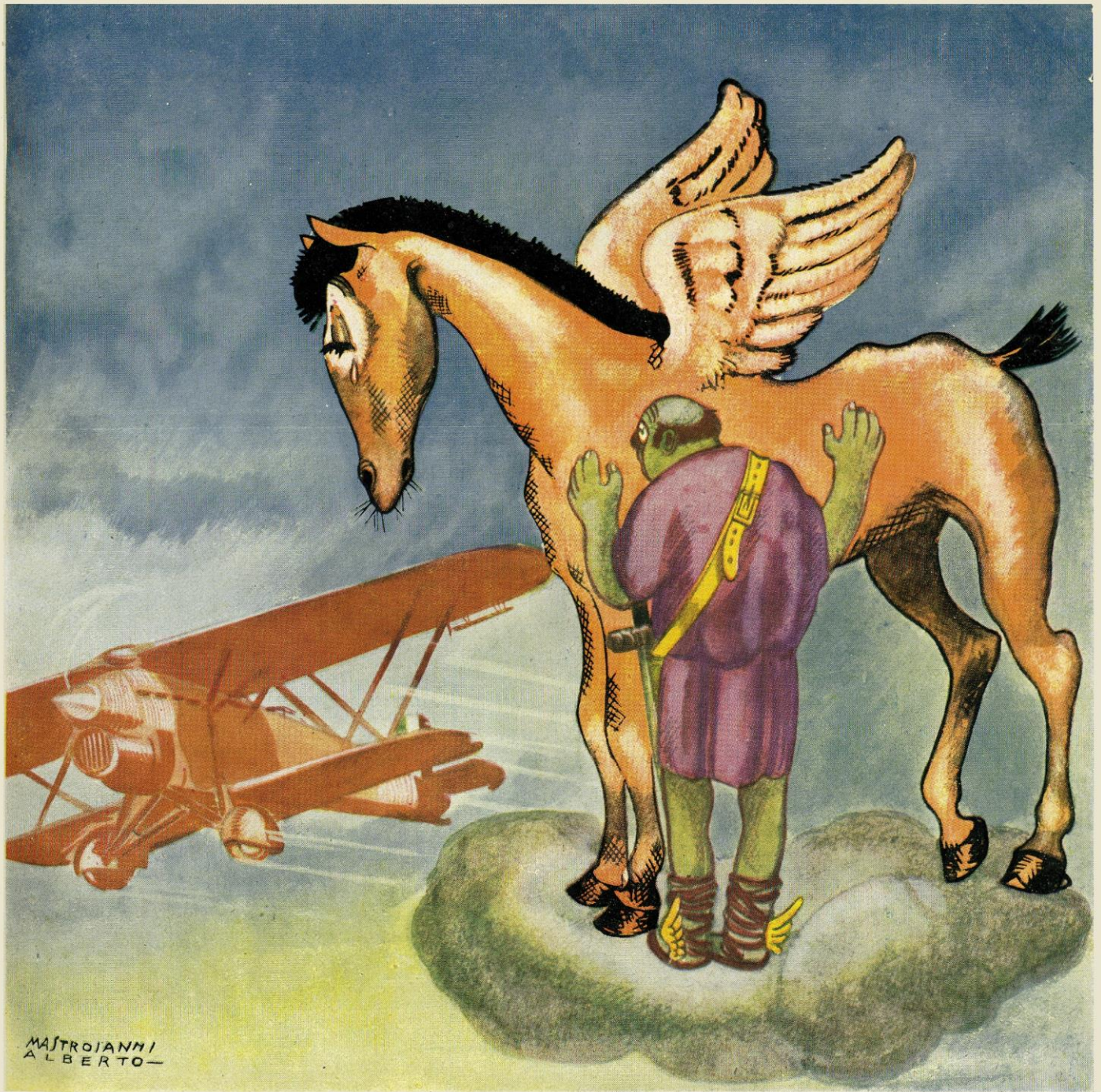


L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 7 - Per l'estero L. 15
Onorario L. 500 - Un numero cost. 30

quindicinale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università - Telef. 45-317



Il XII annuale della costituzione della R. Aeronautica

Sono passati dodici anni dal giorno in cui il Duce ha costituito l'Arma Aeronautica. I nostri giovani lettori ricordano il cammino percorso e la luminosa ascesa della nostra aviazione.

Crediamo che la miglior commemorazione sia ancora la semplice rassegna dell'attività di quest'arma potente ed eletta. Ecco qui, nella loro eloquente semplicità, gli avvenimenti più importanti dal 28 marzo anno XII al 28 marzo XIII.

PRIMATI

11 Aprile. — Il pilota Renato Donati a bordo di un « Caproni 113 » speciale, motore « Alfa Romeo Pegaso » da 500 cavalli, batte sul Campo di Montecelio (Roma) il primato internazionale assoluto d'altezza per aeroplani, giungendo alla quota di 14.433 metri.

5 Maggio. — La marchesa Negrone, sale nel cielo di Genova a 5554 metri a bordo di un idrovolante da turismo, « Breda 15 » motore « Isotta Fraschini Asso » 80 cavalli, battendo il primato internazionale femminile d'altezza.

12 Maggio. — I piloti Nicola Di Mauro e Giorgio Olivari battono, nel cielo di Montecelio, il primato internazionale d'altezza con 2000 chili di carico, salendo, su un trimotore « Savoia Marchetti S. 72 », motori « Alfa Romeo Pegaso » 550 HP., alla quota di m. 3.438.

15 Giugno. — I piloti Angelo Tivagna e Augusto Corompi battono il primato internazionale d'altezza con 5000 chili di carico, a bordo di un trimotore « Savoia Marchetti S. 72 », motori « Alfa Romeo Pegaso » da 550 cavalli, salendo nel cielo di Montecelio alla quota di 6.272 metri.

19 Ottobre. — I piloti Mario Stoppini e Corradino Corrado, a bordo di un idro « Cant. Z. 501 », motore « Isotta Fraschini Asso 750 R. » battono il primato internazionale di distanza in linea retta senza scalo per idrovolanti, volando da Monfalcone a Massaua in 26 ore e 31 minuti, percorrendo 4.122 chilometri.

23 Ottobre. — Il pilota Francesco Agello, con apparecchio « M. C. 72 », motore « Fiat A. S. 6 » migliora il suo precedente primato di velocità pura con idrovolante, raggiungendo la velocità di Km. ora 709.209.

16-17 Febbraio. — Il pilota Sebastiano Bedendo, col passeggero Rinaldo Stenico, batte i primati internazionali di velocità su cento e su cinquecento

chilometri per aeroplani biposti da turismo della 3ª categoria. L'aviatore vola su cento chilometri alla media di 222 Km. ora, e su cinquecento alla media di Km. ora 213.



Undici aprile 1934-XII — Primato internazionale d'altezza per aeroplani. Donati appena disceso dall'apparecchio dopo l'arduo e faticoso volo.

AVVENIMENTI

28 Marzo. — Nella ricorrenza dell'XI Annuale dell'Arma Aeronautica il Duce consegna sul campo romano di Centocelle le ricompense ai valorosi della Regia Aeronautica.

7 Aprile. — Viene costituito presso il Ministero dell'Aeronautica l'Ispettorato Scuole, allo scopo di esercitare il controllo sui vari corsi aeronautici, sorvegliare le scuole da turismo aereo, le scuole di volo premilitari e militari, le scuole di volo a vela e l'addestramento del personale navigante in congedo.

11 Aprile. — Viene costituita all'Aeroporto di Grottaglie una Scuola Centrale di pilotaggio aereo, per l'abilitazione dei piloti premilitari al conseguimento del brevetto di

pilota militare e per l'istruzione dei piloti in congedo che devono effettuare la ripresa di pilotaggio su apparecchi moderni.

16 Maggio. — Il figlio del Duce, Vittorio Mussolini, consegue sul campo di Centocelle il brevetto di pilota aviatore. Il Duce assiste alle prove di brevetto ed appunta sul petto del figlio l'aquila-distintivo.

22 Maggio. — Viene costituito presso l'Aeroporto di Montecelio il Reparto d'Alta Quota, per lo studio e la realizzazione pratica dei problemi inerenti alla navigazione stratosferica.

26 Maggio. — Il Duce, in uno storico discorso pronunciato alla Camera dei Deputati, annuncia lo stanziamento straordinario di un miliardo e duecento milioni per il potenziamento dell'Armata Aerea.

Maggio. — Si svolge nella Libia il Primo Circuito Aereo delle Palme, al quale prendono parte numerosi turisti aerei italiani. Il circuito di velocità viene vinto dal pilota milanese Foglia.

29 Maggio-Giugno. — Una squadriglia da caccia composta da dodici apparecchi « C. R. 30 », parte da Udine e si reca a Bruxelles, Parigi e Digione dove compie insuperabili esercitazioni di acrobazia collettiva, suscitando l'ammirazione dei competenti e della stampa europea.

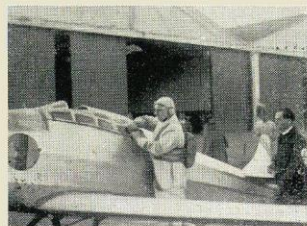
Giugno. — Si inaugura a Milano l'Esposizione Aeronautica Italiana che documenta il contributo dell'Italia alla storia dell'aviazione ed esalta le imprese dell'Aviazione fascista.

22 Giugno-30 Settembre. — Si svolge nei pressi di Vigna di Valle il primo Campione Nazionale di Volo a Vela. Con tre turni di venti giorni ciascuno, ai quali prendono parte 94 allievi, vengono conferiti 78 brevetti di volo a vela, e vengono effettuati degli importanti voli veleggiati.

10 Luglio. — I piloti Stellingwerf e Zappetta, a bordo di un apparecchio da turismo « Breda 39 », terminano un raid turistico di oltre 13 mila chilometri svoltosi nell'Oriente.

20 Luglio-10 Settembre. — L'aviatore giornalista Vittorio Beonio Brocchieri compie a bordo di un apparecchio turistico un raid attraverso la Siberia, percorrendo oltre 17 mila chilometri.

22-27 Agosto. — L'Aviazione Italiana prende parte alle grandi manovre dell'Esercito con alcuni reparti. Nel grande rapporto conclusivo tenuto dal Duce agli ufficiali, viene rilevato il contributo dell'aviazione con queste parole: « Come sempre, l'Aviazione si è prodigata. Duemila ore di volo in questi giorni. Voi tutti siete testimoni dell'audacia, dello sprezzo del pericolo di cui hanno dato prova i piloti tutti e in particolare i piloti dei reparti d'assalto ».



Sedici-diciassette febbraio 1935-XIII — Il pilota Sebastiano Bedendo si appresta a partire per il volo col quale ha battuto i primati di velocità su 100 e su 500 chilometri.

2 Ottobre. — Atterra sul campo romano di Centocelle una squadriglia da caccia francese, che restituisce la visita fatta dai cacciatori italiani nell'agosto scorso.

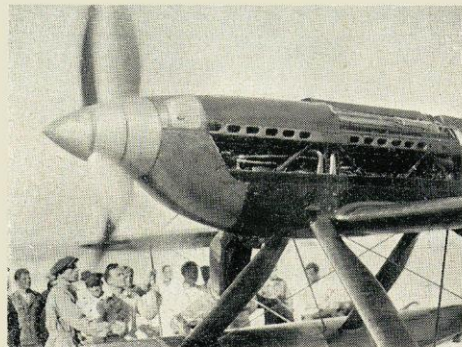
20 Ottobre. — Alla presenza del Capo del Governo, Ministro delle Forze Armate e di tutti i Sottosegretari Militari e di gran numero di Ufficiali Generali, hanno luogo sul campo di Furbara delle esercitazioni di bombardamento aereo contro obiettivi segnati a terra. All'azione partecipano 160 apparecchi che lanciano oltre 1000 bombe del peso complessivo di 35.000 chili. Il Capo del Governo, dopo aver tenuto un Gran Rapporto, nel quale esprime il proprio compiacimento per il brillante esito della esercitazione, premia sul campo di Cerveteri i reparti militari convenuti a Roma, vincitori delle gare di specialità tenute nell'Anno XII.

28 Ottobre. — Il Duce inaugura in Roma la Scuola di Guerra Aerea e la nuova sede della Società « Ala Littoria » all'Aeroporto del Littorio.

31 Ottobre. — S. E. Galeazzo Ciano, Sottosegretario di Stato per la Stampa e la Propaganda, ottiene all'Aeroporto del Littorio a Roma il brevetto di pilota aviatore.

10-11 Novembre. — A bordo di un « Savoia 71 », trimotore civile da trasporto passeggeri, l'equipaggio formato dai piloti Lombardi e Suster, dal motorista Giacomelli e dall'ing. Venturini dell'« Ala Littoria », compie un volo di collegamento postale rapido da Roma a Mogadiscio volando per 5.770 chilometri in ore 28.37.

16 Novembre. — Si inaugura a Parigi la Mostra Aeronautica Internazionale alla quale l'Aviazione Italiana partecipa con l'espo-



Ventitré ottobre 1934-XII — Primato di velocità. Prova del potentissimo motore pochi minuti prima della partenza.

sione di materiale di volo moderno.

13 Dicembre. — Il Consiglio dei Ministri approva un provvedimento a favore dell'aviazione da turismo. Con questa disposizione viene abolita la tassa di atterraggio, ricevimento e partenza per gli aeromobili da turismo.

23 Dicembre. — Il Comandante del Reparto Alta Quota, maggiore Enrico Pezzi, in un volo di esperimento ad alta quota, raggiunge m. 12.630.

30 Dicembre. — Si chiude a Milano la Mostra Aeronautica Italiana. Il duca Visconti di Modrone, Presidente della Mostra, comunica al Duce i risultati conseguiti, 902.330 visitatori a pagamento; 450.000 visitatori mu-



Venti ottobre 1934-XII — Il Duce tiene il gran rapporto agli equipaggi e premia i reparti vincitori dell'c gare di addestramento bellico.

niti di biglietto ferroviario a 16.000 visitatori giunti dall'estero.

31 Dicembre. — Viene approvato dal Consiglio dei Ministri il nuovo Statuto del Reale Aero Club d'Italia.

15 Gennaio 1935. — Viene approvato dal Consiglio dei Ministri un provvedimento a favore dell'aviazione da turismo, col quale lo Stato si impegna di rimborsare a tutti gli acquirenti di aeromobili da turismo di nuova costruzione, un prezzo pari a metà del prezzo d'acquisto.

19 Gennaio. — Il Duce, pilotando personalmente il trimotore S. 7, « I-DUCE », si reca in volo a Capua visitando il campo-scuola dell'Accademia Aeronautica e quindi a Caserta, dove assiste all'inaugurazione del Corso Orione all'Accademia, e rivolge agli allievi parole di incitamento, esortandoli a conservare e a consolidare il primato dell'ala italiana.

Febbraio. — Viene bandito un concorso per un aeroplano da turismo.

Vita e pensieri di allievi d'oggi

Gli allievi piloti entrano nell'aeroporto fischiettando e vociferando, mentre il sole sorge e fruga i vapori mattinali. Un trimotore dalla coda rosso bianco nera, ornata con la più uncinata delle svastiche, dopo qualche starnuto ciclopico intona un imponente rallenti a ritmo di rumba.

— Evviva l'aeroplano «delli belli nazi!» — esclama l'allievo più grasso e più faceto.

— Evviva! — rispondono gli altri in coro. E frettolosi frettolosi degnano appena d'uno sguardo quella specie di furgone aereo che sta per partire per Berlino, e si dirigono verso i loro svelti Caproncini.

Si vestono e si imbacuccano e partono l'un dopo l'altro per la linea di

turi, e si diverte a pungerlo con frizzi e lazzi, ai quali lui risponde con un sorriso gelido ed uno sguardo supplichevole. Quando «il decollando» sale sull'apparecchio pensa a tante cose insieme: imbardate in partenza, manette di anticipo, eliche sinistrorse e destrorse, motori che piombano, mamma, brutte figure, sganassoni da dare al «solito fesso», bottiglie da pagare, tutta una cabala di atterraggi e di bum, mille insidie di rullaggio, ed altre cose più o meno tristi, non escluso il supremo dovere di qualche segno di croce e di qualche grattamento. Parte come un diritto come una schioppettata, dipinge in aria dei viraggi da maestro, si specchia nei vetri del cruscotto e sorride della sua aria inebetita, ammira la bella città sua, scende placido, atterra trionfale, è accolto in un delirio di applausi. Lo portano di peso dal «sor Andrea», che ha provveduto a sturare tutte le bottiglie. Un altro aquilone volerà per i cieli del mondo.

— Cin cin, alala, in alto i calici!

Francesco era un pivello e non aveva mai «pensato» in volo. Non perchè manovrasse come un automa, ma perchè per aria gli sembrava di stare in un mondo diverso, dove non ci sono altre ragioni che le cifre degli indicatori, il suono del motore, la stabilità, e tante altre cose più o meno aride concernenti unicamente il fatto fisico del volare.

Francesco aveva una ragazza, in terra, e quando stava con lei era costretto a parlare di nuvole dorate, di cieli turchini, di vapori diafani, e di tante altre battelle con le quali i poeti intendono esaltare le vic del cielo.

Francesco fino a quel giorno non aveva fatto che poco più che giri di campo, quasi sempre sugli stessi posti, sotto lo stesso cielo, virando sugli stessi punti, planando sullo stesso percorso, come se stesse su una rotta invisibile.

Ma oggi Francesco faceva il raid. Non andava nè in America, nè in Australia, non aggiungeva certo una pietra all'edificio della internazionale dell'aria, ma semplicemente si spostava per duecento chilometri sulla campagna della sua regione.

Gli occhi fissi alla bussola, in perfetta linea di volo alla quota e sulla rotta prescritta, naviga su strade e paesi che chi sa quante volte hanno conosciuto le ruote della sua *Ardita*. Ma egli non vuole farsi sfuggire la rotta, e si guarda bene dal regolarsi sulla terra.

