

# L'AQUILONE

*settimanale per i giovani*

Cmi 30

Un anno L. 14 - Sei mesi  
L. 7,50 - Estero, annuo,  
L. 28 - Num. av. 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



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: « RULLAGGIO »

TRA LA FAVOLA E LA LEGGENDA

# L'AERONAUTICA 2500 ANNI FA

Ebbero gli antichi intuizioni aeronautiche? Oggi che l'esistenza dell'"audace macchina che vuol rivaleggiare con la natura" è ormai un fatto compiuto, ci sembra interessante rievocare quei popoli che esaltarono mediante raffigurazioni plastiche o poetiche il problema del volo e, a differenza dei greci e dei persiani, non lo ritennero una concezione da leggenda, oppure una facoltà concessa soltanto a chi venga ammesso nel regno dei cieli.

Seconde numerose mitologie, il volo muscolare non era affatto sconosciuto venticinque secoli fa in Oriente, e, se si dovesse dar ascolto al *Ramayana* e al *Mahabharata*, libri sacri indiani che furono scritti nel 500 av. C., vennero in quell'epoca eseguiti con successo dei tentativi da un certo Raurin, re dell'isola di Ceylan, il quale "volò" per mezzo di una "macchina volante" sopra un esercito nemico, cagionando molte perdite all'avversario.

Alla sua morte, il congegno volante divenne proprietà di Ramkhauda, un principe indiano che se ne servì

per volare da Ceylan ad Ageridhia, la capitale del suo regno.

Purtroppo questi libri non ci danno ragguagli su queste macchine ed evitano di fornirci i dati relativi ai loro organi di direzione e di propulsione. Tuttavia, non è raro trovare nei classici sanscriti dei termini che possono considerarsi aeronautici; "vaman-ari" potrebbe infatti tradursi con "lanciare un aeroplano", "vaman-chiria" con "volare" e "vaman-janu" con "aviatore". Inoltre si parla, perfino, nei libri sopracitati, della maniera di fabbricare i proiettili che dovevano essere lanciati da bordo di queste macchine volanti sui nemici. La loro forma era cilindrica e il contenuto era composto di carbone di legna, salnitro, chiodi e schegge di vetro.

Un accenno alla forma di questi congegni, che del resto, ripetiamo, s'ignora in quale modo venissero fatti funzionare, si trova in uno dei disegni che fu scoperto nelle caverne di Ellora e rappresenta uno strano veicolo privo di ruote, che sembra spinto attraverso l'aria dal ven-

to. In una tavoletta di ceramica azzurra che fu trovata recentemente nei dintorni di Haroppa è raffigurato invece, il volo che, secondo il *Ramayana*, il re Trisancu e seguì per raggiungere il triplice cielo dove dimorano gli Dei. Questa ascensione, però, come è spiegato nel gran poema di Valmiki, anziché avvenire per mezzo di uno speciale apparecchio, fu provocata dal potere ascetico di un santone indù chiamato Vivsâmitra, al quale il Monarca, s'era, per ottenere ciò, rivolto:

"Il grande asceta Vivsâmitra, brandendo la sacra mestola del sacrificio, così parlò a Trisancu: "Mira, o Re, l'efficacia dell'intenso mio ascetismo; io ti condurrò col tuo corpo al cielo mediante il mio potere. Ora, Trisancu, ascendi col tuo corpo al cielo! Per virtù di quel tesoro ascetico, qualunque ci sia che io ho accumulato fin dalla mia fanciullezza, ascendi col tuo corpo al cielo". Appena il vate ebbe proferiti quei detti, il Re, sollevandosi in aria col suo corpo, s'avviò al cielo, veggenti i Muni. Mirando Trisancu salito al cielo, il domator di Pâco (Indra) con tutte le schiere degli Dei disse: "Cadi, o Trisancu, immantinente sulla terra capovolto. Non puoi tu aver sede qui in cielo, o stoito percorso dalla maledizione del tuo maestro!" Con tai detti respinto dal grande Indra, Trisancu precipitò dal cielo e esclamava cadendo col capo in giù: "Proteggimi, Vivsâmitra!". Udendo quel chiamar soccorso di colui precipitante giù dal cielo, Vivsâmitra, oltremodo irato, esclamò: "T'arresta! T'arresta!" Quindi per virtù del divino suo ascetismo, come foss'egli un progenitor degli esseri, creò nella plaga australe sette altri nuovi Risci (adepti)". In un secondo passo del *Ramayana* viene immortalato lo scimio Hanumat (figlio di dei), il quale trovandosi sopra un monte, spiccò il volo, ma, fulminato da Indra, ricadde sulla terra, e in un terzo capitolo è descritta la battaglia aerea fra Gatâyus, il re degli uccelli, e Râvano, il genio terrestre rapitore di Sita, la donna di Rama.

In tempi lontani nell'Asia occidentale, sopra un'ampia terra, una razza antica toccò un alto grado di civiltà. Quella vasta regione, che gli ebrei chiamarono Sinear e i greci Babilonia, è ricca di monumenti e d'iscrizioni che portano alla storia babilonese-assira nuovo contributo a nuove ipotesi e a nuove interpretazioni. Ma quello che sorprende di più lo studioso è la presenza nei monumenti che vengono ogni anno dissotterrati, di figurazioni rappresentanti uomini e animali volanti.

Alla porta principale del tempio di Chorsabad che sorge presso Mossul, esiste infatti un uomo fornito di quattro ali innestate alle spalle indipendentemente dalle braccia; nel santuario dedicato al dio della Luna che si trova ad Uhr, la città sacra a Sin Nannar, fu scoperto, scolpito in una parete, un gigante dalla faccia di leone che agita due ali e i due demoni inginocchiati davanti all'albero Sacro di Kiuundscik, danno l'impressione, con le loro braccia lunghe e muscolose, di saper volare.



Il volo di un bel modello costruito da un torinese.

Innumerevoli sono poi i disegni su oggetti di metallo, che formano un materiale preziosissimo di studio e di documentazione storica. Su un magnifico vaso d'argento rinvenuto nelle rovine di Kufa, è raffigurato un uomo che durante la saga babilonese di Estam viene sollevato in aria da un'aquila che, secondo un'iscrizione, gli dice: "Guarda, o amico, com'è diventato il paese: il mare si è trasformato in un canale per irrigare i giardini e il paese è ormai tutto un giardino fiorito".

Molti scritti sarebbero necessari per riprodurre tutto quello che le letterature dei vari popoli scrissero su Salomone, il biblico personaggio del quale i sacri testi e la storia ci dicono poco, mentre la tradizione ci dice invece moltissimo. Infatti, dal X secolo prima di Cristo, si tramanda ai posteri la famosa leggenda del trono volante che Salomone usava quando desiderava viaggiare da una città all'altra. Questa leggenda fu accreditata presso gli ebrei da parecchi scrittori che parlarono di ciò nel "Tagana Sceni". Inoltre, il segretario della "Royal Aeronautical Society" e lo storico inglese dell'aviazione Lookwood Marsh assicurano che Salomone avrebbe donato alla Regina di Saba "una nave con la quale si poteva attraversar l'aria e che Salomone aveva costruita con la scienza che Iddio gli aveva data". Infine, "nessun uomo — secondo i libri sacri dell'Abissinia — spingeva il suo veicolo e tutto ciò che era in esso, persone e cavalli, o muli, o cammelli carichi, fu sollevato all'altezza di un cubito dal suolo".

Il "Sepher Hajaschar", narra invece che ai tempi di Mosè un Re etiopico chiamato Kikonos, dovendo partire alla testa di un esercito numeroso per la guerra, lasciò il potere a Balaam che durante l'assenza del monarca riuscì a farsi riconoscere dal popolo come capo supremo dello Stato. Kikonos, al ritorno della guerra che aveva combattuta e vinta, si vide costretto a cingere d'assedio la città ribelle e a Balaam, per sottrarsi alla giusta punizione che il Re gli avrebbe inflitta, non rimase altra scelta che costruirsi una "macchina volante" e con essa raggiungere l'Egitto dove il Faraone, ammirato dal suo ingegno, lo nominò capo degli astrologhi e dei maghi. Alla sua morte venne elevato in suo onore un mausoleo, dove enormi leoni e tori con teste umane e ali di uccello custodivano il sarcofago nel quale era stato sepolto.

Ma nessuna di queste figurazioni artistiche può paragonarsi con quella esistente sulla facciata di Naksci Rustam (tomba di Dario) do-



Bruno Saltini di Modena, vincitore della categoria A al Concorso Nazionale Modelli volanti disputatosi a Roma in ottobre.

ve è scolpito lo Spirito Protettore, sotto forma di un uomo che vola verso l'alto. Per la prima volta vediamo delinearsi con una sufficiente precisione, il primo modello di aeroplano. E infatti, c'è in quell'uomo munito di ali rettangolari e di un timone caudale, qualcosa che ci fa pensare ai moderni apparecchi, e questa rassomiglianza è rafforzata dal fatto che il volatore si sporge a sinistra come per guardare giù dalla carlinga.

Anche in Siria e precisamente a Gebel, c'è in qualche ipogeo traccia di uomini e di belve volanti. Si

tratta d'iscrizioni e di geroglifici che esaltano lo spettacolo di un volo offerto al popolo da uno dei Re di Biblos.

Malgrado queste raffigurazioni artistiche manchino di ogni base scientifica, tuttavia esse ci provano l'esistenza di tentativi del genere avvenuti centinaia di anni fa e ci dimostrano, poichè l'artista non crea ma semplicemente interpreta il sentimento popolare, che il cielo, anzichè essere ritenuto un luogo inaccessibile, era considerato da molti popoli antichi un campo di conquista. B.

altre belle qualità che all'uomo fanno spesso difetto. \*\*\*

Come vi sono animali terrestri che possono benissimo vivere nell'acqua, così vi sono animali acquatici, o addirittura dei pesci che possono vivere all'asciutto. Il più straordinario di questi pesci è il cosiddetto "saltarello del fango", che si trova nei fiumi dell'Africa e dell'America e che appartiene alla famiglia del pesce gobio.

Questa specie di anfibio possiede la strana facoltà di avanzare, con dei piccoli salti che possono considerarsi dei veri e propri voli, sulla terra e d'arrampicarsi perfino sugli alberi. Gli servono da piedi, certe pinne ventrali mobili, mentre altre pinne pettorali vengono usate come braccia in questi esercizi acrobatici.

Avvicinandoci al tropico, si vedono spesso sciami di pesci uscire dall'acqua e volare a distanze relativamente grandi, specialmente se perseguitati da qualche loro vorace nemico acquatico. Si tratta di una specie di pesci conosciuta col nome di "esogeti" e volgarmente chiamata dai pescatori "aringhe volanti" o "rondini di mare". Essi vivono nelle zone calde e il loro corpo che ha la forma molto allungata è fornito da due pinne bilaterali così grandi, da parere delle vere e proprie ali. Queste pinne consentono al pesce un'elevazione fino a cinque metri sul livello del mare su un percorso in linea retta di duecento metri con una velocità di otto metri al secondo.

I "dattilotteri" invece, che sono

comuni anche nei nostri mari, hanno il volo limitato e una specie "cornuta" che vive nel Mar delle Antille, ha il privilegio di poter cacciare, mentre vola, gli uccelli che si trovano sulla riva del mare.

Anche i calamari hanno la strana abitudine di saltare fuori dell'acqua. Infatti, gli scienziati che si trovavano a bordo della nave "Arcturus" che alcuni anni fa partì da Nuova York per delle ricerche oceanografiche, narrarono al loro ritorno in America, di aver visto nei pressi delle isole Galapagos, un calamari di quasi due metri di lunghezza saltare fuori dall'acqua, tentando di afferrare il proiettore elettrico con cui dalla nave s'illuminava di notte la superficie del mare.

Anche i laghi o i fiumi ospitano pesci volanti e si conoscono finora di essi due specie: la prima è la "muria danzica", che presenta una variegata colorazione sul dorso e vive nei laghi asiatici; la seconda, nota col nome di "pesce farfalla", si trova nel Niger ed è lunga quasi dieci centimetri.

\*\*\*

In quanto ai gatti amanti dell'aviazione, non credo che essi abbondino sulla faccia della terra. Tuttavia, se si deve credere a quanto una milionaria dimorante a Nuova York ha riferito ai giornalisti che sono riusciti ad intervistarla, recentemente è avvenuto uno stranissimo caso che documenta questa mia asserzione.

Si tratta di un gattino chiamato Pippermint, il quale fece amicizia e s'accattivò la fiducia di alcuni piccioni al punto che questi volatili permettevano all'animale di avvicinarsi al loro corpo.

"Un giorno — è la proprietaria del gatto aviatore che parla — con nostra sorpresa e sbigottimento, vedemmo uno dei piccioni più grossi accovacciarsi e Pippermint arrampicarsi sulla sua schiena. Subito il piccione, spiegate le ali, prese il volo col micino timoroso aggrappato alla meglio! Pensammo, naturalmente, che mai avremmo rivisto il nostro gatto. Dopo circa dieci minuti invece, ecco il grosso piccione di ritorno posarsi sul davanzale della solita finestra con il suo passeggero soddisfatto!"

L'episodio di questo piccione che si compiace di girare per la città con il gattino sul dorso, mi sembra un po' inverosimile, ma vi assicuro che non ci ho messo nulla del mio e la responsabilità di quanto sopra la lascio alla ricca signora di Nuova York.

Antonio Brunori



Modesto Carile, di Campobasso, e il suo modello

## RAGNI, PESCI E... GATTI VOLANTI

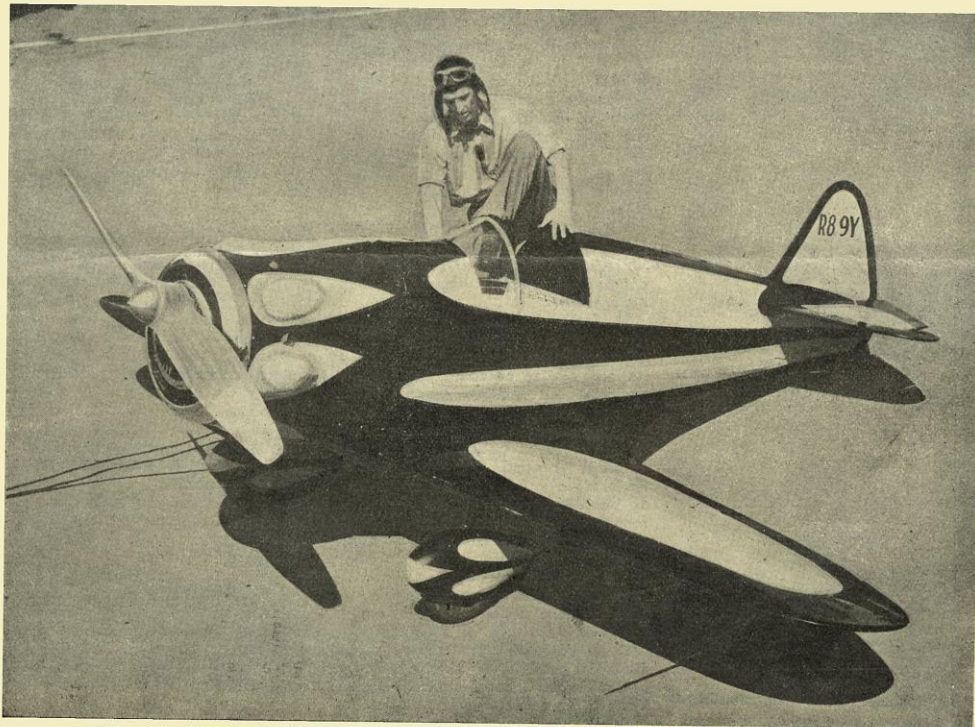
Avete mai osservato i ragni e vi siete mai domandati come fanno a varcare gli spazi? Il fenomeno dei ragni aeronautici è molto interessante e fu attentamente studiato nel 1839 dal grande scienziato Carlo Darwin, durante la crociera da lui eseguita a bordo del "Beagle" al largo della foce del Rio della Plata. Egli allora notò sull'albero maestro della nave, che si trovava a sessanta chilometri dalla costa, una quantità di tele, da cui si partivano molti ragnetti lunghi circa un quarto di centimetro. I ragni vi giungevano aggrappati a un solo filo e il più lieve soffio d'aria li trasportava in senso orizzontale, molto lontano.

