

L'AVVOLONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

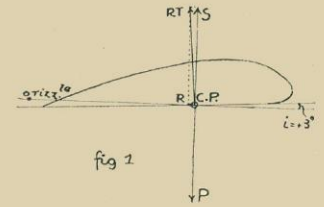
Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università - Telef. 45-317



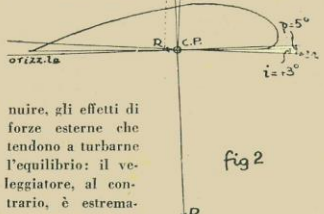
Aeromodellismo

L'equilibrio dei veleggiatori

Scopo dell'aeromodellismo è la possibilità di far compiere ai modelli voli tanto più lunghi possibile, cosa che implica la massima regolarità nel volo, per quanto è consentito dalle variazioni di stato dell'at-



mosfera, tanto più sensibili per i veleggiatori che non per i modelli a motore, data la maggiore superficie alare e minore carico alare risultante, condizioni necessarie alla possibilità del vole veleggiato. Il modello a motore dispone, per la quasi totalità del volo, di una forza propria che può, entro certi limiti, annullare o per lo meno dimi-



nuire, gli effetti di forze esterne che tendono a turbarne l'equilibrio: il veleggiatore, al contrario, è estremamente sensibile ad ogni forza esterna e non dispone, per reagire, che di una forza propria piccolissima, rappresentata dal proprio peso, che è sempre esiguo in rapporto alle sue dimensioni e particolarmente alla superficie alare. Il peso del veleggiatore è quello che genera il volo, venendo a sostituire la trazione dell'elica. E' necessario pertanto costruire l'apparecchio in modo che l'equilibrio sia mantenuto automaticamente.

L'apparecchio può perdere il suo equilibrio ruotando intorno a tre assi:

- secondo un asse verticale (cambiamento di rotta);
secondo un asse orizzontale longitudinale (equilibrio trasversale);
secondo un asse orizzontale trasversale (equilibrio longitudinale; cabrata o picchiata).

Queste rotazioni, o perdite di equilibrio, possono avvenire simultaneamente e separatamente.

La prima rotazione, cambiamento di rotta, non è una vera e propria perdita d'equilibrio, anzi può e deve essere sfruttata, perchè l'apparecchio si disponga in ogni istante nelle migliori condizioni di vento (generalmente di fronte).

Le rimanenti due rotazioni, al contrario, sono vere e proprie perdite d'equilibrio che, in qualsiasi modo avvengano, compromettono il risultato finale, risolvendosi sempre in una perdita di quota, con conseguente diminuzione del tempo di volo.

E' già stato indicato da Giarella il sistema di forze che agiscono sull'aeroplano: noi, nel caso particolare del veleggiatore, dovremo eliminare una forza, la F, trazione dell'elica. Avremo quindi il sistema di forze della fig. 1, che non sono in equilibrio. (Nelle figure non è rappresentato che il profilo alare e la posizione del centro di gravità.

Perchè l'aeroplano si sostenti nell'aria dovrà essere soddisfatta la condizione:

S = P

forze che sono in equilibrio essendo uguali

e contrarie fra loro, ma che non fanno equilibrio alla R che ha direzione normale a quella delle altre due.

Perchè si ristabilisca l'equilibrio, nel caso del veleggiatore, occorre che la P faccia equilibrio, anziché alla S, alla RT, risultante della portanza S e della resistenza R, disponendo il sistema come in fig. 2. La direzione del moto, o traiettoria, del veleggiatore risulta dalla retta CP-M, inclinata rispetto alla retta orizzontale dell'angolo p, o angolo di platana. Con la lettera i è sempre indicato l'angolo d'incidenza dell'ala, considerato rispetto alla traiettoria.

Cosa essenziale per il nostro studio, è la considerazione dei punti di applicazione delle forze che agiscono sul veleggiatore. Cerchiamo di determinarli.

Le forze S ed R (fig. 3) ed in conseguenza la loro componente RT, sono applicate in un punto della corda alare, CP, o centro di pressione, la posizione del quale è data dai diagrammi dei profili in percento della corda dal bordo d'attacco, posizione che varia col variare dell'angolo d'incidenza.

La forza P è applicata nel centro di gravità CG che è il punto nel quale si può considerare essere concentrata tutta la massa dell'apparecchio e quindi il peso totale, e che è fisso rispetto all'apparecchio.

I punti CP e CG possono coincidere, oppure no. Vediamo le differenze che nascono da queste due condizioni.

Supponiamo che coincidano. Se l'apparecchio cadrà (fig. 4), il centro di pressione si sposta verso il bordo d'attacco, mentre il centro di gravità rimane fisso. Si avrà quindi una forza diretta verso l'alto, la RT, situata in avanti, ed una forza, la P,

diretta verso il basso, situata più indietro. Questo sistema di forze tende a far cabrare maggiormente l'apparecchio. Inversamente, se l'apparecchio picchia. La variazione d'equilibrio longitudinale deve perciò essere corretta esclusivamente con l'azione del piano fisso di coda orizzontale, che essendo nel primo caso, (cabrata), investito dalla corrente d'aria dalla parte del ventre, riceve una spinta verso l'alto, ed inversamente nel caso opposto (picchiata), ristabilendo l'equilibrio.

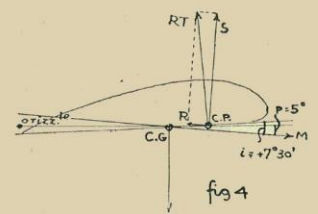
Per l'equilibrio trasversale, non c'è che rimettersi al diedro frontale dell'ala, o V, che agisce secondo quanto è stato chiaramente esposto



da Biasin.

Consideriamo ora il caso che CP e CG non coincidano. L'apparecchio tenderà, per effetto del peso applicato in CG, a disporsi sempre in maniera tale che i due punti si trovino sulla stessa verticale, come in fig. 3, comportandosi perciò come un pendolo, considerando che sia sospeso al punto CP.

Una volta centrato l'apparecchio per il migliore volo planato, osserviamone il comportarsi di fronte a variazioni dell'equilibrio. Consideriamo prima la perdita di equilibrio longitudinale. In fig. 5 sono rappresentate l'ala e la posizione relativa del centro di gravità in condizione di picchiata. La retta CP-M rappresenta il volo planato regolare, la retta CP-M' rappresenta la dire-



