sempre possiamo analizzare i nostri sentimenti.

A volte prediamo su dell'anima quello che avora per primo...

Ho scritto ciò perchè volevo dire qualcosa sulla mia prima risposta nella Posta Aerea e quel che non ho detto, perchè a volte i pensieri sono troppo grandi per ridurli in parole, lo sentiranno quelli che aspettano e quelli che hanno aspettato; quelli che credono nell'Aviazione e quelli che hanno fede, che hanno sofferto, che hanno dato qualcosa di sé per farla più grande, insomma quelli che hanno un'anima azzurra come quella divisa che tutti desideriamo, come quel cielo in cui sognano di poter volare.

E così, ormai, ho quasi finito, benché tante altre cose abbia nel cuore.

Altre risposte ho avuto tutte gradite ed attese, come quella di cui ho parlato. Mi dicevano che un mio racconto era andato bene, che un altro sarebbe pubblicato presto, che le fotografie erano oscure o chiare.

L'altra non mi diceva niente e pure l'ho gustata di più. Ma forse sbaglio perchè qualcosa mi disse e mi dice ancora quando la rileggo: solo questo e non è poco: che la mia via, sulla quale camminerò nella vita, non sarà polverosa, ma diritta e volta in alto, che un giorno il mio sogno sarà vita vissuta e quello che io credevo lontana magia, solida realtà.

Piero Aringhieri

CARTELLO

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

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

PAOLO BERTINI - Lari (Pisa), Piazza Tommaseo N. 2. Offre a L. 36 Meccano N. 2.

VENDO corredo calciatore nuovissimo completo pallone pompa 75. Acquisto motorino scoppio aria compressa occasione. Dettagliare: Bonazzi, Santa Maria in Monticelli, 4 — Roma.

BARACCONI DELLE MARAVIGLIE



Vi è mai successo di andare alla ricerca di voi stessi? No. Me l'immaginavo! Eppure questo è accaduto tempo fa a un pilota di uno dei molti servizi aerei attraverso la Manica.

La faccenda è andata così. Un transaereo, navigando a quota abba-

stanza elevata, si recava da Parigi a Londra. Tutto andava bene a bordo e i passeggeri sonnecchiavano sui giornali o sulle riviste. Ma ecco che, bruscamente, un vecchietto di apparenza decorosissima balza in piedi urlando:

— Laggiù, laggiù! Un aeroplano è sprofondato in mare, proprio ora! I viaggiatori, repentinamente strappati al torpore, s'affollano ai

finestrini sbarrando gli occhi nella direzione segnata. Per dire la verità, il mare grigio sporco non rivela nulla, ma, s'intende, se l'aeroplano è andato sotto, c'è poco da vedere. Comunque, anche un secondo passeggero afferma d'aver notato qualcosa e un terzo giura che ha visto benissimo tutta la scena. Il pilota, al concitato invito dei viaggiatori, non potendo col suo aereo terrestre ammarare, nè volendo ritardare sull'orario, lancia tutt'intorno l'SOS specificando il punto esatto del naufragio. Immediatamente appena ricevuto il messaggio, le stazioni a terra diramano l'ordine a tutti gli aerei in volo sulla Manica di far delle ricerche e così pure alle navi, mentre dalla costa partono veloci motoscafi diretti al teatro della catastrofe. Ma, nonostante gli affannosi andirivieni, non si trova nulla e, cosa ancor più strana, a sera, al l'appello, nessuno manca agli aeroporti vicini o lontani. Come si spiega il mistero? Nel modo più semplice. Un idro militare, a scopo di esercitazione, era ammarato nel punto indicato dal passeggero, forando un fitto banco di nebbia che si stendeva a poca distanza dalla superficie del mare. Il buon vecchio, dalla sua altezza, aveva confuso, ed era scusabile, la nebbia col mare circostante e aveva dato l'allarme che il pilota — non si sa mai! — aveva trasmesso.

Morale: per una buona ora, almeno, il pilota dell'idrovolante ammarato, aveva dovuto, in seguito a radio-ordine, incrociare affannosamente il cielo della Manica alla ricerca... di sé stesso!

Recentemente, in Nicaragua, a una coppia di splendidi uccelli di paradiso è saltato in mente di fare il nido nel bel mezzo d'un grande campo d'atterrata. Forse le bestiole erano seccate per la caccia spietata che gli davano uomini ed animali nella foresta, e pertanto si decisero a rifugiarsi nel luogo più rumoroso della zona, con la speranza di non essere molestate fin là. I fatti hanno giustificato la speranza. Un inserviente indigeno, scoperto il nido nel quale pigolavano un paio d'uccelletti impiumi, si sentì tutto compreso da superstizioso rispetto e interpretò l'avvenimento come un favorevole segno del cielo.

Lungi, perciò, dal distruggere il nido, segnalò il posto con una frasca ed avvertì della scoperta tutto il personale del campo.

Morale: in quel felice aeroporto tropicale, paradiseo ed uomini convivono in perfetta pace. La coppia pennuta alleva teneramente i suoi piccoli e si lascia avvicinare da quei grossi bestioni spennacchiati degli uomini, convintissima che si tratti di esseri un po' stupidi ma dolci e inoffensivi.