Altre osservazioni sui ragni volanti, vennero nel 1890 fatte dall'esploratore e naturalista F. Cook mentre si trovava in America. Egli si accorse che alcune specie di ragni erranti, per esempio le licose, emettono una quantità di fili che seguono la direzione del vento. Quando costoro sono sufficienti a sollevare il corpo del ragno, quest'ultimo si lascia trascinare in aria con il dorso al-

l'ingiù e le zampine ripiegate sul corpo. Durante questo viaggio, la licosa può, aumentando oppure diminuendo il funzionamento delle filiere, modificare volontariamente la forza di ascensione ed atterrare a suo piacere.

Ma non tutti i ragni si comportano in questo modo. Altri, con il loro infallibile istinto che arriva dove molte volte non giungono gli uomini con tutto il loro sapere e la loro intelligenza si sospendono ad un lungo filo che improvvisamente si spezza sotto l'azione del vento e si solleva trasportando in alto il filatore. Tale metodo è identico a quello che l'aeronauta usa quando vuol sollevarsi per mezzo di un cervo volante e certe specie di attidi attraversano con questo sistema laghi e torrenti.

Questo fenomeno, dovuto alla sensibilità tattile della filiera, la quale indica all'insetto la forza ascensionale di cui può disporre, si manifesta più o meno in tutte le specie di aracnidi e ci dimostra l'industriosità, l'abilità, la perseveranza e tante



Si dice che questo minuscolo monoplano americano da corsa faccia 360 km. l'ora con un motore di soli 90 c. v. Sarà vero?

# EDIZIONE STRAORDINARIA

Sapete cosa fa un americano (con americano intendo per antonomasia il cittadino degli Stati Uniti, nonostante siano americani anche i patagoni e gli antropofagi del Rio Amazzoni) non appena entra nella vita pubblica?

Per prima cosa si compra un sigaro, e quindi istituisce un ufficio di pubblicità.

Perché tutto, in America, si fa con la pubblicità, e siccome pubblicità e concorrenza sono sorelle, si può dire che in America pubblicità e concorrenza regnino da padrone.

Ogni ditta, ogni società, ogni singolo individuo della repubblica stellata manovra nell'oceano tempestoso della realtà della vita a colpi di pubblicità.

Qualche cosa, del resto, ne sanno tutti, per via del cinema americano.

Chi, infatti, ignora le redazioni dei grandi quotidiani americani (uomini in maniche di camicia, ma con il cappello in testa — bibite ghiacciate — urli e telefonate — venti edizioni straordinarie al giorno) immortalate da infinite pellicole delle maggiori Case?

Chi ignora che in quelle redazioni si vive a furia di scandali sensazionali, di rivelazioni sbalorditive, di immaginose dichiarazioni di guerra tra dieci Stati contemporaneamente, tutti argomenti necessari per battere un qualsiasi "Chronicle", "Star" o "Telegraph", il grande nemico, insomma, il rivale acerrimo nel campo giornalistico?

Questa me l'ha raccontata un mio amico di laggiù, e di cui ci si può fidare.

Un pomeriggio, nell'ora cosiddetta di punta, la 42<sup>a</sup>, la strada più celebre e affollata di tutti gli Stati Uniti, è percorsa da una grande e lussuosa automobile che fila a tutta velocità, incurante delle segnalazioni stradali. Ad un certo momento, in mezzo ad un incrocio di venti o forse più strade, dai finestrini della macchina sbucano fuori dieci canne, e un martello furioso di mitragliatrici empie l'aria.

Su di un marciapiede, una folla intera di passanti si abbatte inanimata.

Urta di donne, fuggi fuggi, terrore.

Ma ecco che l'automobile si ferma, e un tipo in bombetta esce levando in alto il braccio armato di un fucile mitragliatrice, e rivolge agli astanti questo discorsetto:

— Signori e signore, avete potuto osservare la strabiliante efficacia del fucile mitragliatrice "Goud-Fire", marca depositata, esigere il marchio raffigurante la di Dillinger attraversata dalla firma. Fucile portentoso, non si rovina con l'uso, potete sparare duecento colpi come niente in cinquanta secondi. Tiro esatto. Alla distanza di un chilometro tutte le palle passano per il buco della prima. Portata due chilometri; passa cinque persone messe in fila...

La folla di... assassinati si alza in piedi; i redivivi si prendono a braccetto, sorridono, alzano le gambe a ritmo e cantano:

"Goud-Fire" è una mitraglia portentosa, che non sbaglia neppur se chi la spara non ci vede; la venga ora a provar chi non ci crede.

Voi mi direte che di questo fatto ne facevate pure a meno, ma io vi informerò allora che ho ritenuto opportuno anteporre (bella parola!) la narrazione di questo episodio al fine di prepararvi moralmente a sostenere l'esposizione di ciò che costituisce il nocciolo, il nucleo, l'anima, insomma, di questo articolo.

Tra le innumerevoli "Limiteds", "Corporation" e "Company" aeronautiche degli Stati Uniti, ve ne è una cha ha per nome "Air Cabs Operator".

Questo grande organismo che vive con il traffico aereo civile ha centinaia di aeroplani e migliaia di concorrenti. Per annientare i secondi e dar così modo ai primi di fare i loro voli sempre al completo, l'agente di pubblicità della "Air Cabs Operator" si è spremuto il cervello per cento giorni e cento notti di seguito, alla ricerca di un'idea, un'idea con la I maiuscola, che salvasse capre e cavoli e mandasse al diavolo i concorrenti. E una sera, torme di strilloni scamiati e scalmati hanno dato al popolo dell'intera repubblica il grande annuncio che l'idea era creata.

"Edizione straordinaria! L'Air Cabs Operator" darà gratuitamente lezioni pratiche di pilotaggio a chiunque userà per viaggiare i suoi apparecchi!...

Il fatto è autentico, di questi giorni, e, certo, molti di voi altri lo avranno già conosciuto dai giornali italiani, che se ne sono occupati abbastanza diffusamente.

Lezioni gratuite di pilotaggio ai passeggeri! Certo tutti i concorrenti della "Air Cabs Operator" si saranno contorti negli spasimi di un attacco biliare, e i loro agenti di pubblicità, dopo essersi formalmente strappate le chiome, capello per capello, si saranno gettati nelle acque dell'Atlantico, dall'alto della Statua della Libertà.

Un'idea simile non era mai venuta neanche a noi.

Lezioni gratuite di pilotaggio! Così potranno trascorrere, con diletto e profitto, le lunghe ore necessarie per congiungere Nuova York a San Francisco, e, all'atterraggio, venti nuovi piloti scenderanno dalla pancia dei "Douglas" della "Air Cabs Operator".



Un veleggiatore di m. 3,20 d'ala costruito da un aeromodellista fiorentino.

Sarà bellissimo. Al decollaggio, gli animi sono ancora un po' timorosi, e ogni passeggero cerca con gli occhi nel suo vicino l'uomo che romperà, come suol dirsi, il ghiaccio.

Finalmente, un piccolo signore si avvicina al pilota e, battendogli amichevolmente la mano sulla spalla:

— Hallò! — gli fa.  
— Hallò...  
— Picchia?  
— Come?  
— Dico: lei picchia?  
— Ma no, cabro.  
— E per picchiare?  
— Picchiare significa scendere, con il muso in bas...

— Si spinge la cloche in avanti!  
— sentenza un grasso signore da una poltrona in fondo, gettando sugli altri uno sguardo saturo di superiorità.  
— Sicuro, si abbassa la cloche e si...

— Si dà manetta!  
— Manetta? — chiede il signore piccolo.

— Non si dà per niente manetta, dice il pilota paziente come un bue — si dà quando si vuole, ecco tutto. E...

— Si dà manetta, si dà manetta — urla il grasso signore in fondo.

— Ma stia zitto, lei — inviperisce un tipo dignitoso con un fletto color ruggine.

— La... — mormora il pilota. L'uomo grasso piomba di colpo su di lui, afferra la cloche togliendola dalle sue mani, l'abbassa recisamente.

— Hup! — gorgoglia il pilota. — Insomma!

— E poi? — chiede un ometto arzillo, attentissimo.

— E poi un corno!

— Ma lei ci deve insegnare... — protesta l'uomo dal cappello ruggine.

— Manetta! — urla l'uomo grasso tirando a sé la leva del gas.

— Ma io non voglio sapere come si fa per scendere, informa un vecchio secco come un bastone — voglio invece sapere come si fa a salire.

— Ma che salire! — strepita l'ometto arzillo — a me interessa il volo alla cieca...

— Il... — urla il pilota, rosso come un gallinaccio.

— Manetta!

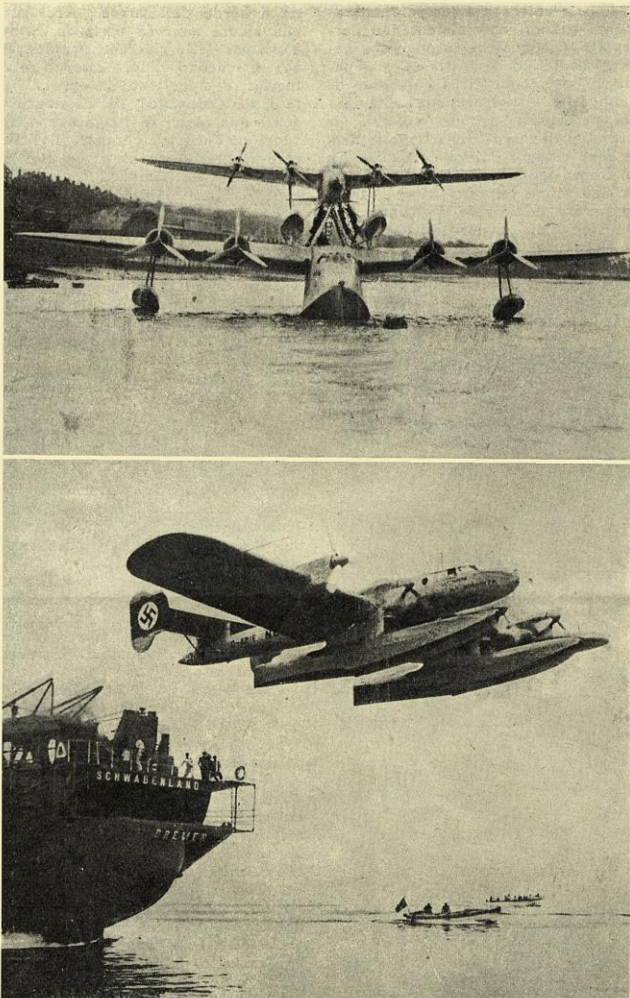
— Volo alla cieca!

— Picchiare, picchiare!

— La... — tenta ancora il pilota. Ma una fo'la di uomini urlanti lo rovescia. Quaranta mani si abbassano sugli apparecchi, da venti bocche echeggiano incomprensibili domande...

Una certa quantità di paracadute discendono lentamente, ondeggiando alla brezza.

Guer.



Gli inglesi, per far volare i quadrimotori che per il troppo carico non potrebbero decollare, incaricarono apparecchi più grossi che si portano sulle spalle i primi, e li mollano poi in aria. Ma i tedeschi hanno risolto la cosa, molto più economicamente, con la catapulta. (In alto, il «Maia»; in basso, un apparecchio della Luft-Hansa).

## Ricordi della guerra d' Etiopia

# Paura fa novanta

Finalmente lasciamo la pozzanghera del campo di Dessiè.

Dopo piogge torrenziali che avevano trasformato il prato ristretto in una palude di fango, gli apparecchi possono liberare le ruote dalla morsa viscosa del terreno e tornare a rullare sotto la spinta dei motori fragorosi.

Da tempo attendevamo il sole. E il cielo non rovesciava che acqua.

Si guazzava nella mota sino a mezza gamba; la radio non funzionava né giungevano le colonne autocarrate, ché le strade erano impra-

ticabili. Solo ogni due giorni un aereo, puntuale, volava su noi e lasciava cadere i viveri necessari.

Si tolgono le cuffie cerate dai motori. Si fa il pieno di olio e benzina. Ora cantano di nuovo le eliche di acciaio.

C'è gran movimento oggi: corre e affaccendarsi di meccanici e di avieri. Il bel sole d'Africa ha seccato il terreno e asciugato le tende.

Qualche apparecchio da ricognizione già ronza in aria: ha provato il campo ed ora sembra voglia scuotersi di dosso il lungo torpore con un bel volo.

Un "Caproni" impaziente strepita, romba, tentenna ed avanza balzellante; corre a motore ridotto fino al limite del campo; gira goffamente, poi sosta un attimo come a riprender forza: d'un tratto l'urlo dei motori si leva altissimo, l'aereo viene avanti correndo, sempre più forte, più veloce, alza la coda, stacca le ruote dal terreno, è in aria.

Da terra acclamano ed agitano le braccia.

Decoliamo nelle prime del pomeriggio dopo aver brindato alla conquista di Addis Abeba.

Sappiamo che e già altri: camerati, più fortunati di noi, hanno toccato il campo della capitale partendo da Macallè o dall'Asmara, e che le nostre truppe già da tempo ne presidiano le strade. Ma l'impazienza di giungere è viva ugualmente.

Un volo rapido e lieto, su distese aride e desertiche, ci porta sulla foresta di eucalitti che serra Addis Abeba. Questa è l'impressione che si riceve; par quasi che la città dovrà essere in avvenire addirittura sepolta dagli alberi alti e dritti, verdi e fittissimi. Le case bianche sparse qua e là a radi intervalli ne accrescono l'impressione; l'abitato è estesissimo e lo sorvoliamo tutto in ampi giri a bassa quota. Il campo, piccolo, è circondato anch'esso da una fit-

ta corona di eucalitti abbastanza antipatica per il decollo e l'atterraggio. Comunque vi scendiamo per primi, e appena fermi i motori, giù a terra.

Trovo subito un mio carissimo amico che mi viene incontro su una macchina a due posti piuttosto vecchia, e malandata, ma sempre in gamba, e, appena possibile, filiamo verso la città.

Lungo la strada fangosa, a ridosso dei tronchi degli alberi, si allineano i tucul miserabili degli abissini: sordide costruzioni di fango e sterco, ramaglie e paglia che servono di ricovero ad intere famiglie ammassate in una unica stanza dove cucinano, mangiano, dormono e lavorano.

Un lungo viale asfaltato in salita ci porta nel centro di Addis Abeba. Uno spettacolo di desolazione si offre ovunque ai nostri occhi: palazzi distrutti dalla furia selvaggia dei razziatori, sventrati dal fuoco, fumano ancora; in terra mobili a pezzi, saracinesche contorte, stracci, vetri, scarpe, sangue, bossoli di proiettili. Nulla è stato risparmiato: sembra che un terremoto si sia abbattuto sulla città. Non un solo edificio è intatto. I muri sgretolati anneriti dal fumo sono ancora caldi; travi incenerite crollano ogni tanto; le travature metalliche contorte disegnano nel cielo lo scheletro di una casa.

Su tale rovina domina, dal suo cavallo di ghisa dorata, l'Imperatore Menelik, Negus Neghesti.

Dopo aver girato la città, dall'Arco di trionfo in eternit fino alla ferrovia guardata dal pseudo leone di Giuda tinto in porporina, ci fermiamo dinanzi ad un cancello aperto lungo un muro. Si scende di macchina e si entra in un piccolo giardino devastato, cinto da tre fabbricati ad un solo piano. E' una ex Legazione straniera. In terra giace lo stemma bucherellato dai proiettili, i mobili di ufficio spaccati sono sparsi ovunque e così pure le imposte e le porte.

Sarà il nostro ricovero, per ora.

Dietro al fabbricato esiste un prato con le scuderie. Andiamo a vedere e rimaniamo subito colpiti da una curiosa scoperta. In terra, a distanza di diversi metri l'una dall'altra sono scavate delle profonde trincee strettissime. In fondo a queste, bene interrato e ricoperto da un alto strato di terra, è un fusto di benzina, messo orizzontalmente, vuoto, aperto da un lato e ben verniciato di bianco nell'interno. Sul momento non riusciamo a comprendere a cosa serva quell'arnese lì; poi un vecchio indigeno, servo della nostra Legazione e rimasto nella città, ci spiega.