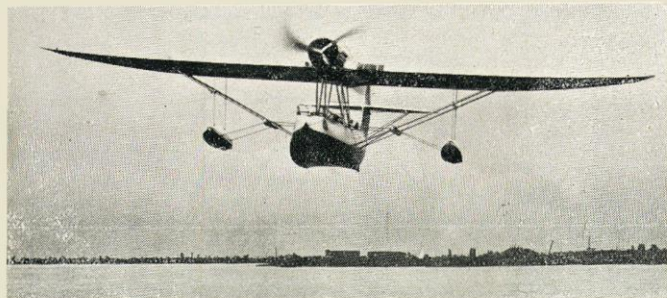
Dopo una mezz'oretta che va così, si sente stanco e seccato. Sono queste le delizie dei raids? Volge uno sguardo fuggivo intorno, e riconosce subito i posti dove si trova. Ma allora è inutile andare alla bussola!

L'apparecchio va da sè, e Francesco ammira il panorama. Finalmente ha imparato a «pensare» volando. Ma il suo non è un pensiero di poeta, la sua fantasia non si perde tra i cirri e gli strati, ma la sua mente corre alla terra. Pensa:

« Quanti di questi prati che sorvolo saranno «atterrabili», e quanti no? Quanti di questi paesi che passano sotto l'ombra dell'ala non posseggono campi di aviazione, non hanno abitanti che abbiano mai volato, vegetano nella più grassa ignoranza aeronautica? Quante ragazze di provincia in questo momento sollevano al cielo i loro



Uno dei più giovani piloti d'oggi: Vittorio Mussolini. Il Duce appunta sul petto del gliuolo l'aquila d'oro.



Dieciannove ottobre 1934-XII — Primato internazionale di distanza in linea retta. La partenza da Monfalcone del «Cant Z. 501».

4 Febbraio. — Il generale Pellegrini, Capo dell'Aviazione Civile e del Traffico Aereo, inaugura la nuova stazione civile sull'Aeroporto di Venezia.

Febbraio. — Il capitano Tondi, del Reparto Alta Quota, vola fino a 12.250 metri.

7 Marzo. — Si imbarcano a Genova i primi reparti di avieri e i primi materiali aeronautici destinati all'Africa Orientale.

L'efficienza dell'Aeronautica nelle parole di S. E. Valle

Nel pomeriggio del 27 marzo, alla Camera, in sede di discussione del bilancio dell'Aeronautica, S. E. il Generale Valle ha pronunciato un applaudito discorso sul valore dell'Arma aerea italiana.

Il Sottosegretario all'Aeronautica, dopo aver accennato brevemente all'efficienza delle armate aeree d'Inghilterra, di Francia e al riarmamento aereo della Germania, ha illustrato i criteri con cui l'Italia provvede allo sviluppo della sua Armata del cielo.

S. E. Valle ha quindi parlato del rinnovamento del nostro materiale, delle Scuole preilitari di pilotaggio aereo e di volo a vela, dell'aviazione civile, dell'Accademia Aeronautica e delle scuole di specialità.

Il generale Valle ha quindi concluso: « Sono ormai trascorsi più che sedici mesi da che ho avuto la somma ventura di ricevere giorno per giorno gli ordini del Capo per il maggiore potenziamento delle nostre ali. I miei venticinque anni di ininterrotto servizio navigante non potevano ambire ricompensa più grande.

Domani, sul campo del Littorio, nel dodicesimo annuale della costituzione dell'Aviazione dell'Italia Fascista, il Duce consacrerà ancora una volta il valore aeronautico consegnando di persona le ambite ricompense. Sono 39, di cui 16 alla memoria di eroi caduti nell'adempimento del più sacro dovere, l'albo d'oro vissuto e scritto dai guerrieri del cielo serve di monito, di sprone, di orgoglio per i combattenti di oggi e per quelli di domani ».

volò, rullando però adagio adagio, il che non impedisse però loro di avere una disinvoltura da veterani. Sono quasi tutti solisti. Dico quasi, perchè uno di loro questa mattina è arrivato al giorno sacramentale del decollo, ed ora si dà un contegno indifferente, mentre l'istruttore lo osserva con la coda dell'occhio. I compagni lo evitano quasi timorosi di disturbare con la loro numerosa spensieratezza la sua disinvoltura, che cela a stento una certa apprensione. C'è sempre però il «solito fesso» che non ha riguardi nè per morti nè per mori-



Dieci-undici novembre 1934-XIII — Raid postale Roma-Mogadiscio. I piloti Lombardi e Suster davanti all'«S. 71».



La partenza d'un Caproncino pilotato da un allievo che deve compiere il suo primo giro di campo.

una giornata, tante erano le curve, le alite, le sinuosità delle strade che lo coprivano.

Discese e atterrò con una grande serenità nel cuore, mentre il sole serale aveva bagliori di topazio. Il campo odorava del più aromatico e agriolo profumo della terra. Davanti agli hangars gente amica attendeva. L'istruttore, un simpatico giovanotto che aveva visto i cieli di mezzo mondo, quando scorse Francesco scendere dall'apparecchio tutto pensoso, lo guardò ed un sorriso fiero illuminò il suo volto.

— Ha fatto buon viaggio?

— Ottimo.

— Beato lei!

— Perché? Ha tanto volato lei che...

— Ma i raids fatti da allievo sono i più belli di tutta una carriera... i più decisivi.

— Capisco.

Quella opinione non doveva essere solo dell'istruttore; altri pilotoni guardavano benignamente il novizio, che si sentiva « qualcuno ».

Al bar il « cin, cin, alalà, in alto i calici », si levò con entusiasmo sempre nuovo.

Giulio Martini

Il raduno sahariano

Il Reale Aero Club d'Italia, tramite l'Aero Club della Tripolitania « Luigi Cabana », ha organizzato un raduno aereo al quale possono prendere parte tutti gli aeroplani da turismo, compresi gli anfibi.

I concorrenti debbono giungere a Gadam, luogo di riunione, il giorno 25 maggio tra le ore 16 e le ore 17.

E' stato fissato un breve scarto di tempo per dar modo ai concorrenti di regolare il volo a seconda della velocità media dell'apparecchio, fissando precedentemente un'ora di arrivo nella località prefissa. Con questo si avrà una prova della regolarità del viaggio aereo. Dopo il raduno i concorrenti compiranno una gara di velocità svolgendo tra Gadam e Tripoli.

A questa gara di velocità sarà attribuito un punteggio in base alla velocità media mantenuta, alla potenza del motore impiegato, al numero dei passeggeri a bordo e al carico alare dell'apparecchio usato. Il percorso Gadam-Tripoli sarà compiuto il giorno 31 maggio.

Nuovi doni agli abbonati vecchi e nuovi

Pare incredibile, ma abbiamo deciso di mandare in regalo ai nuovi abbonati, oltre il famoso « S. 55 X », anche l'« S. 66 », mentre ai vecchi abbonati spediremo, sempre in regalo, i nuovi modelli « S. 66 » e « S. 71 ».



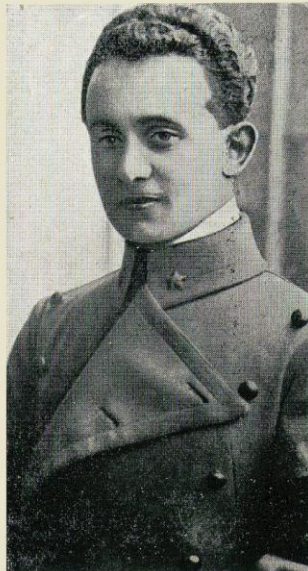
Una commovente scena di entusiasmo all'imbarco dei reparti della R. Aeronautica partiti recentemente per l'Africa Orientale.

Natale Palli

Casale Monferrato 24 luglio 1895.
St.-Foy (Savoia) 22 marzo 1919.

« L'Aquila infallibile dagli occhi chiari ».

Chiamato dalla Patria nella primavera del 1915, entrò quasi subito in aviazione e conseguì, a Cameri, il brevetto di pilota. Nel novembre dello stesso anno, raggiungeva la fronte e incominciava i suoi voli ardimen-



tosì nel cielo nemico, per rendere ai nostri comandi i più preziosi servizi. Dall'Alpi al mare, librato sul suo apparecchio, spìò, fotografò, bombardò le linee e gli accampamenti austriaci, sereno sempre e imperturbabile su le eteree onde... anche quando i fuochi delle mitragliatrici si incrociavano sopra di lui, e le granate dirompenti e gli shrapnells, con funebre schianto, gli scoppiavano ai piedi o sopra il capo, minacciando di morte la sua audacia.

Fecce il volo completo del Trentino, percorrendo più di 150 Km. in territorio nemico; sostenne accaniti combattimenti aerei, a più di duemila metri d'altezza, uscendone sempre vincitore.

A vendicare le vittime innocenti di Milano, Padova, Venezia, si spingeva fino a Innsbruck, ove bombardava la stazione e mitragliava depositi militari. Compì dei raids

meravigliosi che rimarranno imperituri nei fasti dell'aviazione italiana, come quello di: Brindisi-Cattaro-Scutari-Durazzo-Vallona-Brindisi, e l'altro: Jesi-Zara-Sebenico-Cattaro-Manfredonia-Jesi.

Nel 1918, prima che i Caproni andassero a bombardare la base di Pola, Egli volò in ricognizione strategica su la città, riportando, con grande precisione, fotografie e rilievi di utilità somma, che permisero a l'ardita squadriglia di colpire sicuramente nel segno. Questo volo audace ebbe momenti di impressionante tragicità, che rivelarono tutto il sangue freddo e la bravura dell'incomparabile Pilota. Mentre, a mille metri d'altezza, col motore fremente di sdegno e di minaccia, volteggiava su la città, facendo fotografie, una granata gli colpiva in pieno l'apparecchio, squarciandone il radiatore... O la prigione o la morte!... Ma era mai possibile che quest'aquila forte si rassegnasse alla schiavitù?... Sì, muoia, adunque!... Ma la morte, allora, si chinava dinanzi a tanta generosità e a tanto ardore, e Natal Palli, mettendo in azione tutte le risorse del suo genio aviatore, per vero miracolo, in volo planato, giungeva e atterrava nel campo di Venezia.

E come dimenticare il volo leggendario che il nostro Pilota, insieme a D'Annunzio, preparò su Vienna nell'agosto del 1918, volo che destò l'ammirazione e l'invidia nelle nazioni alleate, che gettò lo sbigottimento e il terrore nei popoli nemici? Mille e cento chilometri percorsi in meno di sette ore, combattendo contro tutti gli elementi avversi dell'atmosfera, che sembravano stretti in orribile congiura!... E fu allora, che il gentil sangue latino diede al mondo intero spettacolo sublime di nobiltà e di clemenza: imperocché la grande ala tricolore, che avrebbe potuto rovesciare fulmini su un popolo avvezzo a massacrare d'incirca, si accontentò di far piovere su la folla, attonita dinanzi a un'impresa che sembrava follia, proclami inneggianti all'Italia e a la vittoria!...

Fu testimone appassionato e fautore attivamente degli ultimi trionfi della Patria. Trovò morte in un mattino del marzo 1919, mentre stava compiendo l'arditissimo volo Padova-Parigi-Roma da effettuarsi in un sol giorno. Sorpreso da una tremenda bufera nell'alto dei cieli, dopo avere disperatamente lottato, dovette atterrare in una abbandonata valle della Savoia... Si spegneva per assideramento, a pochi passi dal suo apparecchio già scomparso nella neve... quasi accorata sentinella sulla tomba del compagno di sua audacia.

Era decorato dell'Ordine Militare di Savoia, di tre Medaglie d'Argento, di tre Medaglie di Bronzo e della Croce di Guerra belga.

Nel 1925 fu fregiato della Medaglia d'Oro con la seguente motivazione: « Intrepido, audace, sicuro pilota d'aeroplano, guidò oltre i mari ed oltre i monti in terra nemica il suo velivolo, sfidando ogni pericolo, superando ogni ostacolo. Nelle più rischiose imprese, forte della sua fede, forte del suo coraggio, fu magnifico esempio di valore, di prodezza e di perizia. Ogni missione di guerra, anche la più arduosa e difficile, egli condusse a termine nonostante le avverse condizioni atmosferiche e gli attacchi nemici. Forni preziose notizie che furono sempre elementi completi e sicuri per le decisioni dei nostri Comandi.

« Cielo della Dalmazia, dell'Istria, del Tirolo, della Carniola, settembre-ottobre 1918 ».

S. 56

MEMENTO

Ricordiamo che i due concorsi riservati agli alunni delle scuole elementari e medie inferiori si chiuderanno alla mezzanotte del prossimo 30 aprile.

L'inaugurazione del nuovo corso preavieri di Pisa



Il Segretario Federale di Pisa consegna le aquile d'oro ai nuovi piloti della scuola pre-avieri.

Domenica 24 febbraio XIII, alle ore 11, presso il R. Aeroporto « Arturo dell'Oro », gentilmente messo a disposizione dal maggiore Pezzi, comandante del Presidio aeronautico di Pisa, alla presenza di S. E. il Prefetto e del Segretario Federale, dei Comandanti i Regimenti residenti in Pisa, del Comandante della Legione M.V.S.N., di numerosi Ufficiali dell'Aeronautica, dell'Esercito, della Milizia, dei Fasci Giovanili di

Combattimento, e dei rappresentanti della Federazione dei FF. GG. C. e del Gruppo Universitario Fascista, ha avuto luogo la cerimonia della inaugurazione dei corsi di « pre pilotaggio aereo » dei FF. GG. C.

Il Segretario Federale, ing. Buoncristiani, dopo aver ordinato il saluto al Duce, consegnò le Aquile ai giovani, appartenenti ai FF. GG. C. od al G. U. F., che nell'anno XII conseguirono il brevetto di pilota e distribuiti i diplomi di Radio-telegrafista ad un gruppo di giovani fascisti che frequentarono con esito favorevole il corso speciale.

Successivamente il centurione mons. Brieri, cappellano militare, impartì la benedizione a due nuovi apparecchi per il pilotaggio a vela, acquistati dal Comando Federale dei FF. GG. C.

Da tempo esisteva in Pisa un gruppo di giovani « pre avieri »; con la cerimonia di domenica i giovani fascisti hanno iniziata ufficialmente una nuova attività per essere sempre « vigili e pronti a tutto osare ».

Il programma di istruzione per gli appartenenti al reparto « Pre avieri » comprenderà una parte teorica, due lezioni settimanali, e una parte pratica con istruzioni di volo a vela.



L'istruttore dottor Bertolezzi fra quattro allievi del corso preavieri di Pisa.

Già i giovani fascisti, studenti universitari, disponevano di un apparecchio per il volo a vela del tipo Zogling; con il recente acquisto dei due apparecchi, un Bonomi a trave di coda e un Canti a fusoliera, si è formata la Squadriglia Federale di volo a vela, che darà modo ai nostri giovani, pieni di entusiasmo ed animati da tanta passione, di cimentarsi, sotto la competente guida di esperti piloti e di Ufficiali della R. Aeronautica, nelle prove del cielo, per essere degni militi della gloriosa aeronautica italiana.

Giro



Raggi, bombe e moto perpetuo

Enzo Pandolfi ci dice di aver inventato il raggio della morte. E sapete con che? Semplicemente mettendo una serie di lenti in colonna, l'una dietro l'altra. Queste lenti ricoverebbero i raggi solari da uno specchio riflettente. Dirigendo i raggi in un punto, nel qual caso dovrebbe trovarsi l'aeroplano nemico da abbattere, su questo si avrebbe un tale concentrazione di calore da liquefare i metalli.

Caro Enzo, tu sei degno di qualsiasi principio di ottica. E' anche superfluo che io ti dica qui cosa si intende per « fuoco » di una lente. Tutti i ragazzi che hanno frequentato le scuole medie lo sanno. E poi, l'aeroplano nemico dovrebbe presentarsi proprio in pieno sole e procedere lentamente per farsi acchiappare dai raggi della morte... Pensa quanto è difficile ritrovare di notte gli aeroplani nemici con le potenti fotoelettriche o poi ti farai anche un'idea di come potrebbero essere utilizzati i... micidiali raggi infocati.

□ □ □

E passiamo ora ad un altro distruttore: questo però non si vuole compromettere e si nasconde sotto lo pseudonimo di K., come un qualunque agente segreto. Dunque il signor K ha inventato una bomba autovolante che verrebbe sistemata nella fusoliera di un aeroplano senza motore. Nel caso di bombe di piccolo peso, che richiedono pertanto una velatura portante di piccolo ingombro, gli aeroplani portabombe verrebbero sistemati sotto il ventre dell'aeroplano bombardatore. Quando si tratta invece di bombe di grosso peso, allora gli aeroplani portatori vengono

rimorchiati. Voi direte: Perché tante complicazioni? Non è meglio che l'aeroplano si porti le bombe con sé, piuttosto che affidarle a tanti piccoli fratellini? C'è la questione della difesa a terra, che intralcia le operazioni di bombardamento e allora gli aviatori bombardieri, arrivati a qualche distanza dall'obiettivo da colpire, lasciano i loro aeroplani bombardatori e questi, planando, vanno a finire sui bersagli senza che la reazione nemica possa colpire i veri aeroplani da bombardamento.

Però, caro agente segreto K, vendi pure la tua invenzione al nemico. E noi ci godremo delle capriole sventate che faranno le bombe volanti.

Ed eccoci al nostro caro Petrosellini. Non solo egli avrebbe inventato il moto perpetuo, ma con il suo sistema fabbricherebbe energia abbondantissima, « tanto da far andare in pezzi l'elica per la troppa velocità »...

Adesso vi spiego il concetto. Petrosellini parte dall'idea che i modelli volanti ad aria compressa hanno poca autonomia per la poca aria che si può comprimere nel serbatoio. Allora, a mezzo di ingranaggi, egli fabbricherebbe l'aria con un piccolo compressore, in modo da rifornire il serbatoio continuamente e con tale abbondanza, che l'elica ad un dato momento girerebbe troppo forte da spezzarsi.

E la potenza per far girare il compressore dove la piglia?

Ecco la trovata geniale di Petrosellini! Se l'elica gira per far volare il modellino, essa può pure azionare il compressore. E' il famoso incipit di tutti gli inventori del moto perpetuo a digiuno di qualsiasi nozione di meccanica. Se l'elica deve azionare il compressore, ha bisogno di potenza in misura maggiore di quella che può produrre per il lavoro meccanico e per gli attriti degli organi. Perciò, invece di recuperare potenza, la perderebbe.

