

# L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 7 - Per l'estero L. 14  
Onorario L. 500 - Un numero cent. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma  
Viale dell'Università - Telef. 45.317



# Alta velocità e aviazione stratosferica

Dopo il primato di altezza di Donati e quello di velocità di Agello, molti si saranno domandati come ed in quale misura queste magnifiche prove dell'ala italiana avrebbero influito sulle possibilità pratiche dell'aviazione normale.

Non è certamente per pura passione sportiva che l'aviazione italiana ha profuso mezzi ed uomini per risolvere il problema del volo veloce e di quello altrettanto interessante, del volo d'alta quota. In Italia si usa lavorare proficuamente con scopi che, oltre a dare l'impressione della perfezione dei nostri mezzi, servono principalmente al progresso dell'aviazione.

## IPERAVIAZIONE

Da anni funziona all'Idroscalo di Desenzano sul lago di Garda, il Reparto Alta Velocità che ha dimostrato la sua utilità non solo con i primati battuti, ma anche perchè i materiali approntati e le esperienze superate, per il progresso del volo ad alta velocità, hanno servito per l'applicazione pratica su apparecchi di normale impiego. E' noto, infatti, che il motore montato sul veloce caccia C. R. 30 deriva da un motore d'idrocorsa.

Nulla è rimasto inesperimentato al fine di trovare la formula migliore per correre di più e cercare di vincere la fluida barriera opposta dall'aria. Ma, come è già stato provato dagli studi teorici, la velocità a bassa quota costa cara. Alle quote normali di volo, in vicinanza della terra, la resistenza opposta dall'aria al moto dei velivoli aumenta col quadrato della velocità. Ecco perchè sono necessari più di tremila cavalli di potenza per portare una sola persona a settecote chilometri l'ora!

E per ottenere questo risultato quanti sacrifici, quante e quali prove si sono dovute superare! Pensate cosa deve essere costato l'ottenere un motore di peso minimo e di dimensioni frontali ridotte, capace di sviluppare più di tremila cavalli di potenza! Sono anni che l'aviazione italiana si cimenta in questo campo, lottando con il tempo e lo spazio per assicurarsi un primato e per sperimentare a fondo il problema dell'alta velocità. E sono occorsi tempo e prove perchè i nostri tecnici pervenissero a specializzarsi nelle costruzioni di idrocorsa. Il *Mucchi 72*, col quale Azello ha battuto il primato mondiale di velocità, è il prodotto perfezionato di una serie di idrovolanti veloci, usati negli esperimenti e nelle gare, dai quali, gradatamente, si sono creati tipi più potenti e più perfezionati.

E non solo si sono dovute superare difficoltà tecniche per la creazione dei materiali, ma, soprattutto, si sono dovuti creare anche i piloti capaci di volare su questi apparecchi e di manovrarli. Su tali bolidi alati, il minimo sbaglio di pilotaggio significa la catastrofe.

Perciò al Reparto Alta Velocità si sono tenuti degli speciali corsi di allenamento e di perfezionamento. I nostri valorosi piloti, che a centinaia hanno domandato di essere scelti, sono stati sottoposti ad un razionale metodo di istruzione, sorvegliati attentamente dai medici. Non parliamo del regime di vita rigorosissimo a cui sono stati sottoposti. Gradatamente, sono stati portati al pilotaggio dei velivoli veloci, e, i più abili, ammessi al pilotaggio di idrocorsa capaci di superare i 500 chilometri orari. E' stata creata così una speciale aristocrazia di volatori, fregiati del «V» dell'alta velocità, segno di riconoscimento apposto sull'aquila del distintivo di pilota, per chi supera in volo i 500 chilo-

metri ora. Così, oggi, l'aviazione italiana possiede una numerosa schiera di velocisti che possono essere impiegati, per la loro specializzazione, nel collaudo e nelle prove di apparecchi sperimentali veloci.

## SUPERAVIAZIONE

Ma è chiaro che su questa via finora seguita non è possibile realizzare il volo velocissimo con scopi commerciali. Perciò gli studiosi ed i tecnici del volo, hanno da molto tempo preconcitato un nuovo impiego dell'aviazione. Non potendo vincere la impenetrabilità dell'aria alle basse quote, hanno scavalcato l'ostacolo, studiando di realizzare i voli in alta quota, dove l'atmosfera rarefatta si lascia percorrere facilmente dai velivoli veloci.

E' noto, infatti, che il nostro pianeta è circondato dall'atmosfera, la quale diminuisce di pressione man mano che aumenta la distanza dalla terra. Più ci si allontana dal suolo, cioè più ci si innalza e meno l'aria «è spessa». Fino a 14-16 mila metri, si ha la zona chiamata «troposfera» soggetta a perturbazioni atmosferiche e dotata di pressione che, come sappiamo, diminuisce coll'aumento della quota. Al di sopra di questa zona

si ha la «stratosfera», dove la pressione bassissima dell'aria, data l'altezza, facilita grandemente il volo. L'aviazione che può funzionare a questa quota viene definita «aviazione stratosferica».

Se questa potesse essere realizzata, risolverebbe in pieno il problema delle comunicazioni intercontinentali ad altissima velocità.

Gli apparecchi capaci di navigare nella stratosfera incontrerebbero condizioni meteorologiche stabili e bassissima resistenza al moto veloce. Nei voli eseguiti con palloni muniti di cabine stagne, gli aeronauti hanno, infatti, potuto constatare il perfetto equilibrio meteorologico, confermando quanto già era stato provato dagli appositi strumenti fatti pervenire alle alte quote a mezzo di palloncini-sonda.

Nella stratosfera si realizzerebbe, dunque, la navigazione aerea ideale: il maltempo non disturberebbe il volo e gli aeroplani, navigando in una zona calma ed in aria rarefatta, potrebbero realizzare delle velocità intorno ai mille chilometri orari, senza risentire gli effetti causati dall'iperbolica velocità.

«E allora? — viene da domandarsi. — Cosa si aspetta per volare lassù?». C'è un piccolo guaio... Chè le stesse condizioni

che facilitano il volo, sono causa di gravissimi ostacoli alla vita dei volatori. Gli esseri umani hanno bisogno di vivere alla pressione normale esistente nelle vicinanze della terra. Se discendono negli abissi marini, o se salgono nel cielo, essi incontrano tali squilibri di pressione che rendono la loro vita impossibile. Fin da tremila metri d'altezza, gli uomini incominciano a risentire gli effetti causati dalla rarefazione atmosferica: superando questa quota, hanno bisogno di speciali apparecchi che facilitino la respirazione. Oltre i 14 mila metri, la vita dell'uomo è impossibile. Ma non per ciò gli aviatori rinunciano a questa attraente possibilità, l'unica che possa risolvere il problema delle comunicazioni intercontinentali ad altissima velocità.

Da anni gli studiosi, tra i quali eccelle il nostro scienziato Arturo Crocco, stanno affrontando questo problema. Ma se molto cammino si è potuto compiere nel campo degli studi teorici, poco, o nulla, si è riusciti ad ottenere nel campo della realizzazione pratica. La Francia e la Germania si sono provate a costruire aeroplani capaci di volare ad alta quota, muniti di cabine stagne e di motori che a mezzo di compressori, potevano sviluppare la loro potenza in zone d'aria rarefatta. Ma i progettisti si sono dovuti arrendere di fronte alle complicazioni costruttive derivanti, soprattutto, dalla difficoltà di conservare le cabine per i volatori ad una pressione stabile. I diversi passaggi per i cavi di comando dei motori e per la navigazione, rappresentano altrettanti fori di uscita sui quali l'aria contenuta nella cabina preme per la sua maggiore pressione rispetto a quella che si trova all'esterno del velivolo, quando questo naviga in zone di atmosfera rarefatta.

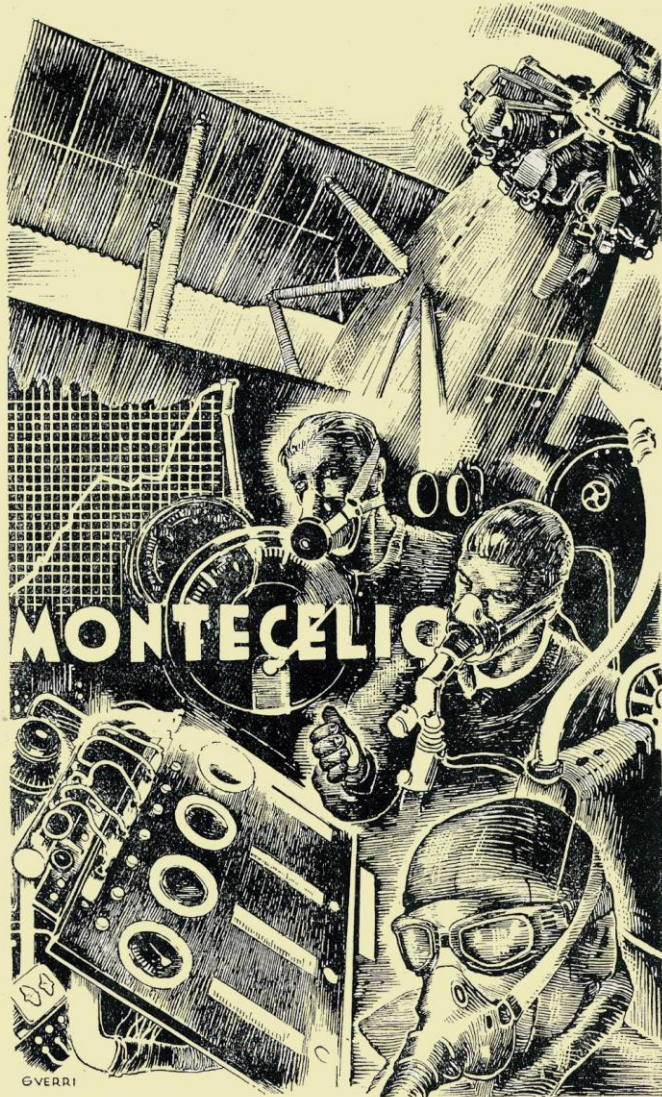
L'aviazione italiana non poteva rimanere assente da questa attività. Già da molto tempo il nostro Crocco, con analitici e profondi studi, aveva illustrato la possibilità della velocità a bassa quota, («iperaviazione») e di quelle realizzabili ad alta quota, («superaviazione»).

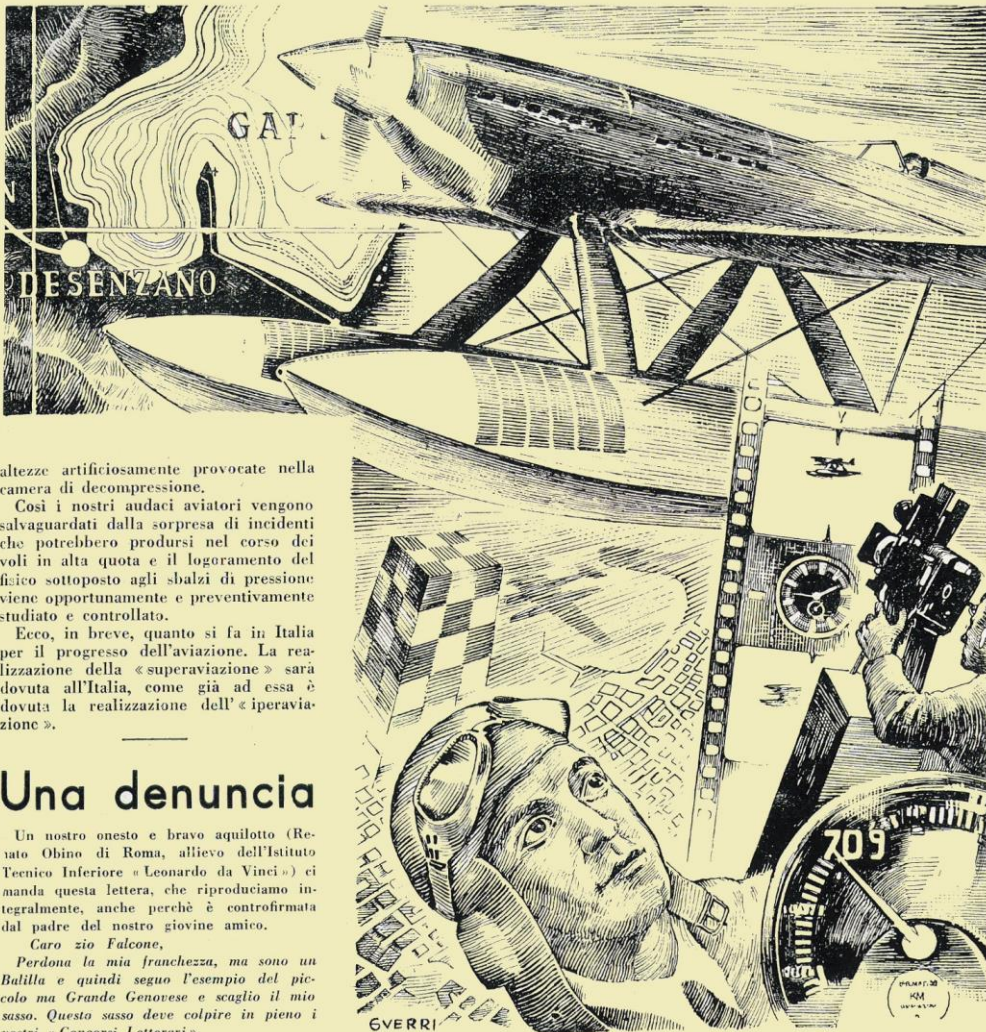
Costatata l'impossibilità di ottenere, per ora, cabine a tenuta perfetta, si è provato intanto di salire verso i limiti della stratosfera con aeroplani a cabina aperta. E infatti, nell'aprile scorso, il nostro asso Donati, a bordo di un «Caproni 113 Speciale», ha battuto il primato internazionale d'altezza per aeroplani, giungendo a 14.433 metri.

Su questo aeroplano erano installati speciali apparecchi per la respirazione artificiale, apparecchi che hanno permesso al pilota di resistere per il breve tempo necessario a salire fino a quella quota.

In seguito al volo di Donati veniva creato, a scopo di studio e d'esperimento, uno speciale reparto Alta Quota presso l'Aeroporto di Montecelio. I piloti di questo Reparto hanno effettuato numerosi voli a quote superiori ai 12 mila metri, ricavando interessantissime esperienze sul comportamento dei materiali e sulla resistenza del fisico umano alle alte quote.

L'attività di tale speciale reparto non si limita solo all'effettuazione di voli sperimentali alle grandi altezze: una commissione di scienziati e di tecnici segue e studia, prima e dopo il volo, il comportamento dei materiali impiegati e degli uomini, sottoponendo i piloti ad esperienze pratiche in una speciale camera di decompressione appositamente costruita a Montecelio. In questa camera, a perfetta tenuta stagna, vengono create condizioni atmosferiche che rispecchiano quelle esistenti alle alte quote. Un complesso di moderni strumenti: altimetri, manometri, indicatori di velocità di salita e di discesa, telefoni, segnalatori acustici e luminosi, permettono il controllo degli esperimenti, durante i quali speciali apparati per lo studio del comportamento dell'organismo umano, servono ai medici per l'osservazione delle resistenze e delle reazioni del fisico dei piloti alle varie





altezze artificiosamente provocate nella camera di decompressione.

Così i nostri audaci aviatori vengono salvaguardati dalla sorpresa di incidenti che potrebbero prodursi nel corso dei voli in alta quota e il logoramento del fisico sottoposto agli sbalzi di pressione viene opportunamente e preventivamente studiato e controllato.

Ecco, in breve, quanto si fa in Italia per il progresso dell'aviazione. La realizzazione della «superaviazione» sarà dovuta all'Italia, come già ad essa è dovuta la realizzazione dell'«iperaviazione».

## Una denuncia

Un nostro onesto e bravo aquilone (Renato Obino di Roma, allievo dell'Istituto Tecnico Inferiore «Leonardo da Vinci») ci manda questa lettera, che riproduciamo integralmente, anche perché è controfirmata dal padre del nostro giovane amico.

Caro zio Falcone,

Perdona la mia franchezza, ma sono un Balilla e quindi seguo l'esempio del piccolo ma Grande Genovese e scoglio il mio sasso. Questo sasso deve colpire in pieno i vostri «Concorsi Letterari».

Basta con questi concorsi che non dicono nulla, perché, modestia a parte, noi ragazzi siamo abbastanza furbi e se vogliamo possiamo benissimo farvela in barba a tutte le vostre regole del concorso.

Temi liberi?... Quasi tutti libretto, ben sunteggiato è buono allo scopo... Tema obbligato, anche se di attualità, non dice nulla di più, perché anche in questo caso, da un articolo di giornale, magari di provincia, è facile ricavarne quel «raccontino» che debitamente illustrato da un amico compiacente e ancor più debitamente controfirmato dal maestro riuscirà a far carpire un premio in denaro (questo poi non l'approvo... perché non date invece del materiale per i modelli?... a quel... furbo che ve lo invierà...)

Le mie non sono chiacchiere e ve le dimostro subito. Accludo alla presente un «libro» della Casa Cartoccino stampato sin dal 31 agosto 1929, intitolato: IL PICCOLO INFORMATORE.

Leggilo con attenzione e poi leggi ne L'aquilone n. 18 del 15 settembre 1934 il racconto «IL PICCOLO INFORMATORE» da Voi premiato con il 3° premio.