Gli illustri signori della Legazione straniera appena udivano un ronzio sospeso in aria o avevano ragione di credere che gli aeroplani italiani avrebbero effettuato un giro sulla città, correvano a rinta-



Tucul miserabili degli abissini...

narsi come talpe dentro i fusti di benzina!... E lì rimanevano fino a quando i nostri "Caproni" non avevano fatto dietro front!

Nel raccontar questo, il vecchio ascario ride di cuore e dice:

"Signor tenente, tutti abere grande baura de aerei italiani, ma quelli di abere mille volte baura!..."

E noi gli diamo perfettamente ragione.

Agi

## CRONACA BREVE

IL DUCE, partito il 27 ottobre dall'aeroporto del Littorio pilotando un trimotore da bombardamento, dopo avere ispezionato i lavori in corso nella zona dell'Esposizione di Roma del 1941, è rientrato all'aeroporto dopo un'ora di volo.

E' PARTITA per il Perù una missione aeronautica italiana, comandata dal col. pilota Pier Luigi Bardella, che rimarrà due anni in quel Paese per riorganizzare l'aviazione peruviana e istruire nuovi piloti.

DURANTE la celebrazione del XV Anniversario della Marcia su Roma, reparti dell'Armata Aerea hanno sfilato in volo nel cielo di Roma, seguiti con vivo interesse e ammirazione da centinaia di migliaia di persone.

NELLA SECONDA settimana di ottobre 28 allievi delle Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado e sono stati rilasciati 9 brevetti di secondo grado, 2 brevetti di terzo grado, 1 brevetto di ufficiale di rotta e 2 brevetti di motorista civile.

L'AVIATRICE INGLESE Jean Batten ha battuto il primato Australia-Inghilterra in 5 giorni, 18 ore e 15 minuti di volo, superando di 14 ore e 10 minuti il campionato sullo stesso percorso finora detenuto dall'aviatore Broadbent.

## CONCORSO PER NOVELLE

La Direzione de «Lo Scolaro» bandisce un concorso a premio per novelle inedite adatte ai lettori del giornale.

I lavori, dattilografati e contrassegnati da un motto ripetuto su di una busta chiusa contenente nome, cognome e indirizzo dell'autore, dovranno pervenire alla Direzione de «Lo Scolaro» (Vico S. Matteo 12 - Genova) non più tardi del 28 febbraio 1938 XVI.

I lavori premiati saranno di proprietà de «Lo Scolaro». La Direzione si riserva il diritto di pubblicare anche gli altri ritenuti degni. Nessun lavoro verrà restituito.

Premi stabiliti per le tre migliori novelle: L. 250 - L. 150 - L. 100.

L'esito verrà pubblicato entro l'aprile 1938 XVI, ne «Lo Scolaro».



In alto: il monumento a Menelik, Negus Neghesti. In basso: gli strani rifugi antiaerei dei quali si parla nel presente articolo.

# L' AEROPLANO IN CONDOMINIO

## UNA BELLA FAMIGLIA

C'è qualcuno fra voi che si ricorda che alcune settimane fa (V. numero 37 del 12 settembre) presentai la simpatica madama Attrazione?

Se ben rammento, affermavo con molta sicurezza che l'aeroplano non è affatto proprietà esclusiva dell'uomo o, per esser più precisi, che l'uomo lo possiede e lo governa in compagnia, ossia in condominio, con certi tipi della cui presenza farebbe volentierissimo a meno.

Fu così che la volta scorsa presentai la "condomina" madama Attrazione, massiccia signora un po' pigra, un po' egoista, che vorrebbe tenere sempre alla superficie tutto ciò che vola, tanto che l'uomo, per alzarsi nell'aria, deve ricorrere all'alleanza del gas, della benzina, e di una quantità di cose che fanno pagare a caro prezzo il loro aiuto.

Presenteremo oggi una gran bella famiglia, quella di madama Atmosfera. Anche questa, condomina dell'aeroplano.

E' una signora strana, l'Atmosfera, amica e nemica d'ogni aviatore, d'umore variabilissimo, ora placido e cordiale, ora bisbetico o, addirittura, micidiale. Inutilmente, senza di essa, provereste a spiccare il vo-

lo coi mezzi di cui disponiamo. E' lei che garbatamente offre un appoggio alle ali degli aeroplani, ed è lei che gentilmente si adatta a farsi trapanare il ventre dalle eliche delle migliaia d'aeromobili che volano giornalmente. Senza di questa "trapanazione" continuata nessun apparecchio ad elica si sposterebbe d'un palmo.

E fin qui tutto andrebbe bene, anzi, troppo bene, ma, siccome ogni medaglia ha il suo rovescio, ecco che il valido appoggio che l'atmosfera offre coi suoi invisibili cuscini d'aria, si muta a un certo punto in ostacolo, tanto più duro a superare quanto maggiore è la velocità dell'aereo. Abbiamo così, dopo l'appoggio dell'aria, la resistenza dell'aria, resistenza sorniona, ipocrita, ma tenace e inflessibile. Sembra che l'atmosfera, pentita di avere in principio indulgentemente aiutato l'aeroplano a levarsi in volo, resa gelosa della sua velocità, voglia arrestarlo aggrappandosi ad ogni suo membro, ad ogni sporgenza, ad ogni bullone o cavo o filo.

Ma l'uomo, da quel cocciuto che è, non si dà per vinto e scarnisce, assottiglia, affila, leviga, pialla il più possibile i suoi apparecchi perché meglio penetrino nell'aria e più facilmente sguiscino dalla sua stretta.



Il Duce parla alla folla delle maestranze il giorno dell'inaugurazione del centro urbano della città aeronautica di Guidonia

Spesso l'Atmosfera sguinzaglia il suo figliuolo maggiore il Vento, che allegramente si mette in caccia di tutto quel che galleggia nell'aria. Degli aerei che incontra, alcuni spinge, altri cerca di deviare, altri ancora risolutamente affronta e pretende di ributtare indietro.

L'aviatore replica forzando il motore se il Vento è di prua o, se è di traverso, deviando la sua rotta di quanto basta per compensare la deriva provocata dalla corrente. Talvolta il Vento, esasperato, s'avventa come toro infuriato, in una serie di raffiche paurose che fanno pazzamente ballare i meglio costruiti aeroplani. Ma il pilota non si scompone. Come il torero schiva agilmente l'urto del toro spostandosi da un lato; egli, salendo di qualche centinaio di metri, raggiunge una zona di maggiore calma e tira dritto pel suo cammino. Piena di dispetto, l'Atmosfera non cede, ma si rivolge alla più maligna delle sue figliole, l'Umidità, e le passa segrete istruzioni.

Ed ecco, sulla rotta dell'aeromobile perseguitato, assieparsi massicci, asfissianti banchi di terra nebbia. Non si vede più nulla, spesso nemmeno la punta delle ali. Nebbia e pioggia. Tutto è umido, grondante, sull'aeroplano, il quale, appesantito, procede a tentoni. Il pilota risolve di guadagnare quota? E qui si rivela il tradimento. Quella che non era che umidità molesta, alle basse temperature delle quote superiori diventa ghiaccio e, mentre l'acqua, appena posatasi era, dal vento della corsa, dispersa via, il ghiaccio rimane, anzi, con velocità paurosa aumenta di volume e di peso. Son chili e chili di gelo che in pochi minuti si stratificano sui bordi d'attacco, sulle eliche, sui piani di coda, sui carrelli, sui cavi...

Un tempo, in queste condizioni, la navigazione aerea diventava realmente drammatica, ma poi l'uomo mise in movimento qualcosa che l'Atmosfera non ha, ossia l'intelligenza, e trovò il rimedio. Contro i depositi di gelo escogitò congegni che provocano lo scropolamento del ghiaccio depositatosi i cui frantumi sono spazzati dalla corrente; per vincere la nebbia, ricorse al sistema che si era dimostrato così efficace nel volo notturno, ossia alla guida con gli strumenti di bordo e con lo ausilio da terra.

Gli strumenti dicono al pilota: "Tu sei alla tale quota, la posizione dell'apparecchio è giusta, la velocità

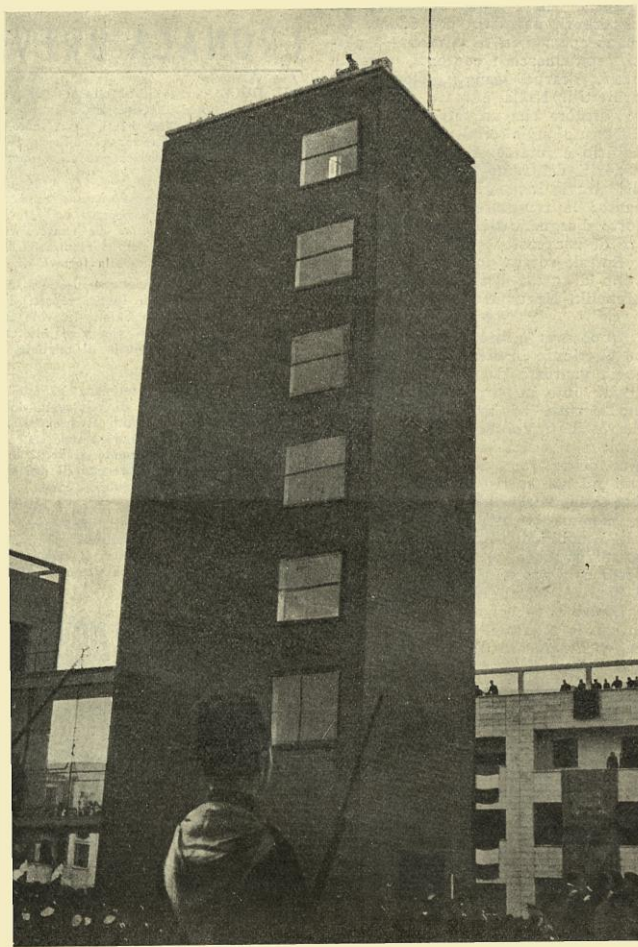
è tanta". In virtù dell'aiuto da terra, poi, ossia dei radio-orientatori, l'aeroplano è guidato in porto press'a poco come un treno lo è, dai binari, alla stazione.

Tutti questi espedienti potranno esser complicati, ma si tratta di ripieghi provvisori. Infatti in ogni parte del mondo dozzine di studiosi stanno logorando la loro intelligenza alla ricerca di qualcosa di più semplice e sicuro e, perbacco, lo troveranno.

Frattanto si può dar per certo che la navigazione aerea sulle grandi distanze è destinata a svolgersi in avvenire nella stratosfera. E' una zona lontana, gelida, ma di umore costante e non scorbutico.

E sarà un gran bel giorno quello in cui, a chi gli parlerà di nebbie, fulmini, raffiche e orrida compagnia, il pilota potrà rispondere: "Puah! Io ci passo sopra a queste cose!..."

Il mercante di nuvole



Questa è la torre Littoria che domina il centro urbano della città aeronautica di Guidonia. La città dell'aria, nella quale vivranno le maestranze i dirigenti e gli ufficiali del centro aeronautico, è stata inaugurata il 31 ottobre dal Duce

## IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

E' 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.

E' 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 aeromobili 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

# LE RIVENDICAZIONI DEL CARRELLO

Credo che ormai tutti i lettori de L'Aquilone sappiano della mia straordinaria facoltà di comprendere e parlare il linguaggio di tutte le cose dell'universo. Come e quando ho imparato? E chi lo sa? Neppure voi sapreste dirmi in che modo avete imparato a vedere o a udire. Vedete e udite, ed è tutto. Gli occhi e le orecchie son là per questo e nè voi nè io li abbiamo fabbricati così come sono... Allo stesso modo io mi ritrovo, senza saper come, questa facoltà di conversazione universale. Credo, d'altroché, che chiunque possa giungere a possederla in un certo grado; basta un po' d'attenzione e di pazienza. Guardatevi attorno. Non è difficile, per esempio, comprendere quello che brontola un cane o il ragazzo impaurito che lo infastidisce quando rode un osso, o i consigli della chioccia mentre fa quattro passi per l'orto in mezzo ai suoi pulcini...

\* \* \*

Premessa questa noiosissima spiegazione, necessaria specialmente per

quelli fra voi che pretendono di saperla lunga e che sarebbero anche capaci d'accusarmi d'inverosimiglianza, vi dirò di quel che mi accadde lunedì scorso.

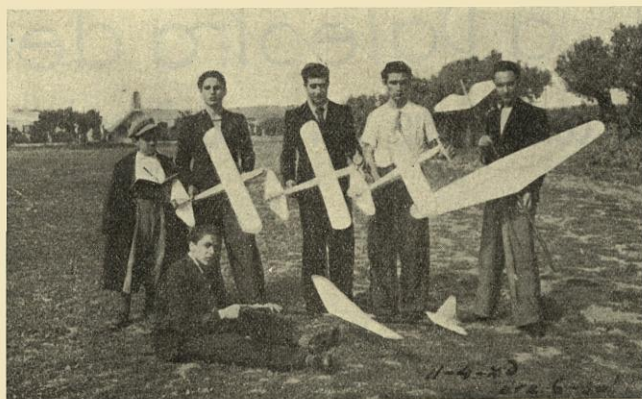
Mi trovavo nell'officina riparazioni di un grande stabilimento aeronautico, in attesa d'un amico. M'ero seduto su una cassa da imballaggio e, per ingannare l'attesa, avevo spiegato un giornale del mattino.

— Che chiacchieroni insopportabili! — sbuffò, anzi, cigolò vicino a me una voce metallica e arrugginita.

Un altro, al mio posto, si sarebbe spaventato. Infatti sapevo che, all'infuori di me, non c'era nessuno nell'officina; ciononostante non pensai nè a delinquenti nascosti nè a fantasmi, ma fissai con sospetto un carrello d'atterraggio che si trovava in terra non lontano.

Era stato proprio lui a parlare.

— Non ce l'ho mica con lei, sai! — esclamò sbirciando di sotto in su — Mi urtano i nervi quei baglioni dei giornalisti che davvero passano il segno d'ogni ingiustizia e di



Un gruppo di aeromodellisti tunisini con i loro apparecchi

ogni ingratitudine! E fossero i soli, loro...

— Che le hanno fatto? Sentiamolo... — lo esortai.

— Guardi lì, volti la pagina... Quel titolo "Ali trionfanti nel cielo d'Italia!" e quell'altro: "La potenza delle nostre ali..." Scommetto che nel testo si parlerà di ali che solcano vittoriose gli spazi, di pace all'ombra sicura delle ali, si invocheranno altre ali per la patria... Ali, ali dappertutto, ali in ogni salsa...; ma, dico io, e noi carrelli che ci stiamo a fare? Nessuno si accorge della nostra esistenza? Provi un po', caro signore, ad immaginare un'aviazione senza carrelli? Impossibile, è vero? Invece senz'ali già si vola. C'è l'autogiro con tutti i suoi parenti...

— Ma, vede, — obiettai — si tratta più che altro di simboli di figure retoriche. Sia giusto; come si potrebbe dire "...all'ombra dei carrelli italiani..." od anche che un certo oratore ha avuto espressioni carrellate?

— Sciocchezze! — ribattè aspramente il carrello — Questione di farci l'orecchio! Il fatto è che anche nella vostra cosiddetta arte figurativa siete schiavi di queste stupidissime e invadenti ali. Ne mettete sulle cartoline, sulle uniformi, sui francobolli, sui palazzi... Mai, nemmeno per sbaglio, che raffigurate a scopo decorativo un carrello... Perfino le Ferrovie dello Stato, che a loro emblema hanno scelta la ruota, chissà perchè hanno voluto affiancarla con due balorde alucce che ci stanno come i consueti cavoli nella solita merenda.

— Ammetto che c'è del vero in quanto dice, — risposi — tuttavia deve convenire che gli uomini usano ai carrelli riguardi particolari che non hanno per le ali.