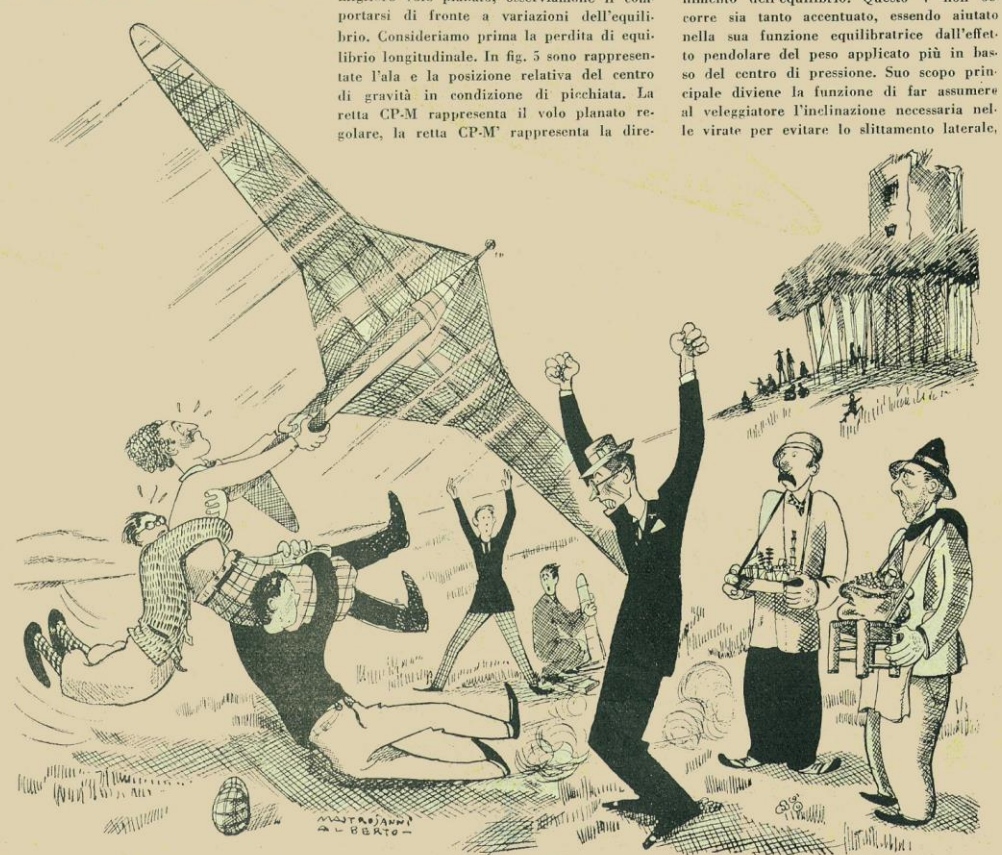
zione di volo assunta dopo la picchiata. Abbiamo la forza P applicata in CG situato più indietro della forza RT applicata in CP. L'insieme delle due forze tende perciò a cabrare l'apparecchio fino a farlo tornare nella linea di volo CP-M, condizione nella quale si riavrà CG e CP sulla stessa verticale e perciò equilibrio. Inversamente avverrebbe nel caso della cabrata.

Lo spostamento in basso del CG rispetto al C.P. è quindi un vero e proprio sistema di equilibrio automatico.

Occorre ora considerare un altro fatto: sulla traiettoria CP-M il veleggiatore si muove con una determinata velocità V; sulla traiettoria CP-M' la velocità viene aumentata dalla maggiore inclinazione, perciò viene aumentata anche la forza RT, e ciò produce un maggiore effetto di raddrizzamento dell'apparecchio. Nel caso invece della cabrata, la velocità diminuisce, con relativa diminuzione della RT. Questa diminuzione facilita l'azione equilibratrice della P.

Il piano orizzontale di coda contribuisce al mantenimento dell'equilibrio, e soprattutto, dispone l'apparecchio nelle migliori condizioni di volo rispetto alla direzione della corrente d'aria.

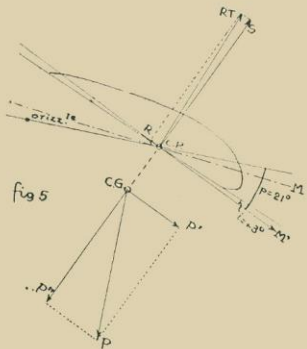
Passando alla perdita d'equilibrio trasversale, il ragionamento è analogo: il diedro frontale, o V, contribuisce al mantenimento dell'equilibrio. Questo V non occorre sia tanto accentuato, essendo aiutato nella sua funzione equilibratrice dall'effetto pendolare del peso applicato più in basso del centro di pressione. Suo scopo principale diviene la funzione di far assumere al veleggiatore l'inclinazione necessaria nelle virate per evitare lo slittamento laterale,



Il nostro Giorgio Bacchelli ha ideato ed ha fatto costruire a Elvio Tosaroni un aeromodello veleggiatore originalissimo. Abbiamo detto nel numero precedente che il modello ha dato risultati ottimi. Ora pubblichiamo questo disegno di Alberto Mastrojanni, il quale - non si sa perchè - compie sforzi inauditi per diffamare l'ormai celebre costruttore. C'è riuscito? Lo domandiamo a voi. Guardate cosa succede in questa scena e diteci perchè mai l'ing. Bacchelli dà in tante escandescenze alla presenza - pensate un po'! - di due egregi rivenditori di lupini e di canditi. Cose che capitano alla Torraccia!

(scarrocciamento), effetto al quale contribuisce la disposizione del piano verticale complessivo (deriva) in maniera tale che la parte di superficie superiore al CG sia maggiore della parte di superficie inferiore al CG.

Da questa breve esposizione risulta evidente che la stabilità del veleggiatore è tanto maggiore quanto maggiore è la distanza verticale del CG dal CP, ossia quanto più in basso sarà disposto il CG rispetto all'ala, analogamente a quanto avviene nei bastimenti, nei quali si aumenta la stabilità con la zavorra situata nel fondo della stiva.



Ho accennato in principio che parte del peso dell'apparecchio assume la funzione di forza trascinata.

Dai punti CG e P, estremi della forza P, in fig. 5, tiriamo due coppie di rette parallele e normali due a due alla CP-M, direzione del volo. Si ottiene il rettangolo CG-P'-P-P'', i lati del quale CG-P' e CG-P'' componenti della P secondo la direzione di volo CP-M' e secondo la normale a questa, rappresentano due forze: la CG-P' forza di trazione lungo la traiettoria, la CG-P'' forza che tende a spostare il veleggiatore dalla traiettoria. Queste forze, perché l'apparecchio sia in equilibrio, ossia segua la traiettoria voluta, in questo caso la C-P-M', debbono fare equilibrio (essere cioè di direzione contraria e di intensità uguale) rispettivamente alla S ed alla R. Si vede la perfetta analogia con l'apparecchio a motore, salvo l'entità della forza di trazione, che nel nostro caso è naturalmente molto minore. Aumentando il valore di P si aumenta la forza P', ossia la trazione lungo la traiettoria, perciò la velocità aumenta. Questo porta una diminuzione della durata del volo e quindi si potrebbe essere tentati a diminuire al massimo la forza P, ossia il peso del veleggiatore.

Occorre notare però che quanto minore è il valore di P, tanto minore sarà il suo effetto di correzione degli spostamenti subiti dal veleggiatore dalla posizione di miglior volo planato (per spostare un pendolo dalla verticale occorre una forza tanto maggiore quanto maggiore ne è il peso); d'altra parte per la minore velocità, anche l'effetto del piano orizzontale di coda sarà minore. Perciò è necessario, effettuando il centramento determinare sperimentalmente il peso più opportuno per l'apparecchio, fino a trovare le condizioni migliori di stabilità e di velocità che permettano il massimo sfruttamento delle sue qualità.

Infatti un apparecchio leggero (di piccola velocità e perciò lunga durata) potrebbe vedere compromesso irrimediabilmente il suo volo da una piccolissima variazione di stato dell'atmosfera, che alterando eccessivamente il suo assetto, sarebbe causa di un disastro: effetto che per lo stesso apparecchio di maggior peso, e quindi maggiore possibilità, come si è visto, di reagire, non potrebbe essere raggiunto che da causa di intensità molto maggiore. L'apparecchio più pesante, in conclusione, continuerebbe regolarmente il volo, con migliore risultato finale dell'apparecchio più leggero.