Persino i nomi dei protagonisti sono stati ricopiati... Inutile fare commenti... ma questo fatterello deve farsi decidere a smetterla con i concorsi letterari. Che ne diresti se io, ogni domenica, sunteggiassi uno per volta i miei circa duecento volumi e volumetti della mia biblioteca?... Ciascuno col premio di L. 100, che bellezza... dopo un anno mi ci compro un «Caproncino», magari di occasione!...

Senza scherzi, destina a qualche altro scopo migliore i SEI premi in denaro, e se proprio ci tieni per i concorsi letterari, metti in palio per questi del materiale per costruzione di modelli.

I premi in denaro perché non li passi in almeno 75 abbonamenti annui da offrirsi gratis a 75 scuole rurali, dove farebbero la felicità di almeno un migliaio di balilla, che certo non hanno nemmeno un libretto da sunteggiare per il tuo concorso?...

Caro zio Falcone, inforca il tuo aeroplano (beato te, che di lassù vedi tutto rosso e bello...) vai a Genova, domanda a quel maestro come ha fatto a autenticare quel bel raccontino ad un alunno di 5° elementare... Dai una tiratina d'orecchio a quel ragazzo... collega di birbanteria... e digli che il diavolo fa le pentole ma non i caperchi... Capito?... E di fronte a tale fatto non sei anche tu dell'avviso di abolire i concorsi letterari?...

Io non so se questa mia sarà, o no, pubblicata su L'aquilone... Se credi, fallo pure... ma in ogni modo nessuno deve volermi male perché io ho parlato con tutta franchezza e devo essere scusato delle parole grosse.

Adesso dimmi: se la mia proposta sarà accettata, merito, o no, un premio? Mandami in tal caso un biglietto per un altro voletto a Centocelle.

Intanto ti sa'uto caramente.

RENATO OBINO  
(Via Serpenti, 94 - Roma)

Io abbiamo dichiarare che questo è la seconda protesta del genere. Alla prima non abbiamo risposto per non dare un grosso dispiacere a don Giovanni Massa, insegnante presso la Scuola Elementare «Generale Cantore» di Genova. Ma le orecchie da mercante si fanno una volta sola, anche perché — come dice il nostro amico Rena-

to — il diavolo fa le pentole e non i caperchi.

Dunque: l'oramai celebre (come Al Capone, o giù di lì) Roberto Lertola, ragazzo scaltro, ma non onesto, ha mandato a L'aquilone un racconto copiato, cioè riassunto, da un lungo racconto di Giuseppe Mandel comparso in un'edizione popolare «Cartoccino». Il racconto del Mandel si intitola — guarda combinazione! — proprio «Il piccolo informatore»; l'episodio narrato dal Lertola è il medesimo, preciso e scrupolosamente uguale a quello del Mandel: le illustrazioni originali del Lertola (che non abbiamo pubblicate perché pedestri) copiate dal volumetto dell'Editrice «Cartoccino» e i nomi dei protagonisti del racconto tali e quali...

Insomma: un volgare e spudorate plagio. Il nostro torto — lo riconosciamo apertamente — è stato quello di ignorare, fino a ieri, il racconto che l'amico Mandel ha scritto per l'Editrice «Cartoccino». Torto grave?

Giudichino i lettori.

Il torto del prof. don Giuseppe Massa, invece, è più grande e consiste in questo: non essersi accorto che un suo allievo è un poco di buono. (Ci duole per i genitori di questo ragazzo). Ecco il torto — sensibile — del prof. Massa. In quanto ai concorsi a premio, ci permettano i nostri amici Renato Obino e suo padre di rimanere del nostro

parere. I concorsi con premi in danaro sono utilissimi ai ragazzi, che sono chiamati a compiere opera seria, pubblicamente, e al giornale, che può, così, radunare intorno a sé elementi preziosi: giovani, cioè, che associano alla passione per l'aeronautica l'arte del comporre in buon italiano. Infine, i premi in danaro in luogo dei premi in oggetti, o in abbonamenti, sono utili anche per interessare vivamente i concorrenti, che sono dei giovanissimi, ai quali il miraggio d'un onesto guadagno in danaro infonde passione e lena. Lo dimostri il fatto che ai nostri concorsi partecipano migliaia di giovinetti e giovinette. Il nostro Renato scrive: «Che ne diresti se io, ogni domenica, sunteggiassi uno per volta i miei circa duecento volumi e volumetti della mia biblioteca?».

Che domande! Direi che sei una spregevole persona! Dico spregevole, poiché, se è disonesto appropriarsi di cose altrui, è disonesto sopra ogni dire appropriarsi del frutto del pensiero di un nostro simile. L'intelligenza è un dono divino di gran lunga più eletto del pane, o d'una stoffa, o d'un giocattolo. Ricordatele.

Ed ora sappi che il Lertola non ha avuto il coraggio di reclamare il premio. Ha certamente sentito odor di polvere.

g. m.



AZZURRA - Verona. — Non scherziamo, cara amica. Il tuo racconto, nato da delle buone intenzioni, è naufragato in un mare di baci (di cui gli aquilotti non sanno che farsene) e fra una tempesta tragica da cataclisma universale. Mi stupisco che una giovinetta abbia idee tanto funeree. Sì, mi stupisco, e ti prego di farmi ricredere al più presto. Che diamine (non si dice così?) che diamine! sei intelligente e giovane! Sai cosa vuoi dire essere tanto giovane? Vuol dire ignorare che esiste la morte. Seusami il rabuffo e scrivimi allegrement: e mandami un racconto allegrissimo (scritto a macchina. Questa faccenda della scrittura a mano porterà i miei poveri occhi alla tomba...). Senti un po', cosa ti capiterebbe se io spifferassi in pubblico le confidenze relative ad una certa lezione? Trova subito una nuova rondine, e legala al carro d'oro del nostro alito giornale. Se non lo fai, parlo! Ciao, e sta' pure allegra.

ANTONIO MALENOTTI - Piombino. — Hai ricevuto ciò che hai chiesto con lettera in data 28 dicembre? Saluti volanti.

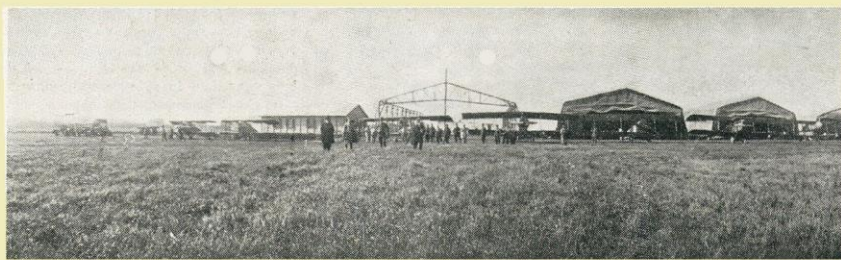
POETA N. P. - Livorno. — Ti rispondo pubblicamente perché tutti sappiano che noi odiamo certi versi stampalati che molti chiamano futuristi. Anzi: il futurismo ci fa sbellicare, o soffrire. Amiamo le cose moderne, modernissime, audaci, audacissime; ma soffriamo di mal d'aria quando ci tocca leggere certe cose, caro mio! Ad ogni modo questo è un discorso generico. A te posso dire che se i tuoi versi li scrivi in buona prosa, semplice e senza andare a capo (tanto è lo stesso!), noi li pubblichiamo subito. Hai capito? Ed ora ti darò una notizia rassicurante. In Italia si calcola che, fra poeti pessimi, alla meno peggio, e così così, ve ne siano circa 20.000! Gli aviatori sono molto meno e fanno molto di più (sono, cioè, la forza e la gloria d'Italia). Seusa, e rivolgili a me per qualunque cosa. Evviva Livorno.

(Continua a pagg. 6-14-15).



Non vi sembra, questo, un volo su un paesaggio desolato? Ebbene, siamo a Monte Sacro, dove sorge la scuola di volo a vela di Roma. La scuola ha un attivo istruttore ed è molto frequentata.

# Ali Italiane sulla Pampa



I capannoni costruiti dagli italiani per ospitarvi gli apparecchi italiani.

Quando ero piccolo, non avevo la fortuna d'essere nè un balilla, nè un aquilotto. Ero un figlio di emigranti, e stavo a Buenos Aires. Eravamo ancora al tempo dei palloni. Dall'Europa e dall'America del Nord giungeva qualche notizia di aeroplani, come di cose inverosimili; volare pareva ancora un'avventura da eroi di Salgari e di Verne: poichè, elevarsi entro la cesta d'un pallone trascinato dal vento non era volare: era un appendersi nell'aria.

Questo periodo dei miei ricordi è dominato dalla storia misteriosa de *El Pampero*. *El Pampero*, che portava il nome del grande vento argentino, era un famoso pallone. Quando si parlava di palloni, ogni confronto finiva appena si nominasse *El Pampero*. Tante volte s'era dondolato sul cielo della città. Una volta *El Pampero* si elevò e fu portato dal vento — dallo stesso vento che aveva voluto onorare assumendone il nome — verso l'Atlantico. Non se ne seppe mai più nulla, ma lo si attese per tanto tempo. Noi ragazzi fantasticavamo: chissà che *El Pampero*, portato su su, non fosse giunto nella Luna, e un giorno ce lo vedessimo scendere a portarci le novità...

Quando apparvero i primi aeroplani, *El Pampero* non fu dimenticato, ma si cessò di attenderlo, perchè lo si ritenne entrato definitivamente nel passato.

I primi aeroplani apparsi sul cielo della pampa credo fossero quello dell'italiano Cattaneo e quello di Fels. Parevano delle grandi gabbie di carta che volavano per una sorta di prodigio e riempivano il cielo d'un rumore di macchina da cucire impazzita e come sul punto di schiantare. Per qualche tempo, l'aviazione in Argentina rimase circoscritta a quei due nomi e alla emulazione dei due aviatori. Se un giorno Fels rimaneva in aria venti minuti, pochi giorni dopo Cattaneo volava per mezz'ora. Qualche volta volavano contemporaneamente, e facevano a chi andava più presto e più in alto. Non ricordo chi fu dei due il primo a sorvolare il Rio de la Plata, da Buenos Aires a Montevideo. Ma certo, nessuno dei due sarà stato meno dell'altro.

Il fatto che Cattaneo fosse italiano, per me, personalmente, fu un trionfo, perchè ero italiano anch'io. Ogni gesta di Cattaneo era una mia vendetta e un mio prestigio. Avevo già superato il periodo candido dell'infanzia, ed ero in grado di far valere tale vendetta e tale prestigio. Perchè io ero vissuto contemporaneamente in due mondi: quello italiano, di casa mia, e quello argentino, della strada. A casa mi bastava indurre la mamma a raccontare cose del paese, che ella intrecciava con le favole, per sentirmi vivere in una atmosfera di meraviglie in cui ero felice. L'Italia era questa, per me. Quando andavo in strada, la descri-

vevo ai miei compagni, sostenevo che ogni cosa in Italia fosse migliore, gli uomini più forti, i giuochi più divertenti, i biscotti e le caramelle più buoni, e soprattutto che nessuno fosse capace di fare quello di cui era capace un italiano, sia in guerra che in pace, in terra e in mare. Con ciò io diventavo, ai loro occhi, un insopportabile "gringuito"; e siccome erano in tanti e alcuni più grandi di me, mi prendevano in giro; se reagivo — e reagivo sempre — m'arrivavano anche le botte. E fu così finchè non ebbi imparato a dare dei pugni con tutta l'anima e ad impiegare una certa tattica nella lotta disuguale. Per ciò crebbi in uno stato di tensione, e i miei compagni, quando non fossero figli d'italiani, erano anche i miei nemici. Cattaneo apparve proprio nel momento giusto; e gliene sono tanto grato ancora oggi. Con lui nel cielo, la terra era mia.

Non era così soltanto per me.

accogliente, ma pur sempre estraneo. Aveva proprio bisogno di campioni d'italianità, che ispirassero ammirazione a tutti. Fossero attori, scienziati, sportivi, lottatori, e — in quel momento — soprattutto aviatori. Il culto dei campioni di italianità: ecco un interessante capitolo di psicologia nazionale nella storia delle nostre collettività all'estero, quando ad esse mancava l'appoggio assiduo della Patria.

La cosa, però, non rimaneva limitata all'ambiente italiano. Tutta la Nazione partecipava all'entusiasmo per l'aviazione nascente, e vi erano i tifosi di Fels e i tifosi di Cattaneo. Quello che più lusingava me, ragazzo italiano, era che gli argentini sentissero Cattaneo, un italiano, come un loro eroe, e non come uno straniero. Apparvero gli aviatori argentini, e allora la gara s'allargò. Di giorno in giorno l'aviazione diventava una conquista dell'umanità; non

più soltanto motivo di gesta per pochi temerari.

Prova suprema della gara si presentò la trasvolata delle Ande, che doveva costare tante vittime; e che fu ritenuta impresa molto seria fin dopo la guerra, allorchè altri aviatori italiani superarono la gran Cordigliera in tutti i sensi come se giocassero. Le Ande, a quell'epoca, erano già state trasvolate diverse volte; ma sempre era parsa cosa eroica, straordinaria, da non contarsi tra le possibilità normali. Questi italiani, con la loro tempra e i loro apparecchi collaudati dalla guerra, sfatarono facilmente la leggenda, e le Ande furono definitivamente vinte per tutti. Dopo di loro, infatti, ci fu una vera festa di trasvolate della Cordigliera. Perfino le donne ci si provarono.

Questi nostri aviatori — tra cui vi erano assi come Scaroni e Locatelli — giunti quando già l'Argentina possedeva un'aviazione in regola, iniziarono, si può dire, il periodo dell'aviazione generalizzata. Volare non era più un'audacia, ma un nuovo mezzo concesso all'uomo. Fecero delle cose strabilianti. Le loro acrobazie sul cielo di Buenos Aires suscitavano un entusiasmo strepitoso. La vita della città aveva un momento di sosta, gli impiegati uscivano dagli uffici, i bottegai si affacciavano in strada, la gente era tutta alle finestre, nelle piazze, sulle terrazze, naso in alto, a guardare quei "locos lindos" di aviatori italiani che davano i brividi.

Il più pazzo il più "loco" il più "loco lindo", nel senso ammirativo che gli argentini danno a questa espressione, era il sergente Bo, il quale poi rimase in Argentina, a lavorare, a guadagnarsi la vita, come tanti altri italiani, ricominciando dal niente. Si confuse tra le moltitudini di lavoratori del vasto Paese, e per un po' di tempo non si seppe nulla di lui. Finchè un bel giorno riapparve nei cieli della pampa, pilotando un prodigioso apparecchio, costruito da lui stesso rimediando i pezzi, supplendo con l'ingegno ai mezzi che gli mancavano, qui assicurando con lo spago, là con del fil di ferro o un pezzo di latta. L'ottimo Bo non poteva fare con questo apparecchio, che diventò famoso col nome di "*Golondrina*" ("*Rondine*"), le meraviglie che aveva fatto col suo agile e robusto *Sva* di guerra. Ma poteva volare; (lui; un altro, forse, non vi sarebbe riuscito). E volava. Ogni tanto gli capitava di dover scendere a cambiare uno spago che s'era rotto o a stringere una legatura di fil di ferro. Poco male. Aveva tutta la pampa sconfinata e liscia per campo di fortuna. E per lui — anche se agli altri pareva miracolo — era facile atterrare, facile ripartire, portando sempre in salvo, mettendo sempre in efficienza la sua scalcagnata "*Golondrina*". E spago o fil di ferro, l'essenziale era volare, per un "gringo loco lindo" come Bo; e non vi era ragione — nemmeno quella della mancanza d'un vero e proprio aeroplano — che potesse impedirgli di farlo.

**Attilio Dabini**

## Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

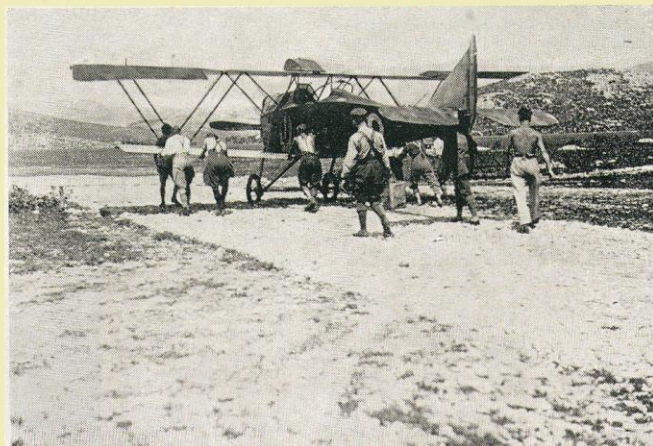
Motorini ad aria compressa  
Elastico - Eliche - Legno di Balsa  
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE  
DI AEROMODELLI

Chiedete Catalogo M. V. 1935  
inviando Lire 1,50



Un apparecchio italiano in volo su una città dell'Argentina.



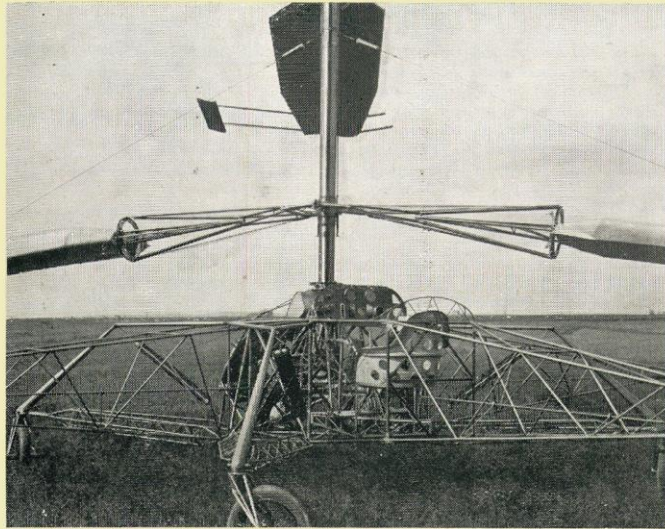
Uno dei gloriosi «Sva» viene spinto su un terreno pianeggiante.