Caro Petrosellini, io vorrei vedere un modellino con il tuo sistema. Non sarebbe buono di rimanere in volo neanche un istante, perché l'elica frenata dal meccanismo di produzione dell'aria, non si muoverebbe neanche.

Ingegnere sofisticato

Il Seg. Gen. dell'Aero Club d'Italia è stato promosso Ten. Colonnello

Il comm. Eugenio Gandolfi, segretario generale del Reale Aero Club d'Italia, è stato promosso al grado di tenente colonnello.

Segnaliamo con molto piacere questa notizia, perché il col. Gandolfi è sempre stato un vero amico de L'aquilone e della gioventù che, attraverso la disciplina delle varie Scuole istituite dal Regime e affidate al Reale Aero Club d'Italia, si avvia alla conquista dei cieli del mondo.

L'aeromodellismo in Francia

Si è costituito a Parigi il 22 gennaio 1935, un Ente Nazionale — fusione del Club Aéronautique Française des Modèles Réduits (C.A.F.M.R.) con un altro Gruppo — denominato Modèle Air Club de France. Tale Ente, del quale è Presidente d'onore il generale Vuillemin, intende propagare e disciplinare l'aeromodellismo in Francia.

La tecnica aeromodellistica francese è spiccatamente orientata verso l'apparecchio a fusoliera; gli apparecchi a regolo e a tubo (giustamente chiamati *manche-à-balai*) non destano soverchio interesse.

Per la classificazione sono state emanate, per l'eventualità di concorsi, norme che, fra l'altro, fissano le quattro categorie principali degli aeromodelli: 1° modello volante; 2° aeroplano in miniatura volante; 3° aeroplano in miniatura non volante; 4° giocattoli.

I modelli volanti sono apparecchi che pur volando con propri mezzi, non sono la copia di un vero aeroplano; l'aeroplano in miniatura volante è la sta-



Una partenza da terra alle gare nazionali francesi nel 1933

tipa riproduzione in scala di un apparecchio reale: tale modello deve volare.

La categoria modello volante si suddivide a sua volta in 9 gruppi a seconda del tipo di apparecchio che il modello imita: aeroplano, idrovolante, anfibio, alianti, elicottero, autogiro, ornitottero, aerogiro, altri apparecchi.

La categoria degli apparecchi volanti fissa i seguenti dati:

tipo a regolo — apparecchi nei quali il corpo centrale o i corpi centrali che sostengono i piani sono costituiti da un regolo o da un tubo la cui sezione

maestra sia inferiore o uguale a $\frac{1000}{12}$, cioè al quadrato della lunghezza del corpo centrale diviso per 1000;

tipo libero — apparecchi nei quali la sezione maestra della fusoliera è

maggiore di $\frac{1000}{12}$ per gli aeroplani, e più piccola di $\frac{1000}{200}$ per gli alianti;

tipo internazionale — apparecchi nei quali la sezione maestra della fusoliera deve essere uguale o superiore a

$\frac{1000}{12}$; la fusoliera

chiusa almeno per il 90% della sua superficie; il motore rinchiuso (nel caso di motore ad elastico); l'ala a profilo spesso o semi-



In Francia non tutti gli aeromodellisti sono dei giovanissimi

spesso; la superficie minima gm. 6,5/dmq; il carico minimo gm. 6 o 8/dmq.

Gli alianti devono avere la sezione maestra della fusoliera uguale o superiore a $\frac{1000}{12}$; la fusoliera interamente

chiusa; l'ala a profilo spesso o semi-

spesso. Il lancio dei modelli viene eseguito con le stesse norme del R. Ac. C. I.: il lancio degli alianti a mano, a catapultata, con filo tirato dal modellista o con verricello.

I modellisti francesi, tutti dilettanti, adoperano per la costruzione dei loro modelli, il balsa e il pioppo, la carta verniciata per la copertura e, come motori, quasi sempre l'economico elastico; esiste però qualche modellino ad aria compressa e qualche altro con motore a scoppio. La principale ditta fornitrice dei materiali è la Rose des Vents.

Da qualche anno, il giornale « Les Ailes » indice nell'autunno un concorso nazionale: a quello dell'ottobre scorso, effettuati al Poligono di Vincennes, parteciparono circa 5000 concorrenti. Ma oltre a questo grande concorso, nel 1934 furono disputate una decina di gare regionali.

Nel 1935 sono annunciate già circa 20 competizioni regionali e 3 grandi concorsi organizzati dal Macf: il 21 aprile il grande Concorso Internazionale per modelli volanti tipo libero e internazionale e per tutti i tipi degli alianti; il 30 maggio la Coppa di Francia per apparecchi con motore a scoppio; il 22 settembre un grande Concorso Nazionale.

I risultati sino ad ora ottenuti dagli aeromodellisti francesi (bisogna notare, però, che sono tutti uomini) sono veramente ottimi; le statistiche ci danno i seguenti tempi: apparecchi a fusoliera con partenza da terra, durata 2' e 20"; con lancio a mano 5' e 59"; alianti 1' e 47".

Per ultimo ricorderemo che al Salone sono stati esposti nel 1934 i modelli volanti: la simpatica iniziativa ha avuto un grandissimo successo e per l'affluenza dei visitatori e per l'interesse dimostrato in tutti coloro che si appassionano ai problemi dell'aeromodellismo.

Libero Biasin



Il vincitore della Coppa de « Les Ailes » 1933

La Palestra dell'aeromodellista

L'elica di propulsione

(TERZA LEZIONE)



Aldo Bartocioni di Roma con un aeromodello, anzi con le strutture d'un aeromodello ch'egli ha battezzato L'aquilone.

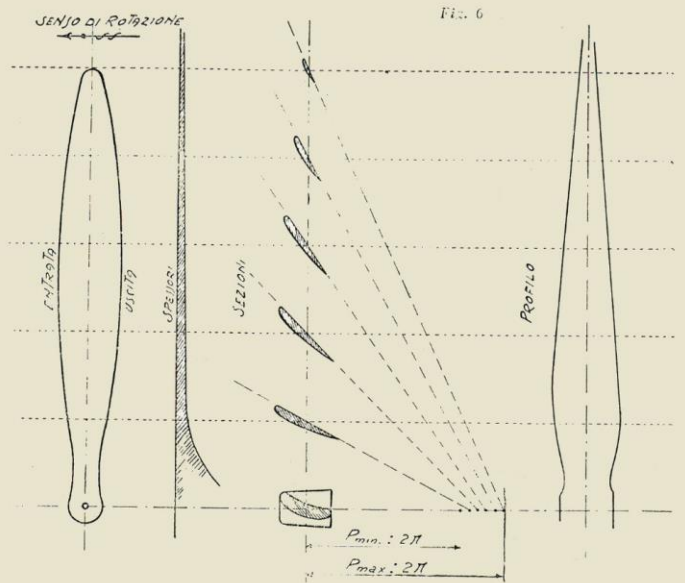
Un aeromodello con carico elevato avrà un'elica con rapporto fra passo e diametro, piccolo, mentre invece un aeromodello con carico leggero dovrà avere un'elica con rapporto fra passo e diametro più grande.

Per trovare il passo di un'elica vi è pure un diagramma che serve appunto a ricavare il rapporto

to di superficie; in verticale sono segnati i diversi rapporti, compresi fra 0,4 e 2, che dovranno avere il passo con il diametro dell'elica a seconda del carico unitario.

L'uso di questo grafico è altrettanto facile quanto quello usato per trovare il diametro, e basterà un semplice esempio per comprenderne l'utilità.

Si consideri il caso precedente per cui abbiamo visto che occorre un'elica con diametro di cm. 26; se il modello ha un carico unitario di grammi 12 per dmq., tratteremo sul grafico una linea perpendicolare alla linea della scala del carico alare, che parte dal punto 12 fino ad

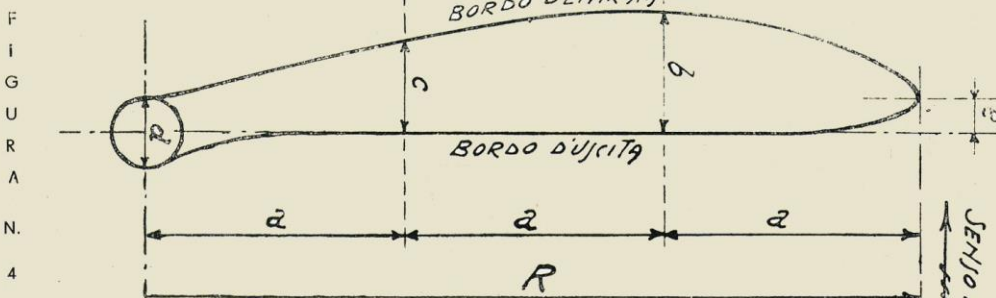


ta; mentre si dovrà considerare al contrario per eliche a pala stretta.

Perciò è consigliabile, per apparecchi di medio peso e pesanti e che si vogliono far volare piano, adottare eliche di pala larga; mentre per gli altri leggeri e veloci, si debbono usare eliche a pala stretta.

Per chi ancora non ha pratica e si trovasse in difficoltà per disegnare un'elica, diamo nella figura 4 una sagoma di elica vista di fronte ed in proiezione in pianta sul piano con i singoli dati di proporzionalità, avvertendo che la forma di tale elica è fino ad ora la migliore adottabile sulla maggioranza dei tipi di aeromodelli.

Abbiamo detto che, prima di costruire l'elica, occorre farne il disegno; perciò, stabilita la forma in pianta, si dovranno tracciare gli angoli delle diverse sezioni conforme al passo desiderato, al fine di conoscere i diversi spessori della pala e di conseguenza le dimensioni mas-



che deve esistere fra diametro e passo in proporzione al carico alare.

Questo diagramma o grafico è rappresentato dalla tabella II che alleghiamo.

In questo diagramma: in orizzontale sono segnate le diverse misure del carico alare, progressive fra due e trenta grammi per ogni decimetro quadra-

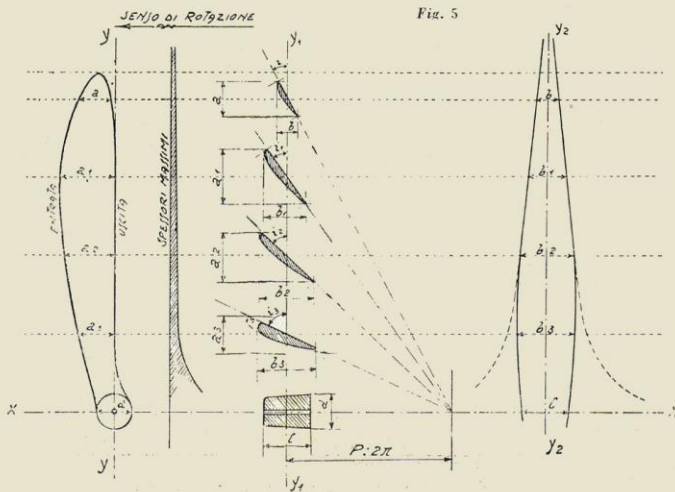
incontrare la curva.

Il punto di incontro si verificherà molto prossimo all'1,5, e ciò vuol dire che il rapporto fra diametro e passo dovrà essere di 1,5, ossia per ottenere la misura del passo dell'elica considerata, basterà moltiplicare la misura del diametro per 1,5 e cioè nel caso presente, se il diametro è eguale a cm. 26, basterà moltiplicare cm. 26 x 1,5.

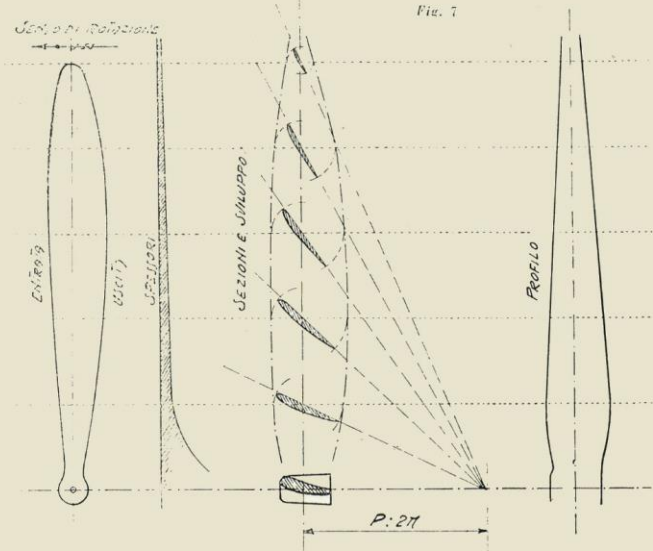
Quando ci sono questi dati, cioè diametro e passo, si potrà fare il disegno dell'elica sulla carta; ma prima ancora si dovrà decidere sulla forma e se il passo debba essere costante o variabile.

Per il passo si potrà adottare il passo costante per apparecchi di piccola mole e leggeri; mentre per gli altri si potrà adottare la formula a passo variabile, considerando il rapporto trovato quale media fra il passo massimo all'estremità della pala e quello minimo in prossimità del mozzo.

La forma non si sa ancora quale sia la migliore; però si deve tener presente che, a parità di motore, un'elica a pale larghe offre un'inerzia maggiore, per cui la sua rotazione è più len-



La bellissima fotografia del bel modello di Dino Valentini di Roma.



sime del blocco di materiale, da cui si vorrà ricavare l'organo di propulsione.

Si tenga presente la fig. 5: su un foglio di carta si traccia una linea base chiamata asse; su questa linea base si traccia una perpendicolare YY, che dovrà servire da asse per disegnare la forma dell'elica vista in pianta ed in proiezione sul piano.



Il nipote di Giarella, dopo aver lavorato lungamente, si riposa leggendo «L'Aquilone».

Disegnata la figura della pala, si divide il suo raggio in parti eguali a partire dal centro del mozzo: per i punti di divisione si tracciano tante parallele all'asse XX.

A fianco del disegno in pianta si traccia poi la sezione degli spessori massimi, i quali sono quasi sempre ottenuti a piacimento del progettista.

Di solito si tiene lo spessore di due millimetri all'estremità della pala, e lo si aumenta progressivamente verso il mozzo nella proporzione del due per cento.

A fianco poi si traccia un altro asse Y₁ Y₁ perpendicolare all'asse base XX; quest'asse attraverserà pure le parallele anzidette, su cui verranno considerate le sezioni della pala.

A partire dal punto d'incontro dell'asse Y₁ Y₁ con l'asse base, si porterà su questo un punto distante quanto P: 2π ossia la misura del passo voluto diviso per due volte 3,14 ossia 6,28.

Da questo punto si tracciano tanti raggi, i quali dovranno passare ognuno per il punto di intersecazione dell'asse Y₁ Y₁ con le parallele che dividono le sezioni: ognuno di questi raggi con l'asse Y₁ Y₁ formerà tanti angoli i₁, i₂, ecc. i quali non sono altro che gli angoli di inclinazione della pala corrispondenti alle sezioni che si considerano.

Riportando per ogni sezione di pala la sua larghezza in proiezione a — a₁ — a₂ — ecc. sull'asse Y₁ Y₁ ognuna in corrispondenza del proprio raggio che ne determina l'angolo e tracciando poi delle parallele a quelle di sezione, si avrà su ogni raggio la larghezza reale

della pala in ogni singola sezione.

Determinate le larghezze, sarà allora facile disegnare le sezioni, riportando per ognuna di esse lo spessore massimo corrispondente e ricordando di dare una forma di buona penetrazione adottando un profilo, come se si trattasse di un'ala.

Come l'ala, anche le pale delle eliche devono avere il bordo d'entrata ed il bordo d'uscita e perciò il profilo verrà disposto come in un'ala.

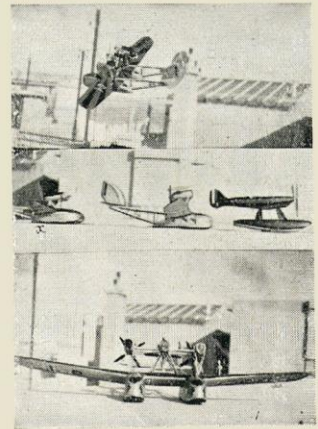
Se di ogni singola sezione si considera l'altra proiezione sul piano passante per la parallela all'asse base che la determina, si avranno le larghezze b — b₁ — b₂ — ecc. laterali dell'elica corrispondente ad ogni sua sezione.

Se queste larghezze poi si riporteranno perpendicolari ad un asse Y₂ Y₂ tracciato a fianco, si potrà ottenere il tracciato della pala dell'elica vista di fianco.

Seguendo alla lettera questo procedimento, si vedrà che la larghezza reale della pala in prossimità del mozzo tende a divenire di un valore infinito; per cui, tenendo conto di ciò che in pratica si è constatato, e cioè che effettivamente la parte dell'elica che lavora è l'ultimo terzo della pala, si potrà stabilire una larghezza di r) di mozzo e raccordare i suoi punti estremi con il profilo della vista laterale, restringendolo solo il necessario nell'ultimo suo terzo senza però far variare l'angolo della pala, ossia mozzandone in questo tratto la sezione.