Giorgio Bacchelli

Le Rondini e gli Aquilotti genovesi voleranno il 16 giugno

Eccovi il programma del raduno di Genova:

SABATO 15 GIUGNO

- Ore 10 — Riunione presso l'Aero Club «Luigi Olivari».
- Ore 11 — Costituzione del Nido Genovese.
- Ore 12 — Colazione facoltativa.
- Ore 15 — Visita agli Stabilimenti Ansaldo.
- Ore 17,30 — Giro in torpedone per la città e visite ai principali monumenti e luoghi ameni.
- Ore 20,15 — Cena facoltativa.

DOMENICA 16 GIUGNO

- Ore 3 — Riunione all'idroscalo. Voli di propaganda.
- Ore 12 — Rancio collettivo offerto dall'Aero Club di Genova.
- Ore 15 — Ripresa dei voli.

CHIACCHIERATINA

Potranno prendere parte al raduno de L'aquilone abbonati e simpatizzanti, però avranno diritto di volare gratis soltanto gli aeronipoti, cioè gli abbonati in regola con l'amministrazione. Le quote di abbonamento che peverranno al giornale dopo il 12 giugno non saranno considerate valide agli effetti del raduno. Ad ogni modo, per non escludere la possibilità di partecipazione a quegli abbonati che si faranno vivi in ritardo, avvertiamo che si ritardatari potranno volare soltanto limitatamente al numero di voli che sarà possibile effettuare dopo i voli stabiliti per gli abbonati in regola con l'amministrazione, entro il 10 giugno. Con altre parole: chi si presentasse all'adunata alla sede dell'Aero Club, o, peggio ancora, al campo poco prima dei voli, e offrendo di pagare le quote d'abbonamento e di iscrizione al raduno, pretendesse di avere i medesimi diritti degli altri, cioè dei vecchi abbonati, sappia che noi non intendiamo di allontanare nessuno, ma che dobbiamo dare la preferenza ai nostri vecchi e veri amici. Da ciò si deduca che i raduni non si fanno allo scopo di... accalappiare nuovi fedeli (il che, badate bene, non sarebbe un delitto), ma con la precisa intenzione di premiare i nostri amici, ai quali dobbiamo un poco la vita del giornale e per i quali questo giornale facciamo con amore e con entusiasmo,

al fine di creare in essi la fede e la passione per l'aviazione.

Ancora: un paio di aquilotti, uno di Torino ed uno di Genova, ci scrivono per farci osservare che se devono pagare 5 lire per partecipazione al raduno non è più vero che si voli gratis. Detta così, la cosa sembra d'una logica strozzante; e, invece, se quegli aquilotti pensassero, non pretendiamo alle 4-6 mila lire che qualcuno dovrà spendere per farli volare, ma semplicemente alle spese per l'assicurazione obbligatoria e a tutte le piccole spese prevedute e imprevedute, quegli aquilotti si guarderebbero bene dal fare simili domande.

Piuttosto a noi viene un'idea, che ci sembra buona. Questa: mentre gli abbonati, i quali avranno diritto al volo, dovranno versare lire 5 per l'iscrizione, gli altri, cioè i simpatizzanti e i partecipanti casuali, pagheranno soltanto tre lire di iscrizione, più le eventuali quote per partecipare ad uno o più ranci in compagnia della gaia brigata degli aquilotti e delle rondini. Va bene? Ed ecco, qui sotto, in cifre, le norme per partecipare al raduno.

NORME

Tassa di iscrizione per i partecipanti non abbonati: lire tre;

tassa di iscrizione per gli abbonati in regola con l'amministrazione: lire cinque;

quota per ciascun pasto del giorno 15: lire cinque.

N. B. — I pasti saranno: due facoltativi (mezzogiorno e sera del giorno 15 giugno) ed un rancio collettivo a mezzogiorno di domenica 16 giugno. Il rancio del 16 giugno sarà offerto dall'Aero Club di Genova esclusivamente agli abbonati e verrà consumato sul campo.

Inoltre l'Aero Club di Genova offrirà dieci abbonamenti gratuiti che verranno estratti a sorte fra i simpatizzanti che interverranno al raduno. Naturalmente, il fatto di ricevere questo dono dall'Aero Club, non darà il diritto al volo gratuito. Tuttavia, tempo e benzina permettendo, verranno pure sorteggiati alcuni voli a favore, sempre, dei simpatizzanti.

Volete altro?



Vito Lozapone di Napoli dice che zio Falcone è stato acconciato così dagli aquilotti romani.



GIANDI - Bergamo. — Quel famoso apparecchio russo si chiamava «Massimo Gorki», in omaggio allo scrittore, certo più famoso dell'apparecchio gigante col quale tu mi mandi saluti e baci. Ed ecco che la pace è fatta. Però quella che tu chiami la mia fotografia io non la pubblico. Ad ogni modo lodo l'idea dell'apparecchio che atterra (cioè annasa) sul naso. Per carità, non chiedermi quanti abbonati ci dovrebbero essere a Bergamo. Domandalo alla signorina Jole Prestini, ma non dirle che ti ho mandato io (direbbe che sono un chiacchierone). Ti ricambio i saluti su un apparecchio d'alta aerobazia. (Lo pseudonimo non mi va giù. Cambialo).

GASTONE PONS - Milano. — Bellissimo, originalissimo, spassosissimo il tuo disegno. Ricordami con affettuose parole (inventale tu) ai miei cari amici Dolazza e Rombo Azzurro. Aspetto il nuovo aquilotto. Evviva Milano. Non mi stancherò mai di ripeterlo. A te un saluto fulmineo e un «bravo» rombante.

(Altra posta a pagg. 4, 6, 10, 11, 13 e 14).



Ed ecco che il Bacchelli si vendica. Giorgio Bacchelli, autore di questo disegno, ci assicura che le cose si sono svolte in ben altra maniera. Credo che sia inutile descrivervi la scena. L'uomo coi capelli ritti è Tosaroni, il signore seduto dovrebbe essere l'autore del disegno e quell'altro che si nasconde dietro l'automobile... Ah, questa, poi, il Bacchelli ce la pagherà...

RAGAZZI DI TRENT'ANNI FA

(Quando si credeva che gli aviatori fossero dei pazzi)

A poco più di trent'anni mi sento vecchio, se penso al vertiginoso progresso e perfezionamento delle macchine. E vecchio son davvero, se ricordo che — ma quanti secoli sono passati? — ho speso dieci lire per andare a vedere gli aereoplani.

Ora che lo spettacolo del volo è gratuito e il viaggio aereo alla portata di tutte le borse, si può credere che l'acquisto d'un biglietto di ingresso per assistere al faticoso levarsi dal suolo d'una macchina volante appartenga ormai alla preistoria. A non considerare il volo d'Icaro, che non ha potuto avere applicazioni pratiche, o quello altrettanto sfortunato di Paolo Guidotti, gli eroi della preistoria aeronautica possono essere i Montgolfier, ma, certamente, i primi eroi della storia dell'aviazione sono proprio quei «pazzi» che, nel maggio del 1910, videro tentare le vie dell'aria, per la prima volta, nella mia vita.