# L'ELICOTTERO D'ASCANIO

Molti inventori in erba ci mandano con grande frequenza progetti di apparecchi capaci di risolvere in modo radicale il problema del volo. Considerato che il più grande vantaggio, ma anche il più grave inconveniente, degli attuali aeroplani è rappresentato dalla necessità assoluta della velocità di moto, in mancanza della quale gli aeroplani non possono né sostenersi, né atterrare, né partire, i nostri progettisti cercano di realizzare delle macchine che possano partire ed atterrare verticalmente e sostenersi in aria a loro piacimento. Natural-

mente distinti. L'autogiro parte ed atterra seguendo una linea obliqua ed ha bisogno sempre di un piccolo spazio sul quale poter iniziare e terminare un breve rullaggio. L'elicottero, invece, sale e scende completamente sulla verticale e, a differenza di tutti gli altri tipi di macchine volanti più pesanti dell'aria, si può fermare in aria a suo piacimento.

L'Italia è l'unica nazione che si sia interessata a fondo del problema dell'elicottero, ed ha ottenuto risultati che sono stati omologati come primati internazionali nella categoria degli elicotteri.



L'elicottero D'Ascansio. È visibile il seggiolino del posto di pilotaggio.

mente, vengono fuori certe cose da far rizzare i capelli. Quasi tutti ricorrono ai noti principi dell'elicottero, applicandoli, però, in modo irragionevole. Per chiarire le idee di molti, diciamo qualche cosa sull'elicottero. Questo tipo di macchina aerea ha preceduto storicamente l'aeroplano, suo rivale più fortunato. Infatti il nostro grande Leonardo da Vinci, per realizzare il volo umano, aveva dapprima disegnato un elicottero. Constatate però le notevoli difficoltà di funzionamento, passò alla macchina alata mossa dalla forza muscolare dell'uomo, che doveva azionare due ali battenti, alla maniera degli uccelli.

La caratteristica principale dell'elicottero è quella d'ottenere il sostentamento nell'aria con la rotazione di due o più eliche ad asse verticale azionate da un comune motore d'aviazione. Non bisogna però confondere l'elicottero con l'autogiro. In quest'ultimo le grandi pale che girano al disopra della fusoliera vengono



L'elicottero D'Ascansio in volo.

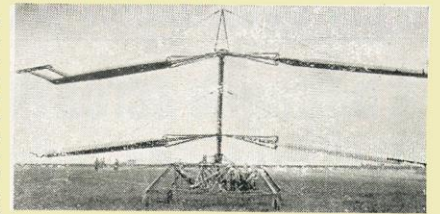
azionate dalla stessa velocità dell'apparecchio per la resistenza opposta dall'aria all'avanzamento. Nell'elicottero, invece, le eliche vengono azionate dal motore. Si tratta perciò di due principi netta-

Nell'ottobre del 1930, infatti, il pilota Nelli, su un elicottero progettato dall'ing. D'Ascansio, realizzava i seguenti voli: durata con ritorno al punto di partenza 8 minuti e 45"; distanza in linea retta senza scalo m. 1078; altezza m. 18. Se confrontati coi risultati realizzati con aeroplani normali, quelli forniti dall'elicottero non sembrano molto brillanti, ma sono i migliori finora stabiliti da questo tipo di macchina aerea.

L'elicottero D'Ascansio è costituito da una fusoliera sormontata da due grandi eliche ruotanti in senso inverso. Le pale di dette eliche sono munite di piccoli piani, funzionanti da timoni di profondità, e l'attacco delle pale d'elica è libero in modo che la pala può assumere l'incidenza data dal piano di profondità. Con la manovra dei piani si varia l'incidenza delle pale, realizzando così il comando di discesa e di salita dell'elicottero. Tale sistema ha, inoltre, il pregio di far funzionare le eliche da paracadute nel caso di arresto del motore.

Per il modo di traslazione, si inclina l'apparecchio dal lato nel quale si vuole andare e cioè si ottiene mediante

la manovra di piccole eliche disposte sulla coda e lateralmente alla fusoliera. Con motore di 90 cavalli l'apparecchio pesava a vuoto circa 800 kg. Il problema dell'elicottero non è facile a risolvere, perché questo tipo di aeromobile assorbe potenza per sollevarsi e mantenersi in aria. Mentre negli aeroplani comuni esistono a questo scopo le ali fisse, gli elicotteri, invece, hanno bisogno di ali mobili azionate a mezzo di motore. I costruttori di elicotteri hanno dovuto perciò lottare contro questa grande difficoltà e l'hanno risolta più o meno bene, realizzando dei sistemi a pale ruotanti che assorbono poca potenza motrice. Il sistema ideato dall'ing. D'Ascansio si è dimostrato il migliore. Ma l'apparecchio, costruito solo a scopo di studio, non ha avuto, per ora, pratica applicazione.



Un'altra fotografia della macchina di D'Ascansio.

licenza, come ebbero tutti gli atlantici, si trasferì nelle officine del Savoia Marchetti per sollecitare alcune innovazioni apportate all'apparecchio con cui batterono il record.

La mattina del 19 marzo 1931 da Milano partì il grande apparecchio con gli aviatori: Maddalena, Cecconi, Da Monte, diretto al campo aeronautico di Monte Celio, ove contavano di iniziare subito le prove per riconquistare il record.

Fatalità volle che dopo aver attraversato tutto l'Appennino, giunti nei pressi di Marina di Pisa, per cause ignote l'apparecchio ebbe uno scoppio fortissimo frantumandosi, e lanciando in mare i gloriosi aviatori che perirono. Fu una grande perdita per la nostra Aviazione Militare, e il cordoglio per le vittime del dovere fu unanime in Italia e all'Estero.

Il mare aveva preso a sé gli eroi, ma dopo alcuni giorni restituì la salma del Tenente Da Monte e circa un mese dopo la travedia restituì la salma del caro mio zio nei pressi di Livorno.

La città di Livorno che lo ebbe per tre anni a la Regia Accademia, gli tributò solenni onoranze funebri.

Monterotondo, suo paese nativo, gli tributò grandi onoranze funebri, presenti tutti gli Atlantici con a capo il Ministro Balbo e una numerosa rappresentanza delle Forze Armate. Giunta la salma al Cimitero, il Ministro fece l'appello del camerata, le truppe presentarono le armi e le musiche suonarono l'inno del Piave.

Io sono fiero di questo mio zio morto per la Patria.

Rendiamo omaggio, anche noi, alla memoria del Cecconi e ricordiamo, in questi giorni che richiamano alla mente un triste lutto dell'aviazione italiana, i nomi di Umberto Maddalena e di Giuseppe da Monte, caduti nel compimento del dovere in nome del loro Paese e del progresso umano. La gioventù italiana tragga forza e volontà da questi fulgidi esempi di sacrificio e di abnegazione.

## Fausto Cecconi

*Nel quarto anniversario della morte del valoroso capitano Fausto Cecconi, scomparso nelle acque del Tirreno assieme all'eroico colonnello Umberto Maddalena e al tenente Da Monte, pubblichiamo queste note commemorative del piccolo Attilio Pelosi, nipote dello scomparso.*

Il mio zio Capitano Fausto Cecconi fu un eroe della nostra Aeronautica Militare. Uscito dalla Regia Accademia di Livorno, iniziò la sua brillante carriera partecipando alla crociera aerea Europa Centrale - Roma - Londra - Berlino - Roma, nel luglio 1928 capitanata da S. E. Balbo.

Nel giugno 1930, unitamente al comandante Maddalena, conquistò alla nostra cara Italia il record mondiale di durata e distanza in circuito chiuso con un apparecchio « Savoia Marchetti S. 64 Bis ». Nel giugno medesimo vinse il circuito aereo del Lazio, guadagnandosi la Coppa del Re.

Nella prima grande crociera aerea transatlantica — Italia - Brasile - Orbetello - Rio de Janeiro — fece parte della squadriglia nera, pilotando insieme al Colonnello Maddalena, e al Tenente Da Monte un « Savoia Marchetti S. 55 ». Ritornato in Italia, ebbe l'incarico, unitamente al Maddalena, di prepararsi per poter battere nuovamente il record di durata e distanza tolto loro dai Francesi mentre erano nella transvolata Atlantica. Senza asfruire del mese di



La movimentata partenza di un autogiro da una piazza di Barcellona. In seguito all'urto del rotore contro dei fili, l'autogiro è precipitato sfasciandosi. Il pilota se l'è cavata con una semplice paura.

Collaborazione dei giovani

## La battaglia aerea di Colombino

Chiuso in una gabbia, Colombino era giunto in quel paese di montagna dopo un viaggio lento e noioso.

Da giorni la vita di prigioniero gli era divenuta insopportabile; batteva le ali con inquietudine, smanioso di librarsi nel



cielo e volare nell'azzurro terribissimo, verso una meta lontana.

E l'ambito giorno venne.

Due mani rudi lo trassero con dolcezza dalla gabbia, e, legato alle zampe due anellini, lo accarezzarono lanciandolo poi in alto.

Un paio di giri sul luogo della sua breve prigionia e poi via, verso l'orizzonte, dove faceva capolino allora il sole.

Che gioia, quale benessere, volare libero e solo nell'aria fresca del mattino.

Uno stormo di rondini allegre e chiacchierine gli passarono accanto in ardite evoluzioni; una gli disse:

— Dove vai così in fretta, Colombino? Resta un po' con noi; in questa terra non mancano le fresche sorgenti d'acqua e buone bacche, e succolenti lombrichi.

— Grazie, cara, ma un dovere mi chiama verso un paese al

quale sono diretto. Addio, mie belle!

— Allora buon viaggio, ed in bocca al lupo!

Arrivando sul mare incontrò dei gabbiani che lo salutarono con le loro strida insolenti.

Ma ecco che due grossi uccellacci gli vengono incontro. Sulle prime Colombino credette volessero salutarlo, ma quando vide le loro fisionomie grifagne, comprese subito il pericolo che correva, poichè conosceva la ostinata e crudele rapacità di essi: erano dei falchi.

Cercò di evitarli sollevandosi, ma le bestiacce lo raggiunsero minacciose.

Povero Colombino, dover ingaggiare una difficile battaglia aerea con due temibili nemici! Fece sfoggio di ardite evoluzioni per sfuggire ai rostri dei falchi, ma essi sembravano decisi a non lasciarsi sfuggire la preda. Lo attaccarono di sorpresa, dal basso e dall'altro.

Colombino cominciò a stancarsi. Già prevedeva di non cavarsela, quando vide in basso un enorme cassone galleggiante.

Chiuse le ali e giù a capofitto. A poca distanza dall'acqua riprese il volo veloce e diritto verso il cassone intravisto: lo raggiunse, vi si posò. I due nemici lo seguivano ancora; ma furono cacciati dai gesti e dalle grida di alcuni uomini che avevano assistito alla lotta.

Colombino si lasciò prendere volentieri. Con grande meraviglia l'equipaggio constatò di aver salvato un piccione viaggiatore, poichè nelle zampe tenevano due anellini, l'uno con delle iniziali e l'altro con un fascio littorio.

Trattenuto per pochi giorni e rifocillato in una Stazione dei Reali Carabinieri di La Spezia, in attesa d'informazioni sul suo conto, Colombino riebbe la libertà, e lassù nel cielo, sentì tutto l'orgoglio di compire il suo dovere, pericolosamente!

**Ettore Freschi**



Eolo - Milano. — « Quando si lavora per qualche cosa di bello e di santo, com'è la passione azzurra, come è possibile stancarsi? ». Bene, porca miseria. Ma scrivi più chiaro, caro amico! Magari scrivi a macchina, altrimenti corri il pericolo di finire diluito nel cestino. Che Avionetta sia un « fuoco di Bengala », lo so, e me ne vanto. Sissignore, me ne vanto, perchè è una delle mie aeronipoti più care. Peccato ch'io non possa pubblicare le due quartine contro chi non legge *L'aquilone*. Credi a me: chi non legge *L'aquilone* è già abbastanza disgraziato...

Giao a te e alla tua «mussa» gentile. Dimenticavo una cosa importante. Sta' attento che se poi non verrai a Torino, il fischietto sarai tu!

PILOTA DISOCCUPATO - Sampierdarena. — Ma come, anche a Genova, come a Roma, i giornalisti si chiamano giornalisti? E i giornalisti, per piacere, come li chiamano? Tipografi? Senti un po': ci tieni proprio a quella tua caricatura e a quei tuoi versi? Se sì, ci possiamo sacrificare; ma se puoi rinunciare all'onore della pubblica stampa, ci fai un piacere. Grazie della fotografia — che non è una foto-biografia — e arriverci a Genova in giugno. Ciao, simpaticone.

LUBRENTI - Molinella. — Pubblicheremo il tuo «Zio Falcone un po' invecchiato» se ce lo mandi disegnato a penna. Saluti.

SIRIO BORGHI - Rimini. — Laveremo col sangue la tua offesa. A rivederci la prossima estate.

PAPE SATAN RO. 4 - Napoli. — Hai ragione, penseremo anche al distintivo, ma non subito. Abbiamo molte cose da fare, importantissime, prima del distintivo. Vogliamo che, fra aquilotti e rondini, gli aeronipoti assumino almeno a 50.000; e ci riusciremo, sopra tutto se troveremo dei bravi e volenterosi collaboratori e propagandisti. E dire che hasterebbe che ognuno di voi riuscisse a scovare un amico disposto a diventare un aquilotto! La fotografia? Ma certo, hai capito benissimo. Scrivimi pure e guai se adopererai ancora l'antipatico « lei ». Sappi che a Napoli faremo un raduno con i fiocchi, ma non subito, come pretendono certi tuoi amici, i quali credono che si possa organizza-



Il recupero di un veleggiatore.

zare una cosa del genere per dieci aquilotti soltanto. Dico dieci per dire... ma vedrai che non sono tanto lontano dal vero. Saluti cari.

(Altra posta a pagg. 3, 14, 15).

## Cronache Milanesi

(TOMO QUINTO)

COMPAGNIA MILANESE: PRESENTAZIONE DEGLI INTERPRETI.

Nel presentarsi l'aquilonesco gruppo di Milano non incomincio dalle rondini perchè... sono poche.

E allora, avanti con gli aquilotti.

Franco Abbondati: nella parte di Grifo.

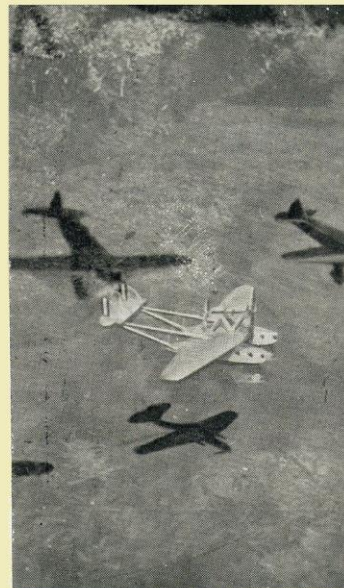
Incomincio da Abbondati perchè da qualcuno bisogna pur che incominci, e poi perchè Grifo è sicuramente la più bella sagoma che esista nell'Universo. Ha una mimica curiosissima, tutta sua: particolare. Inimitabile. Di una comicità inesauribile e niente affatto forzata, naturalissima.

Alessandro Milani: nella parte di Eolo. Sotto un'apparenza di buon ragazzo tranquillo, nasconde un'intelligenza profonda e una non trascurabile vena poetica. E l'intimissimo amico di Grifo.

Gianluigi Della Torre: nella parte di Nibbio. Questo è il ragionatore. A parlare con lui pare di discorrere con un uomo. S'intende di tutto, meno di rime. Oggi, per esempio, mentre Milani declamava con foga una sua poesia, per poco non soffocava dal ridere. E faceva ridere anche me.

Ma il poeta, eletta mente superiore, se ne infischia altamente, e continuava... per i suoi versi.

Giuseppe Ronchi: nella parte di Avionino (o di Avionello: non s'è ancora deciso). E' un bravo figliolo, e gentile, anche. Figuratevi: funziona da mio infor-



Segnaliamo l'attività di Lamberto Baviera (a destra) e Luigi Levi (a sinistra) costruttori di due aeromodelli «Dux», progetto originale loro. Il «Breda 15» e il «RO. 1» sono stati costruiti dal Levi. Sopra: apparecchi di costruzione e progetto Baviera-Levi sorvolano un «S. 55» alla fonda. Siamo curiosi di sapere come i due nostri bravi amici non riusciti ad ottenere questo trucco fotografico. Vorremmo, anche, che molti altri aeromodellisti che ci mandano delle pessime fotografie di loro modelli e delle loro persone impalate e stecchite, si decidessero a spendere un po' di fantasia anche nell'esecuzione delle fotografie.



mature nei riguardi del volo a vela e da mio porta-cartella. Già, perchè è lui che trasporta, cavallerescamente, la mia officina quando andiamo a Taliedo per gli aeromodelli.

Nello Fusai: nella parte di Aquila Grigia. Sempre sorridente, fa davvero piacere guardarlo. Le sue e le mie cantine sembrano tagliate dalla medesima mano: mal comune mezzo guadio. E ci consoliamo.

E' l'inseparabile amico di Covassin e di Citterio.