— Ah sì, questo è innegabile! — convenne il carrello in tono d'importanza. — Ci danno le gomme, le molle, gli ammortizzatori ad acqua o magari ad olio perchè non ci facciamo troppo male negli urti dell'atterrata... Molti di noi, perchè non soffrano le correnti d'aria in volo, hanno una loro cabina particolare, come passeggeri di riguardo, dalla quale escono solo al momento dell'arrivo... Ma è ben per questo che ci riesce incomprensibile la logica degli uomini. Ci trattate, e giustamente, come l'elemento più prezioso dell'aeroplano... e poi esaltate le ali, quelle due stupide cose immobili, sempre ferme, sempre tese..., prive d'ogni movimento e senza alcuna agilità.

Roba dell'altro mondo! Ma adesso si scostò. Ecco là il mio medico

curante che viene per le solite iniezioni... Se vede che m'affatico a parlare, mi fa una predica!

— Carrellà! — risposi, salutandolo.

— Come? — chiese.

— Niente. Salutavo. A un altro avrei detto alalà ma a lei, sa, per riguardo...

— Ah, grazie, capisco... — replicò, sorridendo lusingato ed accolto con un cigolio confidenziale il meccanico che s'avanzava brandendo l'oliatore.

Il Castellano dell'Aria

## CAUSE D'INCENDIO NEI DIRIGIBILI

L'indimenticabile disastro del dirigibile «Hindenburg» e gli scarsi risultati raggiunti dalla Commissione d'inchiesta, hanno spinto gli studiosi a tentare di trovare nei più complessi fenomeni fisici la giustificazione di questo e degli altri misteriosi incendi. Secondo i recentissimi studi del prof. Mihoud, l'esplosione spontanea dei dirigibili sarebbe dovuta alla formazione di elevatissime tensioni elettrostatiche al passaggio dell'idrogeno carico di goccioline d'acqua attraverso una valvola molto stretta. In tale situazione sarebbe allora possibile ad una scintilla di scoccare tra la copertura ed una goccia di acqua, producendo la conseguente esplosione, senza che avvenga alcun contatto con il suolo. Tuttavia in linea pratica, il problema della navigazione con il «più leggero» dell'aria rimane sempre connesso all'uso del gas elio, ininflammabile, invece dell'idrogeno. A questo proposito è noto che positive trattate e sono state condotte tra la Germania e gli Stati Uniti, principali produttori di elio.

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

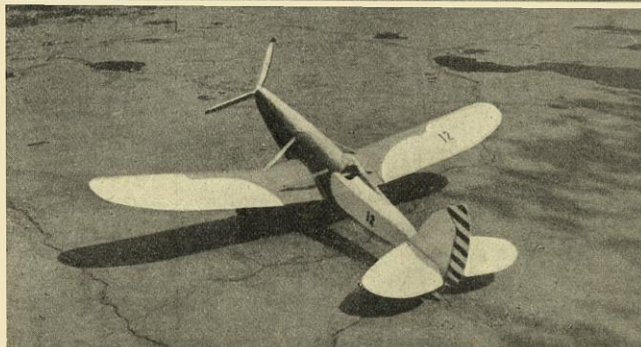
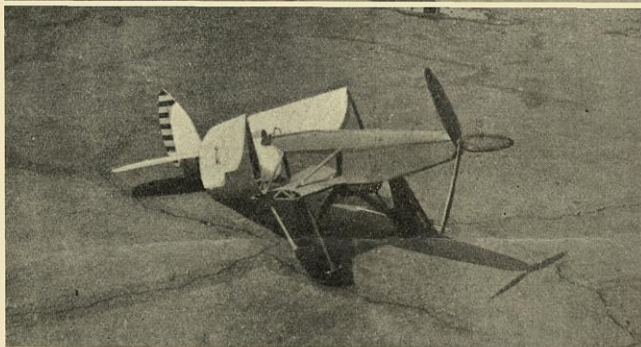
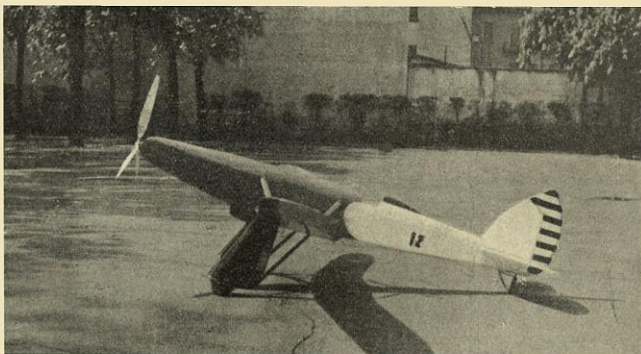
e dell'aeromodello a tubo

**LIBELLULA**

lire 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

**AEROMODELLI E ACCESSORI**  
via Riva Reno, 118 - Bologna



Una riproduzione del monoplano «Breda 39» ad ali ripiegabili. Il modello, costruito nel 1935 da un milanese, decollava da sé e volava per oltre un minuto

# La Palestra dell'aeromodellista

## La costruzione dei modelli volanti

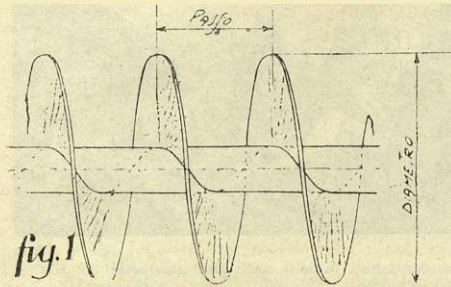


fig. 1

### QUINDICESIMA LEZIONE

L'elica è la parte di maggiore difficoltà costruttiva per l'aeromodellista. Infatti la sua costruzione richiede

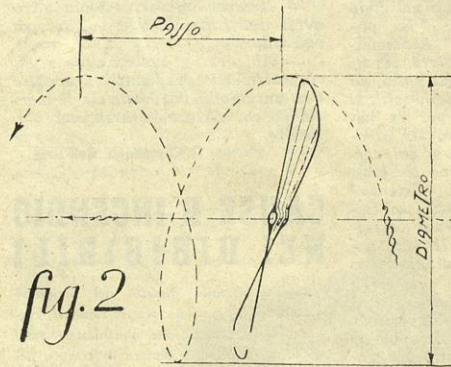


fig. 2

una grandissima cura e molta attenzione, perchè dall'esattezza di essa dipende il successo del volo del modello.

La scelta dell'elica è della massima importanza e ben difficilmente, salvo per chi ha grandissima pratica o cognizioni di studio speciali, si riesce con una prima costruzione ad ottenere un buon risultato.

Molto spesso un buon aeromodello vola male a causa delle deficienze e delle imperfezioni dell'elica: il diametro errato, il passo non appropriato alla velocità dell'apparecchio sono le cause che gli impediscono di volare o lo fanno volar male, con voli stentati, o con dondolio o con false inclinazioni, che nella maggioranza dei casi sono la ragione di improvvise picchiate con inevitabile caduta.

Spesso, in pratica, nell'aeromodello il rendimento più o meno buono dell'elica dipende dalla velocità di rotazione dell'elica stessa, e per esperienza si può affermare che l'elica che gira lentamente ha un rendimento maggiore dell'elica che gira veloce: e ciò è a tutto vantaggio del costruttore, il quale potrà così mettere il minimo necessario di gomma motore, attenendo contemporaneamente anche la riduzione al minimo dell'effetto dannoso della torsione prodotta dall'elastico attorcigliato.

L'elica è l'organo fino ad oggi impiegato per ottenere la traslazione nell'aria. Essa funziona ruotando nell'aria co-

me una vite entro la propria madre-vite; perciò l'elica può essere considerata come una porzione di una vite che ruotando nell'aria si avvita in questa, che le fa da madre-vite (fig. 1).

Una vite girando entro la propria madre-vite, immaginando questa fissa, avanza ad ogni suo giro di un certo spazio lineare chiamato *passo della vite*; perciò un'elica, ruotando nell'aria che le fa da madre-vite, avanza ad ogni suo giro di una quantità lineare chiamata *passo dell'elica*, o *passo reale*, poichè l'aria non è rigida, anzi fornisce un punto di appoggio mobile e fuggente; l'elica ad ogni suo giro avvan-

za di una quantità che è solo una parte del suo *passo geometrico* o teorico (fig. 2).

La differenza fra il passo geometrico ed il passo reale si chiama *regresso dell'elica*.

(Continua).

Giarella

## LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

ENNIO MORANDI - Parma. — Attendo il disegno promessomi. Cordiali saluti.

VINCENZO MAZZONE - Reggio Calabria. — Per C. P. si intende il centro di pressione del profilo che nel caso del profilo «Eiffel 385» trovasi a 31 centesimi di corda dal bordo d'entrata. La scelta dei profili che ti occorrono puoi farla consultando «Il costruttore di aeromodelli».

EUGENIO LIBERTINI - Salerno. — Mi domandi di molte cose a cui non sono in grado di soddisfarti. I numeri arretrati de *L'Aquilone* si possono avere inviando lire 0,60 per ogni numero alla nostra amministrazione. La descrizione del veleggiatore «Albastre'lo» ha inizio dal n. 45 dell'annata 1936. I profili che poi adottare sono l'Eiffel 385 oppure il Götting 555. Dove la vuoi adattare l'elica del «Cirillo»?

ROBERTO BONAZZI - Roma. — Il serbatoio per l'aria compressa si può caricare senza pericolo purchè entro il limite di pressione al quale può resistere. Bisogna però stare bene attenti che il serbatoio non sia avariato in qualche parte e che non presenti rigature di sorta che potrebbero indebolire il lamierino sottile. Ti consiglio, ad ogni modo, di non perdere tempo con questo genere di propulsore che dà risultati poco soddisfacenti. Non posso darti, per ora alcuna indicazione per l'acquisto di un motorino a scoppio.

LEONE ELEFANTI - Reggio Emilia. — Per spessore del compensato s'intende lo spessore totale di tutti gli strati, e non di un solo strato.

EUGENIO LIBERTINI - Salerno. — Se vuoi avere i cartoni per la costruzione degli apparecchi, devi rivolgerti direttamente a «L'Ala Littoria» - Aeroporto del Littorio -

Roma. L'autonomia degli apparecchi S. 81, S. 83 e S. 79 dipende dal carico di bombe che vengono caricati sui singoli aeroplani. A pieno carico bellico l'autonomia dell'S. 81 e dell' S. 79 è di circa 2.000 chilometri. L'autonomia dell'S. 83, da trasporto, è di oltre 1.000 Km. Non ti consiglio la costruzione dell'idromodello che ti proponi di realizzare perchè tale tipo di modello comporta la difficoltà del decollo in acqua e se l'aeromodellista non è più che esperto non riuscirà ad ottenere risultati soddisfacenti.

CESARE CESARINI - Bergamo. — Per primato mondiale s'intende il massimo conseguito nella maggiore durata, nella maggiore distanza, nella maggiore velocità e nella maggiore altezza, ottenuti con qual-

siasi mezzo aereo. Per primato internazionale s'intende un primato raggiunto con una data categoria di velivolo. Naturalmente, anche i primati mondiali sono compresi nelle relative categorie di apparecchi come primati internazionali. E' una piccola confusione creata dall'organo internazionale che omologa i primati... e che speriamo venga quanto prima chiarita. Il «Ghibli» è un bimotore leggero con motori Alfa Romeo 115 da 180 c. v., munito di carrello fisso; il «Libeccio», che è pure costruito dai Cantieri Aeronautici Bergamaschi, è un bimotore a carrello retrattile per allenamento al bombardamento, munito di motori stellati Piaggio VII da 420 cavalli ciascuno. Si tratta, come vedi, di due differenti apparecchi.

## L'aeromodello veleggiatore "A. P. 6."

(Continuazione dai numeri precedenti)

Il materiale messo a nostra disposizione del progettista ci consente questa volta la rara fortuna di studiare preventivamente il comportamento aerodinamico del nostro aeromodello, di regolarlo prima del volo e di confrontarne le caratteristiche pratiche in volo con quelle fornite dalle esperienze aerodinamiche.

Dell'apparecchio F. 1 è stato infatti eseguito un modello in legno in scala 1:10 (fig. 5) che è anche perciò il modello scala 1:2 del nostro aeromodello. Questo modello, di legno pieno, lucidato a spirito e rifinito con ogni cura, è stato sospeso alle bilance di un tunnel aero-

dinamico e sottoposto al vento della galleria. Dalle forze che così hanno sollecitato le bilance, con opportuni calcoli, sono stati ricavati i coefficienti di portanza e resistenza, nonché l'efficienza, per il modello in vari assetti e con tre calettamenti diversi del piano di coda. Un grafico caratteristico, relativo al calettamento di coda di 0 gradi rispetto all'incidenza della corda media aerodinamica (che si trova a metà fra le centine 6 e 7 dell'ala), è rappresentato in fig. 6, in cui si vedono appunto le tre curve  $C_p$ ,  $C_r$  e  $C_p/C_r = E$ . Tutte queste curve sono riferite alle stesse incidenze (rappresentate sulle

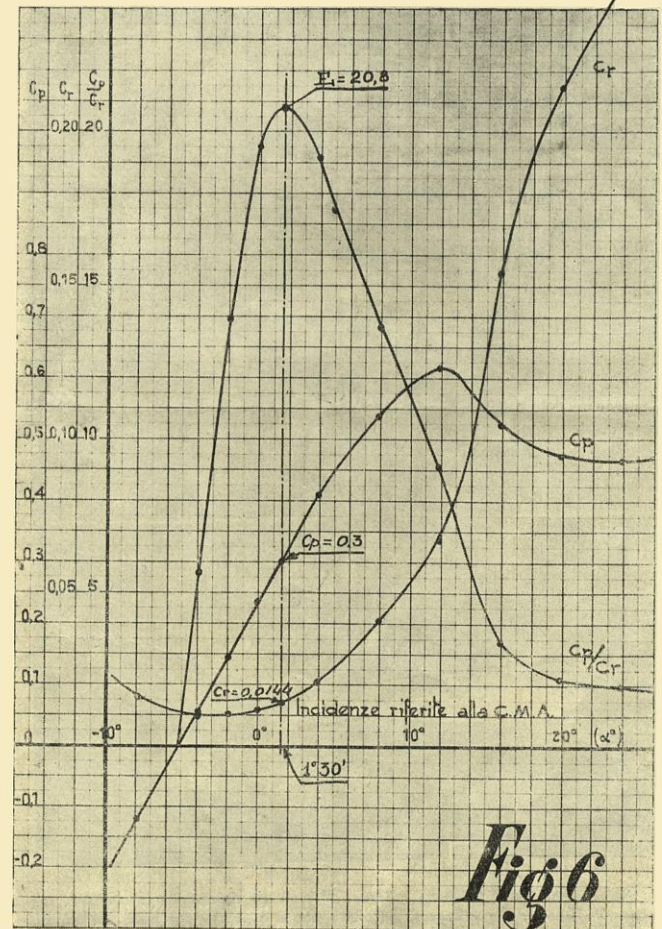
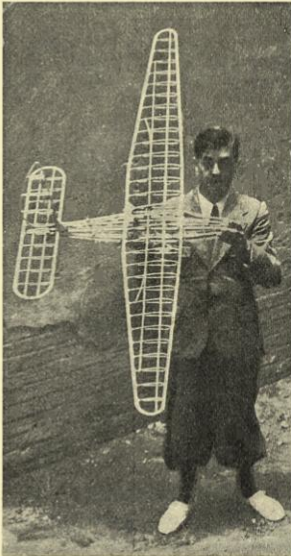


Fig. 6





Il bolognese Rufotti con lo scheletro del suo «Roma».

di due ruote coniche i due alberi che per mezzo ciascuno di una coppia di ruote coniche, fanno funzionare le due eliche.

E' da notare che quando il motore fa funzionare le due eliche poste sulle due semiali non fa funzionare l'elica posta davanti la prua dell'apparecchio.

Questo si ottiene spostando in avanti ed indietro l'albero che passa sopra il motore, il quale davanti alla ruota dentata a tamburo porta un innesto a frizione corrispondente ad un altro unito all'albero dell'elica. Ogni porta cuscinetto del primo albero (cioè quello spostabile) porta un braccio il quale finisce in un anello che può scorrere liberamente avanti e indietro in un albero parallelo.