Blériot aveva già superata la Manica e la grande impresa preludeva all'altra, non meno eroica, di Géo Chavez, conclusasi tragicamente a Domodossola. Chi credeva seriamente allora in un avvenire dell'aviazione?

In famiglia si ricordava con ammirazione che il nonno era salito a bordo della navicella d'un pallone frenato, nel cielo di Parigi, durante la famosa esposizione del 1857; e le poche centinaia di metri, aumentati, nel racconto trasmesso dalla tradizione, a migliaia, davano già le vertigini a noi piccoli, che

sulivamo, tutt'al più sugli alti seggioloni, davanti al fuoco dell'immenso foculare, a goderci le fiabe del vecchio Prodico, proprio come nella cucina fumosa dei conti di Fratta.



1910. L'aviatore pronto per la pazzia avventura.

I giornali illustrati portavano anche a noi qualche immagine dei primi tentativi; e la parola «velivolo» inventata da D'Annunzio circolava già con insistenza, magica e mitica per gente che soffriva di capogiri a guardare dalle finestre del primo piano. Nonostante l'incapacità fisica, anche al solo pensiero dell'altezza, e la radicata diffidenza ottocentesca per ogni audace tentativo di conquista dei cieli, bisogna credere che ci fosse in famiglia, se non una embrionale coscienza aeronautica, un interesse vivo per il progresso scientifico. Infatti appena apparvero i primi cartelloni di propaganda per la manifestazione aviatoria veronese, fu deciso che saremmo andati col babbo a vedere la grande novità.

I cartelloni rappresentavano Cangrande, in cima all'arca gotica, spada in pugno e sorriso beffardo, che si profilava nettamente sul cielo azzurro pallido solcato da dirigibili e da biplani.

Il conquistatore della terra sembrava indifferente al ronzio dei motori sopra il suo capo.

A Verona poi, dove andammo insieme al nostro fedele Cencio, il macchinista della locomobile dell'azienda, acquistai la prima serie di cartoline illustrate della città, anche queste coi cieli solcati da velivoli.

Curioso documento storico che devo conservare, forse, in qualche cartella.

Non ricordo perché Cencio venisse con noi; certamente la sua lunga pratica delle idrovore deve aver influito sulla decisione paterna. Ad ogni modo il venerando vecchietto, guardando in su, con occhi stupiti, sembrò dimenticare ogni pratica e conoscenza scientifica, disposto a credere al prodigio piuttosto che all'aerodinamica.

Sul campo, quegli archetipi dell'aeroplano sussultavano a ogni soffio di vento e mettevano a dura prova la pazienza di chi doveva avviare il motore.

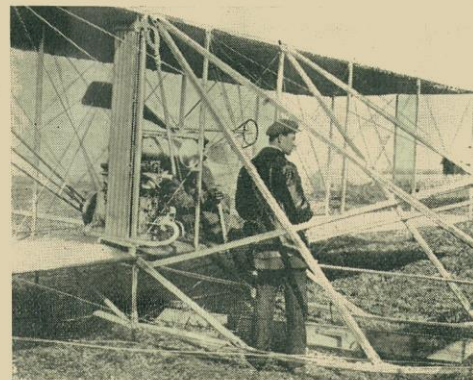
I piloti, seduti come in una poltrona, avevano le gambe penzolanti nel vuoto; e gli apparecchi sembravano fragili intrecci di bambù, pronti a sfasciarsi a un brusco contatto col suolo, nei fortunosi atterraggi. E pure volavano. E pure Paulhan salì a 1600 metri e Cattaneo toccò i 70 chilometri all'ora.

«Pazzi», diceva la gente, che li seguiva col cuore in bocca, quando riuscivano a partire.

Forse allora non si misurava bene il rischio, il pericolo mortale d'ogni partenza. Si trattava d'uno spettacolo; si pagavano dieci lire. Il pubblico esigeva i numeri promessi. Così gli aviatori dovevano volare, anche se le condizioni meteorologiche erano avverse.

E se proprio il volo non era possibile, invadevano il campo tumultuando, esigendo il denaro di ritorno. Spettacolo, dunque. E, come allo spettacolo, si pretendevano emozioni intense.

Una di queste fu certo la caduta di Duruy che fracassò l'apparecchio, insieme a qualche costola. Dal groviglio delle ali e della fusoliera, si poté trarlo in salvo, non senza fatica. Quel giorno, il pubblico poté andarsene soddisfatto.



Wilbur Wright a Roma sul campo di Centocelle (aprile 1910).

Ricordo esattamente il modesto rumore di quei primitivi motori; una motocicletta d'oggi fa molto più chiasso.

E pure volavano; e sembrava che la volontà degli uomini fosse sola a sostenere nell'aria.

Mi sento davvero vecchio quando penso a queste cose. I ragazzi d'oggi l'hanno familiare sin dalla nascita il canto del motore.

Ma noi che vedemmo nascere l'aeroplano, strumento pacifico, negli anni lontani dell'infanzia, dovemmo poi in certe notti di guerra, quando dal cielo veniva il canto cupo e bronzo degli apparecchi nemici, tra le pause dei laceranti scoppi delle granate e delle bombe, dovemmo ricordare sorridendo di aver speso dieci lire per vedere quelle macchine volanti che allora potevano ucciderci gratis.

Quando poi racconterò queste cose ai miei nipotini del 1950, mi sentirò dare

del vecchio imbecille perché ho speso male i miei soldi. Ma forse non mi crederanno.

E mi metteranno insieme al trisavolo che ha fatto l'ascensione sul pallone frenato!

E' la sorte riservata ai testimoni oculari dei grandi avvenimenti storici.

Giuseppe Marchiori



GIOVANNI FERLINI - Foligno. — Ho atteso per risponderti, poiché i tuoi documenti non sono ancora stati esaminati dall'ufficio competente. Pazienza ancora un poco, perché le domande sono giunte a valanghe. Nel prossimo numero sarò più preciso. Alalà e auguri.

STEFANO VICARI - Trapani. — Non spediamo copie in assegno, mio caro. Tuttavia, per dimostrarti la mia simpatia (ho l'impressione che tu sia un caro e volenteroso ragazzo), ti farò spedire gli otto numeri richiesti. Se crederai che me lo meriti, mi manderai l'importo. Va bene? Sento che vi siete riuniti in una specie di club. L'idea è buona, e dimostra che avete dell'iniziativa; però io credo che giovi assai di più costruire degli aeromodelli, che fare una società di aeromodellisti che... non costruiscono. In tutti i casi sono disposto a pubblicare le vostre fotografie, sempre che siano ben riuscite e interessanti. Ed ora saluterai Marcianter, Augugliaro, Montalto, Morano e Vicari Andrea. Immagino che, fra non molto, sarete tutti aquilotti autentici.

ITALO VACCARO - Genova. — Ecco! accentato. E abiti un bravo e un saluto alato.

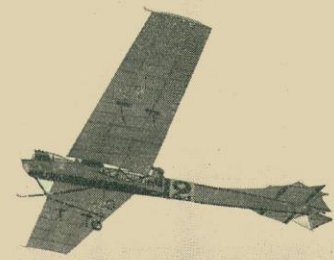
VECCHIO GUFO - A-gordo. — Ricevuto. Soddisfatto. Saluto violentemente. Provedo alla spedizione di ciò che hai chiesto per i tuoi aeromodellisti. Grazie e arrivederci.