Angelo Giuseppe: nella parte di... Angelo Giuseppe. Non altrimenti denominato. E' un bimbo biondo che se ne sta sempre vicino a Grifo, per non perdere nemmeno una pa-

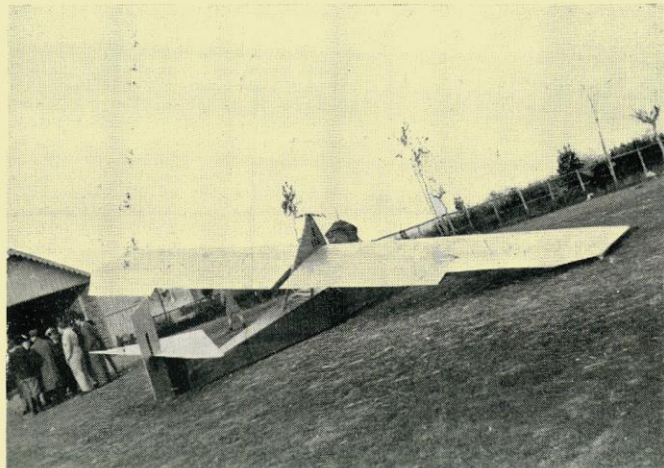
## Due nuovi concorsi fra i lettori delle scuole elementari e medie inferiori

Ripubblichiamo il regolamento dei due Concorsi banditi fra i lettori delle Scuole medie inferiori ed elementari.

### REGOLAMENTO DELLA 1ª GARA

L'aquilone bandisce un concorso tra gli scolari delle classi IV e V elementari per un racconto che svolga un argomento di vita aviatoria, a scelta del ragazzo o, meglio, dell'insegnante.

Il manoscritto, in chiara calligrafia, non



Un apparecchio della scuola di volo a vela di Monte Sacro.

rola delle innumerevoli che Abbondati sfirma ogni minuto secondo.

Torielli Enea è un ragazzino che si va conquistando la simpatia di tutti. Pare un personaggio del De Amicis. Biondo, fine, dagli occhi intelligenti e dal sorriso gentile, dignitoso.

E poi ci sono i due Mozzarini: due fratelli che si vogliono tanto bene e dei quali cito volentieri una frase: «Facciamo il possibile per fare contenti i nostri genitori».

E poi... e poi ce ne sarebbero moltissimi altri. Figuratevi, siamo una cinquantina.

Per questa volta faccio punto.

Vi basti sapere che gli Aquilotti Milanesi sono tutti dei bravi, simpatici ragazzi.

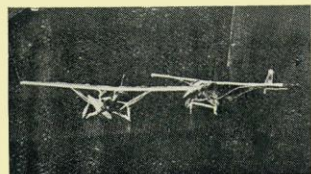
### Avionetta

## LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

FRANCESCO PIA - Costigliole d'Asti. — Quanto mi chiedi mi è impossibile spiegartelo pubblicamente per ragioni che facilmente comprenderai. Ad ogni modo non dubitare del mio interessamento e forse quando leggerai queste mie righe, sarai già stato soddisfatto.

Nell'apparecchio per concorrere nella categoria A, il carrello è obbligatorio, altrimenti non sarebbe stato accluso nello schema. Il tubo puoi farlo di sezione ovale e mettere anche due matasse come hai indicato nello schizzo che mi hai inviato. Il tubo perchè ti riesca abbastanza robusto, puoi farlo con impiallacciatura di acero o con compensato sottile di pochi decimi e fare l'avvolgimento doppio. Il piano di quota non deve essere portante. Conto di vederti al raduno di Torino.

(Continua a pag. 11).



La solita pasta frolla di Accipiter.



## L'elicottero di Nibbio

Un dinamico aquilotto milanese, il nostro Nibbio, ci bombarda da qualche tempo con pesanti papiri. Prima, con competenza e passione degne di lode, ha ideato un complesso programma sull'attività che dovrebbero svolgere i gruppi degli aquilotti; poi, passando dal campo organizzativo a quello tecnico, ci ha inviato una sua invenzione di un tipo d'elicottero.

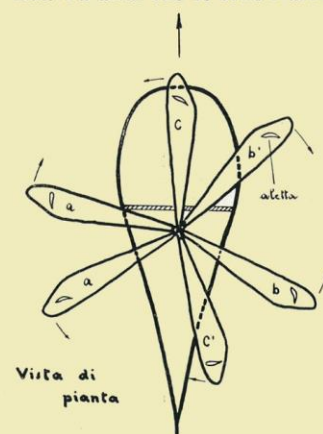
Ecco di che si tratta: una carlinga contenente il pilota e il complesso motore, al disopra della quale sono sistemate due eliche tripale coassiali, giranti in senso opposto. Queste eliche sono azionate da un albero verticale che parte dal motore contenuto nella carlinga. Le eliche avrebbero il compito di sollevare verticalmente l'apparecchio. E fin qui, come principio, niente di mostruoso. Quasi tutti gli elicotteri, compreso quello dell'italiano D'Ascanio che detiene i primati internazionali di velocità, distanza e durata, si innalzano a mezzo di grosse pale che girano in senso opposto, per evitare le coppie di reazione.

Ma sollevarsi verticalmente non basta; bisogna anche muoversi. Ed allora Nibbio ha ideato un altro sistema. All'estremità delle sei pale ha applicato una aletta che, variando d'incidenza a comando del pilota, provoca il moto orizzontale.

Ma Nibbio non è, neanche in questo, originale, perchè egli deve essere di certo a conoscenza di un nuovo sistema di propulsione idrodinamica, comparso ultimamente su riviste tecniche. In questo sistema, la propulsione marina è assicurata, anzichè dalla normale elica, da tante

alette verticali disposte sui bordi di un disco ruotante orizzontalmente al disotto della chiglia dei natanti. Passando nel campo dell'aerodinamica, egli ha così sfruttato un principio già ideato per l'idrodinamica.

Ora, caro Nibbio, ti dirò che il tuo progetto è irrealizzabile, perchè con quelle tali eliche il tuo elicottero non si alzerebbe mai. Tu dirai che se sono riusci-

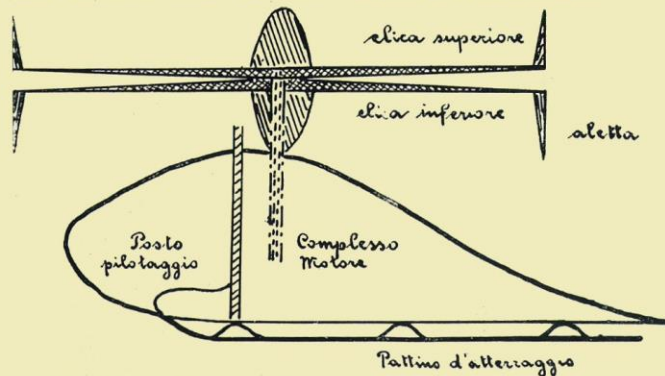


ti ad alzarsi quelli costruiti sullo stesso principio, dovrebbe volare anche il tuo. E invece no. Gli elicotteri assorbono una potenza grandissima per il loro sollevamento verticale, e quei pochi costruiti hanno realizzato appena dei brevi voli, e senza una minima riserva di potenza. Il tuo, poi, avrebbe bisogno di potenza anche per la manovra delle alette.

Perciò niente da fare. Pensa a qualche cosa di più semplice...

### Ingegnere sofisticato

Nel prossimo numero risponderemo a Enzo Pandolfi sul suo «raggio della morte»; ad un certo misterioso sig. K. per la sua bomba autovolante e, dulcis in fundo, alla vecchia conoscenza Carlo Petrosellini che ha inventato... il moto perpetuo per i modelli volanti!



Vista di fianco

dovrà superare le tre facciate di un foglio in formato protocollo.

Il concorso scade alla mezzanotte del 30 aprile 1935-XIII.

#### I° PREMIO

Lire 75 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

#### II° PREMIO

Lire 40 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

#### III° PREMIO

Lire 25 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

### REGOLAMENTO DELLA IIª GARA

L'aquilone bandisce un concorso tra gli studenti delle Scuole medie inferiori regie e pareggiate, per la svolgimento di un racconto aviatorio umoristico illustrato. Gli elaborati non dovranno superare le tre facciate dattiloscritte di carta formato protocollo. I disegni dovranno essere in nero, a matita o in inchiostro di China.

Il concorso scade alla mezzanotte del 30 aprile 1935-XIII.

#### I° PREMIO

Lire 200 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

#### II° PREMIO

Lire 100 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

#### III° PREMIO

Lire 50 e l'abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

\*\*\*

Verranno premiate anche le classi alle quali appartengono i concorrenti che riusciranno vincitori nei due primi premi.

\*\*\*

La Giuria, nella sua relazione, segnalerà i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori delle suddette gare. Infine, questi Insegnanti verranno premiati con medaglie d'oro e vermeille di benemerita.

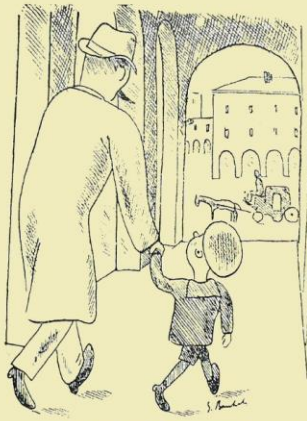
\*\*\*

I signori Insegnanti sono pregati di controfirmare gli elaborati che i loro alunni destinano ai nostri concorsi.

### GIURIA

Magg. Ugo Rampelli, magg. Eugenio Gandolfi, prof. Giuseppe Dente (Ulisse Perso), Gino d'Angelo, Gastone Martini, Vittorio Nugoli.

# Storia di una passione insaziata



Un mio zio mi raccontò...

Io sono un appassionato del volo a vela. In generale, debbo dire, l'aviazione ha sempre avuto un gran fascino per me (e fin qui nulla di straordinario, perché è un fatto saputo che, una volta volato, si desidera di tornare a volare). Ma per il volo a vela la cosa sorpassa i limiti.

Uno dei ricordi più vivi della mia prima infanzia è che una sera (potrei dirvi anche il punto preciso di Bologna dove il fatto successe) un mio zio mi raccontò essere stato inventato un apparecchio che si attaccava alle spalle e serviva a volare. Ero a quel tempo un ragazzino, forse più piccolo dei più piccini fra voi, e la cosa naturalmente mi fece molta impressione. Nella mia fantasia immaginai questo apparecchio come un paio d'ali simili a quelle del pipistrello. A voi, aeromodellisti già iniziati ai misteri dell'aerodinamica, sembrerà troppo puerile, o fantastico. Bisogna pensare però che allora erano ben pochi nel mondo anche fra i grandi, che pensavano di poter fare astrazione dall'ala battente. Che poteva immaginare un ragazzino di 4 o 5 anni, se non un'imitazione degli unici esseri capaci di volare? Non esisteva l'aquilone perché potessi istruirmi ed il volo era ancora soltanto un desiderio. Dato che l'ala composta di penne degli uccelli è troppo difficile ad imitare, pensai alla membrana del pipistrello, più facile da realizzare dal l'uomo.

Era quella l'epoca dei «planeurs» dei fratelli Wright, e del loro primo europlano, nel quale ancora il pilota stava sdraiato sul ventre. Le notizie, immagino, saranno state molto sommarie e perciò lo strano modo di stare nell'apparecchio che mi fu detto: del resto erano di pochi anni prima gli esperimenti di Lilienthal e di Chanute, fra gli altri, che usavano apparecchi che il pilota teneva proprio infilati alle ascelle.

Poi passarono lunghi anni: la curiosità del pubblico si saziò della questione del volo, come di esperimenti di matti, follie, col solo risultato pratico e probabile di rompersi, al minimo, l'osso del collo. Ma pochi uomini, per passione, per ideale soltanto forse, certamente lontani dal poter immaginare come i loro tentativi, guardati con diffidenza e magari con irrisione, fossero destinati a compiere in brevissimi anni un enorme cammino, come ne dovesse sorgere una nuova scienza, l'aerodinamica, pochi uomini sconosciuti, basandosi sul proprio intuito, non avendo a disposizione né teorie né scienza, anzi contro la scienza poiché ogni più piccolo progresso faceva sorgere un nuovo problema non prevedibile anzi contrario alla teoria del tempo sui fenomeni provocati dall'aria, pochi uomini lavoravano e costruivano i loro rudimentali apparecchi e, ciò che forse è il loro maggiore merito, avevano il formidabile coraggio di buttarli su quelli in un elemento sconosciuto e quasi inesistente ai nostri sensi grossolani. L'acqua almeno ha un volume, una forma, un peso: vediamo galleggiare in essa degli oggetti. Il primo uomo che ha usato per barca un tronco d'albero era abituato a vederne galleggiare: il primo uomo che ha tentato di muoversi nell'aria ha avuto certamente molto più coraggio.

Alla fine gli sforzi di quei pochi furono coronati dal più grande premio: la certezza

di poter volare, non soltanto saltare, a balzelloni, su un prato, ma volare, dirigersi, salire, scendere. Il mondo, d'improvviso, fu pieno della notizia strabiliante. Il più pesante dell'aria era creato, e subito cominciò la lotta fra questo ed il più leggero. In Germania lo Zeppelin costruiva uno dei più perfetti dirigibili: in Francia Blériot, Latham, Farman, Paulhan, Voisin ecc., in America i fratelli Wright, per non citare che i più noti, nel campo del partito opposto. Il dirigibile si fracassò su una collina, in cima alla quale, isolato, c'era un misero e innocente pero; proprio su quello andò a impigliarsi; Blériot traversava per primo la Manica, mentre Latham ad ogni tentativo finiva, in vista della costa da raggiungere, a sedere nell'acqua. E da allora le nuove imprese si seguono con frequenza anche maggiore. Io parleggiavo caldamente per il più pesante, perché più bello, più snello, più agile.

Fu indetto a Bologna, nel 1910 o giù di lì, un circuito aereo: allora per le gare bastava una normale piazza d'armi, ma fra le altre cose c'era anche un circuito vero e proprio: Bologna, Rimini, Venezia, Bologna. A quei tempi, per queste manifestazioni, si vedevano ai muri dei manifesti che oggi farebbero ridere: OGGI SI VOLA, OGGI NON SI VOLA: quelli rossi, se sono sicuro, questi non ricordo se bianchi o verdi. Era perfino diventato un modo di dire: oggi si vola, oggi non si vola, per dire se una cosa era possibile o no, se il tempo era bello o brutto. Fra i partecipanti al circuito, dunque, c'era il capitano Piazza, con un Blériot, il tenente Garotti con un «Taub» apparecchio austriaco di Etrich, dalle ali a forma di colomba (da ciò il nome) e non ricordo chi altri.



Tipo di aviatore francese.

Avevo allora circa 12 o 13 anni: non ero più in età da non dover provare ancora meraviglia ed entusiasmo, non ero ancora in età da dover guardare la cosa come bella e meravigliosa sì, ma anche soprattutto pericolosa (e quanto lo fosse lo prova la lista quotidiana, si può dire, di morti). Non potendo fare di più, mi diedi a costruire modelli: avete già letto su queste colonne come un ragazzo costruiva a quei tempi modelli con sistemi rudimentali: io facevo su per giù lo stesso, usando per fusoliera un pezzo

di canna, e facendo le ali con un'ossatura di striscie di canna spaccata per il lungo e ricoperte di carta oleata: canna, carta oleata ed elastico, ecco i materiali disponibili. Posso dire che per i tempi che correvano anche per l'aviazione vera, i miei modelli erano perfetti: costruì anche un «Taub», che mi era piaciuto, con carrello, ma la canna-fusoliera purtroppo era storta, quindi



Tipo di aviatore americano.

appena in volo (si alzava da sé, badate) essendo la trazione dell'elica spostata (verso destra, ricordo come fosse ora) faceva una brutta imbardata e il volo finiva.

Passano altri anni, dieci, venti.

Un giorno, qui a Roma, un amico mi racconta di un campo volo a vela nei pressi della Città Giardino. Avevo notizia del volo a vela come di esperimenti fatti soprattutto in Germania. Per curiosità, e più che altro forse per fare una passeggiata, una domenica vado fin dove arrivava il tram, poi a piedi per la strada della Bufalotta. Infatti trovo il campo di volo a vela del G. U. F., ma in che stato! Per hangar una specie di tendone che sbatteva al vento, tutto abbandonato, dentro al tendone alcuni apparecchi mezzo fracassati e pezzi in costruzione poi abbandonati. Sembrava in grande, tuttavia, il mio gioco di ragazzo. Me ne tornai a Roma un po' avvilito poiché vedere una cosa abbandonata è sempre triste; quando poi si tratta di cosa che riporta il pensiero agli anni passati, è più triste ancora.

Cominciai però a comprare libri in materia. Vedete che il male era preso, in forma lieve, direbbe un medico, ma preso.

Passa qualche anno ancora. Una domenica di primavera, con un bel sole, ho voglia di prendere un po' d'aria, ed essendoci Kronfeld al Littorio, vado a vedere: sarà una cosa nuova, certamente bella, l'occasione è unica. Tutto sommato meglio che rinchiudersi in un cinematografo.