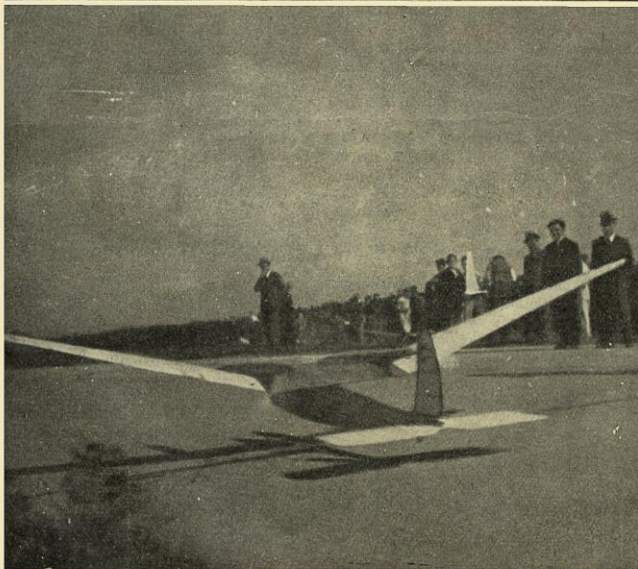
D'altronde, essendo circolata la voce degli uccelli portafortuna, tutti gli aviatori, anche di passaggio, che si servono del campo, preferirebbero fracassar l'apparecchio piuttosto che schiacciare il nido.

Sarà una coincidenza; ma dall'arrivo degli uccelli di paradiso non si è avuto il minimo incidente né a uomini né a cose in quel lontano aeroporto americano.

L'imbonitore

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

Zio Falcone



La Scuola di aeromodellismo di Firenze ha partecipato al Concorso Nazionale con questo interessante modello bimotore, dotato anche di caratteristiche di buon veleggiatore. La fotografia in basso lo ha ritratto durante il secondo tentativo di decollaggio, finito male come il primo, a causa del cattivo centramento dell'ala.

ATTRAVERSO LA STRATOSFERA Il transaereo della felicità

(Vedi 1ª puntata nel n. 40 del 3 ottobre 1937-XV).

Poi — dicevamo — avvenne che si produsse un mutamento inesplicabile e bizzarro nel contegno dei passeggeri dell'*Atlantide*.

Fu una bambina di cinque anni a rivelare per prima i sintomi del cambiato umore dei viaggiatori. Si chiamava Cinin e fino a quel momento non aveva fatto altro che correre dall'uno all'altro tentando di scaiare le ginocchia d'ognuno cantando inni di sua invenzione. Si trovava in grembo all'ecceso tenore Jacopo Sauri Polpi, tutta dedita a contare le maglie d'una massiccia catena d'oro che pendeva dal suo arabescato gilè, quando repentinamente scoppiò in dirottissimo pianto, affondando il visetto lacrimoso nel celebre petto dell'artista.

— Mamma, mamma mia! — singhiozzò — Portami via; portami via di qui, da questo brutto posto! Non voglio più starci, io!... Mamma!

— Cinin! Cinin mia! — gemette una grassissima signora vestita di seta gialla, seduta poco distante — Vieni da la mamma tua che ti vuol bene! Perché, mia piccina, mi hai abbandonato? — E, colta da uno sconforto assolutamente sproporzionato alla circostanza, sbottò a sua volta in lacrime e strappò la bambina dalle ginocchia del tenore, stringendosela freneticamente al seno.

— E' così triste, — singhiozzò — così triste per una mamma essere abbandonata dall'unica sua figliuola... dal suo tesorino! E' un mondo infelice, questo; ah sì, un mondo disgraziato!

Tutti i passeggeri avevano gli occhi rossi per la pena che provocava un così grande dolore. Le signore davano già di pigio ai fazzolettini e gli uomini tossicchiavano per darsi un contegno.

— Quanta ragione ha, signora mia! — sospirò con voce di pianto Gennariello Esposito — La vita non è che un mare di dolori. Quasi non si è nati che già bisogna disporsi a morire. Oh, povero zio! Adorato zio Alvisè... Ove sei tu?

— Era molto giovane? — chiese con do'orosa comprensione la signorina Cleofe Sperobèn.

— Non aveva superato ancora i cento anni, signorina. Un sant'uomo, mi creda. E' vero che ignorai la sua esistenza fino al giorno in cui il notaio mi comunicò che ero il suo unico erede...; ma che importa? Sentii subito d'amarlo d'immenso affetto... e vorrei... sì, vorrei — continuò con voce rotta dei singulti — seguirlo nella tomba... Ma che dico, seguirlo...; prederlo, avrei dovuto!

— Su, su, coraggio amico! — lo esortò confidenzialmente Jim Sullen che gli sedeva a fianco — Consolatevi! Chissà; potreste anche raggiungere il vostro diletto zio nell'al di là prima del termine del nostro viaggio... Su, voi, commendator Sauri Polpi, fateci sentire la vostra voce. Cantateci qualcosa di allegro per risollevar gli spiriti!