Al braccio dell'ultimo porta cuscinetto, che si trova subito dopo la coppia delle ruote coniche si ingrana un volantino a vite, il quale girando può spostare così l'albero e quindi spostandolo in avanti si innesta l'elica; la ruota conica orizzontale si allontana da quella verticale e quest'ultima viene bloccata per mezzo di un dente posto sul porta cuscinetto. La ruota dentata a tamburo fa sì che, spostando l'albero, il movimento trasmesso dal motore non si interrompe.

Il funzionamento dell'apparecchio avviene come appresso:

Ammettiamo che si voglia decollare verticalmente; con un giro al volantino si disinnesta l'elica principale e si innesta l'albero che porta il movimento alle due eliche; quindi si fa funzionare il motore a regime massimo. Allora succede che le due eliche imprimono all'ala un senso rotatorio e funzionano come se fossero due singoli apparecchi aventi un peso in comune, i quali si alzano a spirali. Raggiunta l'altezza desiderata, se vogliamo stare fermi, mettiamo in moto un motorino elettrico, il quale con un semplicissimo dispositivo alternato dà prima tutto gas al motore, in modo che l'apparecchio riceve una spinta verso l'alto e subito dopo lo leva e l'apparecchio per gravità tende ad abbassarsi. Queste due forze contrarie alternate con grande rapidità imprimono all'apparecchio soltanto una leggera vibrazione, mantenendolo quindi fermo. Quando vogliamo far funzionare l'elica principale disinnestiamo la trasmissione delle due eliche bloccando l'albero principale per mezzo del

dente posto sul porta cuscinetto ed innestiamo questa. L'ala, esaurita la forza d'inerzia, girerà in senso contrario e l'apparecchio funzionerà come un autogiro. Per la discesa verticale si leva il gas al motore e l'apparecchio scenderà sostenuto dall'ala in rotazione».

La lunga spiegazione fornita, per quanto in alcuni punti poco chiara, può dare una pallida idea di quello che si ripromette il nostro amico: ascesa verticale a mezzo delle ali, che in tal caso funzionerebbero da rotori verticali; immobilità in aria con azione alternata del motore; velocità orizzontale bloccando le ali dell'apparecchio e mettendo in funzione l'elica trattativa e, infine, discesa verticale a mezzo delle stesse ali

che in tal modo avrebbero la funzione dell'autogiro.

Come idea non c'è male. Il guaio è che questo apparecchio non potrebbe neanche alzarsi, ed il perchè è molto chiaro. Chiunque di voi sa che gli elicotteri hanno bisogno di avere rotori di dimensioni e di profilo adatti, rotori che assolutamente non potrebbero avere, se bloccati, la funzione di un'ala fissa a superficie portante.

L'idea così semplice che il nostro amico ha avuta, sarebbe il toccasana di tutti gli inconvenienti. Figuratevi un po' voi se fosse stata appena appena da prendere in considerazione, quanti costruttori se ne sarebbero appropriati!

Ingegnere Sofistico

## Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

Centinaia di migliaia di cittadini riversatisi nelle strade e nelle piazze o affollatisi alle finestre, sui balconi, sulle terrazze delle case e dei palazzi o su quell'impareggiabile osservatorio che è l'immenso tetto del Duomo, e persino sui tetti, assistettero con crescente sbalordimento ammirativo alla fantastica ed apocalittica giostra aerea di quelle masse di bombardieri e di caccia rovesciati sulla città a ondate successive tonnellate di esplosivi e nubi fumogene. Io, che dall'alta terrazza della mia abitazione, sita nelle immediate vicinanze della Stazione Centrale, avevo assistito a tutte le fasi della triplice incursione, rivivo ancor oggi il fantasmagorico carosello dei 400 apparecchi, il turbinoso loro volteggiare, il rombo persistente ed assordante dei motori, il fragore lacertante delle esplosioni; complesso sì vario e inimmaginabile di sensazioni delle quali anche la più abile e suggestiva descrizione non riuscirebbe a dare che una pallida ed imperfetta idea.

Concluse le manovre con la descritta azione su Milano, i reparti aerei ad esse partecipanti, concentratisi all'aeroporto di Ferrara (70 apparecchi terrestri) ed al lago toscano di Massaciuccoli (124 idrovolanti), vennero passati in rivista da S. M. il Re che aveva presenziato col Duce e con le più eminenti personalità dell'Esercito all'intero svolgimento delle operazioni. L'eccezionale avvenimento ebbe vastissima risonanza nel mondo. Nazioni dotate di forti ed attrezzatissime aeronautiche constatarono con amarezza la loro inferiorità di fronte alla nostra Arma Azzurra, il cui prestigio, già consacrato da anni di continui e crescenti successi, rifluì di maggior splendore. Gli Italiani tutti, specie gli spettatori delle impressionanti incursioni, compresero da esse la profonda ed umanitaria saggezza della politica aviatoria del Duce e del Fascismo, rivolta a dotare la Patria di un'Armata Aerea formidabilmente organizzata e pronta ad ogni evento, sì da essere nel contempo: presidio invincibile della Nazione, garanzia di pace dignitosa, monito ai nemici e agli invidi, palestra di eroismi.

A questi avvenimenti di primo piano fecero degna corona altre manifestazioni minori. Interessanti dal lato spettacolare ed esibizionistico le giornate aviatorie propagandistiche di Torino (14 giugno) e di Milano (27-28-29 giugno) organizzate dai rispettivi Aero Club «Gino Lisa» ed «Emilio Penuti» e coronate da pieno successo di concorrenti e di folle. Nella giornata torinese, sul gruppo degli specialisti italiani e tedeschi di alta acrobazia e di paracadutismo, si distingueva l'asso velocista Brack Papa, vincitore contro cinque altri concorrenti del Circuito del Piemonte (Km. 450). Nelle tre giornate milanesi a Taliedo, cui ebbi la fortuna di assistere con numerosa folla di appassionati non-uranti del sole canicolare e del caldo torrido, si fecero applaudire i virtuosissimi acrobatici del superasso tedesco Udet, degli italiani De Bernardi e Magrini, dei tedeschi Von Schamburg e signorina Liesel Bach e della paracadutista signorina

Km. 1200) e Milano-Madrid (1° dicembre: Km. 1435) del milanese ing. Meleri, su Breda-33 da turismo, alle rispettive medie orarie di Km. 225 e Km. 205, allora notevolissime per tali tipi d'apparecchio.

Ai margini di quest'attività a carattere strettamente aviatorio, si ebbero alcune inaugurazioni di opere e monumenti destinati od ispirati all'aeronautica; precisamente: il 28 ottobre (IX annuale della Marcia su Roma), alla presenza del Duce e delle più alte Gerarchie militari e statali, della nuova modernissima e monumentale sede del Ministero dell'Aeronautica, dotata d'un salone sacro agli Eroi dell'Aria e recante incisi sul marmoreo zoccolo d'ingresso i nomi di tutti i Caduti dell'Arma Azzurra; il 27 settembre, a Milano, del monumento al superasso Francesco Baracca; il 16 novembre, a San Donà di Piave, di quello all'asso di guerra Giannino Ancillotto; il 24 dicembre, a Bolama (Guinea portoghese), ove col gen. Balbo e con gli atlantici della crociera «Italia-Brasile» si era recato un folto pellegrinaggio organizzato dalla Lega Navale Italiana, del cippo monumentale dedicato ai cinque Eroi ivi immolatisi all'alba del 6 gennaio mentre tentavano di spiccare il grande volo verso il lontano Brasile. Il memore e commovente omaggio ai Caduti di Bolama chiudeva degnamente un'annata, che per l'Ala italiana e fascista era da considerarsi storica e trionfale.

(Continua)

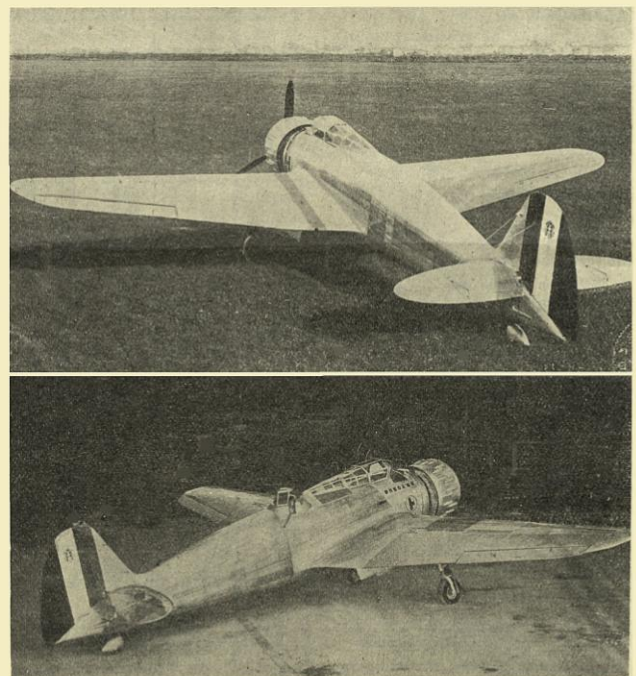
Piero Botta

## I NOSTRI APPARECCHI

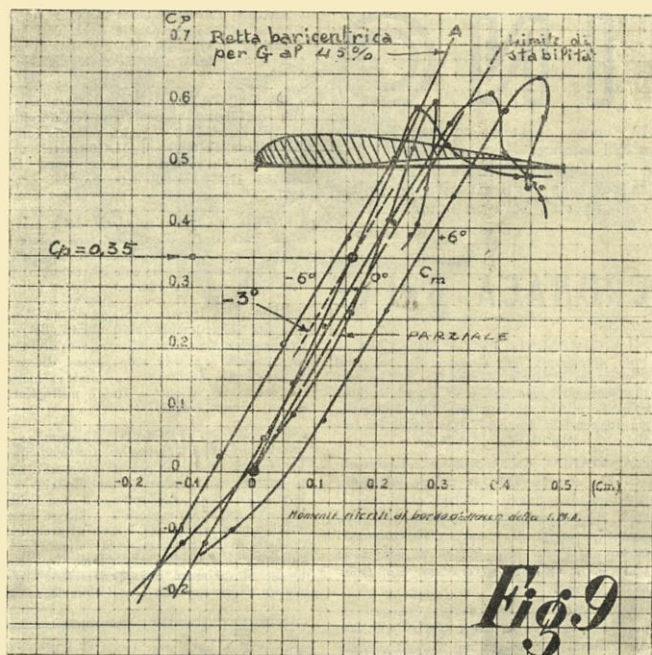
### Il Monoplano «Breda 65»

E' oramai noto che accanto alle tradizionali specialità dell'aviazione da guerra, caccia, ricognizione e bombardamento, in questi ultimi tempi, se ne è aggiunta una quarta: quella d'assalto, specialità mercede la quale possono rifulgere le doti di coraggio, di abilità e di decisione immediata del pilota. Volare con apparecchi velocissimi alla quota più vicina possibile al suolo, scavalcando, quasi, gli ostacoli del terreno per nascondersi alla vista dei di-

fensori, cambiando frequentemente direzione per disorientare i posti di ascolto a terra, e, giunti sull'obiettivo prefisso, scaricare con precisione il carico di bombe; mitragliare colonne in marcia immediatamente a ridosso delle retrovie o anche nell'interno del territorio nemico in centri di particolare importanza; questi sono i più importanti compiti dell'aviatore d'assalto. Compiti che sono quanto mai rischiosi perchè alle difficoltà di carattere bellico si aggiun-



Sopra: Monoplano monoposto da caccia e d'assalto «Breda 65» — Sotto: Monoplano biposto da caccia e d'assalto con torretta per il mitragliere.



Vedi a pag. 8 la lezione intitolata «L'aeromodello "A. P. 6."».

gono quelle del volo che deve essere effettuato a breve distanza dal suolo. Il pilota deve perciò essere pronto ad evitare qualsiasi ostacolo che, anche improvvisamente, può elevarsi contro. Naturalmente per tale impiego bellico debbono approntarsi apparecchi di speciali caratteristiche: ottima visibilità anteriore, buona maneggevolezza, velocità a bassa quota ed in quota, (per facilitare il ritorno degli apparecchi che, terminata la loro missione, non sono più costretti a volare rasente terra), armamento offensivo di lancio potente, in modo da sviluppare un volume di fuoco considerevole nel caso di mitragliamenti contro obiettivi terrestri, possibilità di carico di bombe da scaricare sugli obiettivi che debbono essere colpiti dall'offesa a volo rasente.

Tutte queste caratteristiche bisogna armonizzarle in maniera che nessuna prevalga a scapito delle altre: compito estremamente delicato del progettista che deve saper concentrare nell'apparecchio tutte queste doti.

Uno dei nostri migliori apparecchi d'assalto, che può svolgere anche missioni di ricognizione strategica e che è capace anche di evolvere con agilità tanto da poter essere impiegato come apparecchio da caccia, è il Breda 65, monoplano di costruzione interamente metallica, monomotore. Su questo apparecchio possono essere montati motori stellari della potenza da 700 a 1000 c. v. L'ala semispessa è costruita interamente a sbalzo. Il carrello di atterraggio è a parziale scomparsa nel ventre dell'ala entro due speciali ricoveri a profilo di buona preparazione. L'apparecchio è munito di dispositivi di ipersostentazione costituiti da alettini di curvatura. La fusoliera è rivestita con lamiere di duraluminio che formano struttura resistente.

Gli impennaggi sono monoplani con il piano fisso di deriva controventato da doppio tirante.

L'armamento dell'apparecchio è costituito da quattro mitragliatrici di rilevante calibro situate nell'ala e che sparano fuori del disco dell'elica. L'apparecchio è costruito in due versioni: monoposto e biposto. In quest'ultima il mitragliere aziona una mitragliatrice brandeggiabile protetta da una torretta munita di vetri.

Ecco le caratteristiche principali dell'apparecchio nella versione biposto: apertura alare m. 12,10; lunghezza metri 9,60, altezza m. 3,20, motore Alfa Romeo 126 da 750 cavalli, munito di compressore e riduttore, con elica metallica tripala a passo variabile in volo; velocità massima alla quota di 5000 metri prossima ai 400 chilometri orari; quota di tangenza 7000 metri.

A. M.

## Per coloro che si associano a mezzo della R. U. N. A.

Ricordiamo che col 29 ottobre si inizia il nuovo anno associativo per la Reale Unione Nazionale Aeronautica e quindi da questo giorno hanno regolare corso anche le associazioni a condizioni speciali per gli iscritti alle Organizzazioni giovanili del Partito, che per l'anno XVI sono state così stabilite:

— I balla e le piccole italiane pagano lire 10 ed hanno diritto all'iscrizione per un anno alla R.U.N.A. ed a ricevere per lo stesso periodo di tempo il giornale *L'aquilone*.

— Gli avanguardisti, le giovani italiane, i giovani fascisti e gli iscritti al G.U.F. pagano lire 15 ed hanno diritto all'iscrizione per un anno alla R.U.N.A. ed a ricevere per lo stesso periodo di tempo il giornale *L'aquilone* oppure *Le vie dell'aria*, a loro scelta.

Per queste associazioni speciali occorre indirizzarsi direttamente alle Sedi Provinciali e alle Sezioni Autonome della R.U.N.A. che si trovano in tutte le principali città del Regno.

### TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AERODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937 alla ditta

**AERODELLI E ACCESSORI**

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

# BARACCONI DELLE MARAVIGLIE



Per carità, se tenete alla vostra pelle non parlate di draghi in presenza del capitano Chile Vaughn. E' vero che difficilmente lo potrete incontrare, dal momento che presta servizio presso la compagnia cinese China National Aviation Corporation, tuttavia preferisco avvertirvi. Non si sa mai!

Doveve sapere che la scorsa estate il nostro bravo capitano se ne volava lemme lemme verso Canton, alle leve d'un pacifico apparecchio civile. Il tempo era buono, i passeggeri tranquilli, e i motori sprigionavano un bonario ron-ron come i gatti che sonnecchiano in un canto del focolare. Quand' ecco emergere a prua qualcosa d'inconcepibile, di spaventoso, che fa sbarrare occhi e bocca al povero pilota il quale tremando stringe convulso le leve. Un enorme dragone si libra sulla sua rotta, immobile sulle ali verdi, mentre la smisurata coda vermiglia ondula nervosamente come per minacciare. Dagli occhi, dalle froge, dalla bocca spalancata escono getti di fumo arrossato da bagliori di fiamma.