La prima cosa che vidi, arrivando, fu un treno aereo. Kronfeld è un asso, d'accordo, ma anche facendo astrazione da questo, l'aeroplano a motore ha le ali corte, è tozzo, è

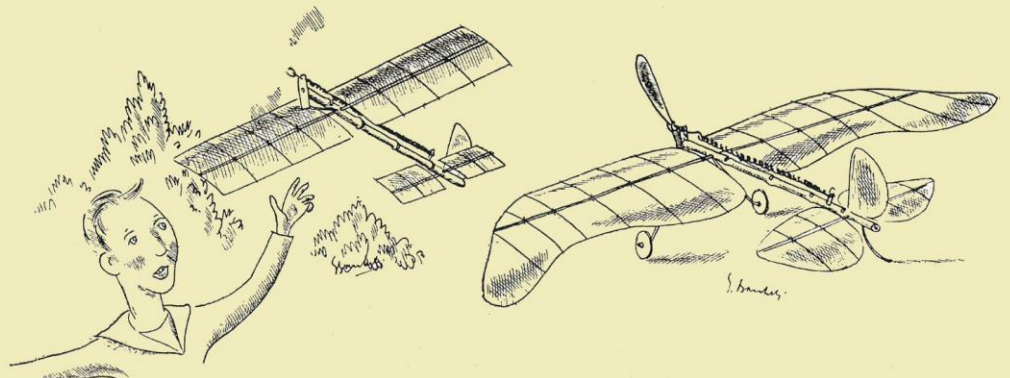
pesante, in paragone del veleggiatore che è snello, le ali appuntite, leggero nella trasparenza delle nervature. Ma la cosa più impressionante fu vedere alzarsi l'aeroplano senza motore ed una volta staccato dal cavo, cominciare a compiere acrobazie come un apparecchio a motore, con la stessa precisione, senza sforzo. Non lo strepito del motore a tutto gas, non il barbaglio dell'elica, ma soltanto un evolvere come su una superficie di materia consistente, come se un invisibile cavo lo avesse trascinato in giri della morte, lo fermasse e lo rimettesse in linea di volo nelle sciolate d'ala. Ero strabiliato. Il male, direbbe il solito medico, era entrato nella fase acuta e le manifestazioni violente non dovevano tardare. Infatti il giorno dopo feci la posta, tutto il pomeriggio, al redattore che si occupava di aeronautica nel giornale presso il quale ero impiegato. Non mi riuscì di trovarlo che verso le 10 di sera, e tardai a tornare a casa. Non avevo che una domanda da fare: «C'è modo di imparare?». Fu molto gentile, telefonò all'Aero Club, si diede da fare, ottenne che potessi essere iscritto, nonostante fosse scaduto il termine utile, al corso (il primo) che stava per iniziarsi. Non potevo aspettare il secondo. Mi pareva un secolo che venisse un famoso giovedì della prima lezione. Ed era già mercoledì.

L'appuntamento era per le 6 di mattina a Ciampino Nord. Si trattava di dover partire verso le 5 e mezzo. Per essere sicuro, ordinai di essere svegliato alle 4. In casa ci fu molta meraviglia. Ancora più per la spiegazione del fatto. Non ne avevo parlato con nessuno. Gustavo la mia gioia da solo: era troppo grande perché potessi farne parte con nessuno, che certamente non mi avrebbe capito: gustavo la mia gioia con attenzione, per non perderne nulla, come voi gustate una caramella, con la soddisfazione di sentirla sciogliersi piano piano, e badando che duri più lungamente possibile.

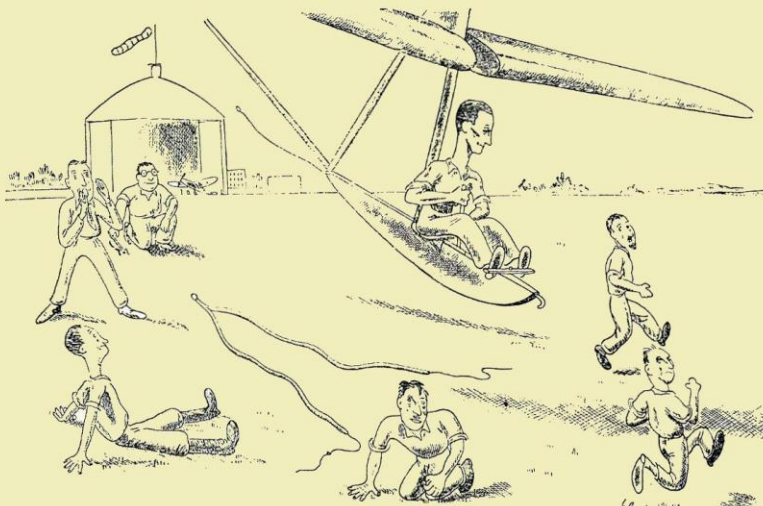
Nei giorni passati mi ero preparato, moralmente diciamo, alla manovra. Cloche, pedaliera, timoni, alettoni. Mi pareva fosse diventata una cosa istintiva, solo a forza di pensarci. Ma quella sera, nell'imminenza dell'avvenimento, non mi riusciva di addormentarmi. Dovevo fare uno sforzo: domattina debbo andare a volare, ci vogliono i nervi a posto: occorre dormire per forza.

L'orario del mio ufficio terminava alle 10 di sera. Un po' tardavo per motivi di lavoro, non ero arrivato a casa, cenato, ecco arrivava la mezzanotte. La sveglia alle 4, vedete se avevo possibilità di abbandonarmi all'orgasmo. Ma con la volontà si riesce a tutto, anche a dormire in casi simili.

Eccomi sul campo. La giornata tuttavia fu magra. C'era un po' di vento, a raffiche: per quanto l'istruttore fosse bravo e attento ad approfittare delle calme di vento, il primo allievo fu preso dalla raffica proprio al momento del lancio. Nessun primo lancio è stato mai effettuato con più di 5 o 6 passi, tanto meno col comando «correre», come qualcuno pretende raccontare del proprio



Questi erano i miei aeromodelli, costruiti con tanta fatica e tanta passione. Molti miei compagni me li invidiavano.



Vidi un fuggi fuggi generale...

primo volo (un po' di sincerità e lasciamo ai cacciatori il primato di spararle grosse). In ogni modo, un po' la raffica, un po' avrà tirato, fatto sì è che si trovò, a sua insaputa e contro voglia, a qualcosa come un metro d'altezza. Io ero addetto alla pistola, quindi vedevo bene, da dietro, la scena: quando s'accorse di quel che succedeva, lasciò tutto e si aggrappò disperatamente con tutte due le mani al sediolino. Ed era anche legato! Venne giù di fianco e scussò. La prima lezione era finita. Il corso continuò: il giovedì sveglia alle 4, una domenica sì e una no lo stesso, le altre sul campo nel pomeriggio. O dormire quattr'ore o stare al solleone a tirare i cavi (era luglio o agosto ormai). Ma a nessuno mancava la passione. Via via le scussature si fecero più rare, si cominciava a prendere mano alla cosa: ci si accorgeva, poco per volta, di quanto succedeva, si imparava a manovrare, prima troppo, poi sempre meno, si sentiva sempre più l'obbedienza dell'apparecchio. Si cominciava a vedere, durante il lancio, quello che si aveva di fronte, a sentire le parole che l'istruttore diceva da terra, ciò che è il segno migliore per un allievo.

Un giorno fu nominato un capo-classe, in persona di un ingegnere che partecipava al corso: aveva un pizzo alla Balbo ed era uno dei più attenti ed ossequiosi ai consigli ed alle istruzioni. Questa nomina, dovuta ad una buona condotta dell'apparecchio, divenne, ipso facto, un motivo di più di emulazione. Però, a parere mio e di qualche altro, le cose andavano un poco troppo adagio: si trattava sempre di quota non superiore al mezzo metro o il metro, con distanze di 20 o 30 metri. Più degli altri, insieme con me, era poco soddisfatto un altro bolognese, che per il suo rispettabile peso (a occhio verso i 90 chili) non riusciva a decollare proprio secondo i suoi legittimi desideri. Finimmo per metterci d'accordo noi due, a spese dell'istruttore. Toccava a me eseguire un lancio e lui era alla pistola, poi toccava a lui.

« Quando l'istruttore dà il segnale di staccare, tu lascia fare ancora due o tre passi: voglio alzarmi per forza ».

« Sì, basta che dopo ti metta tu alla pistola e faccio lo stesso con me ».

« Va bene ».

Quei due secondi in più mi parvero una eternità e cominciai a temere brutte cose: ma ormai ero in ballo e i pentimenti e le recriminazioni sono sempre inutili. Al momento opportuno, poi, cercai di sfruttare la combinazione anche per conto mio, e tirai; coscientemente. Mi trovai a 3 o 4 metri. Finalmente. Vi dirò, il volo non era una novità per me, ma, siamo franchi, stando sul seggiolino dello Zogling, legati, allo scoperto, in balia di se stessi, quattro metri d'altezza fanno più impressione di 4000 dalla cabina d'un aeroplano in linea, pilotato da un pilota che si sa abile e sicuro. Picchiai un po' troppo e vidi un fuggi fuggi generale degli allievi all'elastico. Mi parvero di

dimensioni molto minori delle solite: l'istruttore si affannava a gridare che scendessi. Ma io ero ormai sicuro del fatto mio, ripresi piano piano, passai sopra a tutti dimostrando l'inutilità di tanta paura, e feci un atterraggio abbastanza regolare, compatibilmente con le condizioni nuove alle quali non ero abituato ed alla distanza perorosa. Fui applaudito e dichiarato, dai compagni stessi, capoclasse, nomina approvata dall'istruttore, ed i records di altezza a distanza, per la durata del corso sul campo di Ciampino Nord, rimasero a me.

Ma il più bello viene adesso. Come ho detto, dopo di me toccava all'amico bolognese. I patti erano chiari: lui aveva fatto quanto aveva promesso per me, io dovevo fare lo stesso per lui. Infatti mi misi alla pistola, e lasciai fare ancora i due passi in più: si alzò anche lui, come desiderava da tanto tempo, ma pesava poveretto, e venne giù un po' troppo violentemente. Scassò mezzo mondo, e se non fosse stato carnoso com'era avrebbe dovuto lamentarsi di dolori all'osso sacro più di quanto fece.

Poi il corso fu sospeso, in attesa dell'allestimento del nuovo campo attuale. Passò l'autunno e si ricominciò che era inverno inoltrato. Le volte che si poteva fare qualcosa di utile erano rare, per il maltempo, o la tramontana, o il fango. In questa ripresa di corso mi capitò l'avventura più emozionante.

Effettuavano i lanci da mezza costa, trasversalmente alla valletta che costituisce il campo. Nel fondo di questa valletta corre un

fossetto di scolo, che non porta acqua, ma che nella brutta stagione diventa un vero pantano. C'era tramontana e pur di fare qualcosa, si cercava di approfittare delle pause tra una raffica e l'altra. Al momento del mio lancio, ecco la raffica. I romani sanno come soffia la tramontana: un quanto a me, perdetti la nozione del peso e mi sentii sollecare, come su un suscino, perpendicolarmente. Questa volta la faccenda era più seria di quella dell'altra, perchè prima di tutto era al di fuori della mia volontà, e poi per quanto avanzassi lentamente, ero ormai giunto sulla verticale del fondo della valletta, quindi la mia quota era notevole, per il terreno che era più basso del punto di partenza e per la quota in più dell'aeroplano rispetto al punto di partenza. L'istruttore gridava, come al solito, di scendere: io pensavo che sarebbe stato facile farlo se mi fossi trovato un tram e intanto stringevo i denti e cercavo di mantenere l'equilibrio. Il vento si man-

teneva, per fortuna, in modo che, sebbene rispetto alla terra io fossi quasi immobile, rispetto all'aria mi muovevo come se quella fosse stata calma e io avessi avuto la velocità che in quel momento aveva il vento. In queste condizioni avrei fatto un bellissimo volo, sorpassando la valletta, ma riceversa scendevo, abbastanza adagio sì, ma purtroppo lungo la verticale, che andava proprio a finire nel fosso. Stringevo i denti e pensavo che, bene che andasse, mi sarei trovato seduto nel fango, nel caso peggiore avrei potuto trovarmi con una scheggia di longherone da parte a parte. Così continuavo a scendere con visioni come vedete catastrofiche, per me o almeno per i calzoni. L'istruttore continuava a gridarmi di scendere, e io avrei voluto non scendere più, per salvarlo, oltre me stesso, anche i calzoni. Finalmente mi trovai vicino a terra e l'urto, dirò la verità, fu un po' brusco. Mi salvai dal fango e dai longheroni che rimasero intatti come tutto il resto: anzi essendomi posato, diciamo così, sul limite del pantano, l'urto fu attutito da uno strato di terra molle che non arrivò a far guai nemmeno sul testito.



...per quanto avanzassi lentamente ero ormai giunto sulla verticale del fondo della valletta, quindi la quota era notevole.

Il mio primo impulso fu di rabbia contro l'apparecchio che mi aveva trascinato invece di lasciarmi guidare: come si fa coi cavalli, che si rimonta subito in sella dopo essere stati disarcionati, avrei voluto rifare subito un lancio per fargli sentire che il polso non avrebbe tremato lo stesso, ma toccava a un altro e non fu possibile.

Chi ne risenti più di tutti fu la mia mascella: pensate un po', con una stretta di denti come quella, a chi non sarebbe rimasta indolenzita per tutta la giornata?

**Giorgio Bacchelli**

## RUBRICA FILATELICA

I FRANCOBOLLI DI MODENA.  
Emissioni 1852-1855.

I primi francobolli di Modena sono apparsi nel 1852. Erano stampati in nero su carta colorata e non erano dentellati. La vignetta rappresentava un'aquila coronata (volta a destra) fra due rami di alloro annodantesi in basso. Nella parte alta vi era la dicitura « POSTE ESTENSI », in quella bassa il valore del francobollo. Si conoscono, di questa emissione, due tipi: 1) senza punto dopo le cifre; 2) col punto dopo le cifre. I francobolli devono essere ben marginati, e se nuovi con gomma originale al retro.

Ecco i valori delle serie:

a) senza punto dopo le cifre: 1) 5 c. verde — 2) 10 c. rosa — 3) 15 c. giallo — 4) 25 c. camoscio pallido — 5) 40 c. azzurro scuro — Varietà di colore: 2-a) 10 c. rosa vivo — 3-a) 15 c. giallo chiaro — 4-a) 25 c. camoscio — 5-a) 40 c. celeste;

b) col punto dopo le cifre: 6) 5 c. verde — 7) 10 c. rosa chiaro — 8) 40 c. azzurro scuro — 9) 1 lira bianco (con filigrana A) — Varietà di colore: 8-a) 5 c. verde oliva (emesso nel 1855).

Varietà.

Il 5 c. verde oliva (8-a) con doppia stampa al recto.

Il 5 c. verde (6):

a) senza lettera C: ENT. 5. — b) lettere spostate: CNET. 5. — c) lettera E adagiata: CENNT. 5. — d) senza indicazione del valore — a) punto spostato: CENT. 5. — f) senza spazio e senza punto: CENT5. — g) punto grosso: CENT 5.

Vedremo nel prossimo numero le altre varietà.

NUOVE EMISSIONI.

Lussemburgo.

E' stata emessa l'annuale serie « Caritas », su carta senza filigrana. I francobolli, dentellati 12 3/4 riproducono nella vignetta il sigillo del conte di Lussemburgo e re di Boemia Giovanni il cieco.

Ecco i valori della serie:

10 c. + 5 c. violetto — 35 c. + 10 c. verde azzurro — 75 c. + 15 c. rosso vino — 1 F. + 25 c. rosa carminato — 1 1/4 F. + 75 c. arancio scuro — 1 3/4 F. + 1,50 F. azzurro.

**Mauritius Postoffice**

# La Palestra dell'aeromodellista

## L'elica di propulsione

(SECONDA LEZIONE)



Un Bernard e la sua ombra. Costruzione Tosaroni.

Comunemente l'elica aerea è composta di due pale formate da superfici elicoidali perfettamente eguali attaccate e disposte simmetricamente attorno ad un mozzo per il cui centro passa l'asse di rotazione e che fa parte dell'asse di trazione.

La lunghezza di una pala che comprende la distanza fra il centro del mozzo e l'estremità di essa si chiama *raggio dell'elica*, mentre il doppio di questo si chiama *diametro dell'elica*.

La pala dell'elica che è, come abbiamo detto, formata da una superficie elicoidale, roteando nell'aria, penetra in questa con una certa inclinazione rispetto al piano di rotazione; perciò agisce come un'ala di aeroplano avente moto circolare. Quindi la spinta assiale dell'elica che produce l'avanzamento è paragona-

bile alla forza sostenitrice dell'ala dell'aeroplano, mentre la resistenza che essa oppone alla rotazione corrisponde alla resistenza all'avanzamento dell'ala: ne deriva che la pala dell'elica, per esercitare la spinta assiale che produce l'avanzamento, deve trovare l'appoggio sull'aria.

Questo appoggio, come è stato detto, non è fisso; però nel caso degli aeromodelli può considerarsi rigido per la misurazione dello spazio percorso dal modello ad ogni giro della sua elica.

Come l'ala, anche l'elica deve avere delle sezioni il cui profilo sia aerodinamicamente di buona penetrazione, e che quindi offra la minima resistenza all'avanzamento nell'aria.

L'elica in fine serve a trasformare la potenza del motore in lavoro di traslazione dell'apparecchio, e tale trasformazione deve avvenire in modo che la perdita di energia sia minima per ottenere dall'elica il rendimento massimo.

Ecco dunque perchè l'elica deve essere accuratamente studiata ed altrettanto accuratamente costruita.

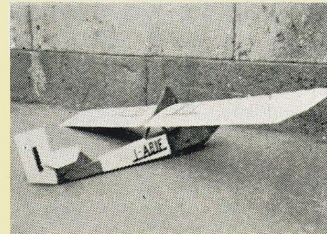
Di eliche ve ne sono di due usi: *trattive* o *propulsive*.