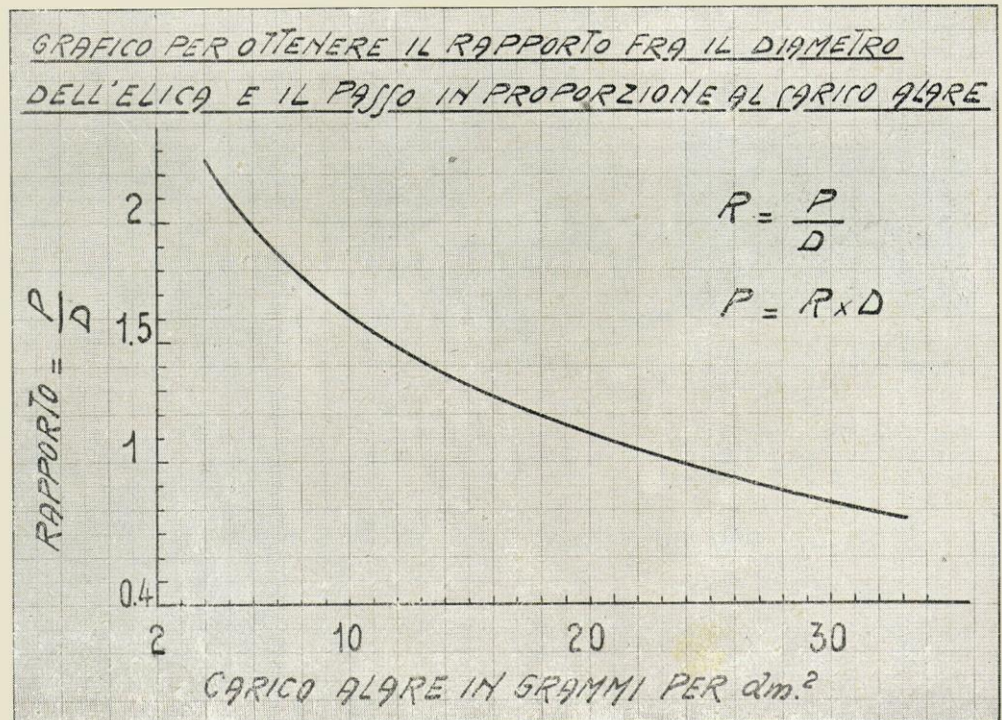
La larghezza r) del mozzo si stabilisce a piacimento, ma consigliamo di non farla mai minore del diametro d) del mozzo stesso.

Quanto abbiamo ora esposto è riferito ad un'elica a passo co-



Antonio Caminiti, un nostro rispo aquilotto di Tunisi, ha costruito un «S. 66», un «S. 55 X» e un «Macchi 72». Questi modelli, che egli ha donati alla gentile signora del nostro Console a Tunisi, sono stati messi in palio durante una festa di beneficenza.

stante. Volendo, invece, disegnare un'elica a passo variabile, si procederà nello stesso modo; solo si dovrà modificare l'origine dei raggi che determinano gli angoli di inclinazione delle pale e cioè: stabilito il passo massimo e minimo dell'elica, si prenderanno questi valori P. max. e P. min. che dovranno essere entrambi divisi per 2π o 6,28 per ottenere la distanza



massima e minima dell'origine dei raggi sull'asse base XX dal punto d'intersecazione con l'asse $Y_1 Y_1$ (vedi fig. 6).

I raggi intermedi poi dovranno



Una domenica pomeriggio una guardia a piedi ed una a cavallo hanno inseguito ed arrestato (per rilasciarlo, naturalmente, poco dopo) un ragazzo che s'era arrampicato su un albero per prendervi un aeromodello che s'era impigliato fra i rami. Questo fatto è avvenuto a Villa Borghese e la successiva domenica il gruppo degli aeromodelisti ha cercato migliori arie in apertissima campagna. Ecco una scena colta dal nostro Bacchelli in località Torracchia, dove i nostri amici hanno fissato il campo delle loro esperienze. L'aeromodelista in primo piano è il bravo Pagliani e i due fotografi sono l'amico cortesissimo sig. Mangano e i professionisti D'Amico. Quel zoccone capelluto che sembra un pazzo è il pazzo Tostroni.

no avere origine in punti distanti proporzionalmente alle distanze fra le sezioni delle pale sul tratto dell'asse XX che determina la differenza fra le due distanze P. max. : 2π e P. min. : 2π .

Salvo ciò, il procedimento grafico rimane identico, come detto, a quello per l'elica a passo costante.

Nella fig. 7 riproduciamo il disegno di un altro tipo di elica a passo costante, da cui risulta come ugualmente sia facile ricavare anche lo sviluppo della



Quando il nostro Alessandro Posniak aveva soltanto sette anni si è lasciato fotografare in mezzo alle fronde di Piazza Leonardo (Milano) con un modellino veleggiatore.

pala, cosa molte volte utile a farsi per poter controllare nell'esecuzione materiale l'esattezza reciproca delle pale.

(Continua).

Giarella

Una nuova scuola a Livorno

Previo accordo con la Direzione dell'Istituto tecnico industriale, l'Aero Club di Livorno ha iniziato presso l'Istituto stesso un speciale corso per aeromodelisti. Animatore e direttore di questo corso è il nostro amico Guglielmo Barthel, assai noto nel campo dell'aeromodelismo e della cui attività ci siamo spesso occupati nel nostro giornale.

Storia da raccontare a veglia

Ci scrive Avionetto:

«C'era una volta un gruppo di bambini, che, smarriti in un bosco, videro un luccino che splendeva lontano lontano.

Si misero a correre in quella direzione, ma, corri, corri non arrivavano mai. Così è il Gruppo Romano; domani, dopodomani e forse mesi e mesi, che rompiano modelli, scarpe, prendiamo raffreddori in quel vecchio e simpatico zoloppatoio di Villa Borghese.

Prima c'era la scusa della domanda della lista dei nomi, ora che tutto è stato fatto n'è sorta un'altra: nei locali che dovrebbero essere occupati dal Gruppo ci sono dei mobili, che il padrone non intende ritirare; noi un altro signore non si vuol prendere la responsabilità e noi che dovremmo fare? E noi abbiamo anche la scaturata, proprio la scaturata, delle rondini che se la pigliano con noi, come se noi non avessimo interesse a metterci a posto».

Così, ci scrive l'amabile et ameno Avionetto (e diremo anche noi), come se fosse colpa nostra e noi non avessimo interesse a mettervi a posto, cari amici romani.

Naturalmente, la questione del gruppo, del locale e della scuola d'aeromodelismo è diventata una questione semplicemente ridicola. Lasciamo stare il gruppo e le riunioni degli aquilotti e delle rondini; parliamo, per ora, della scuola d'aeromodelismo. L'Aero Club d'Italia ha bandito un concorso nazionale e, se non sbagliamo, ha invitato gli Aero Clubs provinciali a istituire scuole e a preparare gli aeromodelisti per il concorso nazionale. Lo sa, questo, l'Aero Club di Roma? Lo sa, ma se n'è dimenticato. E intanto il tempo passa... Che figura farebbe Roma, capitale d'Italia, se non avesse una ventina di giovani appassionati che lavorano per proprio conto?

Non crediamo che sia necessario ripetere che l'aeromodelismo ha la stessa importanza del volo a vela, e forse di più; non crediamo nemmeno che si debba ripetere che in tutti i paesi d'Europa e d'America l'aeromodelismo ha raggiunto uno sviluppo enorme per merito di associazioni aeronautiche dello Stato. Noi crediamo che sia urgente provvedere. Non si tratta di ottenere, in un modo o nell'altro, uno stanzone e di piantarvi una scuola. A Milano tutto ciò è stato fatto; a Milano e in tante altre città, e perfino in piccolissimi centri; un esempio: ad Agordo! Dunque, ad Agordo, paese di 2000 abitanti, qualcuno è riuscito a trovare un locale, e a Roma, città d'un milione e duecento

tomila anime, una stanzaccia qualsiasi non si può trovare. Cose da raccontare a veglia!

Volete sapere cosa hanno fatto a Parigi per trovare un locale per gli aeromodelisti francesi? Un giorno è comparso su un bollettino questo curioso avviso:

ON CHERCHE... un local, pas cher... situé dans un quartier central, et pouvant servir de salle d'étude et de travail à tous les membres du M. A. C. F. Une inscription gratuite au Club sera attribuée à celui qui dénicherà l'oiseau rare. Adresser les offres ou renseignements au secrétaire général.

Ebbene, otto giorni dopo il locale c'era; perché qualcuno lo ha cercato.

Credete che la passione dei nostri aeromodelisti non meriti un po' di sacrificio da parte di chi può molto? Chi scrive queste note segue ogni domenica i nostri aeromodelisti e rimane con loro, in aperta campagna, delle mezze giornate; chi scrive queste note sa che i giovani aeromodelisti romani hanno bisogno di aiuto, di incoraggiamento e di benevolenza. Perché non dovremmo assecondare la loro utile e bella passione?

g. m.



Villa Borghese, Roma. Veleggiatore pronto per il lancio.



ENZO MAROTTA - Roma. — Caro Enzo, non è il numero dei cilindri del motore che può far volare un apparecchio; ma bensì la potenza del motore trasformata in lavoro di trazione dall'elica da esso azionata. Per stabilire la potenza necessaria, occorrono molti dati: dimensioni dell'apparecchio, peso, superficie alare portante e tipo di profilo adottato. Dunque vedi, non sono in grado di soddisfarti. Per i materiali e quanto altro possa occorrerti rivolgiti alla ditta Aeromodelisti Via Riva Reno 118, Bologna.

Una scuola per aeromodelisti a Roma verrà aperta fra pochi giorni e ne verrà dato in proposito avviso su *L'aquilone*. Se vuoi per intanto metterti a contatto con gli aeromodelisti romani, rivolgiti a Elvio Tosaroni via Principe Eugenio 106, Roma. Per iscriverli all'Aero Club rivolgiti alla sede locale in via Lepanto. Il coefficiente K che desideri è 12.

EDOLO SALOMONI - La Spezia. — Quanto hai fatto denota intelligenza e diligenza; ma non esagerare. Di profili ne verranno pubblicati ancora, ed una buona serie li troverai anche sul volume *Il costruttore di aeromodelisti* che presto uscirà. Trasmetti le mie lodi a quel tuo cugino e vedrai che la sua rinuncia non sarà stata vana e gli procurerà presto sane e belle soddisfazioni. Il giornale d'ora in avanti uscirà in anticipo e di ritardi non se ne parlerà più. L'indirizzo di Elvio Tosaroni è: Via Principe Eugenio N. 106, Roma.

AQUILOTTO - Napoli. — Il libro *Il costruttore di aeromodelisti* verrà pubblicato appena completato di moltissimi dati e informazioni richieste all'estero, che sono attese per poter presentare un'opera completa.

L'elica è preferibile costruirla in legno, come è descritta nelle mie lezioni attuali. Modelli con motore ad aria compressa se ne possono costruire di tutte le dimensioni, purché contengano il serbatoio per l'aria ed il motore sia di potenza adatto a farlo volare.

SECONDO BELTRAMO - Cuneo. — Le tue domande sono curiose; ma, come vedi, ho trovato il modo di risponderti. Chi furono Dedalo, Archita e Abaris? Dedalo fu il costruttore di quelle famose ali di cera che costarono la vita a suo figlio Icaro. Archita fu un tarantino che quattro secoli avanti Cristo avrebbe costruito una colomba di legno che poteva volare. Abaris invece fu un mago che si dice ricevesse in dono da Apollo una freccia d'oro, a cavalcioni della quale anch'egli poteva volare. Tutto ciò non è che leggenda, ossia frutto di menti immaginose: il raduno di Torino invece sarà presto una cosa vera ed il volo degli abbonati a *L'aquilone* per tale occasione non sarà certo una leggenda; dunque abbi fiducia che volerai e forse voleremo insieme. Arrivederci presto.

GRIFALCO - Roma. — Gli schemi dell'aeromodello che dovranno costruire i concorrenti alla Categoria A) sono stati pubblicati assieme al regolamento su *L'Aquilone* N. 24 del 15 dicembre 1934 e ora vengono anche distribuiti dall'Aero Club. Le dimensioni sono: Tubo, lunghezza mm. 1300; Apertura alare mm. 1300; Corda massima dell'ala mm. 280; Corda minima mm. 120; Superficie alare dm. quadrati 24,7. La forma dell'ala è a doppio trapezio regolare con estremità formate da superiori semicircolari: cioè come allo schema. Il modello deve essere monomotore con elica trattava e deve avere carrello e pattino di coda. In questa categoria il vincitore dovrebbe essere colui che ha saputo meglio sfruttare le doti aerodinamiche del profilo adottato.

Avrei intenzione di suggerirti un profilo; ma se lo facessi, puoi immaginarti in che



I partecipanti alla gara nazionale francese 1933 sul campo di Vincennes. Leggere a pag. 5 l'articolo sull'aeromodellismo in Francia.

condizioni mi metterei in confronto degli altri aeromodellisti. Perciò dico a te come a tanti: ingegnatevi, scegliete voi, ed i più bravi li vedremo a Roma a settembre sul Littorio. Informazioni per il corso di volo a vela puoi ottenerle rivolgendoti all'Aero Club in via Lepanto.

AZZURRO?? — Ammire la tua attività ed anche la tua fantasia che metti a disposizione degli aeromodellisti per aiutarli nella ardua soluzione dei loro problemi; ma questa volta sono dolente di doverti annunciare che non hai preso nel segno, ossia che il tuo disposi-

tivo stabilizzatore non va, e questo te lo assicuro, perché già molti anni addietro fu sperimentato con esito assolutamente disastroso.

Non va, perché prima di tutto è una aggiunta di peso sproporzionato al restante di un qualsiasi aeromodello, e non può andare, perché esso crea nell'aeromodello un centro di gravità mobile in rispetto al suo centro di pressione, e ciò può essere la causa di disastri. Perché un aeromodello sia stabile in volo occorre che il centro di gravità coincida con il centro di pressione o si trovi al disotto di questi sulla stessa verticale, ed il tuo sistema sarebbe fatto apposta per violare queste condizioni tassative di equilibrio. E' ben vero che con il tuo pendolo faresti agire dei timoni per correggere le condizioni di equilibrio; ma è anche vero che faresti descrivere al modello in volo una serie di montagne russe, fin tanto che o per cessata forza motrice e per qualsiasi causa di mancanza di sostentamento, non ne avvenga la inevitabile caduta.

E' soltanto la buona impostazione aerodinamica che deve regolare automaticamente le condizioni d'equilibrio del modello, e credimi che se a qualcosa avrebbe potuto servire il tuo ritrovato, a quest'ora sarebbe già di dominio pubblico, perché in fine non occorre tanto a idearlo. Perdonami: non ti ho detto questo perché te ne abbia a male o per scoraggiarti, ma perché fino a prova contraria è la verità. Ti auguro perciò miglior successo in avvenire.

GIUSEPPE STRINGARI - Lucca. — Per tendere la carta di ricoprimento di un modello volante, occorre inumidirla dopo che è stata incollata alle strutture e non prima. Se il lavoro è fatto con diligenza, la difficoltà non è enorme come me la presenti ed il risultato è sicuro. Mandami pure i tuoi progetti,

giar.

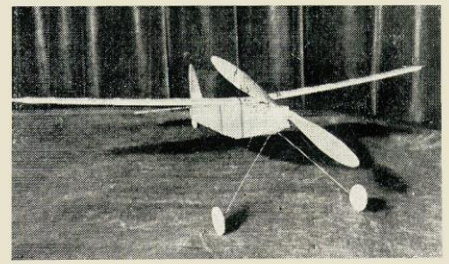
La prima gara tra le maestranze del volo a vela in Germania

Siccome siamo profondamente convinti che la conoscenza dell'attività e delle conquiste di altri popoli giovi allo spirito di emulazione, avremo cura di segnalare, e, se possibile, di illustrare le iniziative straniere nei campi di volo a vela e dell'aeromodellismo. Con questo intendiamo che i nostri giovani, imparando ad apprezzare lo sforzo, la volontà e la disciplina (dove queste prove ci vengano non importa), traggano dai migliori esempi l'energia e il proposito di non essere inferiori a nessuno e di superare gli altri quando sia possibile. Ecco qui, dunque, tratta da un periodico tedesco (« Die Luftreise », marzo 1935), una breve nota, dalla quale sarà facile rendersi conto dell'importanza che la Germania dà al volo a vela e dell'utilità della gara promossa fra i costruttori.

Traduciamo dalla « Die Luftreise »:

Ora che la rivoluzione nazista ha trionfato, e che la Germania si avvia verso una rivalutazione di tutte le sue possibilità, non si deve dimenticare che il volo a vela fu una delle cellule germinali dalle quali sorse la nuova Germania. « Lavoro in cooperazione », « Servizio di lavoro », questi sono i concetti familiari da lungo tempo agli uomini della Wasserkruppe, di Rossitten, di Hornberg, di Laucha.

Questi uomini, chiamati a partecipare ad una gara indetta dalle autorità a Berlino, tra le maestranze costruttrici di alianti, hanno dimostrato quel che possono.

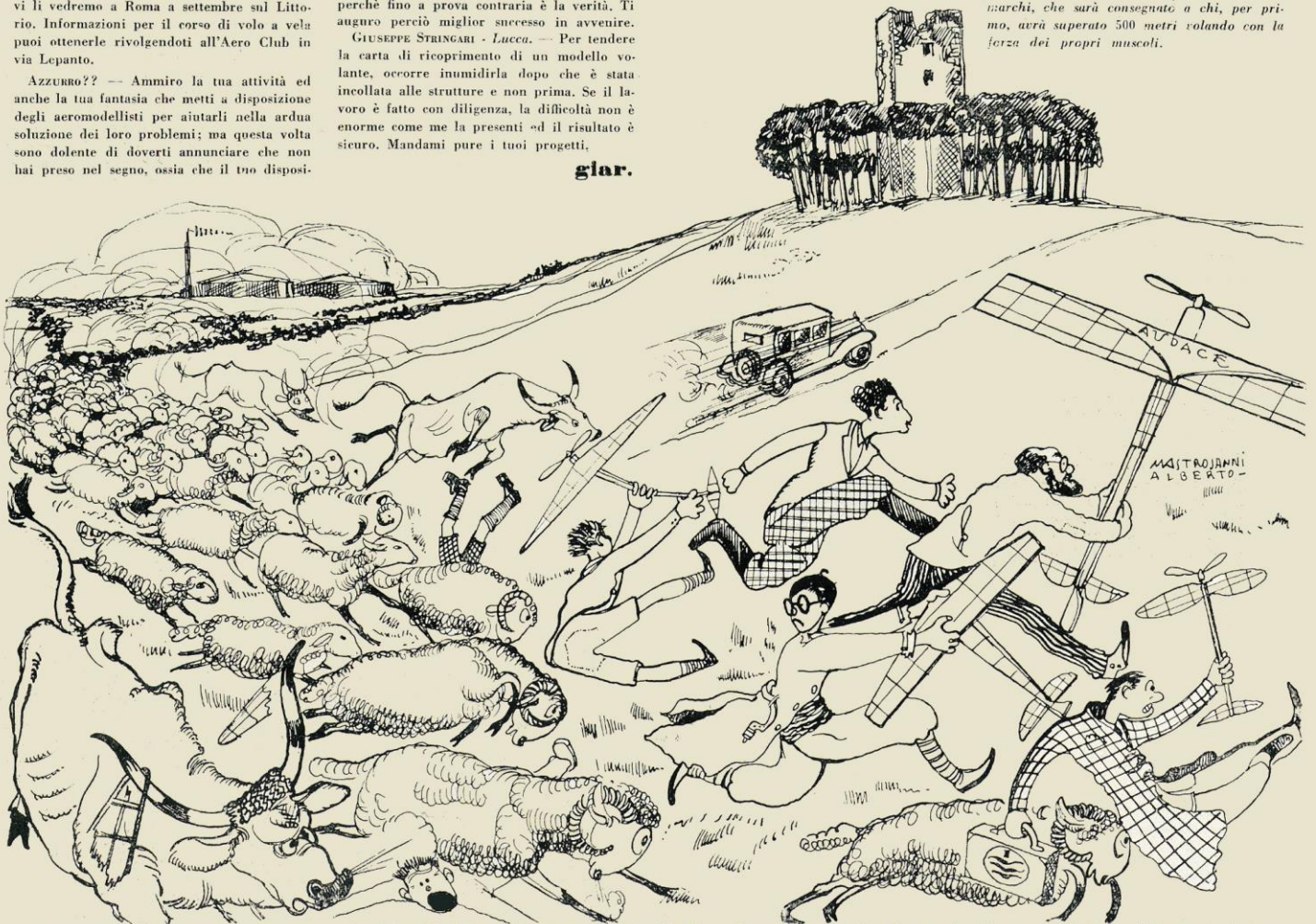


Un aeromodello di costruzione francese.