— Come, — balbettò il tenore dall'ugo d'oro — come potrei cantare qualcosa di allegro ora che quell'a bambina col suo pianto mi ha rovinato questo prezioso gilè che tutti i miei colleghi mi invidiavano? Eppure... son troppo generoso per rifiutarmi. Canterò, sì, gratis, notate; canterò per voi... ma l'anima è assente.

E' una vecchia, gioconda canzone colombiana. Ascoltate:

*La notte era triste, la neve cadeva;
Un bianco sudario sui campi stenti.*

[deve.

Nell'aria deserta moriva ogni suono...

La poderosa voce del gran tenore faceva palpitar le pareti della cabina. I versi descrivevano la pena d'una fanciulla dal cuore infranto, la quale, accompagnata dal fratello, erra scalza per una grande landa nevosa. "Non hai freddo ai piedi?" le chiede il piccino. "Ho freddo nell'anima, non ai piedi" risponde giuivamente la ragazza.

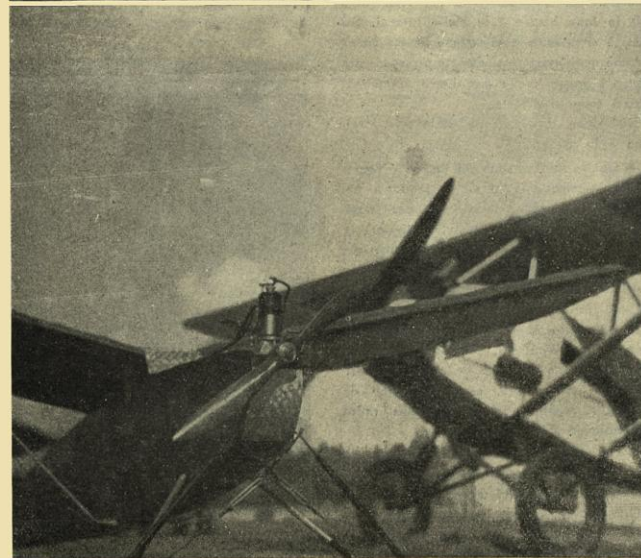
Non appena il cantante tacque, subentrò un profondissimo, tetro silenzio. La sola cosa viva in quella

specie di sepolcro volante erano i motori.

La porticina della camera di manovra si aperse ed il primo pilota entrò, asciugandosi le guance lacrimose.

— Signori! — disse — Fra poche ore saremo tutti di nuovo ripresi dai tentacoli del mondo crudele e infame che ci attende. Non più i sublimi silenzi di quassù; non più questa suprema pace così affine a quella perfetta della dolce morte... ma il frastuono della lotta affannosa della esistenza... Ah se fossi io solo, saprei bene come regolarli e risolver tutto d'un colpo!

— Come? Che cosa fareste? Parlate, amico, parlate! — gridarono



Sopra: un bel modello munito di motore a cinque cilindri ad aria compressa. In basso: il motore a scoppio da 10 cm. dell'apparecchio di Ciampolini, vincitore con oltre 32' di volo della categoria «modelli a motore meccanico».

tumultuosamente i passeggeri.

— Ecco quel che farei... — proseguì il pilota levandolo al soffitto il volto ispirato — sprofonderei con tutto l'*Atlantide* fra le onde di questo oceano, che materne ci attendono a tredicimila metri sotto i nostri piedi, e così...

Ma non poté continuare, interrotto da un coro di grida e di esortazioni:

— Fàtelo! Siamo con voi! Portateci tutti nell'eternità, o nostro salvatore!

A furia di spintoni il pilota fu rinviato nella camera di manovra e pochi secondi appresso, dopo un lieve sobbaizo, l'*Atlantide* precipitava a velocità inconcepibile dritto sull'Atantico, mentre passeggeri ed equipaggio, aggrappati alle poltrone, cantavano quasi in delirio:

*«O fratelli, com'è bello
gire uniti nell'avello!».*

— Sì, caro amico, — concluse il mio vecchio Martuffus — io, io solo avevo conservato la mia lucidità di mente, perché avevo a tempo inghiottito un paio delle mie mirabili pastiglie "Crepapelle", le quali neutralizzano completamente ogni ma inconia e depressione morale ed anche il profondo abbattimento prodotto sullo spirito umano dal soggiorno a quote elevatissime. Fenomeno notissimo agli aviatori. Era avvenuto infatti che il pilota dell'*Atlantide*, o per capriccio o per altro motivo, invece di mantenere la rotta regolamentare a cinque o seimila metri s'era portato a tredicimila, provocando le conseguenze che ti ho raccontato.

Quando vidi che si correa sul serio alla morte, irruppi nella camera di manovra e gli feci inghiottire mezza dozzina delle mie pastiglie sussurrandogli "Queste accelereranno la fine". L'effetto fu quasi istantaneo. Egli richiamò a sé la barra, che già eravamo a meno di mille metri dalle onde, e pochi minuti dopo l'*Atlantide* squillava nuovamente di risa e canti gioiosi come nell'prima fase del viaggio.