AVIERE AZZURRO - Torino. — Avrai ricevuto certamente la nostra lettera circolare. Il raduno non avrà luogo né il sabato, né la domenica fissati. Scargogna nera. (Leggi le notizie relative a pag. 7). Tu mi parli di troppe spese. Ma scusa: c'è obbligo di partecipare alle colazione? soprattutto alla cena del primo giorno? Noi siamo stati

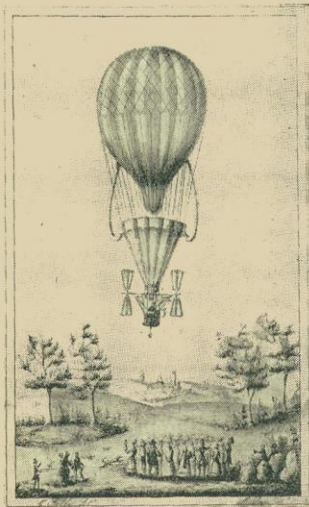
previdenti. Ecco tutto. Non dubitare, che se toglieranno il divieto, visiteremo anche l'Aeronautica d'Italia. (Vedi che non sei furbo quanto dovresti?). A rivederci prestissimo. E speriamo che questa sia la volta buona.

FENOGLIO - Torino. — Leggi, anche tu, il programma assolutamente definitivo del raduno. A rivederci il 22 giugno.

(Altra posta a pagg. 3, 6, 10, 11, 14 e 15).

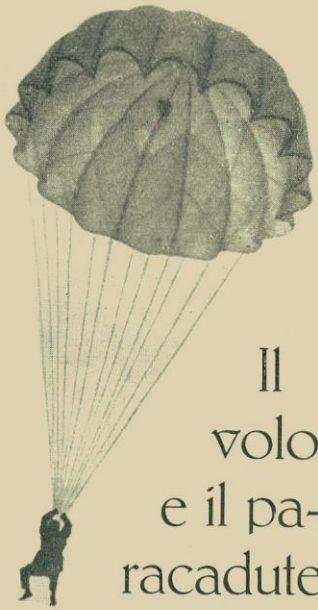


L'«Antoinette», il più snello aeroplano del 1910.



Una stampa del 1800 che riproduce un volo in pallone.

Collaborazione dei giovani



Il volo e il paracadute

Un nostro aquilotto, molto vispo e abbastanza... ferrato in materia aeronautica, ci ha mandato questo pezzo sul paracadute. Nulla di eccezionale, siamo d'accordo, ma il lavoruccio dimostra la serietà e la passione dell'autore, il quale ci promette altri scritti su argomenti diversi. Vorremmo che molti ragazzi, seguendo l'esempio di Luigi Sibille, ci mandassero scritti di carattere tecnico e propagandistico.

Noi, dal canto nostro, cercheremo di aiutare sempre gli autori in erba con consigli e con qualche opportuna... zampata. Ancora: se qualche aquilotto molto intelligente e molto appassionato volesse trattare d'aeromodellismo, qua noi abbiamo Giarella pronto a dare consigli e a favorire la pubblicazione di articletti tecnici che possano interessare gli aeromodellisti novellini. Esempio: il pezzettino mandatoci da Italo Vaccaro di Genova.

Il paracadute, che conta già quasi quattro secoli di vita, passata tra entusiasmi ed abbandoni, è stato oggi riportato ad una funzione veramente preziosa.

Leonardo da Vinci, il primo ed ingegnoso sostenitore dell'uomo volante, tracciò un primo disegno di paracadute, che però non venne costruito. Solo più tardi, cioè verso il 1500, l'idea venne attuata da Paolo Venanzio da Sebenico, il quale ci ha lasciato la descrizione del suo apparecchio in un libretto «Le macchine nuove» stampato in cinque lingue e pubblicato nel 1595. In esso era rappresentato un uomo volante appeso, mediante funi, ad un paracadute di primitiva fattura. Secondo la teoria del Venanzio, una tela quadrata tenuta stesa da 4 pertiche, sarebbe stata capace di sostenere l'uomo, che, senza alcun pericolo, poteva venire a terra gettandosi da una torre.

Quest'affermazione destò grande ammirazione, ma non trovò un pratico esperimento che nel dicembre del 1783, quando Sebastiano Le Normand, armato di un paracadute della foggia di un ombrello comune, non esitò a buttarsi dalla torre dell'Osservatorio di Montpelier, per giungere felicemente a terra.

L'ardito esperimento fu ripetuto e divulgato per merito principalmente di Iacopo Garnerin e della sua arditissima nipote Elisa, i quali entusiasmarono le folle di Parigi, Pietroburgo, Londra e Milano dal 1797 al 1820.

L'aeroplano ancora non esisteva: la calata in paracadute era quindi, non un

mezzo di salvezza, ma una prova di bravura che consisteva nel gettarsi da un pallone quando questo raggiungeva circa mille metri di altezza. Oggi è nata la vera utilità del paracadute e quindi, uscendo dal campo della curiosità, esso entra in quello della pratica applicazione.

Singularmente contrastante con la sua semplicità è però il suo uso. Non occorre speciali abilità per la manovra del paracadute, perchè la sua apertura è automatica, perchè colui che vola è munito sempre di tale apparecchio ridotto a dimensioni così piccole da non intralciare i suoi movimenti. Ma di fronte a tale facilità vi è una non facile preparazione spirituale, che deve vincere l'impressione di terrore che prova l'uomo nel gettarsi nel vuoto. Le virtù, quindi, del paracadute sono la volontà e la fiducia massima nel mezzo di salvataggio a sua disposizione.

Oggi l'esperimento di una calata in paracadute rientra nella normalità dell'istruzione di un aviatore. Le possibilità di tali discese hanno un largo orizzonte, perchè l'opportunità di queste possono presentarsi anche in casi in cui l'apparecchio funzioni perfettamente. Non c'è da meravigliarsi pensando che in tempo di guerra la discesa in paracadute costituirà un mezzo utile per far discendere in punti strategici nostri informatori. Ciò si è verificato anche durante la passata guerra per merito esclusivo di ufficiali italiani, i quali hanno potuto, con simile mezzo, rendere preziosi servizi alla patria.

Luigi Sibille

IL VOLO A VELA A VICENZA

La Scuola di Volo senza motore vicentina, che lo scorso anno ha dato risultati brillanti, ha ripreso ora la sua attività organizzata dal Comando Federale dei Fasci Giovanili di Combattimento in collaborazione

con l'Aero Club «Ugo Capitanio» di Vicenza.

Domenica scorsa, 12 aprile, all'Aeroporto «T. Dal Molin» si è avuta l'inaugurazione. Erano presenti il maggiore Sega Capo Ufficio Militare dei Fasci Giovanili di Combattimento, l'aiutante in prima dei Fasci giovanili Capomanipolo Ceccato, il Direttore della Scuola Rag. Dalle Mole.

I venticinque giovani iscritti al corso hanno iniziato subito le prove pratiche impartite dagli istruttori Perdoncin e Scalabrin.

Le prove continueranno intercalate da lezioni teoriche.