Il medesimo compito era assegnato ad ogni gruppo: costruire nello spazio di otto giorni un'ala destra ed un'ala sinistra del « Zoegling » di 12 metri, cosicché al termine della gara otto apparecchi scuola poterono uscire dalle rimesse di Berlino. Requisiti: rapidità, abilità, accuratezza, economia.

E' risultata vincitrice la squadra del gruppo regionale della Prussia orientale, la quale ha conquistato la coppa d'onore offerta dal gen. Goering, che nell'anno prossimo essa dovrà saper difendere.

Nel prossimo numero pubblicheremo i programmi delle gare nazionali e internazionali per aeromodelli bandite per il 1935 in Francia e in Inghilterra. Riproduciamo pure la notizia relativa ad un problema che ha appassionato l'umanità prima dell'avvento del volo meccanico, e dopo: cioè il problema del volo muscolare umano. Allo scopo di favorire gli studi e le esperienze intorno a questo affascinante argomento, la Società Politecnica di Francoforte sul Meno ha messo in palio un premio di 15.000 marchi, che sarà consegnato a chi, per primo, avrà superato 500 metri volando con la forza dei propri muscoli.



Ma poi è accaduto un fatto strano. La successiva domenica, cioè il giorno 24 marzo pomeriggio, alla Torracchia sono convenuti la solita trentina di aeromodellisti i quali, ignorando la tremenda minaccia che il terreno ondulato nascondeva, si sono messi a lanciare e a rincorrere aeromodelli i più belli e veloci. Erano giunti sul posto i soliti curiosi e i soliti fotografi, pittori e cronisti. Ad un tratto, come ad un ordine d'un condottiero, un'orda immensa di pecore, capre e buoi, sbucando da una sella verso Ciampino ha invaso la valletta nella quale si dilettavano i nostri amici. Qui, in questa scena riprodotta dalla rapida e arguta penna del nostro Mastrojanni, voi potete vedere ciò che è successo. Il fatto non ha bisogno di commenti!

IL VOLO A VELA

I primi tentativi che l'uomo ha compiuto per tentare di volare con un mezzo più pesante dell'aria consistono in lanci da colline a mezzo di «planeurs», ossia apparecchi destinati al volo planato. Lasciamo stare la preistoria, Leonardo, e quel tale che si ammazza buttandosi da un campanile: verso la fine del secolo scorso l'idea fu ripresa da Lilienthal in Germania e da Chanute in America, raggiungendo, per allora, risultati notevoli. Poi, fra altri, i fratelli Wright si diedero anch'essi a questo studio, che doveva portarli in breve alla realizzazione dell'aeroplano. Ma in quei tempi la scienza, in fatto di aerodinamica, non era molto avanzata e certi fenomeni notati da questi sperimentatori erano addirittura inspiegabili e contrari alla teoria. Effettuato il primo volo a motore, naturalmente l'attenzione di scienziati e costruttori si rivolse al volo meccanico e non si parlò quasi più di volo senza motore. I primi dieci anni di aviazione furono fertili di invenzioni e scoperte, poi venne la guerra libica che dimostrò, ed è gloria nostra esclusiva, come il nuovo mezzo potesse costituire un'arma efficacissima, infine la guerra mondiale che diede un impulso

sti records: durata 36 ore e 35 minuti primi, distanza Km. 376, altezza m. 4350.

In quanto all'Italia, che fino al 1933 non si era occupata di questo ramo dell'aviazione che per merito di alcuni tenaci entusiasti, partecipa ora fervidamente alla gara e si metterà certamente presto alla pari con gli avversari. Basta pensare che in un solo anno, il primo, di attività, sono stati rilasciati 1030 attestati A, 167 attestati B, 17 attestati C. Da queste cifre si può arguire quanta passione abbia suscitata il volo a vela appena messo alla portata della gioventù: certamente fra tanti allievi sarà possibile ricavare gli elementi capaci di lottare con vantaggio contro i piloti stranieri.

Agli scopi del volo a vela si può aggiungere questo: che un pilota di aeroplano a vela, munito di attestato B, in brevissimo tempo diviene pilota di aeroplano a motore, e mentre l'istruzione su questo costa cara, in quello non costa quasi nulla, ed i pericoli, anche per il novellino, sono ridotti al minimo: in più egli avrà una grande conoscenza dei fenomeni atmosferici e quindi la possibilità di sfruttarli anche con l'aeroplano a motore, sebbene ciò sia possibile in misura

potrebbero fare sul comportamento dell'apparecchio e sugli effetti reali dell'aria, dovrebbero loro modo di perfezionare la propria attività di aeromodellisti. La teoria è una bella cosa, ma l'esperienza, soprattutto propria, tanto più se effettuata in grandezza naturale, è necessaria per renderla ancora più completa.

Innanzi tutto, in che cosa consiste il volo a vela? Allo stato attuale, consiste nello sfruttamento con un volo planato, o librato, delle correnti d'aria ascendenti.

Di correnti di tal genere ve ne sono molte e in un punto o nell'altro sempre se ne possono trovare. Si dividono in varie specie secondo la loro origine. Prima di tutto le termiche: su un terreno sassoso, o su un agglomeramento di case, ecc., il calore viene riverberato maggiormente che non su un terreno boscoso, prati, fiumi, acqua. Quindi l'aria maggiormente riscaldata si innalza, mentre su questi ultimi terreni si abbassa. Queste correnti possono giungere a notevole altezza, se pure non siano di intensità molto forte, e si generano naturalmente anche in assenza di vento, soprattutto nella stagione e nei paesi caldi.

Poi ci sono le correnti dinamiche: queste si generano dal fatto che l'aria trasportata dal vento, trovando un ostacolo, colline, dune, alture in generale, deve scavalcarlo, e quindi nella parte sopravvento all'ostacolo l'aria sale. Queste correnti possono essere di intensità notevole, secondo la velocità del vento, ma non arrivano a grande altezza sopra la sommità dell'ostacolo; inoltre dalla parte sottovento si generano una corrente discendente ed una zona pericolosa di vortici.

Infine vi sono le correnti ascendenti temporalesche, di natura termica, dovute al fatto che le nuvole riverberano una forte quantità di calore, che insieme con altri fenomeni di pressione e temperatura, produce correnti ascendenti intense e che raggiungono altezze notevolissime.

È chiaro che un apparecchio che possa effettuare un volo librato molto lento, trovandosi in una di queste correnti, continuerà il volo librato relativamente all'aria, ma rispetto alla terra potrà anche guadagnare quota. Mi spiegherò: supponete che l'apparecchio, in aria ferma o in moto soltanto orizzontale, sia di tali caratteristiche che il suo volo planato lo faccia scendere, in un secondo, di 1 metro rispetto al punto di partenza. Trasportiamo ora questo apparecchio in una corrente ascendente di velocità di 1 metro e mezzo al minuto secondo. In un certo istante sia la quota dell'apparecchio di 20 metri. Dopo un secondo, con l'aria calma l'apparecchio si troverebbe a quota 19 metri, ma nello stesso tempo l'aria si è innalzata di 1 metro e mezzo, trascinando con sé anche l'apparecchio, che verrà così



Dove sorge la scuola di Monte Sacro.

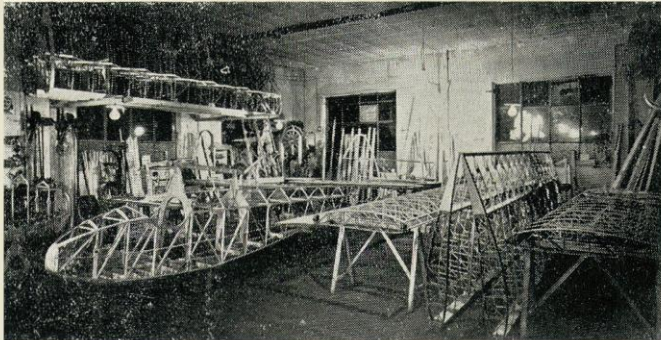
a trovarsi a quota di m. 20,50, con un guadagno di m. 0,50 in un secondo.

Facciamo un esempio per i non professori (questi stanno ghignando) e per chi non avesse capito.

Chi si trova in queste condizioni (non c'è da vergognarsi) immagini di essere su un treno che percorre una salita: voltando le spalle alla locomotiva cominci a camminare per il corridoio del suo vagone verso la coda del treno. Se il treno va più svelto delle sue gambe, esso si troverà sempre più in alto del punto nel quale si trovava al momento di iniziare l'esperimento. Nel caso nostro il viaggiatore che cammina verso la coda del treno è l'aeroplano, il vagone è la corrente d'aria ascendente. Ma noi non disponiamo purtroppo di differenze così grandi, come quella tra la velocità del treno, per quanto lento, e la velocità a piedi del viaggiatore, anche fosse Beccali; quindi il guadagno di quota è possibile solo con apparecchi di piccolissima velocità di discesa, e stando bene attento il pilota prima di tutto di dirigersi, se gli è possibile, verso le zone sulle quali si formano le correnti ascendenti, in secondo luogo di sfruttare tali correnti che trova sul suo cammino, seguendo e mantenendosi nell'interno di esse: per essere buon pilota, quindi, non basta saper sfruttare le correnti che si trovano per caso, ma bisogna saperle cercare, cosa per la quale è necessario avere delle buone cognizioni di meteorologia.

Ho detto velocità di discesa: vediamo un po' che cosa si intende con queste parole.

Riprendiamo il nostro viaggiatore e supponiamo che il treno sia fermo, ciò che equivale all'aeroplano in aria calma. La pendenza della linea sia dell'1%. In 100 metri la linea ha un dislivello di 1 metro. Mettiamo che il vagone (prendiamo delle cifre fuori della realtà per semplificare i calcoli) sia lungo 100 metri. L'estremità a monte del corridoio sarà 1 m. più alta dell'estremità a valle. Adesso il nostro viaggiatore comincia dall'estremo in alto a discendere per il corridoio, con velocità di 10 m. in un secondo. Mi insegnate che arriva all'altro estremo del corridoio dopo 10 secondi. In questi 10 secondi è disceso di 1 metro, in un secondo sarà disceso della decima parte, cioè m. 0,10. La sua velocità di discesa è quindi di m. 0,10 in 1 secondo. Supponiamo ora che la nostra linea ferroviaria non possa avere pendenza minore dell'1%. Per rendere minima la velocità di discesa, dovrà anche essere piccola la velocità del viaggiatore lungo il corridoio; infatti se egli compie il percorso con velocità doppia, di 20 metri in 1 secondo, impiegando 5 secondi, la sua velocità di discesa sarà di m. 0,20 in 1 secondo. Facciamo ancora un'ipotesi: che il viaggiatore non possa, per ragioni sue particolari, muoversi con velocità minore di m. 20 in 1 secondo: se vogliamo che la sua velocità di discesa sia di nuovo di m. 0,10



Una vista dell'officina della Scuola di Varese durante la costruzione di otto veleggiatori anfibi.

formidabile all'aviazione. Gli aeroplani costruiti nel '18 si può dire non abbiano più nulla a che vedere con quelli in uso tre anni prima soltanto, nel '14 e '15, all'inizio della guerra. Gli studi naturalmente furono, per le necessità evidenti del momento, rivolti esclusivamente all'aeroplano a motore, ma ne vennero delle scoperte che, appena fosse stato possibile pensare a qualche cosa d'altro che non le contingenze inesorabili di guerra, dovevano rendere possibile anche il volo senza motore, che oggi è completamente risolto.

Questa breve e sommaria storia possiamo racchiuderla in questa sintesi: dai primi esperimenti di volo a vela nasce il volo a motore, che attraverso i progressi propri, sia costruttivi che scientifici, rende possibile la realizzazione anche di quello.

Per lo studio poi di certi fenomeni, atmosferici specialmente, il volo a vela è d'aiuto al volo a motore, ed inoltre serve anche come esperimento in grandezza naturale, più completo dell'esperimento col modello.

Come vedete, il circolo è chiuso ed ognuna delle due branche integra l'altra. Se pure da nessuna parte si possa dire di essere assolutamente perfetti, la via è tracciata. E chissà che un non lontano domani ci mostri realizzazioni più complete del volo a vela.

In aviazione i progressi sono rapidi: come per il volo a motore, così per il volo a vela furono in breve raggiunti buoni risultati: oggi siamo a que-

minore, come era costretto ed aveva imparato a fare con l'apparecchio senza motore. Poiché il volo a vela è basato sullo sfruttamento più completo possibile appunto di tali fenomeni, sia da parte dell'apparecchio per qualità sue costruttive, sia da parte del pilota per sensibilità ed abilità acquisita.

Sarebbe anche bello che gli aeromodellisti si dessero, appena loro possibile, soprattutto per l'età, a questo sport: il vantaggio sarebbe bilaterale: la conoscenza, se pure elementare, delle leggi fondamentali di aerodinamica li porrebbe in stato di assoluto vantaggio come allievi di pilotaggio: le nuove cognizioni di pilotaggio e le osservazioni che



Un amfibio della scuola provinciale di volo a vela «Tomaso dal Molin» nelle acque del lago di Varese.

in 1 secondo, dovremo fare in modo che la pendenza del corridoio sia minore.

Passando al caso nostro, noi abbiamo che il corridoio del vagone ci rappresenta il percorso del volo planato compiuto dall'aeroplano in aria calma; la velocità del viaggiatore lungo il corridoio rappresenta la velocità dell'aeroplano sulla traiettoria percorsa nel volo planato; la velocità di discesa del viaggiatore rappresenta la corrispondente velocità di discesa dell'aeroplano per quel volo planato.

Ma l'aeroplano non può sostenersi in aria che con una certa velocità: al di sotto di questa c'è la « perdita di velocità », ossia lo scendere di pancia, arriamento, scivolata l'ala ecc., tutte cose pericolose. Ecco perché ho fatto sopra l'ipotesi del viaggiatore che non può camminare con velocità minore di un certo valore. Perciò occorre rendere il volo planato più lungo possibile, in modo che, pur non scendendo la velocità dell'aeroplano sotto il valore minimo necessario

alare, perchè non possa affrettare eccessivamente la discesa.

Concludendo, le qualità necessarie ad un aeroplano senza motore sono:

grande portanza;
piccola resistenza;
piccolo carico alare, fattore questo che si traduce in piccolo peso e grande superficie alare.

Costruttivamente queste condizioni hanno dei limiti, perchè un'ala di superficie doppia di un'altra non peserà il doppio di quella, ma qualche cosa di più, per poter resistere agli sforzi; quindi il carico alare verrebbe aumentato.

La resistenza poi comprende la resistenza propria dell'ala o « di profilo », caratteristica cioè del profilo usato, e la resistenza di tutte le altre parti dell'apparecchio (piani di coda, fusoliera, pattino, montanti, controventate ecc.) che chiameremo passiva, perchè tali parti non contribuiscono in alcun modo alla sustentazione che è tutta

fornita lasciata scoperta nel primo caso. Se i cartoncini, nelle due posizioni, rappresentano due ali, di uguale superficie e di uguale profilo, nel primo caso l'allungamento è $1/2$ e nel secondo è 2 ; nel secondo caso l'ala è passata su una superficie d'aria grande 2 volte quella sulla quale è passata nel primo, compiendo lo stesso percorso, ponendo che la velocità in un caso e nell'altro siano state uguali. Possiamo da questo trarre la conclusione, che, a parità di tutte le altre condizioni, qualità aerodinamiche, essendo uguale il profilo, velocità e percorso compiuto, l'ala di maggiore allungamento ha un effetto maggiore. Infatti se noi supponiamo che ogni centimetro quadrato di tavola possa sopportare un certo peso, avremo che nel secondo caso il tratto di tavola sul quale ha strisciato l'ala ha potuto sopportare un peso doppio che nel primo. In aerodinamica tuttavia la cosa si pone in questi termini diversi: aumentando l'allungamento, diminuisce la resistenza, rimanendo invariata la portanza. Infatti al bordo esterno dell'ala si generano dei vortici che causano delle perdite costituendo un aumento di resistenza: le perdite marginali. All'ingrosso si può dire che essendo più lungo il bordo esterno nella prima posizione del cartoncino che nella seconda, questi vortici saranno di maggiore entità, quindi saranno maggiori le perdite marginali, ciò che si riduce ad una maggiore resistenza all'avanzamento per l'ala di piccolo allungamento che non per l'ala di più forte allungamento.