Si chiama *elica trattiva* quella destinata a lavorare trascinandosi dietro l'apparecchio,

cioè quella posta anteriormente. Si chiama invece *elica propulsiva* quella posta posteriormente e che lavora con scopo inverso, e cioè che spinge l'apparecchio.

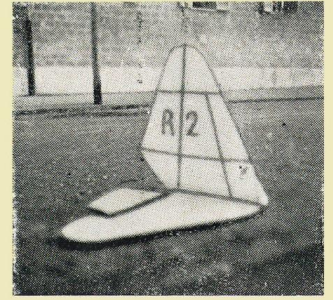
L'attacco dell'elica all'asse motore si fa sempre a mezzo del mozzo.

Vi possono essere eliche destre (*destrorse*) ed eliche sinistre (*sinistrorse*): destre sono quelle che, guardate nel senso del moto dell'apparecchio, ruotano per avvitarsi nell'aria da sinistra verso destra o nel senso delle lancette dell'orologio; sinistre invece sono quelle che, guardate sempre nello stesso senso del moto dell'apparecchio, ruotano per avvitarsi nell'aria in senso opposto, cioè da destra verso sinistra.



Modello aeroveleggiatore tipo «Allievo Milano» costruito da Tiberio Amica di Roma.

Le eliche possono avere il *passo costante* o il *passo variabile*. Si dice passo costante quando questo è eguale per tutte le sezioni o per tutti i punti della superficie elicoidale delle pale;



Impennaggio di un modello trimotore. Costruzione di Aldo Bartocioni di Roma.

perciò l'inclinazione della pala, rispetto al piano normale di rotazione, cresce col diminuire del raggio, ossia cresce progressivamente fino a divenire di 90° al centro del mozzo.

Le eliche a passo variabile sono di tre specie: a passo variabile fisso, a passo variabile mobile e regolabile a terra ed a passo variabile mobile regolabile anche in volo.

Per gli aeromodelli noi ci occuperemo solo di eliche a passo costante e a passo variabile fisso, che chiameremo semplicemente *eliche a passo variabile*.

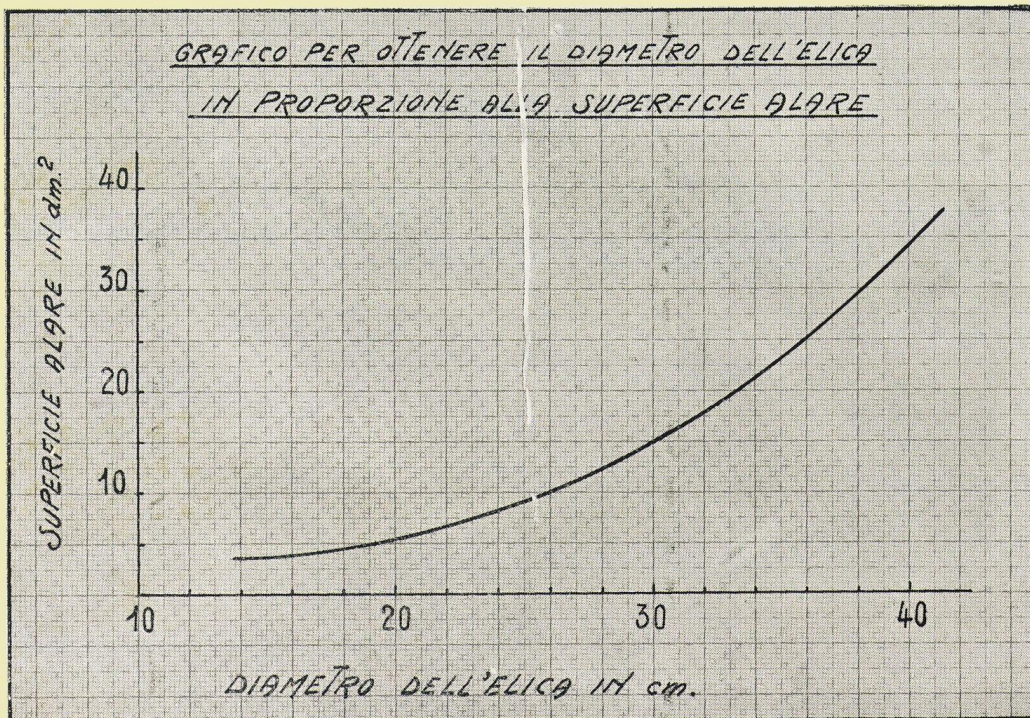
Le eliche a passo variabile sono costruite in modo che sullo stesso raggio le diverse sezioni hanno un passo che cresce progressivamente lungo il raggio dal mozzo all'estremità delle pale; ossia, per meglio intenderci, il passo all'estremità delle pale è maggiore di quello in prossimità del mozzo.

Questa concezione non sarebbe realizzabile con una vite a madrevite fissa per la variabilità del passo nei diversi punti che renderebbe impossibile il moto; ma con l'elica che si muove nell'aria, la quale è un fluido elastico, ciò è possibile e questa proprietà viene sfruttata per accrescere il rendimento dell'elica.

Poichè è provato che la parte dell'elica che praticamente lavora è l'ultimo terzo delle pale, si può benissimo con l'adozione del passo variabile far in modo che la resistenza degli altri due terzi venga assai diminuita con conseguente aumento di rendimento.

Prima di costruire un'elica, occorre farne il disegno; ma prima ancora di fare il disegno, occorre conoscere i dati dell'elica stessa, ossia le sue caratteristiche principali: diametro e passo proporzionati al modello per cui deve servire.

Parecchi aeromodellisti, anche esperti, costruiscono dei modelli con buone qualità; ma non sanno ancora da che base parti-



re per definire il diametro ed il passo che dovrà avere l'elica del loro apparecchio: molti dividono senz'altro l'apertura alare per tre per ottenere il diametro e stabiliscono il passo a caso, più o meno grande, secondo la loro intenzione di far volare più o meno velocemente il modello.

Questi aeromodellisti sbagliano maggiormente perchè, per adottare quella loro elica costruita a caso, si trovano costretti a dover usare una potenza non appropriata alle qualità aerodinamiche del loro modello.

Per stabilire a priori il diametro dell'elica in proporzione alle altre parti dell'apparecchio, non abbiamo fino ad ora una vera e propria regola; però una formula assai semplice che può essere usata e che è basata sulla proporzionalità della lunghezza alare è la seguente:

$$D = A \frac{L}{A \times L}$$

in cui  $D$  è il diametro dell'elica,  $L$  l'apertura alare ed  $A$  corrisponde ad un terzo dell'apertura alare, ossia di  $L$ .



Struttura di un aeroveleggiatore tipo «Balestruccio» costruito in scala da Alberto Boehm dell'Aero Club di Udine.

Questa formula può servire per modelli con ali normali comprese fra la lunghezza di apertura alare di un metro fino a metri 1,80 e con corda normale.

Esiste però un metodo grafico che è assai più giusto, perchè ricavato dall'esperienza pratica, che basa la ricerca del diametro dell'elica in funzione alla superficie portante dell'apparecchio.

Questo metodo dà diametri di elica più appropriati ed è perciò il più consigliabile, come lo dimostra il grafico che illustriamo ed il cui uso è semplicissimo.

Sulla tavola a pag. 10 in verticale è segnata una scala che va

da zero a 40; questa scala corrisponde alle diverse grandezze di superfici alari espresse in decimetri quadrati comprese progressivamente fra zero e 40.

In orizzontale è riportata un'altra scala che va da 10 a 40 e che corrisponde ai diversi diametri d'eliche espressi in centimetri compresi progressivamente fra 10 e 40.

Per l'uso della tavola si supponga di avere un aeromodello monoplano monomotore con profilo alare normale e con superficie portante di decimetri qua-

drati 10; tracciando una verticale alla linea della scala delle superfici che parta dal punto 10 parallela alla linea della scala dei diametri, si incontrerà la curva del grafico in un punto da cui facendo scendere una verticale sulla scala dei diametri, questa l'incontrerà sul punto 26; perciò il diametro cercato dell'elica sarà di cm. 26.

Se invece la superficie fosse stata di decimetri quadrati 15, il diametro sarebbe risultato di cm. 30.

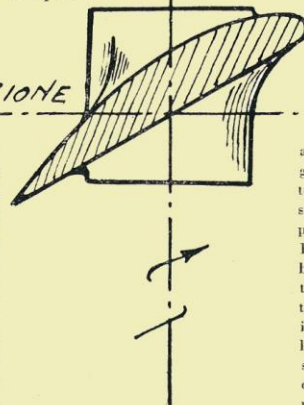
Per progettare l'elica, la conoscenza del diametro non basta; occorre conoscere anche il passo, la cui misura dovrà servire per dare l'inclinazione giusta alle diverse sezioni delle pale dell'elica.

Per conoscere il passo che deve avere un'elica, è necessario conoscere il rapporto che deve esservi fra il passo ed il diametro dell'elica; e questo rapporto, in linea di massima, si calcola in base al carico alare dell'aeromodello per il quale si deve costruire l'elica.

(Continua)

ASSE DI TRAZIONE

PIANO DI ROTAZIONE



anche penseroso. Beata gioventù e beato te, se tutti i tuoi pensieri e guai si riducono a ciò. Sì, lo puoi fare; ma vi riuscirai? Ricordati che un dirigibile ha sustentazione statica: perciò il suo peso totale non deve superare il peso del volume dell'aria che sposta e di questo devi ben tener calcolo nello stabilire le dimensioni e la natura dei

perciò non è detto tu non possa presentarne uno. Non ho da inviarti uno schema di motore come tu desideri; ma pubblicazioni in merito non ti sarà difficile trovarne presso qualche libraio. Costruisci il motore e dopo dammene notizie, che farò tutto il possibile per aiutarti nel progetto dell'apparecchio in cui applicarlo.

GIUSEPPE BERLUZZO - Vicenza. — I disegni N. 1, 5 e 9 pubblicati dalla ditta Volkmann di Berlino sono per dei veleggiatori. Questi disegni potrai averli rivolgendoti alla ditta Aeromodelli di Bologna.

TIFERIO AMICA - Roma. — Il tuo veleggiatore è veramente bello e me ne compiaccio. Peccato che tu non lo abbia costruito per farlo volare. Se non erro, il suo peso è più di 20 grammi per decimetro quadro; è trop-

po; altrimenti ti direi di provare a farlo andare. Grazie delle riuscite fotografiche, una delle quali è riprodotta nel numero odierno.

OSCAR MARCHI - Novara Padovana. — Se il veleggiatore ti è riuscito pesante è colpa tua; dovevi farlo con materiali adatti e leggeri. Però può darsi possa egualmente volare; hai provato? Se non vuoi correre per lanciartelo, puoi batterlo da una collinetta o farlo scattare come si farebbe con una fiocina. Se desideri dei disegni di aeroveleggiatori puoi acquistarli dalla ditta Aeromodelli Via Riva Reno 110, Bologna. Il libro «Il costruttore di Aeromodelli» sarà presto pub-



Rapide riparazioni sul campo... sul solito campo di Villa Borghese.

materiali per costruirlo. Se riuscirai a farlo, quali congegni pensi adottare per il suo recupero una volta lanciato? Non ti dico e chiedi altro in proposito (auguri! auguri!) e se ti parrà, mi darai notizie a suo tempo. Il tubo per un aeromodello puoi farlo anche con impiallacciatura e senza bisogno di avvolgerla a spirale. Facendo l'avvoigimento a spirale, otterrai una costruzione più robusta ed un tubo diritto. Profili di centine li troverai sui N. 14, 17, 19 e 21 de *L'aquilone* annata 1934.

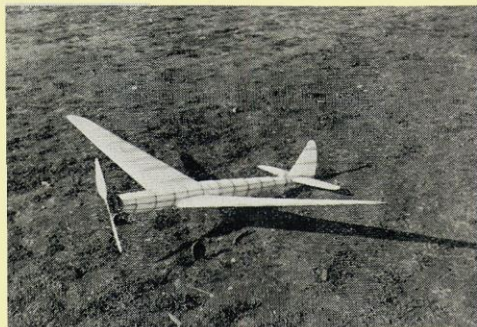
FULVIO PAFALIA - Roma. — Si fa presto a dire di voler costruire un motorino a scoppio; ma a farlo non riesce così semplice come a prima vista poteva supporre. Quando poi si tratta di costruire qualcosa in miniatura e funzionante, sebbene a me queste cose piacciono assai, sono però il primo a sconsigliarle. L'esecuzione a chiunque non disponga di mezzi e di doti speciali costruttive e domestichezza con la meccanica di precisione. Sarebbe assai lusinghiero poter ammirare a settembre al Littorio modellini con motore a scoppio. La cosa non è impossibile e

bliento ed il suo prezzo sarà tenuto nel limite minimo possibile, cioè alla portata di tutte le tasche. Gli apparecchi caccia più usati dai piloti italiani in guerra furono gli S.V.A., oggi sorpassati dalle costruzioni più moderne.

ROLANDO BINATO - Vicenza. — Bravo, ciò mi soddisfa e mi convince che la spiegazione era chiara e tu l'hai subito compresa e messa in atto. Il peso non mi sembra grande, ma non posso dirti se vada bene, perchè non mi fai note le giuste dimensioni del motore. Il serbatoio puoi calcolarlo con la formula pubblicata tenendo conto di  $K = 12$ . Per il resto non posso soddisfarti, perchè quanto tu desideri fa parte di brevetti di cui è proprietaria una nota ditta.

GIORGIO SBARRA - Milano. — Il tuo trimotore può andar bene; ma credo che se le eliche fossero ridotte a due, tutto risulterebbe più semplice. Per il diametro delle eliche consulta le mie attuali lezioni.

(Altra posta a pag. 7).



La bella fotografia di questo aeromodello di Tosaroni è stata eseguita sul... campo di Villa Borghese, che gli aeromodellisti romani hanno fatto loro. Ma dove andare, altrimenti?

## Giarella

### LA POSTA DELL'AERO MODELLISTA

PEPI RAMPONI - Bologna. — Compensato di legno Balsa credo che ancora non ne esista; però con colla a freddo ne metti insieme due o tre strati con venature opposte e stringi il tutto sotto una pressa, ecco che puoi da te fabbricartelo. Sei stato ammalato? Ti auguro di guarire presto e venirmi a trovare.

ENZO PIERANGELI - Roma. — Essere lettori de *L'aquilone* è già una bella cosa; essere abbonati è



### Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal num. precedente)

Il vecchio indovina nel dio l'infelicità umana e diviene paterno, s'inginocchia; con violenza carezzante gli solleva la testa e tenta il confronto con voci senza parole. Tor si rianima e riprende la sua forza d'azione e vuol soccorrere il suo amico o perire con lui.

— Dimmi, tu sai cos'è questa cosa orribile? Parla, sù, parla. Voglio salvare il mio piccolo fratello.

— Il destino di Or! Come suo padre Osiride... dilaniato...

— No, cretino. Dimmi subito, che è questo mistero?

— Il Grande Coccodrillo. Esce dalle profondità del monte... Ho! Anche il padre di Néfer... divorato...

— Ma dunque... mio fratello è divorato?

— Io non so. Lui non può morire, che è un dio come te... immortale.

— Cretino! Non capisci...

— Non capisco: io sono un povero uomo.

Tor sconvolto dal dolore, impaziente, abbandona quel vecchio inetto e corre disperatamente sù per le scalee chiamando Néfer.

Giunge trafelato alla porta d'argento, dove il principe, fedele alla consegna, non si è mosso e aspetta ansioso. Egli ha visto, ma è pieno di fede nella potenza soprannaturale di Or e di Tor.

Li raggiunge poco dopo il vecchio Mentir, che, per muovere spedito, si è finalmente liberato dal piviale e dalla mitra. Nella luce della sala, la sua fronte calva mette una nota di bontà paterna, che calma l'agitazione di Tor e lo induce ad un'azione meditata.

— Dimmi, Néfer, quel mostro che cosa è?

Néfer lo guardò stupito, incredulo.

— Mi vuoi mettere alla prova un'altra volta, o divino. Tutti sappiamo che cosa è il Grande Coccodrillo.

Tor riuscì a nascondere la sua delusione, e seguì:

— Sono molti i seguaci dell'usurpatore Rham?

— Lo sai tu, che sei un dio, e vedi nel cuore degli uomini. Dispettoso di quella divinità fittizia, che gli impediva di conoscere la verità, pure egli comprese che, solo lasciando credere alla sua potenza sovrumana,

avrebbe avuto modo di salvare il suo Or. Riflettè un momento ancora, poi comandò:

— Fate discendere il pavimento di questa sala, ma non fino a toccare il fondo...

Esitò un momento, perchè gli venne il dubbio che quella manovra fosse impossibile, e un ordine sbagliato poteva compromettere il suo ascendente; ma poichè nessuno obiettava, proseguì:

— ...la fermerete all'altezza di un uomo.

A un cenno di Mentir, uno dei negri uscì e, poco appresso, la botola cominciò a discendere lentamente fra le quattro colonne, mentre le pareti inclinate, prese via via nella luce delle tor-

ce della botola, parevano abbattersi paurosamente sulle loro teste.

Rham e i sette sacerdoti, in adorazione davanti alla statua di Ra, accorsero con le mani levate e con grido di giubilo. Ma rimasero delusi, chè la botola si fermò un po' più sù delle loro mani distese.

Tor tolse a Mentir la cinghia che lo legava ai lombi, si inginocchiò sull'orlo, mentre, per suo ordine, un negro lo sosteneva alle spalle: si sporse in giù e rapido strinse in un nodo le mani di Rham.