Visita all'Aeroporto

Un nostro aquilotto, che frequenta la 5ª classe elementare al Lido di Venezia, ha partecipato ad una visita all'Aeroporto Nicelli e, per incarico del suo maestro, ha scritto la cronaca dell'avvenimento. Pubblichiamo con piacere le impressioni di questo bravo ragazzo.

Questa mattina, dopo tanto tempo che il maestro ce lo aveva promesso, siamo andati a visitare l'aeroporto «G. Nicelli» S. A. «Ala Littoria». Dopo tanti giorni di pioggia e di intemperie, abbiamo avuto una giornata limpida e piena di sole e il maestro ne ha approfittato per mantenere la sua promessa. Quanto ci siamo divertiti! L'aeroplano è certamente il mezzo di locomozione che più fa sognare noi bambini: sarà forse perchè è il meno accessibile.

Se io penso che da piccolino di due anni ho fatto un bel viaggio aereo da Venezia a Roma, piangere di rabbia perchè non ricordo più nulla del fatto che, stordito dal frastuono delle eliche del trimotore, ho dormito saporitamente tutto il viaggio e mi sono svegliato a Roma senza aver visto nulla.

Oggi abbiamo visto arrivare da Milano l'apparecchio I-FERO, e partire un Caproni da turismo. Poi sono partiti due Junker: uno austriaco e uno germanico che tornavano in patria.

Dopo aver assistito alle partenze e agli arrivi, ci hanno condotto a fare il giro intorno di un enorme capannone nel quale può stare una decina di aeroplani tipo Savoia-Marchetti che hanno un'apertura d'ali di più di trenta metri. Ci siamo fotografati dinanzi agli apparecchi I-FERO e I-EOLO. Era là un signore che — fortu-



Il gruppo di alunni veneziani fotografato da Paolo Gasperotto davanti ad un apparecchio delle linee civili.

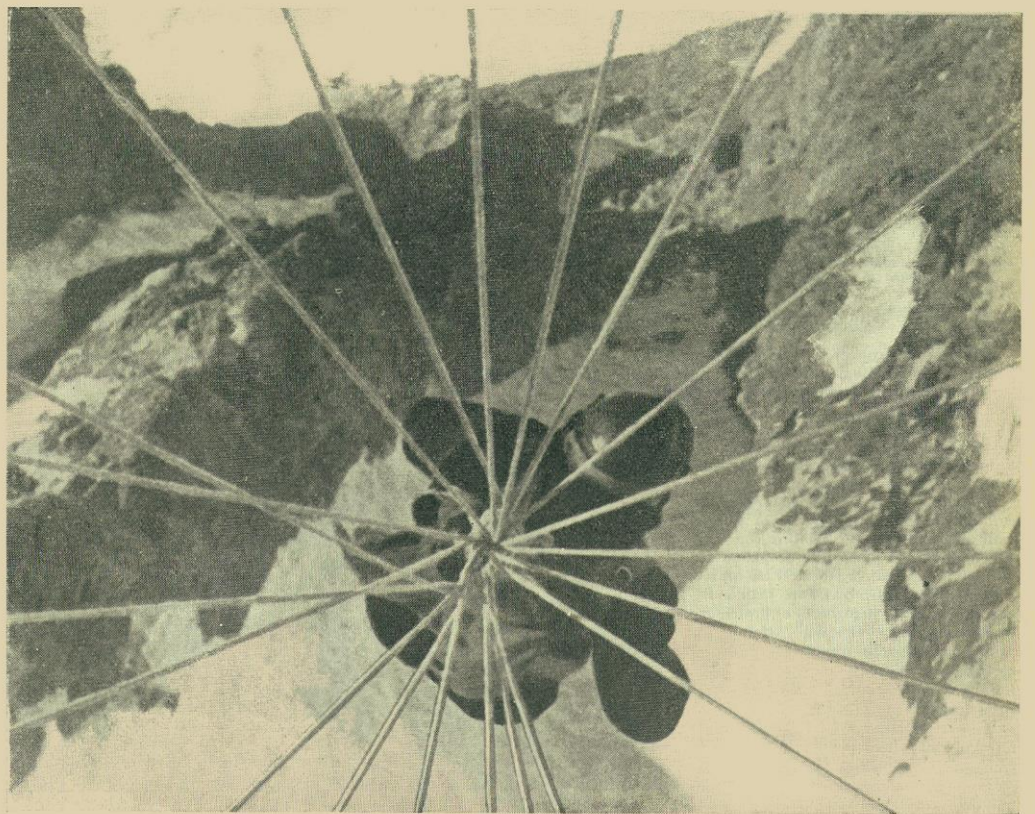
nato mortale! — possedeva un bell'apparecchio da Turismo, e si è fatto fotografare con noi.

Nel capannone abbiamo guardato con ammirazione una gru che serve ad alzare i motori che vanno tolti e messi negli apparecchi.

Molti miei compagni, sapendo che io sono un frequentatore del campo d'aviazione, mi chiedevano qualche spiegazione. Mi hanno chiesto di una piccola elica posta un po' dietro l'elica centrale; e io sono stato molto contento di poter spiegare che quell'elichetta è una dinamo, la quale, azionata dal vento prodotto dalla velocità dell'apparecchio, produce corrente alla radio.

Verso le undici abbiamo lasciato il campo, e io ho mandato il mio pensiero ai pionieri italiani dell'aviazione; agli eroi della guerra come Baracca e Ancillotto e ai grandi piloti di oggi come Agello, che onorano l'Italia nel mondo.

Sergio Marsich
5ª Elementare.



L'originalissima fotografia d'un paracadutista in... volo. La macchina fotografica, a scatto automatico, era stata fissata al paracadute.

A proposito di uomini volanti

A Flint nel Michigan il paracadutista Floyd Davis, detto «l'Uccello Umano», dopo aver indossato il suo apparecchio, formato da due grandi ali fissate alle spalle, è precipitato dall'altezza di due mila metri, perchè il paracadute non si è aperto in tempo.

Davis, con un paio di ali fissate alle braccia e mosse da fili, era riuscito più volte a rimanere in aria per molti minuti, compiendo anche evoluzioni in tutte le direzioni.

L'idea di sollevarsi, di muoversi e dirigersi nell'aria come gli uccelli, come gli insetti, come i pipistrelli, ha tenuto in sospenso l'animo degli uomini sin dalle più remote età e ne sono scaturite numerose leggende. Ma la leggenda di Dedalo e di Icaro e tutte le altre sorte dalla fantasia dei poeti possono essere considerate solamente come una prova di questa costante preoccupazione e nul-

Circa un secolo dopo un benedettino inglese, Oliver de Malhesbury, attenendosi alla descrizione mitologica data da Ovidio delle ali di Dedalo, costruì un dispositivo del genere e, mentre lo sperimentava, ne ebbe come risultato la frattura delle gambe.

Sotto Luigi XIV un tale Allard, cultore dell'arte aviatoria, eseguì a Saint Germain diverse prove con un completo insuccesso. Poco dopo il marchese di Bacqueville tentò di attraversare la Senna con l'aiuto di una specie di paracadute, che non funzionò e lo costrinse a scendere in mezzo al fiume senza gravi conseguenze. Nel 1679 un meccanico di Sablé nel Maine, a nome Besnier, si costruì delle vele a leva destinate ad essere mosse con movimenti alternati delle mani e dei piedi; poi, essendosi lanciato dall'alto di un tetto, rivestito di questa specie d'ali, poté rallentare la sua discesa e cadere dolcemente ad una certa distanza. Il suo apparecchio, si dice, fu acquistato da un giocoliere che lo utilizzò nelle fiere.