L'*Atlantide* giunse così a destino letteralmente grondante di felicità. Il so' disgraziato — concluse Martuffus — rimasi io. Lo crederesti? Nessuno prestò fede alle mie benemerenze e quando chiesi alla compagnia di far scrivere sui fianchi delle fusoliere dei suoi idro: "Viaggiatori depressi! Usate le pastiglie Crepapelle!" il direttore mi rise in faccia e mi accompagnò alla porta.

Il mercante di nuvole

I PREMIATI DEL III. CONCORSO SCUOLE MEDIE

La giuria del terzo Concorso letterario fra gli allievi delle scuole medie inferiori ha redatto la seguente relazione:

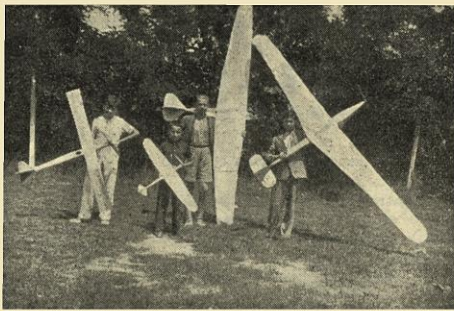
Dopo aver letto con molta attenzione 311 elaborati inviati dagli allievi di numerose scuole medie d'Italia e delle Colonie abbiamo all'unanimità stabilito che i premi messi in palio dalla direzione de *L'aquilone* vengano assegnati come segue:

Il premio di lire 200 e due abbonamenti a *L'aquilone* per un anno a Giovanni Bresciani e Guido Vettorazzo per il racconto illustrato intitolato "Colpa di Omero". I due ragazzi appartengono al IV corso inf. del R. Istituto Tecnico "Regina Elena" di Rovereto. (Insegnante di materie letterarie il prof. Maria Fait Gambriassio), e, a pari merito, a Gianni Jarre, della 2ª classe del ginnasio "Alfieri", di Torino, con il racconto "Gli uccelli".

(Insegnante di materie letterarie la prof. Matelda Barucci).

II° premio di lire 100 e due abbonamenti a "L'Aquillone" per un anno a Emilio Travaglini della Scuola d'avviamento commerciale di Como per il racconto intitolato "Un'avventura nella stratosfera" e a Giampietro Calcaterra del IV Ist. Magistrale Inferiore "Virgilio" di Milano per il racconto intitolato "Il bernoccolo del latino". Il premio è stato aggiudicato a pari merito. La somma verrà quindi divisa in due parti: 50 lire al Travaglini e 50 lire al Calcaterra.

III° premio di lire 50 e l'abbonamento per un anno a Piero Fabbiocchi della terza classe del Ginnasio "G. Berchet" di Milano con il racconto illustrato intitolato "Il bre-



Aeromodellisti della R. Scuola Industriale di Terni.

vetto di Aldo". (Insegnante di materie letterarie la professoressa Bernardi).

La Giuria ha inoltre stimato degno di segnalazione l'elaborato di Danilo Calzolari, della 3ª tecnica inferiore dell'Istituto "Puer Crescenzi" di Bologna. (Insegnante di materie letterarie Gerli).

Collaborazione dei giovani

La stellina viaggiante

Io abito precisamente al 6° piano di un grande palazzo moderno.

Da una parte vedo la città, dall'altra la campagna. E' quasi un limite della grande città, ma che sarà presto sorpassato dalle nuove costruzioni. Ma dalla parte che guarda la campagna, vedo tante cose... I monti, il tramonto, i campi, e là, in fondo, all'orizzonte, racchiuso tra un grosso platano e la palizzata di una casa in costruzione, intravedo l'aeroporto di Mirafiori. Ora, poi, che sono in vacanza, e mi annoio, mi siedo sulla sedia a sdraio e guardo là, verso quei espannioni che sfumano nella bruma delle

se anche la mia sorellina, la quale, essendomi seduta sulle ginocchia, esigeva spiegazioni su spiegazioni:

— Vedrai — le dissi — ora si alzeranno in volo gli aeroplani e noi potremo solo sentirli, perchè con questo cielo nero, non li potremo vedere.

Era una via di ripiego, una spiegazione che non mi piaceva: pure non avevo mai visto aeroplani in volo. Ci sera, e non ne avevo la minima idea. Così ad un tratto sentii alto su di noi il rombo di un motore e, quasi subito dopo, vidi il fanalino di coda, a luce intermittente, viaggiare veloce e sicuro.

— Franco... Franco... guarda — mi gridò la sorellina tutta contenta — guarda... deve essere lui. Lo senti il rumore?

— Sì... lo sento...

— Sai cosa mi sembra? Una luciola... guarda vola... che accende e spegne la sua lucetta... no, non mi piace, questo paragone... è una stellina vagante, una stellina viaggiante... quel pilota, là su, nel cielo nero con la luna bianca e le stelle lucenti. Sai perchè si accende e si spegne la sua luce? Perchè quell'aviatore si diverte a passare ora dietro a questa stella ora dietro a quella... Chissà come si diverte.