Voi sapete già, attraverso le lezioni di Giarella, e per esperienza di aeromodellisti, cosa si intende per portanza e resistenza del profilo. Sapete anche, per averlo sperimentato nelle vostre costruzioni, che oltre un certo limite, l'allungamento diviene dannoso, poichè è entrato in gioco il fattore costruttivo che vi ha obbligato a fare delle strutture più pesanti che hanno annullato i vantaggi ottenuti, anzi in breve li hanno sorpassati.

Il fenomeno si è verificato anche nella realtà: nella costruzione degli aeroplani senza motore, volendo ottenere le alte caratteristiche necessarie al miglioramento delle condizioni di volo, in un primo tempo, non disponendo di profili abbastanza portanti con poca resistenza, c'è stata una corsa ai forti allungamenti, fino all'allungamento 25,6 dell'« Austria » di Kronfeld, con apertura di 30 metri. Gli sforzi però divenivano, specialmente le torsioni dell'ala, sempre maggiori, quindi occorre strutture sempre più complesse e di maggior peso; in più apparecchi simili rendevano il pilotaggio sempre più difficile, perchè date le dimensioni, erano troppo in balia delle forze esterne, che dall'essere sfruttate divenivano dannose.

Ora invece, visto che per tale via si era presto raggiunto il massimo rendimento possibile a scapito di altre qualità, siamo in periodo di tendenza inversa: piccole dimensioni dell'aeroplano che risulta più maneggevole, pratico, robusto ed a buon mercato. Necessariamente, dato che pur diminuendo le dimensioni il peso totale non può scendere sotto certi limiti per le solite considerazioni costruttive, non è conveniente nemmeno essere eccessivamente leggeri per poter opporre una resistenza al vento, cresce il carico alare. Di qui la necessità di profili ancora più portanti, pur rimanendo in limiti bassi di resistenza.

Abbiamo parlato finora di profili. Vediamone un po' le caratteristiche.

Le ali dei primi aeroplani erano costruite da una superficie piana o curva di spessore costante. In breve si notò che, aumentando lo spessore verso il bordo d'attacco, dando a questo una forma arrotondata e finendo a punta verso il bordo d'uscita, le caratteristiche dell'ala miglioravano sensibilmente. Prima di tutto diminuiva la resistenza al-



Un anfibio in volo sul lago di Varese.

l'avanzamento, in secondo luogo aumenta la portanza. La natura, che risolve ogni problema, ci offre degli esempi per la soluzione anche di questo: la goccia d'acqua, per esempio, durante la sua caduta ha questa forma ingrossata nella parte inferiore dove incontra la resistenza dell'aria, appuntita dalla parte superiore. Perché? Nel cadere la goccia d'acqua, che supponiamo sferica, deve spostare l'aria, tracciando un solco in seno ad essa, ossia spostarne le particelle che dovranno poi ricongiungersi dopo il suo passaggio. Se la goccia rimane sferica, data la sua velocità e dato che per ricongiungersi le particelle d'aria dovranno impiegare un certo tempo, rimane una zona, subito dietro alla goccia, di vuoto e di movimento disordinato dell'aria, ossia si creano i vortici che costituiscono un freno al moto della goccia più potente della resistenza dell'aria sulla parte anteriore. D'altra parte, anche per staccarsi tanto da lasciar libero il passaggio, le particelle d'aria impiegano un certo tempo, per quanto minimo. L'acqua infine, per la sua possibilità di assumere varie forme, assumerà quella che permette alle particelle d'aria prima di tutto di spostarsi gradualmente (forma arrotondata verso l'avanti) e poi, riempiendo con la forma appuntita la zona vuota rimasta posteriormente, evita la formazione di vortici e fa sì che le particelle d'aria si ricongiungano ordinatamente, eliminando perciò, per quanto possibile, il freno che ne sarebbe derivato.

Il corpo dei pesci e degli uccelli, in generale, presenta le stesse caratteristiche.

Le ali degli uccelli sono ingrossate verso il bordo d'attacco, non per la sola ragione costruttiva dell'osso che ne costituisce l'armatura, ma per le stesse ragioni aerodinamiche. Nell'ala degli uccelli inoltre noteremo un altro fatto importante, ossia la cur-



Allievi della scuola di Monte Sacro attorno al loro istruttore.

per il sustentamento, la velocità di discesa rimanga di piccolo valore.

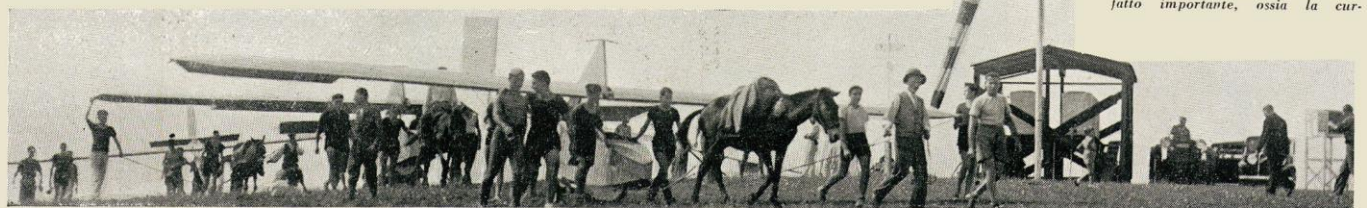
Ma da che cosa sarà data all'aeroplano senza motore, sprovvisto di mezzi di propulsione, questa velocità necessaria al sustentamento? Pesiamo una penna sul pavimento del corridoio del nostro solito vagone. Ruzzola fino all'estremo più basso (bella scoperta), ma se il corridoio è poco inclinato ruzzolerà in fretta. Ecco quanto succede all'aeroplano, ed ecco la ragione per la quale, dovendo essere il volo planato (cioè il corridoio) poco inclinato, anche la sua velocità sarà piccola. Ma essendo piccola questa velocità, perchè possa sostenersi nell'aria è necessario in primo luogo che un'ala sia costruita in modo da avere grande portanza, e d'altra parte perchè, con la pendenza più piccola possibile, possa raggiungere la velocità massima possibile, occorre che la resistenza sia piccola.

Facciamo ora l'esperimento con due palline: una di piombo, l'altra di legno, di uguale diametro l'una e l'altra. Ad ogni giro, essendo di uguale diametro, faranno lo stesso percorso, però quella di piombo, più pesante, correrà più svelta, ed avrà perciò maggiore velocità di discesa, che non quella leggera di legno. Anche nell'aeroplano dovremo perciò avere un piccolo peso totale, che possiamo esprimere come piccolo carico

o completamente affidata all'ala. Ne segue che bisogna cercare con ogni mezzo di eliminare, per quanto è possibile, ogni causa di resistenza passiva, nascondendo quanto si può di tali organi nell'interno delle ali e della fusoliera, e sagomando tutto ciò che deve essere esposto all'aria in modo che offra la minima resistenza.

Una grande influenza infine sulla qualità dell'ala ha un altro fattore: il rapporto cioè fra l'apertura alare e la corda media (o anche fra il quadrato dell'apertura e la superficie): rapporto chiamato, come sapete, allungamento.

Per intendere questa influenza ritagliamo un pezzo di cartoncino, rettangolare, che abbia un lato, per esempio, lungo il doppio dell'altro. Poniamolo su un tavolo con un lato corto sullo spigolo e facciamo avanzare verso il centro del tavolo di una certa lunghezza, per esempio, 10 centimetri. Misuriamo la superficie lasciata scoperta dal cartoncino: sarà data dal prodotto della distanza percorsa, 10 centimetri, per la lunghezza del lato corto. Poniamo quindi il cartoncino col lato lungo sullo spigolo del tavolo, e facciamo di nuovo avanzare di 10 centimetri. Misuriamo ancora la superficie lasciata scoperta: sarà data questa volta dal prodotto della stessa distanza percorsa, 10 centimetri, per la lunghezza del lato lungo. Perciò sarà doppia della super-



Vigna di Valle — La splendida fotografia che coglie uno dei momenti dell'attività voloveliera: il traino contemporaneo di tre veleggiatori.

catura dell'ala che può essere modificata. Se l'uccello vuole volare velocemente, diminuisce la curvatura, se al contrario vuole essere lento, l'aumenta.

La forza sostenitrice dell'ala risulta dal prodotto di un coefficiente dato dalla densità

dell'aria, che riteniamo costante, per il coefficiente di portanza che dipende dal profilo, per la superficie dell'ala che è costante, infine per il quadrato della velocità.

(Il seguito al prossimo numero).
Giorgio Bacchelli

L'ingegnoso Ulisse derubato

(I piani degli idrovolanti piramidati nelle mani dell'Ammiraglio inglese)

(Con la posta di alcuni giorni or sono, m'è arrivata una scatoletta oblunga. Conteneva un unico cannolo alla siciliana, pochissimo invitante e per l'aspetto e per l'odore. Nessun biglietto, nessuna indicazione. Stavo per gettarlo via, quando riconobbi nella scrittura dell'indirizzo la mano del mio illustre amico *Ulisse*. *Ingegnoso*. Subito, il dolce andato a male mi apparve sotto ben altra luce. Lo esplorai con cautela, e vi trovai dentro la seguente lettera strettamente arrotolata).

Il C. d. A.

Caro Castellano dell'Aria,

sono rovinato! Sono perduto! I piani della mia ultima invenzione, «gli idrovolanti piramidati» sono stati rubati da agenti stranieri... Come faremo ora? Povera Italia mia!... Devi rammentarti di questa mia invenzione, perchè l'avete pubblicata nell'ultimo numero di *Aquilone*. Da pochi giorni è comparsa sui giornali la notizia che gli inglesi hanno affrettato i lavori del loro doppio idrovolante Mayo e che ai primi dell'estate cominceranno i voli di prova.

Ebbene, lo crederesti? Questa notizia coincide con la sparizione dei piani degli idrovolanti piramidati che avevo lasciati sul tavolino e quella scena di Natalina, la cameriera, dice che ci ha accesa la stufa e invece c'è lo zampino dell'ambasciatore inglese.

Lascia che te lo dica, caro Castellano, ma gran parte della colpa è proprio di *Aquilone*.

Appena ricevuta la mia lettera dovevate subito fare un'edizione speciale che proprio l'invenzione se lo meritava e invece ora tutto il mondo dirà che Ulisse ha copiato l'idea degli inglesi se questi fabbricheranno gli idrovolanti piramidati che son sicuro che i piani ce li ha il Grande Ammiraglio, così io sono disonorato e più non mi resta che

arruolarmi nella Legione Straniera come fanno nei romanzi o andarmene nelle isole Galapagos ma ho paura perchè là invece di tigri ci sono le baronesse che mangiano gli uomini.

Dunque questi maledetti agenti segreti dell'Ammiraglio inglese sono stati di un'abilità infernale e forse hanno narcotizzato Natalina come fanno in tutti i film gialli che mi piacciono tanto e ci s'impara che il gangster è un simpaticone che non lo capiscono e i poliziotti si fanno pagare, oppure si viene a sapere all'ultima scena che la vecchia balia dell'ammiraglio francese non era altro che un capitano di stato



maggiore tedesco, motivo per cui si avvelena con un anello e scappa in un sottomarino giapponese.

Intanto dopo aver rubato il mio piano, gli inglesi, con una astuzia diabolica lo hanno, pel momento, travestito per non farlo riconoscere, tant'è vero che parlano soltanto di un idro che ne porta un altro addosso fino a molte migliaia di metri di altezza, per poi lanciarlo. Ma chi può dire quello che succederà lassù? Forse avran ritoccato in peggio la mia idea, e crederanno che, lanciando l'idro da grandissima quota, possa raggiungere l'America in volo libero... Mi fanno proprio ridere!

Ma io, per farci vedere a questa gente che noi italiani abbiamo idee da regalare, te ne dico subito una stupenda che mi viene in mente proprio ora e che è anche meglio di quella degli idro piramidati.

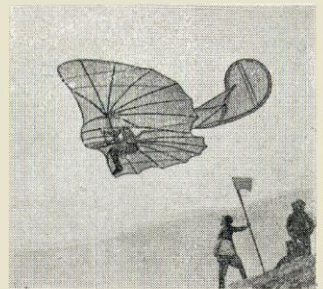
Dopo tutto, qual'è il problema più grosso del servizio aereo attraverso l'Atlantico? Di fornire di benzina un idro per tutto il tempo della trasvolata, senza costringerlo a scendere, che gli farebbe perdere chissà quanto tempo e poi ci vogliono le isole o fisse o galleggianti, oppure a portarsi dietro fin dall'Europa tutto quell'indivoltato carico che ogni ottanta chili di benzina che deve essere pagata è un passeggero di meno che invece paga lui... E' qui tutto, no?

Beh, stammi a sentire allora, caro Castellano, e non ti meravigliare perchè con me non bisogna mai meravigliarsi di niente. Di piroscafi italiani, passeggeri, merci e così così, che vanno e vengono dai nostri porti al Nord America, si può dire che ce ne sono in media almeno una diecina seminati in qualunque momento per l'oceano Atlantico.

Allora, dico io, il Ministro dell'Aeronautica si metta subito d'accordo con quello delle Comunicazioni e gli dica: «Senti, cara Eccellenza Camerata; ogni

comunicazione - Segretario, ha sentito? Faccia provvedere per domani!».

Così è bello che rimediato e gli inglesi resteranno male assai, che proprio se lo meritano perchè è inutile parlare di tradizionale amicizia e firmare patto a quattro se poi mi fanno derubare dai loro agenti di spionaggio che forse



Otto Lilienthal ad ali spiegate.

uno dev'essere la mia cuoca Caterina perchè sempre parla sottovoce coi bersaglieri che chissà quanti segreti ci tira fuori.

Addio caro amico Castellano. Scusami il modo che ho scelto per farti avere questa mia lettera, ma bisogna essere prudenti e bruciarla subito e poi scrivermi quando i Ministri avranno provveduto.

Tuo: *Ulisse Vigorelli*..

Caro Ulisse,

sta' tranquillo. In questo momento faccio impostare, diretta al Ministro competente, una busta con su scritto «Progetti segreti di aerolinee oceaniche». Si tratta di un astuto strattagemma per sviare gli spioni. Come tu avrai subito capito, nella busta c'è della cartaccia qualunque. Il vero progetto, il Ministro lo vedrà uscire domattina, dal tubetto della pasta dentifricia.

Sempre avanti! Tuo:

Castellano dell'aria

Si riparla di volo muscolare

Dopo le esperienze e gli studi dei Lilienthal, del francese Logasse (bicicletta volante) e di altri minori, tutti falliti, rimangono ancora studiosi e tecnici che non vogliono abbandonare la speranza di poter costruire un'armatura leggera che possa porre l'uomo in condizioni di volare autoazionando il suo volo.

Il costruttore J. Kaltenecker sperimenta tra breve un suo apparecchio (l'Aquila Gialla) di 10 metri di apertura d'ali, nel quale il colpo d'ala può essere impresso con estrema facilità e senza alcuna fatica, per ore di seguito. Tra dodici settimane l'apparecchio sarà pronto, e l'inventore ne darà ampia notizia.

Si annunzia intanto che la «Società Politecnica di Francoforte sul Meno» ha bandito dei premi per il primo volo umano effettuato autonomamente con la forza muscolare: 15.000 marchi riceverà colui che prima del 2 settembre 1935 avrà così superato 500 metri di distanza in volo, tra due piloni di virata. Trecento persone chiesero informazioni per partecipare alla gara. Immediatamente prima del volo il concorrente potrà «immagazzinare» in qualsivoglia modo la sua energia muscolare, ma per non più di 30 minuti.





Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ullisse Perso

(Continuazione del numero precedente)

Tor obbedì e puntando l'arma contro quell'uomo, sentiva tutta la sua piccolezza, come se lo costringessero a scavare una roccia senza spillo.

Scendevano Rham e Tor, così uniti, giù per la piramide, mentre la grande conca del Kohor era tutta ancora fasciata di silenzi e, dietro di essi, impietrati dallo stupore, Nefèr e Mentir e i negri, li vedevano allontanare senza speranza.

Quando furono giù sulla banchina, li ferì la voce acuta di Nefèr che gridava desolatamente:

— Tu mi abbandoni, divino figlio di Ra!

Tor, alla destra del Re, con la pistola in pugno, ebbe un sussulto e un colpo esplose sotto il piviale.

— Maestà! — gridò il ragazzo con angoscia.

— Nulla: avevo previsto il tuo sgomento e ho deviato il colpo. Con la sinistra gli strappò di mano la pistola e la scagliò sicuro nella carlinga dell'idroplano. La ritroverai.

La figura del Re, impassibile come una mummia, con l'alta mitra e la barba fluente, marcava netto il profilo sullo sfondo grigiastro della montagna, che luccicava sulla vetta già investita dal sole. Le sette caverne dell'altra sponda parevano rimpicciolire con l'aumentare della luce.

Il Re, tra le palpebre socchiuse lanciò uno sguardo sfavillante verso quella di mezzo e poco dopo ne venne fuori una barca con fregi d'oro, tutta pavesata, e quattro rematori silenziosi la spingevano.

Accostò rapida, Il Re vi scese e si pose ritto nel mezzo, con la sinistra su un sostegno a forma di cetra. Accennò a Tor di imbarcarsi, lo fece sedere davanti a sé e la barca s'avviò.

Ora le caverne giganteggiavano con le loro bocche sagomate agli orli. Entrano in quella di mezzo più alta e più adorna. Tor dimentica la sua trepidazione, colpito dallo sfarzo delle pareti che, sino all'orlo dell'acqua, in un gioco sapiente di specchi, mascherati da orlature rilevate d'avorio e di ebano, raccolgono la luce del giorno riflessa dal lago, e trasmettono lontano, nella profondità, con incantevole giocondità di colori leggermente sfumati.

Leva gli occhi verso il Re e scorge, lungo il sostegno a cetra, un filo di sangue scendente girando intorno a una spranghetta d'oro.

Il Re aveva appoggiato al sostegno la destra, da cui colava quel sangue.

— Io vi ho ferito!

Il Re lo guardò con benignità e ritirò la mano sotto il piviale; poi, come poco prima per richiamare la barca dalla caverna, puntò gli occhi socchiusi verso una sporgenza rocciosa a destra e perchè là nulla accadeva, ebbe un leggero sussulto di dispetto. Allora gridò:

— Aton! — e i rematori si fermano interdetti. Il Re grida ancora:

— Aton!