Poi aiutato dagli altri tirò il prigioniero sulla botola e, prima che si riavesse, lo abbattè con una testata nello stomaco e con la cinghia, che Néfer fu svelto e porgergli, gli allacciò stretto le caviglie.

— Torniamo sù! — comandò.

Néfer lanciò un grido acuto e la botola raggiunse la sommità quando ancora risonavano nel tempio gli echi di quel grido.

Tor che nella disperazione aveva ideato un suo piano, comandò ancora:

— Uscite tutti: chiudete la porta e attendetemi lì fuori.

Si trovava ora solo con Rham: intuiva che era lui che aveva provocato il rapimento del suo amico. Steso a terra con le mani legate sul petto, sbuffava tra la barba fluente: gli occhi lampeggianti tra le frange d'oro della mitra rossa.

— Dimmi subito come posso liberare il mio fratello Or.

Rham taceva torcendosi per liberarsi dai lacci, furibondo.

— Parla, parla, canaglia! — E gli spianò la pistola fra gli occhi.

Rham si divincolava mugolando. Allora Tor, smanioso, colpì la mitra con un calcio. Quella rimbalzò fino alla parete e trasciò via con sé le frange d'oro e la barba veneranda del Gran Sacerdote e re.

Tor vide ai suoi piedi un uomo sui quarant'anni, d'aspetto vigoroso. Una testa rotonda con capelli rasi, nerissimi che disegnavano una fronte stempiata: occhi vivi, magnetici: un naso sottile e lungo su una bocca car-



Una testa rotonda con capelli rasi, nerissimi che disegnavano una fronte stempiata...



Il saluto d'una signora che sta per effettuare il suo primo viaggio turistico intorno all'Europa.

nosa, mento corto sfuggente. E finalmente Rham parlò:

— Ragazzo mio, stà calmo. Tuo fratello, o amico che sia, ti sarà restituito.

Tor ribatté arditamente:

— Parla con rispetto al figlio di Ra.

— Ah ah ah ah! figlio di Ra! Con quella fame. Tu sei un meschinissimo verme. I nostri dèi non sono così affamati.

— Io ti ammazzo con questo gingillo, anzitutto. Poi farò vedere agli altri compagni che cosa sono i figli di Ra. Siamo discesi dal cielo.

— Ragazzo mio, mi dà fastidio la tua pistola. E' di buona marca americana. Dove l'hai rubata? Anche il vostro aeroplano è americano. Come mai? Vedi come conosco bene il tuo mondo. Vuoi ammazzarmi? Fà pure. Ma poi nessuno saprà dirti come si possa salvare l'amico tuo, l'altro affamato figlio di Ra.

Cap. XV.

## Il Re

Tor fissò l'uomo disteso ai suoi piedi, prima con rancore, poi con meraviglia: infine, gli ripose la pistola e, subitaneamente deciso, lo liberò dai lacci.

Rham, senza parlare, si levò a sedere e si stropicciava i polsi e le caviglie. Disse:

— Vedo che sei un ragazzo intelligente.

Mi pare d'aver già osservato che l'esperienza di quell'avventura straordinaria, con profonde angosce di pericoli mortali, aveva maturato lo spirito dei nostri due amici, superando il tempo. Tor, se non trovò una ragione chiara del suo gesto, ne intuì la necessità davanti all'imperturbabile fiera di Rham.

Questi rigettò il piviale pesante e, vestito solo della corta tunica di porpora, nude le braccia e le gambe, andò a sedere sulla scranna d'avorio, che era nel mezzo della sala. Risaltava stranamente la sua testa vigorosa; e gli occhi, fra balenii di arguzia velata, esprimevano, che ora lo dominava. "Dove lo ho visto?".

Si accostò con riverenza:

— Prego Vostra Maestà di salvare subito mio fratello Or.

Il re sorrise lievemente e disse:

— Andiamo subito. Tor, dammi la mitra e il piviale.

Tor, senza esitare, raccolse e aiutò Rham a rivestire i suoi paramenti e, nel disporgli la barba fissata alla mitra, ricordava mortificato la sua burla irriverente del primo incontro.

Rham indovinando, gli sussurrò:

— Non ci pensare, ragazzo. Ti dirò che la vostra baldanza mi piacque. Ma in questo piccolo mondo il sovrano deve essere così. Bussa tre volte perchè ci aprano.

Tor si avvicinava alla porta d'argento: ma si fermò interdetto.

— Maestà, e i vostri sacerdoti chiusi nel tempio?

— Lasciamoli pregare; provvederò poi.

Tor picchiò tre volte alla porta d'argento, che fu spalancata.

Il Re solennemente si piantò nel mezzo della grande porta, e scintillavano, nelle luci vaghe dell'alba, le gemme della mitra e del paludamento. Guardò calmo Nefèr e Mentir, che si prostrarono interdetti con le braccia in croce. Poi disse a Tor:

— Il dubbio ti assalirà fra poco. Non dev'essere. Perciò introduci la destra in questa apertura del mio piviale e tieni la pistola puntata contro il mio fianco, finchè non avrai trovato il tuo Or.

— Maestà — tentò di rassicurare Tor — io sono tranquillo...

— Così comando.

Tor obbedì e puntando l'arma contro quell'uomo....

**Ulfse Perso**

(Il sèguito al prossimo numero).



La gioia della vittoria dopo un volo di ventisei ore e ventitrè minuti.

## I raduni di Torino, Genova, Rimini e Bari

In attesa di poter pubblicare i programmi definitivi dei raduni — e particolarmente quello atteso dai torinesi — riconfermiamo le date approssimative dei raduni di Torino (aprile 21-22, o 22-23), Genova (giugno), Rimini (intorno al 15 di agosto) e Bari (settembre, in occasione della Fiera del Levante).

Quegli aquilotti e quelle rondini torinesi che desiderassero schiarimenti sull'imminente raduno di Torino si rivolgano al Cav. Mario Dianati (Aero Club di Torino). Avionetta, intanto, ci scrive riconfermando l'intervento suo e d'un minaccioso gruppo di rondini e aquilotti milanesi. Verranno — pare — in aeroplano.

Tornando ai torinesi, dobbiamo insistere su un particolare di una certa importanza. E cioè: potranno partecipare al raduno tutti i lettori e tutti i simpatizzanti de *L'aquilone*; però avranno diritto ad un volo gratuito soltanto quegli aquilotti e quelle rondini che entro il 15 aprile risulteranno regolarmente abbonati e in regola con i pagamenti. Ciò

sia detto in particolare a quegli abbonati vecchi che non hanno ancora rinnovato l'abbonamento per il 1935. A questi abbonati abbiamo, naturalmente, sospeso l'invio del giornale.

### Due parole ai napoletani

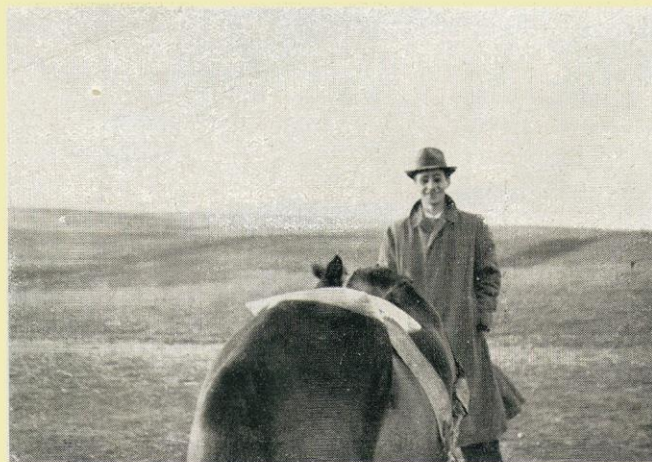
Due aquilotti ed una rondine napoletani mi hanno scritto lettere vulcaniche minacciando la rivoluzione. La prima lettera ricevuta è di una rondine, di Ala, la quale protesta perchè — dice — il raduno napoletano non si farà, nè ora, nè mai. Via! S'è fatto anche il matrimonio di Lucia con Renzo, e non si doveva fare!

Perchè quelli di Torino, di Genova, di Rimini e di Bari faranno — beati loro — i raduni? Semplicissimo: perchè le file di questi aquilotti sono grosse, e perchè le nostre promesse risalgono a più d'un anno fa. Parlare di inganno, è ridicolo. Nessuno di noi vorrà disconoscere la buona volontà di Adiletta, di Aerometro e di Ala; ma che questi simpatici amici non credano di aver creato una legione di aquilotti e di rondini. Hanno fatto miracoli, lo so; ma da una diecina (forse meno) di nuovi fedeli, a un centinaio, c'è una bella differenza. Comunque: noi non abbiamo detto che il raduno non si farà. Anzi! Si farà, ed entro quest'anno. Non bisogna dimenticare che il raduno di Bari, per esempio, è stato deciso per settembre. L'ultimo dell'anno XIII. Quindi faremo approvare dalle autorità superiori il programma per l'anno XIV. Non si creda che le decisioni dipendano sempre da noi, e si tenga presente che un raduno de *L'aquilone* viene a costare migliaia di lire. Pazienza, dunque, e cerchiamo di mantenere prima le vecchissime promesse, e quindi le nuove; e non commettiamo l'errore di organizzare un raduno in una città che ha circa venti aquilotti, mentre vi sono dei piccoli paesi che ne vantano il doppio, e città come Milano, Torino, Genova, Rimini e Roma che ne mettono in fila ciascuna un minimo di cento, e qualcuna parecchie centinaia; dico parecchie!

Lo so che mi era scappata una mezza promessa, ma io speravo che la buona volontà dei miei amici napoletani riuscisse a fare dei miracoli. Abbiate dunque pazienza, miei cari, e dite ai vostri nuovi compagni che le promesse de *L'aquilone* sono cambiate. E noi, le nostre cambiate, le paghiamo.

Ritourneremo sull'argomento.

**Zio Falcone**



Vi ricordate, amici romani, come ci ha concitati, tante volte, il pittore Giorgio Buccelli? Il nostro amicone con gli occhiali, e la rondine con due trecce che sembravano le trecce delle ariste di cipolle, e Tosaroni difanzato più di quanto non meriti, e tanti altri vituperati e sfregiati? Ebbene, è venuta la nostra ora. Qui vedete i posteriori d'un mansueto animale e il busto del nostro diffamatore. Novello centauro? Intanto vendetta è fatta.



**RAFFAELLO SCARTON - Udine.** Pubblichiamo la fotografia nell'aeroveleggiatore di Alberto Boemo. Tutti i numeri arretrati dell'annata 1931 costano L. 14. Auguri per le prossime gare provinciali e per quelle nazionali. E mi raccomando una buona propaganda a favore dell'aeromodellismo e de *L'Aquilone*.

**QUEL DI MILANO.** — Senti un po', non potresti scrivere senza adoperare tanti puntini? Parliamoci chiaro. Sei, o non sei un aquilotto? (Non lo sei perché non sei abbonato. Sei, o non sei un allievo di Fratè Dionisio che Dio lo benedica, questo brav'uomo?); o non è il tuo giornale, *L'Aquilone*? E allora, perché non parli chiaro? — La copre-



È questo è uno Zio Falcone di *Gustave Pons di Milano*. Speriamo che questi due uomini non si incontrino!

tina (puntini)... Ma che alle volte appaiono lei disegni, quelli di (puntini)... A Milano è comparso un periodico per ragazzi intitolato *L'Aquilotto* (puntini)... Ma sei impaziente? Bando alle reticenze, caro mio, e dimmi, insomma, cosa vuoi. In quanto al giornale che ha imitato il titolo del nostro (oltanto imitato, e oltanto il titolo deve essere morto nascondo tu ne ho visto il primo numero, e basta). Ma se non fosse morto, fammi il piacere di informarmene; magari mandamene qualche copia, che mi diverta. Sai, io sono un tipo allegro e sono sempre in cerca di... Insomma, tu che ti intendi di puntini, dovresti aver capito. Ciao.

**GALEANO INCARBONE - Caltanissetta.** — La rima è inevitabile! Invento uno pseudonimo originale, amico bello. E incominciamo per ordine: 1° quando il giornale non giunge puntualmente, proteste presso il tuo ufficio postale; 2° ti verrà spedito, a suo tempo, l'8, 55; 3° se non avremo di meglio, pubblicheremo la tua caricatura di Zio Falcone (cosa poco originale, ahimè!); 4° una quadriglia è composta di 6 fino a 12 apparecchi; 5° la velocità di Azello non sarà tanto facilmente superabile; però, raggiunti i mille chilometri orari a bassa quota, l'aria opporrà una vera barriera, come lo dimostra, difatti, e molto chiaramente, il grafico della rivista "Sapere"; 6° ti sono stati spediti i numeri arretrati richiesti; la dilazione del giornale è anche nelle tue mani, e sappiamo che è in buone mani; fatti e fatti onore. E cresci vispo, bravo e audace.

**ALESSANDRO POSNIAK - Milano.** — Anche se a te non importa niente, ti dirò che lo pseudonimo non mi piace. Scegli un altro italiano e lascia stare gli aeroplani esteri. Vedrai che apparecchio porteremo a Milano col prossimo raduno! Altro che quel cassone di macinino! Verrò con un autobus volante.

Le tue proposte sono giustissime e le ho passate al direttore. I disegni di tuo fratello sono ottimi: e ne pubblicheremo qualcuno. Il tuo progetto che passato all'ingegner Sufistrio, Tarrangerà lui! Ti invieremo i cartoni dell'8, 55 X. Ho veduto il grafico

delle tue facoltà fisiche e mentali. Sei spiritoso, ma non hai avuto il legato di mandarci la tua fotografia. Abbiamo capito... In quanto alla mia caricatura va bene (tollata a parte), Saluti stratosferici.

**RAFFAELLO SCARTON - Roma.** — L'idea dell'arca e dello scimmietto che se la batte per via aerea è veramente carina; ma, da quel che vedo, non hai la mano adatte per questo genere di lavoro. Cedi, dunque, la tua idea a qualche tuo amico versato nell'arte di Raffaello; ne uscirà, certamente, una successissima viuzetta. Se poi tu vuoi senz'altro rinunciare all'idea, il pittore Alberto Mastrojanni la realizzerà per tuo conto. Apprezzo le tue buone intenzioni relative al gruppo (ah, dolenti note!) e pubblico volentieri il tuo nome e indirizzo di casa (**Alberto Tomassini - Via Cavour, 305 - Roma**) con la speranza che qualcuno ti scriva. Ad ogni modo, se ti interessa sapere il mio parere a questo proposito, ti dirò che (a parte le promesse non ancora mantenute dal Dopolavoro Aeronautico e dall'Aero Club di Roma), a parte questa parentesi, insomma, ti dirò che ciascuno ha ciò che si merita. Prova ad avvicinare qualche tuo concittadino, e te ne convincerai (debite eccezioni a parte, si intende). Con questo, però, non voglio scoraggiarti. Anzi! Ti prego di tentare. Se riuscirai, ti faremo un monumento di duralluminio. E auguri.

**AQUILA ROMANA.** — (Telegramma) smarrito manoscritto de "La spia". Il Gruppo va e viene come acqua mare. Corri casa Razione Motorino. Grazie nuovi abbonati. Ne attendiamo ancora. Stop e saluti.

**UCCELLO AZZURRO - Roma.** — Per caso, non ti debbo qualche risposta? Un dubbio mi tormenta da due mesi. Per carità, aiutami a liberarmi da un atroce rimorso.

**A. S. 5 - Torino.** — Prima di tutto ti proibisco di scrivere: lei qua, lei là, lei su, lei giù; in secondo luogo ti chiedo scusa, perché temo di non aver risposto alla tua lettera con la quale annunciavi il velleo d'abbonamento. Accidenti a un dirigibile! se non avessi una faccia di amianto, credo che, arrossendo, mi sarei consumato. Tutti i pregi anche se li meritiamo, fanno sempre effetto; e poi che elogi! Non li ripeto, perché non si creda che li invento. Grazie, caro amico. I tuoi desideri, intanto, sono stati quasi tutti esauditi, compreso quello del Raduno a Torino: escluso quello (ohimè!) del giornale

settimanale. Che questo rappresenti il desiderio di tutto il mondo, come tu dici, mi sembra un po' troppo, ma che sia desiderio di tutti i nostri abbonati e semplici lettori è verissimo; vero come è vero che questa realizzazione non dipende da noi esclusivamente, ma anche, e molto, da voi: cioè dai nostri amici, che dovrebbero far conoscere il giornale a molti compagni, i quali, a loro volta, con quel che seguono... E così, fra un anno, o poco più, si potrebbe parlare sul serio d'un settimanale. Al lavoro, dunque, e ciascuno di noi, come meglio può, dia la sua attività a questo scopo. Auguri e saluti a rovesci.

**GUFO AZZURRO - Agordo.** — (Telegramma urgente). Domandoperdonoringraziandocomeva? (Accidenti, credo che passi il peso!).

**CARLOS PRIMA - Universo mondo.** — In quale punto di quale oceano (o fosso) si trova la tua nave? Vuoi degnarti di radiodiretti dove sei? O t'è capitato davvero di partire per Marte? (A proposito: ho sentito dire che i marziani, cioè quelli di quel pianeta là, chiamano Marte con un altro nome. Un bello schiaffo morale, no?)