Risi dopo il discorsetto della mia sorellina e le aggiunsi:

— Quelle stelline sono più buone di quelle che sembrano. Esse si divertono a nascondersi dietro le stelle vere, per imparare bene a conoscerle. Quando scoppierà la guerra e gli aeroplani nemici verranno qui per buttare giù le bombe, quelle buone «stelline viaggianti» che tu vedi, usciranno dai loro nascondigli, verranno fuori da dietro le stelle lucenti e si butteranno sul nemico per difenderci, per non permettere che distruggano le nostre belle città. E, sai? per ogni stella vera, cento usciranno da dietro, e, vedrai, non una bomba cadrà con efficacia sulla città...

— E' vero — mi rispose seria seria la mia sorellina — guarda quelle quattro stelline viaggianti che hai cerchi che compiono sul cielo nero, guarda... guarda come corre forte quella là... non ti sembra una stellina filante?... ».

Franco Muscariello



CARLO SARTOR - Milano. — Caro amico, ti ringrazio moltissimo del tuo omaggio artistico, ma non possiamo pubblicare quella roba. Cercherò di farti avere quello che mi chiedi, Contraccambio di cuore gli auguri.

UMBERTO BERTINI - Ferrara. — Caro amico, il tuo abbonamento ci è stato comunicato dalla R.U.N.A. il 5 di questo stesso mese! Come vedi, noi non abbiamo nessuna colpa in questa triste faccenda, e non ti resta che rivolgerci, con fiero cipiglio, alla sede dove hai fatto l'iscrizione.

PASQUALE RUGA - Catanzaro. — Crede' proprio che la tua domanda sia stata accettata, altrimenti non ti avrebbero fatto firmare quel foglio. Esulta, dunque.

ROBERTO MARTORELLI - Rovereto. — Grazie, e altrettanto.

ALA D'ARGENTO. — I tuoi racconti sono scritti molto bene, ma mettono addosso una melanconia da primato internazionale. Perchè non fai qualcosa di più allegro? Non posso credere che tu, che già conosco come una delle più giudiciose rondinelle, stia tutto il giorno a pensare a cose simili. Inoltre i tuoi racconti sono anche basati su cose completamente sbagliate. Un pilota, per esempio, che si abbassasse troppo sull'abitato e che vi compisse sopra delle speciali manovre per salutare la mamma, urtando per questo con l'ala e sfasciando così un bel po' di centine, non verrebbe affatto premiato con medaglia d'argento, ma passerebbe dei seri guai. Vi sono infatti leggi speciali (art. 506, 449, 428 C. A.) che vietano di volare a bassa quota sull'abitato e di farvi acrobazie. In attesa di roba più divertente (bella propaganda, con tutte quelle catastrofi aeree che descrivi!) ti saluto caramente.

LUCIANO DURI - Reggio Emilia. — Mi hai scritto una bellissima lettera, e te ne sono veramente grato. Se non ho risposto alla tua precedente, è proprio per la ragione che tu mi dici. Sono dolente che il pensiero del mio vero nome ti assilli tanto, perchè non posso soddisarti, non posso dirti chi sono. Io sono Zio Falcone; fa' finta di avere per davvero uno zio di questo nome, e vedrai che ci farai l'abitudine, e seguirai a scrivergli (e te ne sarà grato) senza più pensare a questo famoso dilemma. Sono contento che «L'Aquillone» ti piaccia sempre di più. L'aeroplano che ti ha così stupito giorni fa, è senza dubbio il motoveleggiatore «Stefanutti», del quale parleremo in un prossimo numero. Non ha però due

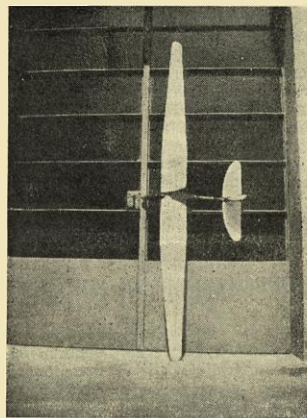
eliche: quelli che ti sono parsi due motori sporgenti dall'ala posteriore, sono invece i timoni di direzione. Il motore è piccolissimo, niente affatto sporgente, situato tra i due timoni, e per la sua piccolezza tu, da terra, non li potevi vedere. Quegli aernesi posti sul bordo d'entrata delle ali e, talvolta, sulla prua degli aeroplani, non sono altro che l'indicatore di velocità. Certo che tutti gli abbonati a «L'Aquillone» sono cugini fra di loro... se sono tutti ugualmente miei nipoti! Salutami la tua brava mamma, che, a quanto mi dici, sarebbe una mia aeropote, e abbiti tanti saluti.