Con un lungo urlo d'orrore il capitano picchia vertiginosamente, raggiunge a tutto gas l'idroporto di Camon, per fortuna vicinissimo, balza dall'apparecchio, irrompe nell'ufficio del direttore e balbetta come può una smozzica, ansimante relazione sullo spaventoso incontro.

Ma il direttore non sembra scuotersi; ascolta con una flemma stupefacente, poi preme il bottone di un campanello e all'uscire accorso ordina: "Mandate qualcuno a dire a quei ragazzi che giocano con l'aquilone sulla riva del fiume, di smetterla o almeno di divertirsi con uno che non sia in forma di drago o d'altra brutta bestia. E voi, capitano Vaughn, prendete un po' di cognac e fatevi animo. Poi vi condurrò ad ammirare il vostro tremendo dragone di carta velina".

Quest'altra ve la racconto per stretto dovere d'imbonitore, ma non m'arrischio ad assicurarvi che sia vera. Per conto mio la trovo anzi piuttosto inverosimile... Insomma, vedete un po' voi!

L'aviatore australiano Jones Smithson, oltre che il volo, ama pazzamente la pesca. Col suo idro svola da uno stagno o fiume all'altro e al termine d'una settimana o due di pazienti appostamenti, non manca mai di far ritorno a casa con la sua brava mezza libbra di pesce.

Un giorno che l'amico Jones se ne stava già da un paio d'ore ad arrostiti con la canna in mano sulla riva di uno dei cento laghetti della Contea di Perth, uno del luogo, passando, lo avvertì che se voleva pescar qualcosa di grosso doveva usare per esca una rana. Jones si mise subito alla ricerca della rana, ma l'unica che trovò stava in bocca a una biscia mezzo assopita. L'aviatore non aveva addosso altra arma che uno spruzzatore di benzina e pensò bene di servirsene inondando la te-

sta del serpe. Questo prese la cosa pacificamente; abbandonò la rana e si leccò il muso grondante di benzina.

L'aviatore tornò al suo appostamento, tuttavia neppure con la rana i pesci se la sentirono d'abboccare. Jones s'addormentò, ma di lì a poco si risosse. Qualcuno gli picchiava dolcemente su un ginocchio. Era la biscia che aveva fatto ritorno portando in bocca una seconda rana. Evidentemente la brava bestiola aveva trovato di suo gusto la benzina e veniva a fare la sua offerta per averne ancora.

... No, non mi dite niente! V'ho già avvertito che per conto mio non l'ho bevuta... Il fatto è, però, che quella faccia tosta del pilota Smithson insiste per spacciarla per vera... Fate voi! L'imbonitore

## LA VITA DI BARACCA

descritta da FOSCHINI

Dopo l'affresco cinquecentesco della vita di Pietro Aretino, la scorribanda dietro l'avventurosa furia di François Villon e la ricostruzione — di severa linea latina — della figura e della fortuna di Cesare, Antonino Foschini promette, con la Vita di Francesco Baracca, il suo primo libro d'ambiente moderno. La vita di Francesco Baracca, s'annuncia come una sintesi eccezionale di storia contemporanea, ove verranno saldati — in un racconto denso di episodi sconosciuti e nutrito di documenti inediti — la vena e gli stili delle precedenti interpretazioni storiche colla passionalità della vita vissuta.

La biografia di Francesco Baracca rievocata da Antonino Foschini nel clima del-



l'Impero, canterà nelle strofe di una prosa nuova le virtù del popolo e il tipo dell'eroe italiano.

# IL PINGUINO

Pinguino: specie di volatile aristocratico, che sta in frack sulla banchisa polare. Questa è, press'a poco, la definizione comune.

Ma il pinguino che si conosce sui campi d'aviazione è di tutt'altra specie. E' un ragazzo imberbe e pulito, che sa appena starnazzare, ed arriva, nuovo assegnato, all'aeroporto, tutto sgargiante come un cavallo in giorno di carosello. La sentinella, appena lo scorge di lontano, rutilante di orpelli, non capisce bene di che si tratta e, tanto per mettersi al sicuro, chiama il capoposto; non è raro che, nella confusione conseguente, si schieri la guardia.

Il sopraggiungente puzza di novellino lontano un miglio e non sa nascondere un certo imbarazzo fra i cordoni che gli ornano il braccio, la sciarpa che lo fascia di traverso, la cintura dorata che gli stringe la vita. Irrigidito dal collettone inamidato, che lo impicca, dai guanti g'acés, così poco agevoli, tiene la mano distesa e dura, con le dita alquanto divaricate.

Rispondendo al saluto della sentinella, stringe l'occipite contro il torace, forse per la paura che gli sfugga da qualche parte un po' di chincaglieria. Ma poiché, in tal modo, la mano non giunge all'visiera, egli si decide per un compromesso e la visiera si abbassa fino alla mano, costringendo il poveretto ad un mezzo inchino.

Ora il superiore lo chiama. L'infelice si prova a correre, inciampa dieci volte nella sciabola, si ferma, batte i tacchi, diventa rosso e s'impapera nel rispondere.

— Da dove viene?

— Da... casa.

— Ma no... Reparto.

— Da coso... signor si... dalla scuola.

— Come si chiama?

— X. Y.

— Bene.

— Signor si. — Batte i tacchi a sproposito, ed alle esortazioni del superiore dice di sì, con tutta la testa, con tutto il corpo piegato in avanti ad angolo, adornandosi di un sorriso assolutamente idiota.

Esaurite le formalità della presentazione, il pinguino cerca, nel vastissimo aeroporto, l'aviorimessa della Squadriglia alla quale è stato assegnato; poi, rifugiandosi in un angolo discreto, assiste, cercando di non farsi notare, ad una delle quotidiane rappresentazioni dei laureati.

Nel cielo s'incrociano pattuglie acrobatiche, pattuglie normali, solisti che fanno del divismo, virtuosi che danno spettacolo, esordienti che pagano i primi errori con poderose "imbarcate" che tolgono il respiro. Aeroplani a tutte le quote e in tutte le posizioni più strane: dritti, di taglio, rovesciati, in vite verticale, orizzontale, cabrata. E' una Babele aerea. Il caos biblico.

Il pinguino sbarra gli occhi, stringe i denti e manda giù saliva. A poco a poco si sente cogliere da un profondo sconforto. No, egli non riuscirà mai ad imitare quei diavoli scatenati. Impossibile!

Rivede la scuola ove, fino a ieri, credeva di volare. Rivede il burbero istruttore che gli fa uno strillo ad ogni "giovinanza" e il capo pilota che lo ammonisce rudemente. Passa

mentalmente in rassegna il programma delle esercitazioni svolte, delle manovre eseguite col cuore in gola. Sa press'a poco cosa significa l'acrobazia fatta alla carlona e non arriva, quindi, a concepire come tre, cinque, sette apparecchi possano manovrare con tanta precisione, alla contro a'a, misurando il centimetro per non investirsi.

A mano a mano che i piloti atterrano, si fermano in gruppo a discutere, mentre le mani disegnano nell'aria i ricami che, poco prima, disegnavano le ali. Se qualcuno guarda distrattamente dall'a sua parte, soffermandosi un attimo sulla sua persona, il pinguino vorrebbe farsi piccolo piccolo per non attirare l'attenzione, magari sprofondare, e chiede mentalmente scusa di esser lì, a disturbare, con la sua presenza di analfabeta, il convegno dei luminari.

Ma improvvisamente una voce lo chiama per nome. Chiama lui, proprio lui. Possibile? Possibilissimo! Si rianima di colpo e guarda. Ma sì, è un amico, un vecchio compagno di scuola. Gli va incontro, lo abbraccia, gli batte robuste manate sulle spalle, lo trascina verso uno dei gruppi, investendolo con una quantità di domande.

Sorrisi, presentazioni, strette di mano formidabili. Dov'è il pianto? Da bere, perbacco! E' arrivato il pinguino! Da bere! Da bere!

Ridono e sfottono. Che importa? Il pinguino non si sente più solo e cerca di rispondere come può alla valanga degli "sfottò" amichevoli. Non si sente più timido, non ha più paura di nulla. Alla remissività di poca'anzi, reagisce, ora con tutta la sua ba'danza giovanile, con la spavalda allegria dei suoi vent'anni e tratta, ormai, con gli assi a tu per

tu, come fossero compagni conosciuti sempre.

Il pinguino ha in sé un'improvvisa certezza: egli riuscirà ad imitare i maestri. Sarà un nome.

bruno

## CRONACA BREVE

LA COMPAGNIA BELGA S.A.B.E.N.A. è stata autorizzata dal Ministro dei trasporti a ordinare 3 Savoia Marchetti « S. 83 » per 10 passeggeri, destinati alle linee di Stoccolma e d'Africa; la stessa Compagnia ha già in servizio 3 « S. 73 » costruiti in Italia e 7 costruiti della S.A.B.C.A.

A FIANCO dei trimotori commerciali « S. 83 » e « S. 73 », la Savoia Marchetti costruirà due nuovi prototipi commerciali: l'« S. 76 » quadrimotore rapido per 40 passeggeri, velocità di crociera 360 chilometri all'ora e l'« S. 75 » trimotore per 18-24 passeggeri, velocità di crociera 330 chilometri all'ora.

IL COMANDANTE Leonida Schiona, capo dello sezione aviatori della R.U.N.A. di Padova, ha raggiunto il milionesimo chilometro di volo presso la Compagnia « Ala Littoria ».

L'AFGANISTAN ha acquistato in Italia 16 aeroplani da ricognizione « Ro. 37 » e 6 « Breda 25 » e « Breda 28 » da allenamento.

L'INGEGNERE RUSSO Teeranowski ha sperimentato con successo un velivolo senza coda da lui ideato e costruito, munito di due motori M. 11 da 100 c. v., che ha raggiunto i 200 chilometri all'ora con 5 persone a bordo.

TUTTI I PRIMATI di durata senza scalo, compreso quello di 119 ore dello « Zeppelin L. Z. 127 », sono stati battuti dal dirigibile russo « V. 8 », che ha effettuato un volo senza scalo di 130 ore percorrendo 5000 chilometri.

ALL'AVIATORE FRANCESE Maurizio Arnoux è stata aggiudicata definitivamente la Coppa Zénith, avendo vinto per tre anni di seguito le prove richieste.

ANCHE l'Armata aerea tedesca ha costituito diverse compagnie di soldati paracadutisti, una delle quali è stata presentata il 30 ottobre alla Giornata dell'Ala di Mordson.

IL CAPITANO RUSSO Jerebecno, pilota dell'Istituto scientifico dell'Aeronautica, nel corso di 2 voli, ha superato con un idrovolante l'altezza di 11.450 metri, avvicinandosi al primato dell'americano Loucek di 11.753 metri detenuto dal giugno 1927.

ENTRO IL 1939 l'aviazione della marina degli Stati Uniti d'America sarà dotata di 2000 velivoli, comprendenti 68 squadriglie da combattimento, di cui 39 avranno per base delle navi da guerra.

DURANTE le manovre svoltesi in Russia alla fine di settembre, 2000 uomini del partito « orientale » lanciati con i paracadute da numerosi velivoli sono discesi dietro le posizioni del partito « occidentale », mettendone subito in azione i fucili mitragliatori di cui erano armati.

UN NUOVO PRIMATO di distanza su elicottero è stato stabilito sul tratto Stendral-Tempelhoff (Berlino) per un percorso di 108 chilometri dalla pilota Anna Reich, capitano d'aviazione. L'elicottero è il « Fokker 61 » sul quale la medesima aviatrice ha effettuato numerose prove, fra cui il precedente primato di distanza, che era soltanto di 16 chilometri. L'Aero Club tedesco ha comunicato il primato alla Federazione Aeronautica Internazionale per la omologazione.

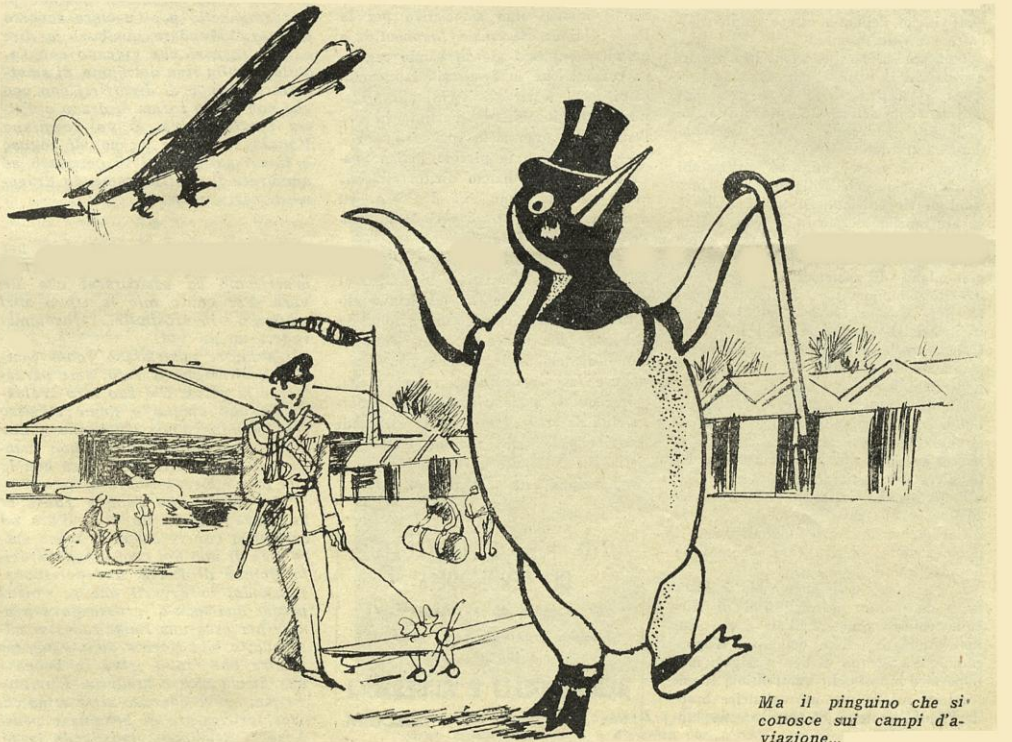
## RIVISTA AERONAUTICA

E' uscito il numero di ottobre della Rivista Aeronautica di cui ecco il sommario:

L'elogio del Duce ai vincitori della gara Istres-Damasco-Parigi - Concorso a premi indetto dalla « Rivista Aeronautica » per l'anno 1938 XVI - I quattro compiti delle ali armate (Gen. di B. A. Amedeo Mecozzi) - L'esercito e il paese nella guerra di domani (Gen. Anacleto Bronzoli) - L'aerostatica nella guerra mondiale. Evoluzione dei concetti d'impiego (Ten. Col. A. A. Clemente Prepositi) - Aspetti economici della navigazione aerea civile (Dott. Nestore Narduzzi).

Seguono le rubriche:

Aeronautica militare, Aerotecnica, Aeronautica Civile, Rivist ad Riviste, Ai margini della Storia, Varie, Bibliografia.



Ma il pinguino che si conosce sui campi d'aviazione...



(Continuazione dei numeri precedenti)

Cap. V.

## La limonata

Il Carmencita aveva camminato bene per le sue possibilità di mediocre piroscalo da carico, e noi, dopo averlo lasciato nei paraggi di Gibilterra, lo ritroviamo, una ventina di giorni dopo, giù giù, in fondo al Mar Rosso, là dove Africa ed Asia sembrano salutarsi a Bab El Mandeb, prima di tirar dritto definitivamente ciascuna pei fatti propri.

Sul ponte, Istvan Urjiady, comodamente disteso in una poltrona a sdraio, fumava indolentemente una sigaretta finissima. Dalla costa arabica la brezza della sera soffiava il suo alito asfissiante che faceva boccheggiare nella propria cabina Aled Mellersund nonostante la corrente che il ventilatore gli proiettava in volto.