Dal 1709 al 1720 un gesuita di Lisbona, padre Guamao, fece alcuni tentativi di volo librato, ma si manca di dettagli sulle sue esperienze. Un insuccesso completo fu attribuito al canonico Desforges, che nel 1772 si lanciò dall'alto della torre di Guitet, a Etampes, con un veicolo volante di sua invenzione.

Dopo i tentativi infruttuosi di Blanchard, un abile meccanico di Vienna, certo Deghen, tentò a Parigi nel 1812 di realizzare un mezzo termine tra l'aerostato, che in quel momento faceva furore, ed il più pesante dell'aria. Egli cercò di muoversi nello spazio dopo essersi sospeso per la vita ad un pallone destinato a sollevarlo. Ma la prova fallì completamente per l'uomo volante e Deghen corse rischio di essere bastonato dalla folla che numerosissima assisteva allo spettacolo.

Seguono poi gli esperimenti sfortunati



Questo paracadutista americano, specializzato in lanci spettacolosi, ha ideato un sistema originale per volare. Lanciandosi da 6000 metri, egli ha planato con un costume che lo fa rassomigliare stranamente al pipistrello e quindi, in vicinanza della terra, ha aperto il paracadute per frenare la discesa.

la più, perchè tutto in esse è inverosimiglianza.

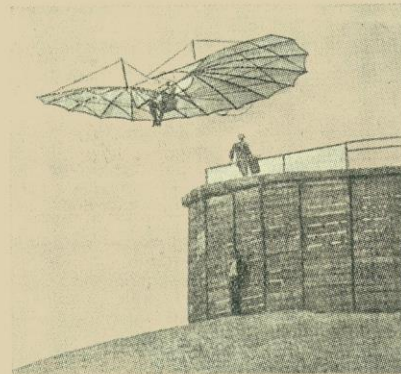
Per quel che concerne, invece, il problema del più pesante dell'aria, questo fu affrontato realmente e molte volte nell'antichità da illustri uomini di scienza. In particolare nel Cinquecento dal divino Leonardo, poi da Bacone ed infine da Laland nel 1700, ma rimase sempre allo stato teorico.

In quanto ai primi tentativi di volo, essi furono effettuati per mezzo di speciali meccanismi, ma sempre con l'ausilio della forza muscolare. Il primo uomo volante, di cui la storia ci ha conservato il nome, è G. B. Danti, nato a Perugia nel 1420, ingegnere e professore di matematica a Venezia. Attratto dal problema del volo umano, egli ideò e costruì una macchina per volare, costituita da due grandi ali mosse da uno speciale congegno, e si narra che con esso facesse ripetute e felici prove di atterraggio nei pressi del Lago Trasimeno lanciandosi da edifici circostanti.

Il suo primo esperimento ebbe luogo nel 1494 quando egli aveva già compiuti i 74 anni.

timissimi di Leturr a Londra nel 1855 e di de Groof a Cremona nel 1874.

Infine Otto Lilienthal, costruttore di piccole motrici a vapore a Berlino, che sin dal 1893 aveva preso ad osservare il



Il primo volo del tedesco Lilienthal.

volo degli uccelli, ed a studiarlo anatomicamente e meccanicamente, venne nella convinzione che il segreto dell'arte di volare doveva risiedere nella forma leggermente concava delle ali, nella presenza di organi corrispondenti alle penne remiganti e timoniere e in ultimo nei movimenti intesi ad agire nell'aria come il remo nell'acqua.

Egli, valendosi di ogni sussidio che la meccanica poteva fornirgli e della sua forza fisica non comune, riuscì, e precisamente nel 1895, dopo una lunga serie di esperimenti, prendendo lo slancio da un poggio, a sollevarsi e planare su di un percorso di 250 metri.

Il suo apparecchio consisteva in due vele inclinate, leggermente concave, di cui egli poteva regolare l'inclinazione e di una vela verticale funzionante da timone.

Ma nelle sue prove e nelle sue gite aeree si avvide che le forze disuguali delle correnti atmosferiche alteravano l'equilibrio dell'apparecchio in proporzione diretta all'ampiezza delle ali e comprese l'impossibilità di poter vincere l'azione dell'aria con la sola forza muscolare.

Le esperienze di Lilienthal, unitamente ai calcoli di Hélmholtz, fisico e fisiologo tedesco che s'interessò della questione, finirono col convincere che la forza muscolare umana non è sufficiente ad ottenere il volo continuo di qualche durata.

E per concludere, diremo che l'uomo volante non ha mai potuto essere e non

sarà mai altro che un uomo munito di paracadute più o meno governabile.

Giuglielmo della Noce

N. di R. — Sono proprio queste conclusioni che non ci convincono. Se è azzardato affermare che l'uomo potrà realizzare un giorno il volo muscolare, è altrettanto azzardato affermare il contrario. Questo articolo del nostro attivo collaboratore G. della Noce, è capitato fra le mani dell'Ingegnere Sofistico. Apriti cielo! E' andato su tutte le furie e ci ha annunciato una furibonda e documentata risposta. Aspettiamo, dunque, per trarre delle conclusioni, il numero del 15 giugno.

Scolari in visita all'Aeroporto di Ravenna

(Dal diario di un alunno).

«Da vari giorni si era in organo per una gita all'Aeroporto. Finalmente si è deciso di andarci oggi. Il nostro entusiasmo era al colmo: ma, quasi a farlo apposta, questa mattina il cielo era annuvolato e lasciava cadere qualche goccia di pioggia. Ciò non ha impedito che la maggior parte dei gitanti si trovasse davanti alla porta della scuola mezz'ora prima del solito. Con gli occhi rivolti al cielo, sembrava implorassero un raggio di sole che venisse a dissipare le nubi. Infatti, alle 8.30 il sole ha avuto ragione delle nubi ed è stata decisa la partenza.

Alle 8.45 eravamo già pronti su due eleganti macchine della Ditta Buzzi e immediatamente siamo partiti.

All'Aeroporto siamo stati gentilmente accolti dal comandante tenente Rovedo e dal maresciallo Bersanetti, i quali si sono messi a nostra disposizione per darci schiarimenti sulla costruzione degli apparecchi e sul loro funzionamento. Un motorista ha spiegato il funzionamento dei motori.

Poi, messi in moto due apparecchi, abbiamo assistito ad alcuni voli compiuti dal maresciallo Bersanetti e dal tenente Rovedo, il quale ci ha fatto assistere a numerose evoluzioni.

Dopo aver assistito ad una breve lezione sui paracadute e sull'uso dei palloncini, siamo per le segnalazioni meteorologiche, siamo ripartiti alla volta della città pieni di entusiasmo.

Molti di noi, dopo questa visita, abbiamo deciso di diventare aviatori.

Carlo Contarini
(Scuola F. Mordani).