Finalmente una luce purpurea si sprigiona di dietro dalla sporgenza e i rematori, concordi, giungono all'approdo, che era la base di uno scaione di marmo

roseo fiancheggiato da pareti di cristallo, abbagliante per lampade nascoste. Un personaggio gigantesco era lì fermo in attesa. Aveva gli occhi incantati come un sonnambulo.

— Aton! — disse ancora il Re e, sceso dalla barca, gli passò una mano sugli occhi. Quello si riscosse, guardò prima come trasognato poi, riconosciuto il Re, cadde a ginocchi:

— Non mi hai sentito? — domandò il Re, e gli tremava un poco la voce.

— No, mio Re: perdonami.

— Levati, non è tua la colpa. Lo fissò ancora con lo sguardo magnetico e quello vacillò, tremò tutto, poi, levato, si irrigidì contro lo stipite.

Pur tra le frange d'oro e la grande barba posticcia, Tor poté notare un pallore improvviso del Re, e la mano nel gesto del comando, presa da tremore che egli ritenne insolito in quell'uomo vigoroso.

La barca s'allontanava su per la caverna e il Re cominciò a salire seguito da Tor.

Dopo due rami dello scalone si trovano in un vasto atrio, dove quattro portali simmetrici, con battenti di legno nero scolpito, erano guardati da quattro guardie impalate agli stipiti. Avevano occhi di sonnambuli come

quello ai piedi dello scalone; non guardavano, ma sentirono magicamente la presenza del Sovrano e con gesto di automi spalancarono, senza rumore, le quattro porte. L'atrio, come lo scalone, era luminoso; ma, di là da quelle porte, la luce era incerta e l'occhio scorgeva solo fin dove giungevano i riflessi dell'atrio.

Il Re, dopo un momento di incertezza o di calcolo, entrò a destra e Tor, che lo seguì, udì, alle spalle, il tonfo dei battenti rinchiusi.

Fanno alcuni passi in quella luce crepuscolare animata di ombre spettrali, che danno a Tor dei brividi taglienti; e il Re incespica, allarga le braccia annaspando e cade riverso urtando con l'orlo del piviale la mano di Tor tesa a sorreggerlo. Egli si curva sul caduto:

“ Morto? ”.

Voieva chiamare, ma in tempo rifletté che l'accuserebbero di aver ferito il Re.

“ Certo per causa della ferita! Ha perduto tanto sangue. Ecco perchè tremava ed era pallido ”.

Il silenzio intorno era spaventoso e quelle ombre spettrali danzavano lugubremente dinanzi agli occhi del povero Tor. Egli non osava pensare nettamente alla sua condizione; gli pareva d'impazzire. “ Non so dove sono: di qui non potrò più uscire. Or anche lui è perduto... e quegli spettri? ”. Si comandò di non gridare e chiuse gli occhi in attesa di un miracolo.

Che cosa era avvenuto di Or?

Il mostro lo aveva inghiottito senza che egli, nel terrore, capisse che cosa era avvenuto. Sentiva e vedeva, ma non poteva nè parlare, nè muoversi; e insieme provava un disagio strano, come se il pensiero si fosse fermato. Si trovò riversato di fianco su un vasto tappeto soffice disposto su un piano in discesa e, lungo quel piano, rotolò mollemente giù senza la forza di trattenerlo. Intorno era buio.

Parve che durasse a lungo quel girare, e già la testa gli doleva quando si sentì avvolgere in quel soffice — il lembo estremo del tappeto? — poi gli parve che lo trasportassero.

Durava sempre in lui quel torpore invincibile.

Finalmente lo posano e liberano da quella coperta che lo soffoca. Nessun rumore, nessuna luce.

Gli riesce di vincere a poco a poco quel torpore, si leva a sedere, fissa scrutando nelle tenebre e gli pare di scorgere in alto, lontano, un punto luminosissimo. Adocchia insistendo e si convince che è una stella.

Ullisse Perso

(Il seguito al prossimo numero).





VOLVIA - Milano. — Lo pseudonimo è buono, sempre che, però, l'accento tonico cada sulla seconda sillaba. Anche l'orecchio vuole la sua parte. «La promessa» è un po' grigia, ma va, perché è una cosa intelligente. Salutami la tua Avionetta, dalla quale devi apprendere l'allegria e la vivacità, mia cara e buona Volvia.

CAMINATI ANTONIO - Tauris. — Prima di tutto lascia che ti dica la mia gioia e la mia approvazione per i tuoi progetti. Tu e tuo fratello Valfrido, dunque, avete in animo di diventare piloti italiani. Bravi. La vostra patria bella e forte vi attende, per fare di voi due audaci e forti aviatori. Intanto seguitate ad amare il paese dei vostri padri, la terra dalle mille meraviglie, la grande madre dei latini: non l'avrete amata invano, né Roma dimenticherà i suoi figli lontani, i suoi figli laboriosi, onesti, leali.

Lodo la vostra attività aeromodellistica e anch'io mi dolgo dell'impossibilità che avete di venire a competizione con i vostri compagni della madre patria. Tuttavia lavorate. Non stancatevi mai di lavorare, studiando e dedicando la vostra intelligente attività di piccoli costruttori all'aeromodellismo. L'aeromodellismo è il trampolino per l'aviazione vera e propria. E parlate di questa vostra passione e del vostro giornale a molti vostri compagni italiani: induceteli a leggere *L'aquilone* e a costruire modelli volanti. Chissà che un giorno non lontano non possiate venire a Roma, magari in volo, per battervi con i vostri coetanei e compatrioti?

Hai fatto bene a offrire alla gentilissima signora Bombieri i tuoi ultimi modelli. (Alla gentile signora e al nostro valoroso console i nostri ringraziamenti). Ti mandiamo subito un paio di cartoni del glorioso «S. 55 X» e ti annunziamo che, in seguito, te ne spediremo ancora, unitamente ai cartoni per la costruzione dell'«S. 66» — che tu conoscerai bene, poi che reca ogni giorno il saluto d'Italia nel cielo di Tunisi — e a quelli per la costruzione dell'«S. 71», l'apparecchio in uso sulle linee terrestri dell'Ala Littoria. Un abbraccio e un ciao, a te, Antonio, al tuo fratello Valfrido e alle giovinette e giovinetti italiani di Tunisi.

AVIONETTA - Milano. Il direttore ti ha scritto direttamente per darti istruzioni relative alla tua collaborazione; egli mi incarica di dirti che ben volentieri vorrebbe a visitare il gruppo di Milano ogni tanto, ma che non lo può fare per volgari ragioni pecuniarie. Il giornale non può ancora permettersi certi lussi, tu lo sai. Molti scappellotti affettuosi a tutti gli aquilotti e rondini del gruppo «Gaby Angelini». Ho salutato Nonno Radio simpaticissimo e mangione. Scrivi a Rondine Aerodinamica. Povera Avionetta, quanti francobolli!

MARIO SONNINO - Via di Porta Pinciana, 4 - Roma. — Vedi che non mi sono dimenticato di te? Ho sempre in mente quel brutto pomeriggio in cui ti ho regalato un modello volante e poi è capitata una signora, che deve essere tua mamma, e ti ha costretto a rifiutare il dono. Che malinconia! Ci sono tanti bambini che farebbero chissà quanti mai sacrifici pur di possedere un modello volante! Tu mi eri simpatico, mi sei piaciuto subito, e perciò ti ho fatto il dono, con la certezza che fosse gradito. Un modello volante, in fondo, è un oggetto graziosissimo che si può tenere in casa e portare tranquillamente anche per via Veneto (mi pare che tu sia sceso di là, quel giorno). Ed ora ti scrivo queste due righe, mio caro Mario, perché voglio che tu sappia che zio Falcone ti ricorda sempre e che sarà felice il giorno in cui entrerà nella nidata romana degli aquilotti. Ciao. Spero di rivederti presto.

CAMINATO FERRUCCIO - Milano. — Non posso congratularmi per la tua attività di poeta. «Spunta l'alba del 17 dicembre» — Comincia il rombo degli idrovolanti — Sua Eccellenza Balbo dà l'avanti — Per raggiun-

gere il Brasile!». Valà, che te la perdona anche S. E. Italo Balbo, il quale adora gli entusiasti, anche se scrivono dei versacci. Segnata a partecipare ai corsi di aeromodellismo e ricordati di far conoscere il tuo giornale a molti tuoi compagni di scuola e di giochi. Ricambio i saluti aerodinamici.

ARVE MOZZARINI - Milano. — Passo al direttore, per la pubblicazione, la tua fotografia. Lodo la tua attività a Taliedo e di propagandista ovunque. Aspetto di conoscere il tuo amico di laboratorio. Molti graditi mi giungono i saluti particolari di tuo fratello Albino, il signorino «Zappa di gallina», come lo chiami tu. Ricambio i saluti con tutti gli aggettivi aeronautici e aerotecnici che vuoi tu.

POSNAK - Milano. — Tu sei uno strano tipo. Come fai a ignorare che a Milano esiste un gruppo di aquilotti e di rondini? Questo gruppo vive e prospera da quasi cinque mesi e si chiama gruppo Gaby Angelini. Se vai all'Aero Club di Milano, in via Foscolo, e ti presenti a nome mio, ti fanno di grandi feste. Li puoi rivolgerti a Ballerio, o ad Avionetta, e avrai tutte le informazioni che desideri. Poi ti condurranno a Taliedo, dove si sta svolgendo il corso d'aeromodellismo. I tuoi terribili progetti mandali all'Ingegnere

T O R I N E S I

NON E' STATO ANCORA POSSIBILE FISSARE IL GIORNO IN CUI L'APPARECCHIO SUL QUALE DOVRETE VOLARE SARÀ DISPONIBILE. SIAMO QUINDI COSTRETTI A RIMANDARE AL PROSSIMO NUMERO LA PUBBLICAZIONE DEL PROGRAMMA DETTAGLIATO DEL RADUNO. IL NUMERO 3 DE L'AQUILONE, PER CIO', USCIRÀ CON UN PO' DI ANTICIPO SULLA DATA NORMALE.

sostituito, Redazione de *L'aquilone*. Per i numeri arretrati rivolgeti all'amministrazione, spedendo l'importo in francobolli. Sta' certo che inizieremo, presto, la pubblicazione del dizionario aeronautico. Se tu leggesti più attentamente *L'aquilone*, tu avresti appreso questa cosa molto tempo fa. Per il raduno (senza voli) metti d'accordo con Avionetta (via Ariberto, 8). Pubblicherò la mia caricatura, cioè la tua. In quanto al contenuto dei raccontini, caro te, non è colpa mia se proprio voi, collaboratori giovani, avete delle idee da bambini! D'altronde non puoi pretendere che si pubblicino le storie d'amore; no? E la fa'ange dei lettori delle senole dovrei dire ad Avionetta glielie puoi raccontare, o telefonare, o scrivere tu, ora che ne elementari, dove la metti? Le cose che tu conosci l'indirizzo. Mi raccomando la buona propaganda. Me la merito, se non altro quale premio alle lunghe e sollecite risposte che ti mando. Saluti planati.

P. S. Ho ricevuto anche le altre due lunghe lettere. Pubblico la tua fotografia di quand'avevi sette anni.



Alessandro Posniak, Milano. «Zio Falcone come lo vedo me».

FIRENZE RISORTA - Firenze. — A rigore di regolamento non potrei scriverti, perché non sei ancora abbonato; ma tengo conto della tua buona volontà e della propaganda che intendi fare fra i tuoi compagni, e perciò ti dico che le risposte alle tue numerose domande relative alla costruzione di aeromodelli te le darà il nostro Giarella nel prossimo numero de *L'aquilone*. (Ti consiglio di scrivere lo pseudonimo, non il pseudonimo). Saluti lampo.

MARCELLI GIUSEPPE - Roma. — No, caro amico, i tuoi versi non ci piacciono. Scrivi in prosa e credi alla nostra benevolenza. Saluti.

RODOLFO GIANNOTTI - Pisa. — Grazie, pubblichiamo. Manda ad ogni avvenimento degno di nota; con fotografie chiare. E segnala agli interessati il giornale. Saluti cordiali.

PEPI - Bologna. — No, non va. Prima di tutto perché è a colori, in secondo luogo perché non è una cosa originale. Da oggi in poi accetteremo soltanto caricature umoristiche molto originali. Saluti.

BORSA (o vuoi dire «Bora»?) - Caltagirone. — Ti confesso che avrei preferito una caricatura, qualche cosa di divertente e originale insomma. Sono contento che il giornale ti giunga puntualmente. Ti ringrazio per la buona propaganda che vai svolgendo. Ti faccio spedire i numeri richiesti. Ciao.

ASSO ROSSO - Torino. — Se tutti scrivessero chiaro e lido come te! Per colpa degli aquilotti che scrivono come le lancette degli apparecchi sismici io devo portare tre paia di

occhiali, uno sopra l'altro. Caro Asso Rosso, io non capisco cosa tu intenda quando chiedi un aeroplano con un'apertura alare di 30-40 centimetri. Un modello volante? o un modellino (non volante) d'un apparecchio qualsiasi? E poi, che mi hai preso per un commerciante, o per un industriale? Rivolgiti a Giarella, il quale ti insegnerà la via buona. Ci vedremo a Torino e tu volerai su un grosso apparecchio, come gli altri. Penso che non sarà possibile avere a nostra disposizione degli apparecchi da turismo. Saluti alati.

ROSALIA RIZZI - Gorizia. — Va bene per l'abbonamento tuo, ma non farci soffrire troppo. Le risposte d'indole tecnica te le darà Giarella, al quale, d'oggi in poi, dovrai rivolgerti direttamente, se non vorrai attendere degli anni inutilmente. Manda le fotografie, ma che siano belle e ringrazia le tue insegnanti, dalle quali l'ala italiana si aspetta sempre una buona propaganda. Alalà.

ELISA - Aviatrice - Rondine - Motarina - Giuliana - Sorensissima - Aletta - Ala Littoria - Roma. — Grazie moltiplicate otto, più un «grazie collettivo» del direttore.

AQUILA NERA - Milano. — Capito. Manda, dunque, tutto da capo per il concorso. Ricevuta la fotografia, non la fotobiografia. Il tuo disegno è graziosissimo, ma te lo rimando. Rifallo tutto a penna, con inchiostro di Cina, e lo farò pubblicare prestissimo. Saluti azzurri.

PERONI - Genova. — No, non mi piaccio. Rifammi più allegro, se possibile. Ciao.

PILOTA DELLA R. A. - Bari. — Ma sì, cedo. Cedo perché comanda il direttore, e non io. Pubblicheremo, dunque, i tuoi versi, con la speranza che un'altra volta tu scriva in prosa. Grazie per le parole di elogio al nostro giornale. Gli elogi si gradiscono sempre, e specialmente quando si ha una piccola convinzione di meritarli. Saluti ruotanti. (Un momento: Tornassi o Tomassi? Scrivimelo subito).



Il riccioluto Zio Falcone visto da Nicola Luciano.

RONDINE AERODINAMICA - Roma. — Senti, simpatica e turbolenta ragazza: io amo i giovani dinamici, e più ancora quelli aerodinamici, ma se sei malata, sia pure soltanto un po', bādati, e bada alle raccomandazioni dei tuoi genitori. Ho sentito la storia delle monache. Valà che sei un bel tipo! Ho pregato Avionetta di scriverti: ella lo farà certamente, perché è tanto brava, e perché tu le assomigli un po' in... dinamismo. Apprezzo le tue intenzioni di fare dell'aeromodellismo; soltanto permettimi di dubitare della tua passione. L'aeromodellismo è una cosa troppo seria: bisogna essere tenaci, tenaci, tenaci. Le donne disarmano facilmente. Credo che, dopo Rosalia Rizzi, riuscirà soltanto Avionetta. E perdonami la sincerità. Da te mi aspetto altro: per esempio, della propaganda attiva a favore dell'aviazione e del tuo giornale. A Torino? Eh, lo capisco, il tuo rammarico; ma se proprio non puoi, non insistere, e rassegnati. Non si può sempre ottenere tutto, specialmente alla tua età. Ti avverto che la parola *ansia*, di solito, si scrive con l'esse, come l'ho scritta io. A meno che *anzia* non sia più efficace, e in questo caso domando scusa per la mia negra ignoranza. Saluti (naturalmente) aerodinamici.

RONDINE - Roma. — Anche tu ti disperdi perché non puoi venire a Torino. Ho l'impressione che alcune di voi, rondini di Roma, non abbiate nessuna idea delle distanze, del danaro e del fatto che voi siete, vi piaccia o no, delle giovinette. A Torino si vola, è vero; e per volare voi fareste 800 chilometri a piedi; ma avete già volato a Roma. (A proposito, permettimi questa parentesi. Mentre scrivo è notte alta — ore tre — e sento alla radio — trasmissione per l'America del Sud — cantare l'inno a Roma di Puccini. «Tu non vedrai alcuna cosa al mondo maggior di Roma». E' inutile dire che il mio vecchio cuore di patriota sentimentale si commuove al punto da farmi aprire la presente parentesi, la quale, come vedi, non ha nulla a che vedere con la posta aerea). Dunque, dicevamo: avete già volato a Roma, e forse, presto, volerete ancora. Abbiate quindi pazienza. E' giusto: il gruppo è una cosa omerica: l'ho detto io tempo fa ed ora me lo scrive anche Rondine Aerodinamica. Per le fotografie che desideri ti sarò preciso un'altra volta. Saluti azzurri.

AVIATRICE - Roma. — E via! se il gruppo non si è ancora costituito la colpa non è de *L'aquilone*. Noi abbiamo tentato in tutti i modi di accontentarvi, e non abbiamo ancora disarmato, né disarmeremo tanto facilmente. Ad ogni modo ti faccio presente che a Milano non hanno avuto bisogno de *L'aquilone*. Noi siamo entrati in scena a cose fatte, com'era giusto e logico. Ma quelli sono milanesi, e non romani. Mi dispiace doverlo ripetere, ma sono, fino a dimostrazione contraria, di questo irremovibile parere. Così sono del parere che Avionetta ha ragione di canzonarvi. Romani... antichi — verissimo. Il direttore ti scriverà, o ti telefonerà, per le informazioni relative al raduno di Torino. Il tuo abbonamento è... deceduto. Saluti azzurri, senza rancore.