In un'amaca appesa alla randa, il professor Zurriaga, immerso in profondo torpore, si rifaceva della notte insonne, e, accoccolato lì vicino, Nicanor cantava una lenta nenia andalusa, mentre cercava d'adattare una bellissima toppa arancione a un paio di vecchi calzoni turchini. Don Pedrito andava avanti e indietro sul ponte, ed ogni volta che passava dinanzi a Urjiady gli lanciava uno sguardo penetrante, quasi per interpretarne il nascosto pensiero.

«E' fenomenale! — ruminava tra sé l'ottimo capitano — Son venti giorni che stiamo insieme e ancora non mi è riuscito di capire il giuoco di questi tre curiosi individui. Mangiano, dormono e qualche volta si azzuffano su argomenti balordi come quello dell'andropiteco. Ma qual'è il vero capo? Bah! Questo che fuma o uno di quegli altri? Domani, a Gibuti, bisognerà bene che si rivelino una buona volta.

D'altronde, qualunque cosa avvenga, la responsabilità è di don Efraim che a Cadice mi ha telefonato di mettermi a disposizione di questo qui. E allora logicamente dovrebbe essere lui il capo dell'impresa. Hum! Da troppo tempo quello svedese sta zitto. Scommetto un mese di paga che prima di domani ci sarà un colpo di scena e che gli altri due si metteranno ai suoi ordini...».

— Ehi, capitano! — chiamò Urjiady, interrompendo le fantasticherie del brav'uomo. — Se non mi sbaglio, è l'isola di Perim quella a prua...

— Sissignore, Perim. Domani, nelle prime ore del pomeriggio atterreremo a Gibuti.

— Proprio secondo quanto avevo calcolato, — osservò Urjiady — Ed ora ascoltate: — disse alzandosi — vi dispiacerebbe di fare con me una passeggiata sulla coffa?

— Sulla coffa?

— Precisamente. Lassù si deve star più freschi. Una sigaretta?

— Grazie; ma...

— Benissimo: andiamo pure. — e, senza attendere risposta, cominciò a salire agilmente su per le sartie. Il capitano, un po' titubante, lo seguì e ben presto si trovarono a pigiarsi insieme col marinaio di guardia nella stretta botte.

— Ehi, amico, — fece Urjiady — va' a farti una pipata sul ponte. Fino a quando non ti chiameremo, saremo io e il capitano a far la guardia quassù.

Il marinaio, a un cenno di conferma del comandante, scavalcò la sponda della coffa e si lasciò scivolare giù per un cavo.

— Eccoci un po' tranquilli, don Pedrito. — disse Urjiady — Quassù possiamo chiacchierare senza essere disturbati. Debbo parlarvi di cose d'una certa importanza che richiedono il più assoluto riserbo. Vi prego di notare che siamo noi due soli e che di conseguenza, se vi saranno indiscrezioni, saprò da che parte vengono.

Tutto sommato, però, sono sicuro di voi, persona intelligente, di grande spirito di penetrazione, che senza dubbio vi sarete reso conto della situazione.

— Eh, sì...: già, già! — fece don

Pedrito, fierissimo, cercando di assumere un'espressione straordinaria fine e consapevole.

— Voi dunque avete un grosso carico di armi a bordo, è vero?

— Ma, per dir la verità...

— ... e precisamente duemila fucili, una dozzina di mitragliatrici, cartucce, bombe, eccetera. Inoltre avete un ospedale da campo completo con una numerosa scorta di casse che portano l'etichetta di materiale sanitario. Tutto questo doveva sbarcare a Gibuti e rimanere affidato al dottor Mellersund. Dico bene? — e scrutò il capitano, interdetto. — Sì, dico benissimo. Ed ora aprite bene le orecchie, amico mio. Questo carico non sarà scaricato a Gibuti e non sarà Mellersund a prenderne cura, ma io.

— Ma... ma... — balbettò Pedrito che non si raccapezzava. — Non ci capisco niente... Chi è il capo? Voi, Mellersund, il professor Zurriaga? Oh, povera testa mia... Sentite...

— Ma non c'è da sentir nulla, mio caro. Tutto quello che dovevate sapere ve lo ha telefonato a Cadice dal suo ufficio don Efraim.

— Non potreste mettervi d'accordo con lo svedese ed evitare a me d'entrar nei pasticci?

Urjiady strizzò l'occhio e sorrise.

— Siete un furbacchione, mio caro capitano. Non vi si può nascondere nulla...

Pedrito strizzò a sua volta un occhio.

— Eh, eh! — disse ghignando.

— Proprio! Vi sarete certo detto, quando sono arrivato a bordo: «Ma che viene a fare questo bel tipo?». E subito vi sarete risposto: «Mellersund deve aver perduta la fiducia dei capi ed ecco che, a sua insaputa, lo faremo sorvegliare, salvo, al momento buono, a sostituirlo». Provate un po' a negare, caro

il mio uomo, che sia andata così? — e l'ungherese regalò al capitano una confidenziale gomitata nello stomaco.

Don Pedrito era al settimo cielo. — Non per vantarmi, signor Urjiady, — rispose — ma un quarto d'ora dopo che eravate a bordo avevo capito per filo e per segno come stavano le cose. Ho un colpo d'occhio che non falla, io.

— Basta guardarvi, per capirlo. — confermò gravemente Urjiady — Ascoltate ora quello che c'è da fare. Stanotte oltrepasseremo Bab-El Mandeb e doppiaremo il capo di Obock; è vero?

— Precisamente, verso l'alba, e di lì punteremo dritti a Gibuti... se voi non disponete diversamente.

— Doppiato il capo di Obock, invece di metter la prua a Gibuti, voi raserete la costa fino al porticciolo di Tagiura, dove darete fondo alle ancore o attercherete... Non m'interrompete. Non posso fornirvi altre spiegazioni. Là sbarcherò io con tutto il materiale da guerra. In quanto a voi, terminata l'operazione, proseguirete per Gibuti dove deporrete il dottor Mellersund col suo ospedale da campo. Poi sarete liberissimo di tornare a casa.

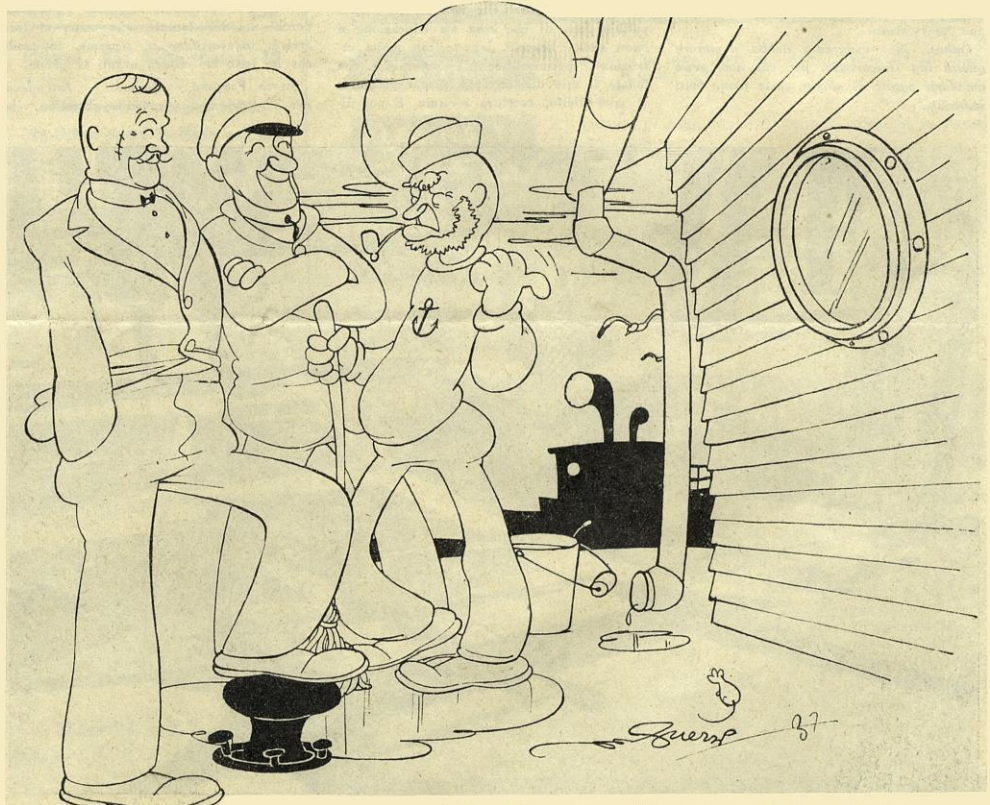
— Ma... e il dottore non protesterà, non farà del chiasso?

Urjiady sorrise quietamente.

— Non avete notato — chiese con voce calma — come questo simpatico figlio dei ghiacci soffre il caldo? Son parecchi giorni che non riesce a dormire, ma siccome l'organismo umano non può privarsi per tanto tempo del sonno, non sarei meravigliato se a quest'ora il buon Mellersund fosse già caduto in profondo letargo... Scendiamo?

Quando furono di nuovo sul ponte, Urjiady trasse di tasca due buste.

— Naturalmente, — disse — siccome questo sbarco a Tagiura im-



...S'è addormentato subito e russa che è un piacere...

però una manovra non prevista, ecco mille pesetas di gratifica per voi e qui ce ne sono altre mille da spartirsi fra l'equipaggio.

Pedrito ebbe un largo sorriso di soddisfazione e s'affrettò a seppellire nelle tasche le due buste.

— Tutto andrà a puntino, signor Urjiady, — disse — Sarete contento di me. Ma, — aggiunse a bassa voce, preso da un'improvvisa ansietà — e se nonostante la stanchezza, lo svedese si svegliasse?

— Non credo... — dichiarò Urjiady con aria distratta — Ehi! Pablo! — chiamò, volto a un marinaio che stava poco distante, appoggiato a una murata — Hai portato al dottore quella limonata?

— Sì, signore, sarà un quarto d'ora. Se l'è bevuta d'un fiato. Deve avergli fatto bene, perchè s'è ad-

dormentato subito e russa ch'è un piacere. Si sente di qua...

Infatti un sonorissimo ronfare usciva dall'oblò della cabina del dottore, mischiandosi al sordo rombar della macchina.

Urjiady sorrise.

— Lasciatelo riposare tranquillo, don Pedrito. Fra quarantott'ore sarà in piedi tutto fresco e allegro. Buona sera!

— Uhm, — borbottò il capitano, quando fu rimasto solo — fresco può darsi, ma allegro non ci credo. — Sprofondò le mani nelle tasche e, sentendo le buste del denaro, preso da repentina gioia attaccò a mezza voce una gaia canzonetta valenciana.

(Continua).

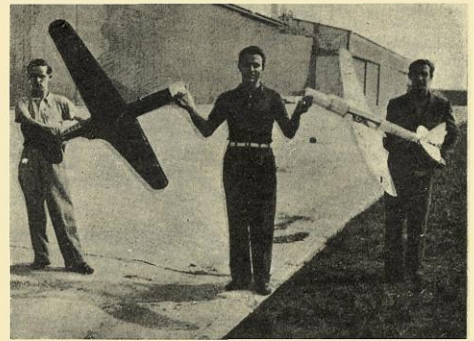
Enzo Jemma

temi se devo continuare...

LUIGI SIBILLE - Torino. — Ammiro il tuo entusiasmo, ma ti consiglio di essere un po' meno frettoloso. Perché, per esempio, vuoi iscriverti proprio a quella scuola? Intanto, sappi che, come ti è già stato comunicato, si tratta di una scuola sperimentale di paracadutisti, e che perciò non può accogliere ancora regolarmente candidati, perchè in via di sistemazione. Devi attendere perciò che abbia perduto la sua caratteristica di sperimentale, e che comunichi le norme per l'arruolamento. Io non ti so proprio dire altro. Ricambio sinceramente i saluti.

WALTER BENZI - Vercelli. — Da un po' di tempo a questa parte i miei nipoti sembrano colpiti da una strana forma di affezione: desiderano che io dia loro, a tutti i costi, uno pseudonimo! Mo non sanno sceglierselo da loro? No! Sembra che si sentano schiacciare da una responsabilità s'im'è, e si rivolgono allora allo zio Falcone. Ma cosa so io dei vostri gusti, caro Walter Benzi? No? Ti basta uno pseudonimo qualsiasi, a gusto mio? E sia: pigliati Pinguino, e non venirmi a dire che non ti va; prima di tutto perchè me ne hai chiesto tu uno qualsiasi, e, in secondo luogo, perchè di pseudonimi liberi ce ne sono pochi, e questo lo dico anche per quelli che ancora non si sanno decidere, e poi si arrabbiano perchè quello che volevano loro se lo è già preso un altro. Ma veniamo al sodo. Per lo faccenda di Simoncini ci penso io, e anche per quell'altro affare della collezione, puoi stare tranquillo. Capito? Per la faccenda dell'elica a scatto libero, te ne sarai accorto, ho già risposto nel numero precedente. Questo è successo perchè le due lettere sono state, al loro arrivo, inavvertitamente separate, in modo che ho letto la seconda avanti la prima.

SILVIO PANTANO - Merano. — Attendevo, per risponderti, la seconda cartolina, che



Tre costruttori e due aeromodelli. La foto è stata fatta durante le eliminatorie bresciane

ero sicuro mi avresti mandato, dopo quella dimenticanza. Ti ringrazio per la segnalazione. In quanto al pseudonimo (ma è una faccenda davvero grave, questa!) mi dispiace, ma «Corsaro Azzurro» se l'è già preso un altro! Quelle tessere misteriose sono le niente affatto misteriose tessere che spettano a tutti gli abbonati, e che invieremo non appena saranno stampate.

A. G. P. A. Palermo. — Ti ho già fatto spedire un treno merci carico di copie per la propaganda che mi hai promesso di fare, e per la quale ti auguro un successo. Giovanni Michele Simoncini è il colosso, il titano, il pilastro, la forza, il condottiero, il dio degli aeromodellisti palermitani, e da lui potrai avere quanti consigli vuoi. Eccotene l'indirizzo: via Villarsa 30.

LAMPO AZZURRO. — Non potevi scegliere colore più adatto per le tue missive. Infatti, le tue lettere costituiscono ormai per me la più sbalorditiva letteratura gialla del secolo in corso. Tre, quattro, cinque in un giorno! Ma cosa fai? Sei sempre a tavolino a scrivere lettere? Questo è affare mio! puoi rispondermi. E va bene; ma per me il mistero è interessante, tanto più che non comprendo che gusto tu possa provare a mandarmi tre lettere contemporaneamente: non sarebbe meglio se me ne scrivessi una sola, magari lunga tre metri? Beh, ma veniamo alle risposte. La R.U.N.A. di Salerno si trova in via Indipendenza, 5. Quei cartoni sono terminati. I disegni del «Macchi C. 72» non li possediamo. Il numero che ti mancava ti è già stato spedito. Sistemato l'affare delle copie per la propaganda, con l'invio al tuo recapito di venti autotreni carichi di giornali. Manda pure la foto: ma non ti posso assicurare, senza prima vederla, se è degna di pubblicazione. L'apparecchio che ha segnato il miglior tempo al Concorso Nazionale di Modelli Volanti è (ma non lo hai letto su «L'Aquilone»?) il modello con motore a scoppio di Ciampolini. Il motore è un Brown modificato, di 10 cmc. Il tuo microscopio raccontino non va... Ciao.

FRECCIA ERRANTE. — Ripeto per la milionesima volta che le domande di carattere tecnico vanno rivolte a Giarella! Ti s'uso per la calligrafia; ti sia di conforto la notizia che per leggermi non ho dovuto far uso di occhiali, eventualità questa che, a quanto pare, ti affliggeva tremendamente. L'idea sul distintivo aquilonesco è già vecchia, quindi non credere di esserne l'inventore. Il famoso distintivo nascerà verso la fine dell'anno, e lo potranno acquistare tutti gli abbonati. Di al tuo amico che fa male a non scrivermi, prima di tutto perchè io non sono nè insigne nè superbo, e in secondo luogo perchè non capisco perchè dovrei ridere di lui per una settimana. Saluti a te e a lui.