RONDINELLA D'ACCIAIO - Parma. — Brava rondinella! I tuoi racconti sono piaciuti al Barbuto Censore, e verranno pubblicati, come furono pubblicati i precedenti. Non sperare di vederli nel prossimo o nei prossimi numeri, perchè di collaborazione dei giovani ne abbiamo ancora tanta da pubblicare, che ci vorrà un po' di tempo prima che giunga il tuo turno. Non posso ricordarti perchè, a quel tempo, Eva Odorico mi chiese il tuo indirizzo; probabilmente, la ragione di questa richiesta non me l'avrà fatta conoscere neppure allora. Non esistono rondinelle diletissime, dilette e sotto o vicidilette; i miei nipoti sono per me tutti uguali, ed io voglio essere per loro uguale, senza eccezioni. Ciao, salutami tanto Robby e Ca. 90.

V. F. V. - Foggia. — Da quanto mi hai scritto non sono riuscito a capire bene a quali corsi ti vuoi riferire. Crede però che tu voglia intendere i corsi per divenire ingegneri del genio aeronautico, perciò ti avverto che, una volta ottenuta la laurea d'ingegnere, devi fare un anno di specializzazione nelle apposite università di Torino o di Roma.

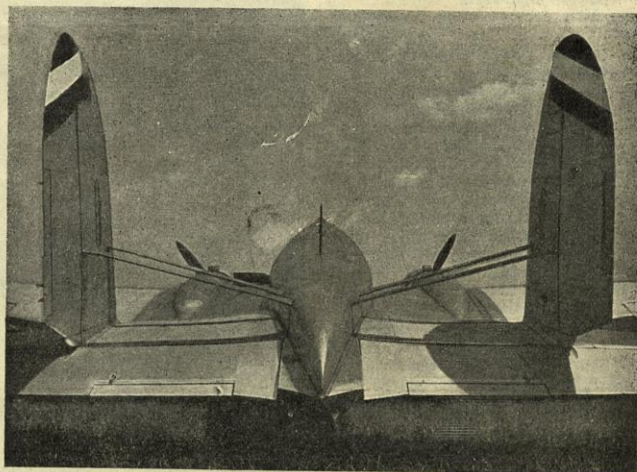
DOMENICO MESSINA - Bari. — Sono felice che almeno un membro della nipoteria capisca la differenza esistente tra la R.U.N.A. e «L'Aquillone». L'indirizzo della R.U.N.A. di Bari è Corso Cavour 40; li potrai avere queste informazioni desiderate.

WALFREDO DE FRANCESCHI - Ancona. — Le copertine che mi hai spedito dimostrano che sei un ragazzo di spirito, intelligente e dotato di una indiscutibile tendenza al disegno, in particolare umoristico, ma dimostrano altresì che tu scimmiotti (senza se la parola ti pare un po' forte, ma è così) i pittori Mastrojanni e Guerri, prendendo da loro a prestito diversi elementi che poi metti insieme per farne una copertina. Tu inve-

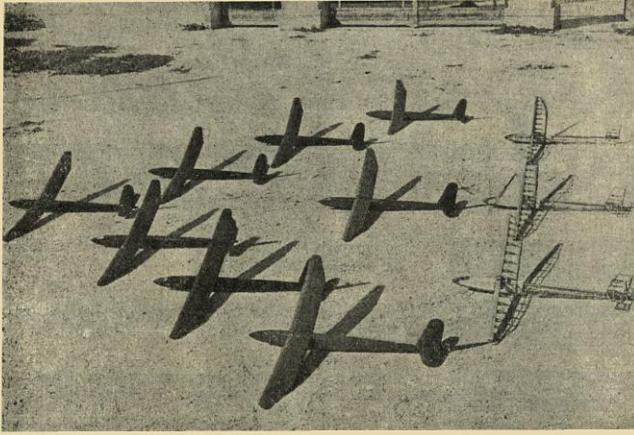


Un bel veleggiatore costruito da un ragazzo torinese che si nasconde sotto lo pseudonimo di «Saputello».

giornate afose. Di qui io posso osservare tutte le esercitazioni dei nostri cacciatori: da soli, in squadriglia, in formazioni numerosissime. Di qui, dicevo, mi beo di quella vista e mi lascio trasportare dai sogni fantastici. Ma l'altra sera, calda e senza aria, rifugiatomi al mio posto preferito, guardando distrattamente il cielo, mi accorsi ad un tratto che là, in direzione di Mirafiori, esattamente sugli hangars, si era accesa una rosa di luce grandissima e più in fondo un fascio di luce passava con moto rotatorio ad intervalli uguali. Se ne accer-



Il bimotore da bombardamento «BR 20» visto di coda. Si notino i due timoni di direzione che permettono al mitragliere una buona difesa della parte posteriore dell'apparecchio.



Una bella squadriglia di veleggiatori, costruita dagli allievi della Scuola Tecnica Industriale di Foligno

« non dovrei fare questo, ma semplicemente tradurre in disegno il tuo pensiero, mettendoci dentro la tua personalità, il tuo stile, insomma. Caso mai tu non avessi ancora uno stile — poiché questo si forma sempre dopo un certo studio e una certa pratica al disegno — aspetta, e seguita intanto a disegnare per conto tuo. Quando dissi a Bandini che bisognava osservare bene le copertine pubblicate, per scoprire come si può e si deve raggiungere l'effetto necessario, intendevo dire — ed era chiaro — che bisognava assimilare gli elementi materiali. Le idee sono buone, e potrebbero costituire delle buone copertine. Puoi provarci ancora, amico mio, ma ricordati di metterci del tuo. Non posso credere, per esempio, che tu veda dentro di te le nuvolette esattamente come le vede Guerri; e altrettanto si dica per i volti, che ricordano quelli disegnati da Mastrojanni. Ciao.