GIOVANNI SANNA - Torino. — Benvenuto al nuovo aquilone alle cui domande rispondo: 1) per conseguire il brevetto di pilota civile di II grado o di turismo aereo, non sono richiesti titoli di studio. Occorre aver compiuto il 18° anno di età ed essere abile allo speciale servizio del volo, cioè a dire, avere integri tutti gli organi dal lato psico-fisico; 2) per essere ammessi ai corsi preilitari di pilotaggio aereo, occorre possedere, come titolo minimo di studio, la licenza di una R. Scuola media di grado inferiore e tutti i requisiti e l'età che vengono stabiliti dal bando di concorso. Sei contento? Ricambio i saluti azzurri.

FRANCESCO CLERICI - Arona. — Assai simpaticamente ho accolta la tua presentazione in qualità di nuovo aquilone. E grandissimo piacere mi hai procurato con l'affermare — come scrivi nella tua lettera — che fai una «réclame spietata» in favore de L'aquilone. Anzi, ti faccio mandare alcune copie del giornale da mettere sotto il naso dei tuoi compagni, i quali si debbono convincere che è una vergogna non essere abbonati al più bel periodico del mondo! Anche tu riceverai l'S. 55 X. Fatti conoscere il risultato del tuo lavoro di propaganda. Auguri e saluti aerei.

ERMINIO VERGNANO - Trofarello. — Il tuo abbonamento è giunto graditissimo ed ormai fai parte dell'aerofamiglia de L'aquilone. In via eccezionale faremo la concessione che desidera il tuo amico. Saluti cari.

ING. G. BERDINI - Tolentino. — La ringraziamo degli abbonamenti inviatici che hanno avuto corso regolarmente. Molti e vivi auguri facciamo per l'esito del corso di aeronautica che si sta svolgendo nella tua scuola. Non mancheremo di farle avere, appena pronto, il volume di Martini e Nobili. Cordiali saluti.

ERVINO STEINER - Fiume. — Caro aquilone senza nido — come tu stesso ti chiami — in tutte le cose bisogna procedere per gradi. Com'è possibile istituire costà una scuola di aeromodellismo se mancano gli allievi per frequentarla? Bisogna che tu faccia della propaganda fra i tuoi amici in favore de L'aquilone; poi, quando la schiera delle rondini e degli aquilotti fumani sarà rinforzata, penseremo alla scuola. Non ti pare ciò che è pratica? Attendo le fotografie del tuo modello che, se riuscite, pubblicheremo. Auguri e saluti alati.

INTREPIDO AQUILOTTO - Roma. — Tu potrai soddisfare i desideri che manifesti se ti abbonerai a L'aquilone. Nel pomeriggio di ogni domenica troverai al galoppatoio di Villa Borghese o a Montecelio molti aquilotti che fanno volare i loro modelli volanti.

ENNIO SABBATI - Iesi. — Quel tuo amico abita in Ancona, via Montirozzo 52 bis. Salve.



Zio Falcone che legge la corrispondenza di Vincio Pifferetti di Milano.

FRANCESCO MANFRONI - La Spezia. — S'intende che al raduno di Genova potranno intervenire anche gli aquilotti de La Spezia ed anche potranno volare, se sono abbonati a L'aquilone. A giorni spediremo l'S. 55 X. Saluti aerei.

GIAN MARIA MIGONE - Genova. — Il libro che ti interessa è «Elementi del velivolo» di Amedeo Fiore (Editore Bardi, Roma, 1934 - L. 38). E' un po' caro, ma non è colpa mia. Ed ora io... suono con le tue sette «lire», pensando ai promessi articoli che scriverai per L'aquilone. Tu sei uno di quelli sui quali contiamo pel prossimo raduno genovese. Devi moltiplicarti come i famosi pani e ra-

donare una turba di aquilotti liguri. A Genova ci daremo la stretta di mano.

EDOLFO SALOMONI - La Spezia. — Nel prossimo numero pubblicheremo l'apparecchio che ti interessa con i relativi schemi. Un bravo per la propaganda attiva che vai svolgendo. Diventerai uno dei benemeriti. Saluti volanti.

D. S. - Torino. — Abbiamo letto con interesse la tua lettera e senz'altro è stato disposto per l'invio del giornale. Grazie degli indirizzi che ci hai fornito ed ai quali è stato spedito un saggio de L'aquilone. Molti auguri per tuo papà e saluti affettuosi per te.

BALDO BANDINI - Torino. — Il tuo abbonamento scade il 1° agosto prossimo; tanto per tua norma. Sono stati passati all'Ingegnere sofisticato i tuoi progetti. Non è malvagia la nuova rubrica che vorresti inserire nel giornale. Però oggi abbiamo altre cose più urgenti da prendere in considerazione; ne parleremo a suo tempo. Ricambio i saluti acrobantici. E grazie del telegramma.

AQUILA REALE - Vicenza. — Nel bando di concorso tutto è spiegato chiaramente; in ogni modo aggiungo che il lavoro può essere un prodotto tanto della fantasia quanto della realtà. A suo tempo avrai gli apparecchi tanto desiderati. Ricambio i saluti alati.

ORLANDO MINNI - Torino. — Al nuovo abbonato che ci hai procurato ormai saranno giunti i numeri arretrati del giornale. Il ringraziamento fatto all'Istituto «S. Pellico» è derivato dal fatto che il vaglia era firmato dall'Istituto stesso. Attendo gli altri abbonati che affermi di aver già conquistati.

SANDRO AJMAR - Monza. — E' stato provveduto al cambiamento del tuo indirizzo. Tu imparerai a costruire i modelli se leggerai attentamente la *Paestra del modellista* de L'aquilone. Presto uscirà anche un volume che insegnerà pure la costruzione degli aeromodelli. Ricambiamo anche alla tua mamma i saluti più distinti.

AQUILA DI TORINO. — Spero di conoscerti al prossimo raduno. Intanto ti ringrazio e ti assicuro che fra qualche tempo penseremo anche al distintivo. Credo che riceverai un invito, dall'aquilotto Borelli per un preraduno. Ciao.

FALCHETTO - Trieste. — Ti accontenterò. In questi giorni sono disperatamente affaccendato per organizzare il raduno di Torino. Se non mi farò vivo molto presto, ricordami la promessa. Grazie e saluti volanti.

ANCONA, HALLO ANCONA! Aquilotti e rondini di Ancona, L'Aquila (Enzo Pandolfi, via Montirozzo, 53 bis) vi prega di non mancare alla riunione di sabato 6 aprile, ore 16, presso la statua di Traiano. Segno di riconoscimento: una copia de «L'aquilone».

RAGNIER MOTORINO - Roma. — Potrà esserti preciso soltanto nel numero del 15 aprile.

A BARI tutte le domeniche alle ore 16 gli aquilotti e le rondini baresi si riuniscono davanti alla fontana dei giardini dell'Ateneo. (Va bene, Avioni? Ti farò mandare gli indirizzi. Confermo il raduno per settembre, sempre intesi che siate cresciuti in... famiglia).

ALDO PRATELLI - Pisa e Rimini. — Grazie. Siamo d'accordo in tutto, anche sulla data del raduno di Rimini (intorno al 15 agosto). Intanto fa' buona propaganda a Pisa. Saluti record.

PRESIDENTE COMITATO O. B. - Potenza. — Grazie dell'abbonamento inviatici. Le annate precedenti costano lire 15 ciascuna.

PRESIDE LICEO GINNASIO - Corato. — Vivi ringraziamenti per gli abbonamenti cortesemente trasmessici, ed ossequi distinti.

AQUILOTTO INCOMPESO. — Auguri per la tua prossima chiamata alle armi. Quando andrai al distretto, dichiara di possedere il brevetto di motorista ed il titolo di studio e sarai senz'altro incorporato nella R. Aeronautica. E se verrai a Roma, non mancare di farmi una gradita visita. Attendo le fotografie dei tuoi modelli. Vedi nella Posta odierna, che il tuo desiderio è stato accolto. Coraggio e affettuosi saluti dallo

Zio Falcone

PER DEFICIENZA DI SPAZIO RIMANDIAMO AL PROSSIMO NUMERO LA RUBRICA FILATELICA.

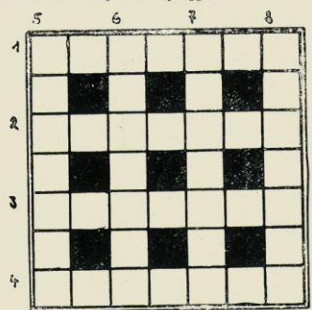
APEROL

APERITIVO · POCO ALCOOLICO
REGOLATORE DELLA DIGESTIONE BARBIERI PADOVA



AEROCRUCIVERBA N. 4

1. Per l'orientamento. 2. Prospetta, consiglia, suggerisce. 3. Campi di tiro. 4. Fori polverizzatori della benzina. 5. Aeromobile a due posti. 6. Urti spesso eruenti. 7. Indicatori del tempo. 8. Spiaggie.



Soluzione del giuoco del num. precedente:



Verranno sorteggiati fra i solutori libri di aeronautica. Ha vinto il premio per la soluzione dell'aerocruciverba N. 2 Vittorio Balsi di Roma.

R. Sag.

Due milioni di ragazzi e di donne nell'aviazione russa

Giunge notizia da Mosca di un comunicato diffuso dalla *Ossaviakim* (Ente nazionale che disciplina tutta l'attività aviatoria russa), in cui si afferma che detto Ente conta tra i suoi associati due milioni e mezzo tra donne e ragazzi; e tale numero aumenta ogni giorno.

Mentre l'attività dei ragazzi si svolge nelle scuole di aeromodellismo e nei campi di volo a vela fino all'età di 18 anni, e successivamente nei campi di volo a motore, un compito speciale è riservato ad un grandissimo numero di donne che fanno continue esercitazioni per la difesa antiaerea e contro gli attacchi coi gas. Anche nell'aviazione vera e propria le donne tengono un posto importante e molte sono istruite nel paracadutismo, nel volo a vela e nel pilotaggio di apparecchi a motore.

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

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini apprendono o i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.

AEROMODELLISTI

è pronto per voi il piano di costruzione del

MODELLO VOLANTE "M T,"

(apertura alare m. 1,50)

preparato per i partecipanti alla 1ª categoria del prossimo Concorso Nazionale dalla

MOVO

Via Carlo Raddice, 16 - Milano

Listino prezzi dettagliato

inviando Lire una in francobolli

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

ALI SULLA VETTA

Aveva ragione Mario di dire che abitava in paradiso.

Il suo babbo, custode fedele e amoroso di un rifugio alpino a oltre duemila metri, non si muoveva quasi mai dalla vetta, ch  l'ass  la pace era immensa, le nevi immacolate, la luce tersa, l'aria sottile e leggera, il panorama stupendo.

Mario condivideva la vita del padre, lontano dal tumulto delle citt  febbrili e opprimenti.

Quando il ragazzo andava a scuola, doveva ogni mattina fare quattro chilometri di discesa per arrivare al paesino di sotto, ma, dopo le prime classi elementari, il babbo gli aveva detto: «I montanari non hanno mai studiato tanto. La loro vita ha un altro scopo, un'altra missione. Cerca di diventare una brava guida alpina».

Mario, ch'era un giovanetto intelligente, forte come un toro, alimentato da una passione innata per la montagna, segu  la via tracciata dal padre.

Che vita beata la sua! Spesso diceva scherzosamente: «Io sono figlio dell'aquilone. Nostro nido   questa piccola casa tutta rossa, attigua al rifugio; piazza per metterci in mostra nei giorni festivi   questo spazioso rettangolo che ci sta dinanzi».

A sentirlo parlare cos  semplicemente e cos  lietamente si provava un vero godimento.

Dalla vetta egli guardava i paesini sottostanti con un'espressione maschia di fierezza.

Non conosceva la folla, i divertimenti delle citt , la radio, il cinematografo, i teatri. Sapeva che esistevano automobili e aeroplani, ma un velivolo da vicino non l'aveva mai veduto.

Un paio di volte ne aveva visto volare qualcuno, ma per un attimo soltanto.

Un giorno, un aviatore bizzarro solc  le vie del cielo, percorrendo uno strano itinerario. Pareva che lo scopo del suo volo singolare fosse quello di sfiorare le creste montane che si stagliano contro il cielo come uno scenario stupendo.

Mattinata di sole, una pace immensa. Tutto il paesaggio aveva una trasparenza luminosa.

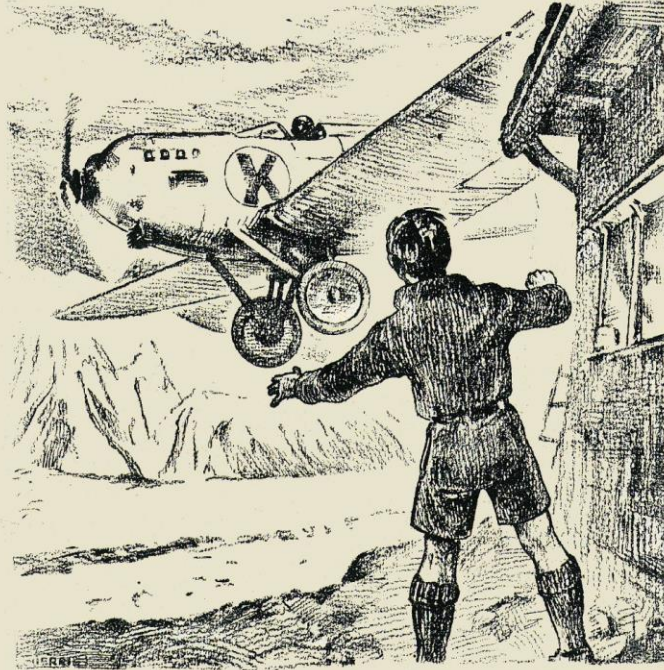
Ad un tratto un nitidissimo ronzio metallico riemp  l'aria, scosse la famiglia del rifugio alpino. Uscirono tutti all'aperto, puntarono il naso in aria, alzarono le braccia, Mario, sbalordito dalla meraviglia, gridava:

— Che uccellaccio! E' tutto d'argento!... Sentite che grido. Pare che suoni... E come corre, come corre!... Oh, guardate, s'abbassa, vien gi , cade...   ferito.

Il babbo lo scosse con un amorevole stappello.

— Sciocco... Non vedi che   un aeroplano?

Il ragazzo allarg  le braccia, spalanc  gli occhi, e, dopo un attimo, disse semplicemente: — Lo so!...



Il velivolo s'abbassava veramente, volteggiava sul rifugio come una placida colomba, cercava uno spiazzo per atterrare. Scese silenzioso e miracolosamente si pos  sul rettangolo sassoso.

L'aviatore usc  dalla carlinga, si tolse il casco, fiss  a lungo il padre di Mario, poi lo prese per le spalle, lo scosse affettuosamente dicendo:

— Ma tu sei Bastiani, l'alpino del Battaglione di Monte Baldo!...

— S !... E tu sei Giordani, il sergente maggiore della mia compagnia!

E i due vecchi commilitoni s'abbracciarono commossi.

— Oh, che sorpresa! — esclam  l'aviatore — come va, vecchio Bastiani, come va?...

— Mi sembra un sogno rivederti qui, ora... Sei proprio l'uomo mandato dal cielo. Da quanti anni non ci vedevamo?

— Da quindici! Dopo la guerra sono entrato in aviazione. E tu, che fai di bello?...

— Io son ritornato alpino, qui, sulla vetta: guida e custode di questo rifugio che   tutto il nostro mondo. Ma che sor-

presa, stamane! Mi par ancora di sognare!

Quel singolare incontro aveva messo in subbuglio la famiglia del montanaro. Mario era addirittura fuori di s . Vedere quell'aviatore, amico di suo padre, quel velivolo, adagiato sulla breve spianata della vetta erano per lui cose meravigliose. In pochi minuti il velivolo d'argento gli aveva suscitato sensazioni nuove. Si svegliava nel giovanetto una vocazione nascosta, una inquietezza fatta di volont  e di impazienza: realizzare un sogno meraviglioso, nato all'improvviso nel suo cuore di aquilone.

Un nuovo mondo gli si apriva din-

Mario era il pi  grande, tutti attorniarono l'aviatore, accarezzarono il velivolo, gridarono, gestirono, quasi in quella mattina si fosse compiuto un miracolo.

Mario, aggrappato all'apparecchio, si sfog  con un impeto schietto.

— Voglio partire anch'io!... Voglio volare... Sono deciso... Riuscir ... lo sento... voglio volare, pap ... voglio volare, signor tenente...

E continuava a rimanere attaccato al velivolo, deciso a non lasciar partire il valoroso amico di suo padre.

L'ufficiale cerc  di calmarlo, di farlo ragionare, promise di ritornare e di portarlo via.

— Tu hai il mio indirizzo — soggiunse l'aviatore verso l'amico. — Scrivimi. Mi piace l'improvvisa passione di tuo figlio. Ne faremo un aviatore.

Il motore cominci  a cantare, il velivolo scivol  intorno al piazzale, s'alz , prese quota.

La numerosa famiglia dell'alpino Bastiani rest  l  col viso alzato, agitando le braccia, fino a che l'aquilone d'argento scomparve.

Mario, quando tutti erano gi  rientrati in casa, rimase solo a fissare il cielo nel punto in cui il «grande uccello» era scomparso. Poi si sedette su un masso e sogn : sogn  di essere su un grande aeroplano, di guidarlo, cos  come il tenente Giordani, sicuro, per terre e cieli nuovi, alla conquista di gloria. E gli parve di rinnovare il gesto di Giordani: compiere un atterraggio dinanzi alla casa di suo padre, fra nubi e cielo.

— Mario!

Chiam  la voce del padre: e Mario rientr  nella sua casa a capo chino, con negli occhi la visione argentea, con nel cuore il rombo sonoro.

Grid  la voce del padre: e Mario scese dalla carlinga ed entr  nella casa, con negli occhi il brillo della gioia, col cuore ritnante sul canto del motore.

Cinque anni erano passati, e il sogno era divenuta realt .

Narciso Quintavalle