PIERO BORIANI - Bologna. — I disegni dell'«AP. 5» costano dieci lire. Vedrò di mandarti quella roba che desideri, ma mi sembra un po' esigente. Perché quel tuo amico non si abbona?



## NOTIZIE STUPEFACENTI

Ho ricevuto da Caltanissetta la seguente lettera:

Carissimo Zio Falcone,

In data 6 scorso Ti spedii due disegni per copertine, alle quali Tu mi rispondi nel N. 43, del «nostro giornale», dicendomi che non vanno; ciò poco mi va perchè i disegni sono originali e non mal fatti, ma ad ogni modo faccio finta di darti ragione.

Mi domandi perchè abbiamo la mania di fare copertine per il giornale, è perchè... mi... pare vi sia un premio, no! Se non in danaro ma in altro.

Due mesi fa ti scrissi una lettera e sino ad oggi non ho ricevuto risposta, e neanche mi hai risposto ad un'altra che ti spedii circa un mese fa, nella quale ti facevo diverse domande, e vi erano inclusi cen. 25 in francobolli per farmi spedire il N. 14 di quest'anno de «Le vie dell'aria» che ancora non ho ricevuto.

Quindi, mio malgrado, debbo deplorare questa tua trascuranza, per cui non posso mandarti parole di elogio, come fanno tanti imbecilli.

Ad ogni modo, al più presso, usami la cortesia di farmi avere il detto N. 14 de «Le vie dell'aria»; del quale l'importo te l'avevo accluso nella suddetta lettera.

Fammi sapere quant'è il torace minimo ammissibile, per le altezze che variano da m. 1,75 a m. 1,80, per essere pilota.

E se lo vuoi mandami qualche cosuccia da leggere, qualche rivista non so, o dell'altro, perchè quest'anno non ho ricevuto proprio niente da te.

Sto facendo della propaganda, e spero fra breve di portare qualche abbonato.

Ed ora termino per non annoiarti con questa mia.

Riceviti un affettuoso bacio dal tuo aquilotto

Andrea Frabotta.

Avete letto attentamente? Ed ora ditemi che cosa dovrei rispondere a ragazzi che mi trattano in questo modo. Ditemi voi se vale la pena di essere cortesi, generosi, affettuosi con certi ragazzi che non hanno la più pallida idea di che cosa sia educazione e buon senso. Leggete, leggete con molta attenzione, specialmente voi «imbecilli» che lodate il mio disinteresse, la mia premura, il mio affetto, eccetera eccetera. E poi di-



Un bimotore a carrello retrattile costruito dagli allievi della Scuola di Aeromodellismo di Milano.

**PIERO ARINCHIERI - Prato.** — Quel tuo racconto è stato pubblicato nel numero precedente. Non ti puoi lamentare, no? Credo che sia un po' strano augurare buona Pasqua adesso, ma, in ogni modo, ti ringrazio sinceramente. Il tuo canino mi piace proprio moltissimo. Grattagli la pancia per conto mio. Perché devo stare attento ai barbieri? Temo che quello di venir nominato generale a venticinque anni sia un caso un po' raro, ma non ti posso proibire di continuare in questa speranza. Grazie dei baci sul naso. N. B. Le fotografie verranno pubblicate, ma dovranno aspettare un po' perché ve ne sono moltissime che attendono di essere immortalate da «L'aquilone».

**CANT Z. 506 - Ancona.** — Bettini ha già avuto quello che gli spettava di diritto. Perché vuoi iniziare la tua carriera aeromodellistica con l'ornitottero di Penau? Abbiamo pubblicato i disegni di tanti modelli migliori!

**FOLGORE BIANCA - Firenze.** — Le lezioni sul modello Roma hanno avuto inizio nel numero uno e terminano con il numero diciotto. Vedrà di soddisfarti per ciò che mi chiedi.

**DIEGO CARPITELLA - Roma.** — «L'aquilone» si è sempre interessato di aeromodelli, e posso assicurarti che non vi è nessuna ragione per la quale dovrebbe perdere questa abitudine con il nuovo anno.

**LUIGI LUCCA - Treviso.** — Il Breda 42 è già stato più volte riprodotto in aeromodello, perciò non ritengo impossibile che tu non ci debba riuscire. Non te ne posso però inviare tutte le caratteristiche, perché non le possiedo. Quando giungerà il vaglia di Marco Polo (che nome modesto!) ti spediremo la fotografia. Congratulazioni per la promozione finalmente giunta.

**MAURO CIAMPOLINI - Prato.** — Provveduto. Le tessere verranno, sono in ristampa. (Nota questa ripetuta sei milioni, quattrocentotrentatrecentosessantacinque volte, e che dover ripetere ancora una volta significherebbe per me forse la follia).

**ANGELO F. SAMPIETRO - Castelnuovo Scivola.** — Quel giovane di cui mi parli può soltanto aspirare al grado di aviare semplice, se, essendo di leva, sarà riconosciuto abile al servizio dell'Aeronautica. I tuoi racconti saranno pubblicati quando avremo smaltito tanto materiale arretrato. Salve.

**GIUSTO FONDA BONARDI - Trieste.** — Tu puoi associarti alla R.U.N.A. anche al 31 dicembre, ma tieni presente che la tua associazione finirà col 28 ottobre 1938 e per conseguenza riceverai il giornale fino a quel giorno. Non è possibile aderire alla combinazione da te proposta.

**TORPEDINE AEREA - Roma.** — Nel numero 44 de «L'aquilone» abbiamo pubblicato le condizioni di abbonamento a mezzo della R.U.N.A. La R.U.N.A. di Roma si trova in via Lepanto 6. Ho accettato, come vedi, il tuo pseudonimo.

**ANGELO MENALDINO - Torino.** — Come abbiamo già pubblicato, tu puoi ricevere il giornale dal 31 ottobre associandoti alla R.U.N.A. della tua città che troverai in Via S. Francesco d'Assisi 14. Le fotografie che ci hai mandate sono troppo... infelici.

**MOTORINA DI BARI.** — Non ti agitare troppo, cara rondinella. Per il film non c'è nulla di definito e di definitivo. Nè credo che converrebbe fare muovere una giovinetta da una città tanto lontana. Io credo che ti convenga studiare seriamente e rimanere calma. Se hai da diventare un'attrice, lo diventerai. Non dubitare. Per ora c'è tempo, mi pare. Ho piacere, ad ogni modo, che tu abbia già ottenuto dei lusinghieri successi presso un grande pubblico.

**ZELINO ROSSI - Milano.** — Ti ringrazio del ricordo affettuoso.

**LUCILLA ANNIBELLI - Roma.** — Bene. Godo nell'apprendere che senti della «simpatia pel nostro simpatico giornale». Anche se lo chiami «giornaleto» L'aquilone è fiero di essere simpatico e di generare simpatia. Inoltre fa sempre piacere venir edotti che tale simpatia spinge le nostre aeronipoti a scrivere

appositamente per lui. Però, devi prendere con filosofia la notizia che i tuoi versi non verranno pubblicati, primo: perché le nostre simpatie sono rivolte alla prosa; secondo: perché i tuoi endecasillabi, pur essendo tecnicamente perfetti, si occupano de «L'aquilone». Che vuol dire ciò? chiederai. Vuol dire che sul nostro giornale noi non vogliamo elogiare noi stessi. Ti dirò anche, in confidenza, che il cav. Pindaretto non è eccessivamente entusiasta del verso «rapidamente, tortuosamente». Cosa dobbiamo fare? Licenziare il cav. Pindaretto? Se ci manderai delle composizioni in prosa diventeremo grandi amici. Ora pensaci tu.

**FRANCO MANOTTI - La Spezia.** — Non riesco a capire perché tu vuoi frequentare un collegio militare per poi entrare nell'Aeronautica. Perché non vai direttamente a Caserta? Mi sembra semplice, no? Ti ho fatto spedire il numero mancante alla collezione.

**ETTORE SECONDO - Milano.** — Caro amico, le tue fotografie sono come un romanzo

giallo: da principio non ci si vede chiaro. Sappi adesso che, se per un romanzo giallo questa è una bella qualità, per una fotografia è un difettaccio. Morale: le tre che mi hai mandate non possono venir pubblicate. La faccenda del traino aereo mi sembra interessantissima. Cerca di fare qualche bella fotografia di quei due apparecchi in volo e vedremo di pubblicarla.

Zio Falcone



Il veleggiatore dell'emiliano Rinaldo Aroldi

### AEROMODELLISMO ANNO XVI'

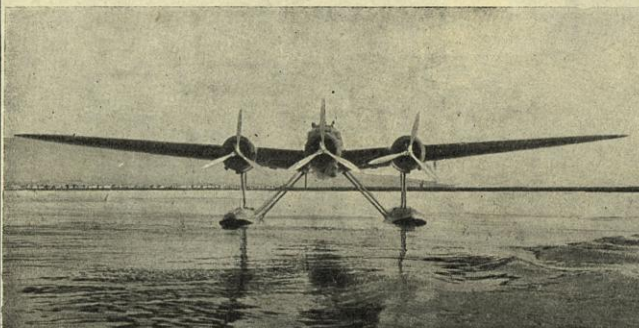
modelli volanti in ordine di volo  
— disegni e tavole costruttive —  
materiali e parti staccate per ogni  
costruzione — scatole di montaggio — utensili.

**M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937  
con listino prezzi inviando una lira

## CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO OFFICINE AERONAUTICHE - MONFALCONE



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

# 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



# Collaborazione dei giovani FORTUNA AUDACES JUVAT

Nel campo d'aviazione di Gunu-Gunu fervono i preparativi per l'imminente partenza di quindici « caccia ». I motoristi e i montatori si affannano intorno ai potenti e meravigliosi motori che fra poco dovranno compiere tutto lo sforzo loro possibile che i piloti ben conoscono.

L'ordine è stato preciso e categorico pur nella sua lapidaria freddezza e semplicità: « Sorvolare mitragliando, fino al completo annientamento, due colonne di armati abissini che si dirigono verso le nostre linee ».

Parlando, il comandante l'aeroporto fissa con i suoi occhi grigi di acciaio quelli di ogni singolo pilota; e in tutti vi legge ferma decisione e fermissima volontà di vittoria. I piloti, tutti ufficiali, per la maggior parte non nuovi a spedizioni del genere, presa la carta topografica con la rotta da seguire e dove, molto presumibilmente, si sarebbero avvistate le colonne nemiche, risposero un rapido grazie alla « Buona fortuna » del comandante, si dirigeno di corsa verso gli apparecchi.

Scoccano le cinque, quando il « caccia » capo squadriglia stacca le ruote dal campo di Gunu-Gunu.

L'aeroporto non dispone di apparecchi da bombardamento e, di conseguenza, i « caccia » debbono supplire a tale mancanza. E invero finora hanno svolto molto egregiamente il loro compito di bombardieri e di cacciatori.

Son passati appena dodici minuti dal decollo, quando il pilota dell'apparecchio di punta, maggiore Garoni, segnala agli altri piloti di avere avvistata la preda.

Sono quasi sopra la carovana e già si ode il caratteristico rumore, non certo allestente per i cavalieri alati, delle mitragliatrici antiaeree.

Il maggiore « picchia » violentemente sgranando, nello stesso tempo, il micidiale rosario

delle due mitragliatrici, imitato da tutti gli altri. Per circa mezz'ora una pioggia di ferro e di fuoco si rovescia su quel lembo dell'arsa terra etiopica. Gli abissini cadono a decine e non oppongono ormai che una ben debole resistenza. Le mitragliatrici antiaeree sono ridotte quasi tutte al silenzio.

Fuggono, si disperdono, i pochi viventi rimasti, urlando di terrore, fatti segno all'impacciabile gragnuola dei nostri. Di circa tremila soldati etiopici, armati di tutto punto, secondo i più moderni criteri della guerra moderna, non rimangono che alcuni gruppi isolati, fuggenti in tutte le direzioni.

Eppure... eppure, sotto un enorme ciuffo d'erba, c'è ancora, dopo quell'ira di Dio, una mitragliatrice che spara.

I nostri, nell'ebbrezza della vittoria e a causa principalmente del rumore assordante dei motori, non si accorgono di nulla. Ma se ne accorge, e a sue spese, il tenente Cartelli, che ha il serbatoio perforato da due proiettili. Questi provocano l'incendio del carburante e in un batter d'occhio l'apparecchio si trova avvolto da un denso nero fumo. Pochi istanti bastano al tenente per comprendere la gravità della situazione. Ancor più grave per il fatto che si trova a poco più di quaranta metri dal suolo e, di conseguenza, lanciarsi col paracadute da sì poca altezza sarebbe come suicidarsi.

« Morire? — pensa — morire? E' assurdo dopo... ».

Ma una idea gli attraversa il cervello; una di quelle idee che poi, a cose finite, fanno domandare: « E come mi è venuta quell'idea?... ».

Imprime la massima velocità al poderoso « caccia » che ora sembra, con l'immensa scia di fumo dissolvendosi nell'aria, una meteora precipitante sulla terra.

Staccia rapidamente le cinghie che lo tengono avvinto all'apparecchio e rabbiosamente, d'un colpo, sposta la « cloche » verso sinistra e contemporaneamente la tira sul petto. Un secondo dopo è cacciato irresistibilmente fuori dell'apparecchio, nel vuoto. Percorre come un bolide circa quaranta metri in linea retta, « parallela » al terreno, mentre, per l'enorme resistenza che l'aria oppone, il paracadute si apre senza che sia disceso di un solo metro.

Ora scende dolcemente, trattenuto dall'enorme ombrellone bianco per quei trenta o trentacinque metri che lo separano dal suolo. Frattanto il povero e sfortunato « caccia » si sfascia sul terreno, bruciando.

I compagni, visto il nuovo pericolo che corre il loro camerata e cioè quello di essere preso prigioniero dalle sparute schiere dei nemici, i quali con gioia feroce assistono alla lenta discesa dell'aquilone italiano, organizzano il salvataggio.

Il maggiore Garoni cerca uno spiazzo adatto per atterrare e trovato lo prende terra quasi contemporaneamente al naufrago dell'aria. Nel cielo, i compagni non stanno certo inattivi; poiché, visti gli abissini che baldanzosi si rinfocano per catturare i due audaci e nello stesso tempo impadronirsi del potente apparecchio, cominciano a falciare senza posa là dove vedono più fitte le masse nemiche. Di fronte a questo nuovo attacco gli etiopici sono costretti a sparparsi precipitosamente, fuggendo fra grida di feriti e urla di moribondi.

Il maggiore, appena il « caccia » ferma le ruote, scende d'un balzo con la pistola

in pugno e va incontro al camerata che frattanto si è scaricato dell'opportuno sì, ma ora ingombrante paracadute. Si abbracciano commossi e salgono, senza dire una parola, sull'apparecchio sedendosi sull'unico posto. Il comandante apre tutto il gas e schivando per un centimetro un albero, si lancia nell'azzurro infinito del cielo col motore a pieno regime, fatto segno alle innocue fucilate degli abissini, che impotenti alzano i pugni lividi di rabbia per essersi fatti scappare una preda così bella.

Giovanni Pappalardo

## SUPER LAZZARETTI

BIANCHI - DEI  
OLIMPIA - PARIOLI

Le biciclette superiori alle  
migliori. Provatetele

Ditta ROMOLO LAZZARETTI

ROMA

Via Bergamo 3-A-B - Piazza Fiume  
Viale Manzoni, 79 - Tel. 863-828

## COMPAGNIA NAZIONALE AERONAUTICA

### Aeroplani e Motori per Aviazione

DIREZIONE E STABILIMENTO

AEROPORTO DEL LITTORIO

ROMA

TELEFONO 800 - 262 800 - 264

## 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

CONSTRUZIONI METALLICHE, MISTE E IN LEGNO

VENTICINQUE ANNI DI ESPERIENZA COSTRUTTIVA

AEROPLANI ED IDROVOLANTI PER SERVIZI CIVILI

MILITARI, COLONIALI

ACROBAZIA

DALLA SCUOLA

AEROPLANI CAPRONI

TURISMO

SEDE e DIREZIONE GENERALE: MILANO - VIA MECENATE, 76 (Talliedo)

TELEGR. AEROPLANI CAPRONI MILANO - TEL.: 51-784; 85 - 86