ACCIPITER - Firenze. — Le fotografie che mi hai mandato sono molto ben riuscite: sono belle le foto, è bello l'aeromodello, è bello il canino. Quest'ultimo, te ne sarai accorto, è già stato eternato con la pubblicazione nel N. 42; adesso attendono il loro turno le altre. Sono felicissimo di sentire levarsi dal suolo della penisola una voce in favore della regolarità con cui viene spedito « L'aquilone ». Ripeto ancora una volta che il giornale viene sempre spedito, tutte le settimane, esattamente allo stesso giorno, stessa ora, stesso minuto, stesso secondo. Se a qualcuno giunge in ritardo, la colpa è senza dubbio del diavolo o di chi ne fa le veci, senza escludere l'intervento di alcuni amici dei suoi figli. Saluti a te, al canino e al veleggiatore.

LARS - Milano. — Il numero 7 dell'anno scorso è esaurito. Per questo non te lo abbiamo potuto spedire.

ARMANDO FRABOTTA - Caltanissetta. — Per risponderti dovrei ricopiare per intero quello che ho già scritto più sopra a Walfredo De-Franceschi, di Ancona, con la variante che ti dovrei avvisare che tu disegni peggio del collega suddetto. Ma perchè volete mettervi con tanto impegno a fare copertine per il giornale? In una sola settimana ne ho ricevute sette! Sarei molto felice se tu mi mandassi invece fotografie di aeromodelli costruiti da te.

LUIGI LACCARDO & Co. - Schio. — Pubblicheremo le vostre fotografie, perchè sono ben fatte e chiare, ma non possiamo farlo ora, perchè ne abbiamo grossi mucchi che attendono il loro turno.

UN GIOVANE PILOTA DI 1°. — La qualifica di istruttore dipende dal valore della persona in questione, dalla sua attività, da doti, insomma, che hanno poco a che vedere con il grado. Ci sono istruttori tenenti e capitani. Certo, il brevetto deve essere di 3° grado. Le società private come « L'ala Littoria » assumono personale per conto loro, senza alcun preciso riferimento a disposizioni emanate dal Ministero; perciò, per informazioni di quel genere farebbe bene a rivolgersi alla direzione della Società dalla quale desidera venire assunto. Contraccambio sinceramente i suoi saluti.

BOLIDE ROSSO-NERO - Genova. — Non devi affatto posporre lo studio all'aeromodellismo: il secondo deve essere per te un diletto, un riposo dopo il primo. Sono scontento che un mio nipote si sia fatto bocciare. Il prossimo anno, ricordatelo, devi passare a giugno con una media da primato. Di quali schemi vuoi parlare? Non capisco perchè tu voglia che io ti aiuti a costituire a Ge-

nova un gruppo di aeromodellisti: non sai che da moltissimo tempo Genova possiede un'ottima scuola d'aeromodellismo.

PIERODATILLO - Roma. — Tutto quello che mi dici è giustissimo, ma simili provvedimenti non sta a noi a prenderli. Le ditte che forniscono materiali adatti alla costruzione di aeromodelli sono tutte private, privatissime, e il Ministero dell'Aeronautica non può perciò distribuirne i negozi secondo un piano adatto ai bisogni e al numero degli aeromodellisti, nè può esso stesso mettersi a vendere colla e compensati. Inoltre, le ditte sunnominate forniscono il materiale ai negozi in ragione diretta della richiesta; perciò se certi negozi ne sono sprovvisti, vuol dire che vi è poca o niente richiesta. Perchè tu, che sei romano, dici che esistono forti difficoltà a frequentare la scuola di aeromodellismo? Non sai che è completamente gratuita? L'assistenza che chiedi e desideri la puoi trovare là, insieme ai materiali che dici difficili a comperarsi. Non so quando le lezioni dell'ing. Bi verranno riunite in volume, ma credo presto. Ricambio i saluti.

ASTOLFO - Trieste. — Per diventare piloti civili bisogna che tu prenda informazioni alla Sede della R. U. N. A. di codesta città che si trova presso l'Idroscalo civile ed ove ti daranno anche gli altri chiarimenti che chiedi a me.

NINO MOLINARI - Bordighera. — Quando avrai conseguito la laurea di ingegnere, potrai frequentare per un anno una delle scuole di ingegneria aeronautica esistenti a Torino e a Roma, e quindi entrare nel Genio aeronautico dell'Arma Azzurra. Auguri.

COSTANTINO SCAZZOSI - Milano. — Rivolgiti alla sede della R. U. N. A. milanese che è in Via Ugo Foscolo 3 ed avrai tutte le indicazioni che ti servono per raggiungere il tuo scopo.