**DONATO MANCINI - Bari.** — I disegni non sono per la costruzione di aeromodelli, ma disegni di apparecchi veri che si possono ridurre in scala. Nessuno li vende. Ne offriamo non qualche esemplare, e in via del tutto eccezionale, per premiare qualche nostro aquilotto che ci dimostra di svolgere una proficua attività propagandistica a favore de *L'Aquilone*. Tu, in quali condizioni ti trovi a questo proposito?

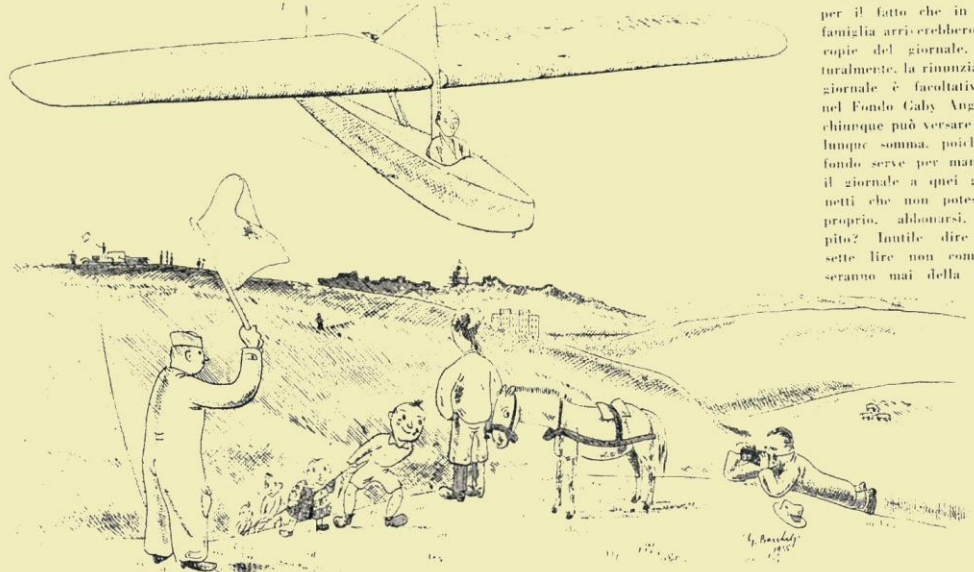
**E. SEGATO - Venezia.** — No, l'8, 55 che offriamo in dono ai nuovi abbonati (dico nuovi del 1935, perché i vecchi l'hanno già avuto l'anno scorso), non vola. Si tratta di due grandi cartoni dai quali potrai ritagliare tutte le parti del glorioso apparecchio. Tu metterai insieme l'idrovolante con della buona colla. Ne uscirà fuori un bellissimo soprano mobile. Il prezzo del manuale «Il costruttore di aeromodelli» non è ancora stato fissato, perché non ne è ancora prevista la mole. Credo che, nel peggiore dei casi, non supererà le dieci lire; ma speriamo che si possa vendere a meno. Uscirà in aprile e sarà il manuale più completo e il più bello che sia stato pubblicato. Se a Venezia non si fanno adanate, la colpa è degli aquilotti e delle rondini veneziane, non mia. Prima di tutto siete in pochi, in secondo luogo dipende da voi se non vi conoscete. Spero che non pretenderai ch'io faccia radunare degli aquilotti contro loro voglia! Non ti posso mandare la mia fotografia per molte ragioni: prima di tutto perché sono troppo brutto, in secondo luogo perché devo mantenere l'incognito; almeno fino al giorno in cui chiu-



Un'altra interpretazione di Zironi.

derò la gara per una caricatura di me stesso. Se ti abbonerai presto, farai un piacere a me ed uno, più grande, a te stesso. E ricordati che l'unione fa la forza, *cara el mio amico. E te saluto.*

**ARBOLETTA - Torino.** — (E perché no, aerolettista? E poi ce n'è un altro, che ha avuto questa strana idea! E poi ha cambiato parere...). Dunque: che il vole ti abbia spinto, la capisco, ma non voglio credere che sia questa *speculazione* che ti spinge fra le nostre file. Noi offriamo dei premi agli abbonati (e questi premi possono essere volti, ma non volti, o altri doni, in cambio di abbonati per far numero, ma dei giovani che credano e amino l'aviazione, e perciò il nostro giornale, che è l'unico del genere ed è fatto, a costo di innumerevoli sacrifici, proprio per questi appassionati, compie dei miracoli per procurare delle gioie ai suoi amici sostenitori e propagandisti. Come vedi, io che sono sempre tanto calmo e farò scatto quando mi si tocca il collo sensibile. Tu hai capito, ora, qual'è il collo sensibile. Ma, in fondo, non è che paura, la mia. E paura che qual'che mio amico non sia mio amico sincero, disinteressato. Ed ora passiamo al caso di uno o più fratelli che vogliono partecipare ai raduni aviatori de *L'Aquilone*. Credo che tu abbia notato che esiste un Fondo intitolato a Gaby Angelini. Ebbene in questo fondo vengono depositate tutte le quote d'abbonamento relative ad abbonamenti a cui non si dà corso per il fatto che in una famiglia arri-erebbero più copie del giornale. Naturalmente, la rinuncia del giornale è facoltativa e nel Fondo Gaby Angelini chiunque può versare qualunque somma, poiché il fondo serve per mandare il giornale a quei giovinetti che non potessero, proprio, abbonarsi. Capito? Inutile dire che sette lire non compenseranno mai della spesa



Questa composizione del nostro Giorgio Barchelli (che liquidiamo in altra pagina) rappresenta una scena a Monte Sacro durante le lezioni di volo a vela. Se ti interessano i particolari, ti dirò che: l'uomo vicino al cammion è Elvio Tosarini, allievo della scuola; che quel tipo con la macchina fotografica dovrebbe essere il nostro direttore e che il bimbo con tre peli in testa indossa un goli di una sua lontana parente. In quanto agli animati (esclusi quelli uominati) dovrebbero essere buoi. Li vedete?

che noi dobbiamo sopportare per far volare i nostri abbonati. Inoltre, il fatto che uno sia abbonato esclude qualsiasi speculazione da parte di persone alle quali noi non potremmo mai chiedere la fede di nascita e lo stato di famiglia. Spero che questa lunga tirata serva, più che a te, quale risposta e avvertimento per molti altri. Le due caricature che mi mandi non le faccio pubblicare perché non sono né caricature, né ritratti. Ritenta la prova. E abbiti i miei più affettuosi saluti.

**DI GIACCHINO - Roma.** — Il tuo entusiasmo e quello dei tuoi amici per *L'aquilone* mi colmano di gioia. Ogni volta che io leggo delle belle e calorose lettere come questa tua, un mio cappello bianco ridiventa nero. Io credo, perciò, che non invecchierò mai. Grazie, dunque, e cerca di rifare il tuo disegno in modo che la tua idea abbia più rilievo. Il particolare del vaso rovesciato, onde ne risulta il lago Ciad, non risalta. Ti prezo di comunicare il tuo entusiasmo a molti altri tuoi compagni. Ciao.

**L'UCCELLACCIO - Roma.** — Benone, lotta con tutto il tuo furore possibile e diventerai il benemerito fra i benemeriti. Pubblichiamo le fotografie e aspettiamo la nuova invenzione (silenziosa, O misteriosa?) Certo, che io sto bene. Ti saluto Giarella, il nostro buono e bravo Giarella. A te uno scappellotto cameratesco.

**RAFFAELLO TOSI - Firenze.** — Sì, il diploma da te nominato vale per l'ammissione alla R. Accademia Aeronautica. Ricambio elati saluti.



Questo Zio Falcone di Sergio Lucarelli ha un'aria alquanto arzilla. No?

**EDOLDO SALOMONI - La Spezia.** — Bene. Hai mantenuto la promessa inviandomi l'abbonamento per un nuovo aquilotto. Persevera nella propaganda e fa' conoscere il tuo giornale fra i tuoi amici. Saluti cari.

**VINICIO BARSOCCHI - Lucca.** — Chiedi il catalogo alla Ditta Aeromodelli e Accessori di Bologna per avere quanto desideri. E Omero perché non rinnova l'abbonamento? Saluti aerei.

**INES MORETTI - Chiaravalle.** — Grazie del nuovo abbonamento inviato e dei futuri che prometti. In vista del prossimo raduno di Rimini è utile rinforzare le file delle rondini e degli aquilotti marchigiani. Ricambio i saluti a Enzo Pandolfi e a te molto affettuosamente.

**ATTILIO LATINI - Milano.** — Il tuo abbonamento, per noi, ha il suo corso regolarissimo. Prima di scrivere in modo così risentito, e quindi inopportuno, avresti potuto fare una piccola inchiesta domiciliare per scoprire le eventuali cause del disservizio postale che ti priva del tuo giornale. In ogni modo ti faccio spedire nuovamente i numeri, che destinerai alla propaganda se essi rappresentassero un duplicato. Cordiali saluti.

**SELIO - Bengasi.** — Ti faccio notare che il rinnovamento dei 4 abbonamenti da te indicati importa L. 26 e non L. 35, come ti

hai spedito. Attendo conoscere chi è il quinto. Ho fatto spedire a Salem Gerbi i numeri che gli occorrono. Credo che ormai i tuoi allievi avranno sotto gli occhi il dono che la Direzione ha loro fatto perché si ricordino di diffondere *L'aquilone* tra i loro amici bianchi e... colorati. Cordiali saluti.

**AVIATRICE E... SOCIE - Roma.** — Graditissimo mi è giunto il vostro saluto aereo che ricambio attraverso l'etere.

**RONDINE - Roma.** — Io credo e sostengo di avere sempre risposto alle tue lettere che mi sono pervenute, usando un trattamento uguale per tutti gli aquilotti e tutte le rondini. Del gruppo romano prestissimo saranno date notizie definitive. Il concorso delle cento parole è riuscito un vero disastro per tutti; per chi vi ha preso parte e per chi ha letto gli scritti veramente infelici. Ricambio i saluti ringuciatanti.

**GIACOMO INDA - Pitigliano.** — Ti ho fatto spedire i numeri desiderati. Le annate del 1933 e 1934 costano lire 14 ciascuna. Saluti fascisti.

**NUVOLE NERE - Napoli.** — Bravo. Riprendi costà l'attiva propaganda che hai svolto a Venezia e diventerai uno dei più graditi aeronipoti. Quel tuo amico Zennaro non è abbonato. Avrai già ricevuto i numeri che hai richiesto. Saluti cari.

**ANONIMO - Torino.** — Prima fatti conoscere e poi parleremo del raduno torinese per il quale, del resto, si interessa il cav. Dianati di cotesto Aero Club.

**A. GADDINI - Roma.** — E' stato disposto per la sostituzione del nome all'abbonamento dei suoi figli ed è stato inviato il numero mancante. La ringraziamo del suo utile e cortese pensiero. Saluti.

**ALA AZZURRA - Torino.** — Benvenuto tra le nostre file e benvenuta anche la propaganda che stai facendo fra i tuoi amici che diventeranno altri aquilotti. Ci vedremo al prossimo raduno. Saluti azzurri.

**DINAMO - Napoli.** — A tutta la famiglia de *L'aquilone* sono giunti graditi il tuo saluto e la promessa di adoperarti, insieme a *Fulgure*, per la diffusione del vostro giornale. Attendo gli sperati nuovi abbonamenti e ricambio i saluti, bene augurando.

**CARLO CAMBIÈ - Rovigo.** — L'annata del 1934 costa lire 14. Saluti cordiali.

**VARO GAMBINI - Navacchio.** — L'abbonamento a *L'aquilone* costa lire 7 e non lire 3. Mandala la differenza se vuoi ricevere il giornale per tutto l'anno 1935. Salve!

**GIUSEPPE ACERBI - Lodi.** — La tua cartolina è giunta soltanto in questi giorni! Delizie del servizio postale. D'ora innanzi *L'aquilone* arriverà in anticipo a destinazione. Ti mando il più caloroso ringraziamento per i due nuovi aquilotti che hai procurati. Affettuosi saluti.

**RICCARDO CODELUPPI - Lido di Roma.** — Ti sono stati spediti i numeri contenenti le prime tre lezioni sull'aeroveleggiatore. Nel numero 24 troverai il Regolamento per il Concorso nazionale aeromodelli. Fra breve comunicheremo l'indirizzo della sede del Gruppo romano. Tu gradiresti un raduno al Lido ora che viene la bella stagione; ma per farlo, il solo motivo della bella stagione non basta, caro Riccardo! E' un argomento, questo, su cui torneremo a tempo opportuno. L'«S. 55 X» verrà spedito pressimamente. Ricambio i saluti affettuosi.

**CARLO BUTTI - Maslianico.** — Il nuovo aquilotto da te procurato è stato accolto ottimamente nella aerea famiglia de *L'aquilone*. Se tutti gli abbonati si decidessero a procurarne uno nuovo, il giornale potrebbe diventare presto settimanale. Affettuosi saluti.

**ASSO ROSSO e ALA ERRANTE - Torino.** — Benvenuti, ad accrescere il numero degli aquilotti! L'«S. 55» lo riceverete a giorni. Sul raduno di Torino potrete avere chiarimenti dal Cav. Dianati presso cotesto Aero Club. Saluti aerei.

**GIUSEPPE STRINGARI - Lucca.** — Ti rispondo anche senza occhiali che gli abbonati che vivono all'ombra del Volto Santo sono pochini pochini ed attendo dalla tua opera alacre un rinforzo quantitativo veramente necessario.

Attendo pure e farò pubblicare su *L'aquilone* il tuo ritratto quando, incappottato, di-

# APEROL

**APERITIVO · POCO ALCOOLICO**  
**REGOLATORE DELLA DIGESTIONE** BARBIERI PADOVA

scenderai dall'apparecchio con tanto di brevetto di pilota in mano! Il tuo amico Stivelli non ha rinnovato finora l'abbonamento. Dimmi un po'. Questo aquilotto è parente del Prof. Giacinto Stivelli che è stato al Liceo di Pistoia? Giarella ti risponderà per il resto. Salve.

**GRIFALCO - Roma.** — Ti farò avere, appena pubblicato, l'opuscolo della R. Accademia Aeronautica per l'anno in corso. Sta bene. Non pubblicheremo la fotografia del tuo modello. Ho passato a Giarella le altre domande che mi fai. Ricambio i saluti volanti.

**BALDO FANDINI - Torino.** — No, caro, le tue sono illusioni. Sei come certi aquilotti di Napoli. Tu credi che dopo aver procurati un paio di abbonati al giornale, il numero degli aquilotti si sia miracolosamente triplicato. Ciò che fai per il tuo giornale è degno di lode, ma non credere che sia sufficiente soltanto la tua attività e quella di pochi altri. Intanto, a quei tuoi amici che non hanno rinnovato l'abbonamento abbiamo sospeso il giornale, con le conseguenze che tu puoi immaginare. Voglio divertirmi, il giorno del raduno! Ti ho fatto spedire venti copie per la propaganda; e a Borelli gli indirizzi delle rondini e degli aquilotti torinesi. Saluti rombanti.

**ASPIRANTE AVIATRICE N. 1 - Bergamo.** — Ricevuto ti vaglia per la nuova rondine che è stata accolta con gioia nell'aerofamiglia de *L'aquilone*. E con altrettanta gioia accoglieremo gli altri aquilotti e rondini che prometti di farci iscrivere prestissimo. Ricambio i saluti affettuosi.

**ISTITUTO SILVIO PELLICO - Torino.** — Vivissime grazie per i tre nuovi abbonati procurati, che vanno a rinforzare le file degli aquilotti torinesi.

**GIOVANNI MORTAROTTI - Torino.** — Benvenuto. Oltre i numeri che ti spettano per l'abbonamento, te ne sono stati spediti alcuni che userai per la propaganda che prometti di fare tra i tuoi amici. Ti abbiamo mandato anche i disegni richiesti. A rivederci al raduno. Salve.

**GIUSEPPE EILENA e LUIGI MALVINI - Torino.** — La vostra iscrizione tra i nostri aquilotti è giunta graditissima. Se molti lettori torinesi seguiranno il vostro esempio abbonandosi, il raduno di Torino riuscirà colossale. Saluti alati e rombanti dal vostro

**Zio Falcone**

**CHIEDETE**  
per la lavorazione  
del legno alle  
**OFF. MECCANICHE GREGORI**  
di SCHIO  
Ultima stampa descrittiva della  
**«UNIVERSALE GREGORI», Mod. 1935**  
Macchina combinata per le otto principali  
lavorazioni del legno  
**LA PIÙ SEMPLICE, COMPLETA, ECONOMICA**



**AEROCRUCIVERBA N. 3**

1. Equilibrio. — 2. Operazione fotografica.
3. Forma di aeromobile. — 4. La F.A.I. riconosce. — 5. Fermata. — 6. Innalzo. — 7. Timore involontario. — 8. Aria che ha «odor di fulmine».

	5	6	7	8
1				
2				
3				
4				

Soluzione del gioco precedente

S	P	I	R	A	L	E
O	N	L	R			
L	A	N	C	I	A	R
L	E	A	I			
E	S	S	E	N	Z	A
V	T	T	M			
A	B	I	L	I	T	O

Verranno sorteggiati fra i solutori libri *L'aeronautica*. Ha vinto il premio per la soluzione dell'aerocruciverba N. 1 la rondine *Amalia Mannei*.

**AEROMODELLISTI**  
è pronto per voi il piano di costruzione del  
**MODELLO VOLANTE «M T»,**  
(apertura alare m. 1,20)  
preparato per i partecipanti alla 1ª categoria del prossimo Concorso Nazionale dalla

**MOVO**

Via Carlo Ravizza, 16 - Milano  
Listino prezzi dettagliato  
inviando Lire una in francobolli