MOTORE NERO - Lucca. — Il tuo scritto non è troppo interessante e quindi non si pubblica. Chi possiede il brevetto di pilota civile, alla chiamata alle armi entra nell'Ar-

ma Aeronautica. Se possiede il diploma di licenza di una scuola media superiore assume il grado di sottotenente di complemento, oppure il grado di sergente se il titolo di studio è inferiore. Il grado viene conservato anche tornando alla vita civile.

MARIO SALSARULO - Torino. — Per tutti i particolari del modello « A. P. 5 » devi chiedere, mandando 10 lire all'amministrazione de *L'aquilone*, la tavola costruttiva. Per i compensati, troverai tutto l'occorrenza rivolgendoti alla R. U. N. A., Via San Francesco d'Assisi 14, per frequentare una delle tre (dico tre) scuole di modelli volanti che a Torino funzionano egregiamente.

LAMPO AZZURRO - Salerno. — A parte il fatto che per le domande tecniche sarebbe necessario rivolgersi a Giarella e non a me, mi pare che tu voglia far fare il lavoro a tutti, pur di non farlo da te. Hai stabilito la lunghezza della fusoliera di 50 cm. e ti sei fermato. Pensa qualche altra cosetta, come per esempio la superficie alare, l'apertura, la superficie dei piani di coda. Il resto verrà da sé, ed al momento opportuno. Fa un disegno e mandalo a Giarella che te ne dirà i difetti e i pregi. L'autonomia dell'S. 81 e dell'S. 79 è di Km. 2000.

Zio Falcone

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 chiederanno direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

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

COMPAGNIA NAZIONALE AERONAUTICA

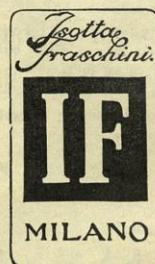
Aeroplani e Motori per Aviazione

DIREZIONE E STABILIMENTO

AEROPORTO DEL LITTORIO

ROMA

TELEFONO 800-262 800-264



ISOTTA FRASCHINI
FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO

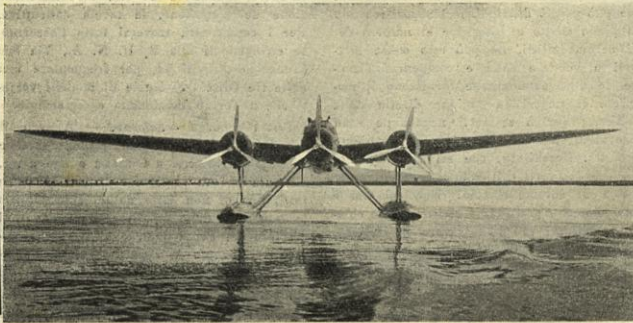
VIA MONTEROSA, 89

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

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI
ARMI AUTOMATICHE
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE

CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO

OFFICINE AERONAUTICHE - MONFALCONE



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

CONSTRUZIONI AERONAUTICHE GIOVANNI AGUSTA

APPARECCHI
CIVILI E
MILITARI
CONSTRUZIONE
AEROPLANI
IN LEGNO
E METALLO

Sede e campo d'aviazione Cascina Costa (Gallarate)

Tel. 22-58 - Indirizzo telegrafico: Agusta Gallarate

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditto

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 115 - BOLOGNA



Sono uscite le

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

con i disegni in grandezza naturale
dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

lire 3,50 franco di porto
e dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

lire 4,50 franco di porto

Indirizzo commissioni alla ditto
AEROMODELLI E ACCESSORI
via Riva Reno, 115 - Bologna

Alfa Romeo

MOTORI D'AVIAZIONE

ALFA 110 - I

A 4 CILINDRI IN LINEA, INVERTITI - POTENZA NORMALE AL SUOLO
C. V. 125 - PESO Kg. 136

ALFA 115 - I

A 6 CILINDRI IN LINEA, INVERTITI - POTENZA NORMALE AL SUOLO
C. V. 195 - PESO Kg. 207

ALFA D 2 C. 30

A 9 CILINDRI A STELLA, CON COMPRESSORE - POTENZA NORMALE A
3000 m. C. V. 250 - POTENZA AL DECOLLO C. V. 270 - PESO Kg. 280

ALFA 126 R. C. 34

A 9 CILINDRI A STELLA, CON COMPRESSORE E RIDUTTORE - POTENZA NOR-
MALE, A 3400 m. C. V. 750 - POTENZA AL DECOLLO C. V. 780 - PESO Kg. 485

ALFA 126 R. C. 10

A 9 CILINDRI A STELLA, CON COMPRESSORE E RIDUTTORE - POTENZA NOR-
MALE, A 1000 m. C. V. 800 - POTENZA AL DECOLLO C. V. 850 - PESO Kg. 485

ELICHE METALLICHE A PASSO VARIABILE A TERRA E IN VOLO



PIERO MAGNI - AVIAZIONE

MILANO - TALIEDO

14 VIA ENNIO TEL. 51687

79 VIA BONFADINI TEL. 54311

AEROPLANI MILITARI E CIVILI

per DA ALLENAMENTO E TURISMO A

BREVETTI

MAGNI