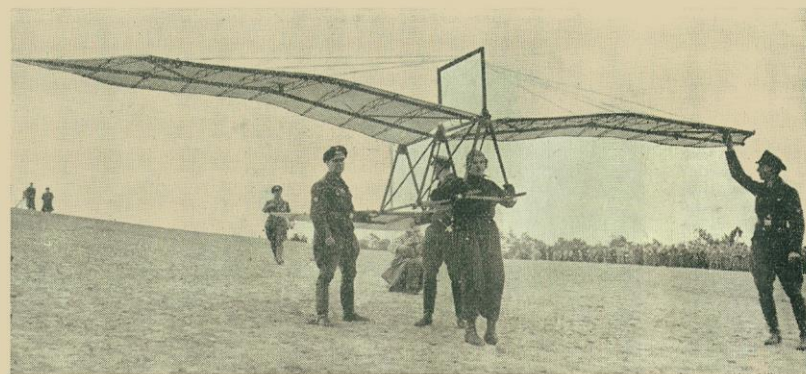
POSTA AEREA

AQUILA ROMANA - Roma. — Pubblicheremo nel prossimo numero la tua «Fata morgana». (Più a Roma, capito?). Scorri numeri arretrati de L'aquilone e vi troverai il disegno di cui l'art. 3,

cat. A. E non parlatemi adesso di raduni a Roma. Non ti sei accorto che sto in mezzo ai guai? (In segreto sappi che spero di poter organizzare una gita degli aquilotti romani a Guidonia. Ho un'idea genialissima in testa. Te la dirò prossimamente). Saluti in paracadute.

RECIF - Milano. — Rispondo a tutto nel prossimo numero.

(Altra posta a pagg. 3, 4, 10, 13 e 14).



Ed ecco una moderna emula (anche lei tedesca) del precursore Lilienthal.

I nostri apparecchi: il "P. C. 7"

Il «P. C. 7» venne progettato nel 1931 dall'ing. Pegna per la competizione della Coppa Schneider e per il primato mondiale di velocità.

Originalissimo nella concezione e nella sua architettura, questo strano pesce alato, invece del normale complesso di immaraggio, era munito di speciali pinne, chiamate alette idroplane, che permettevano la partenza e il ritorno in acqua.

Con questo sistema venivano aboliti i galleggianti e le relative travature, che oppongono una forte resistenza all'avanzamento. Inoltre l'idrocorsa risultava più leggera.

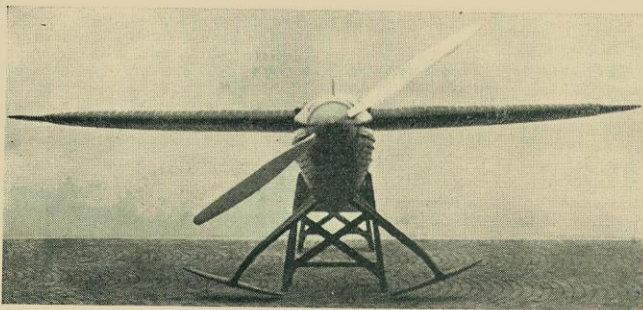
Mancando gli scafi sostenitori, l'idrocorsa galleggiava con la fusoliera come un idrovolante a scafo centrale, e l'elica, dato che il motore era contenuto

Agello sul Macchi 72, ma bisogna considerare che, mentre su quest'ultimo era montato un motore da 3000 cavalli, il «Pegna 7» portava un motore da soli 300 HP.

La velocità d'immarraggio non era eccessiva rispetto a quelle degli altri tipi



di idrocorsa che toccano l'acqua normalmente a 250 chilometri-ora, ma nel «P. C. 7» l'immarraggio era difficilissimo poiché avveniva, anziché sui normali galleggianti, sulle alette idroplane, a prua, e su un piattello disposto in coda sotto l'elica marina.



nella fusoliera, era posta a livello dell'acqua, quando l'apparecchio galleggiava.

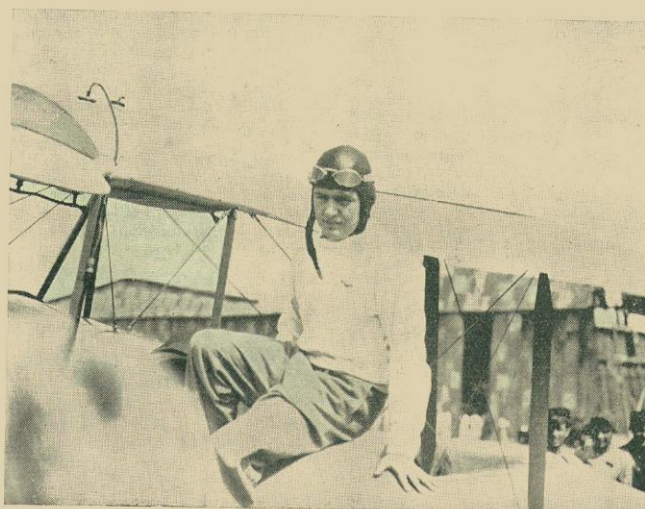
A prima vista sembrerebbe che con questo idrocorsa le manovre di partenza e d'arrivo fossero impossibili. Vi spiego subito come si effettuavano queste delicate manovre. La partenza dell'idrocorsa si iniziava facendo impennare l'apparecchio verso l'alto a mezzo di un'elica marina collocata al disotto della coda. Messa in moto quest'elica, l'apparecchio veniva costretto dalle alette idroplane, disposte a prua, ad alzarsi. A questo punto veniva innestata anche l'elica aerea e si effettuava la fase di distacco dall'acqua.

Anche l'immarraggio avveniva sulle alette idroplane. Giunto a breve distanza dall'acqua, il pilota toglieva motore, e l'elica aerea si disponeva orizzontale in uno speciale arresto. Una speciale valvola a foglio di gomma impediva che l'acqua entrasse in fusoliera dalla fessura dietro l'ogiva dell'elica.

Secondo i calcoli del progettista, l'idrocorsa avrebbe dovuto realizzare una velocità massima di 600 chilometri-ora ed una velocità di immarraggio di 170 Km-ora. La velocità massima risulta inferiore a quella ottenuta in seguito da

L'apparecchio, al comando del pilota Dal Molin, effettuò prove di sollevamento sulle alette idroplane, ma, verificandosi un inconveniente meccanico sull'innesto dell'elica marina, le prove vennero abbandonate.

Con questo geniale idrovolante, l'aviazione italiana ha mostrato al mondo quale intraprendenza e quale vicinanza d'ingegno possiedono i suoi progettisti e quanto sprezzo del pericolo e quanta



abilità hanno i suoi valorosi piloti, i quali, senza esitazione, affrontano i più imprevisi rischi per la gloria d'Italia.

A. M.

Il più giovane aviatore d'Italia

Il brevetto di pilotaggio aereo al diciassettenne Bruno Mussolini! Un avvenimento che ci esalta e ci commuove. I ragazzi di oggi non hanno termini di confronto: per essi il volo è quello che era per noi la bicicletta, quaranta anni fa; e la loro ammirazione non può essere travolgente come la nostra, che mamma e babbo tremavano al pensiero che dovevamo attraversare i binari del tramvai per andare a scuola. Or ecco che un ragazzo di diciassette anni, abituato a lottare quotidianamente contro gli aoristi e il periodo ipotetico, con serena naturalezza in brevissimo tempo si fa padrone della più grande audacia del genere umano; e mentre il professore gli legge l'imprecazione di Orazio contro l'audacia sacrilega di Icaro, egli la commenta con il frullo dell'elica, levato sul cielo, dominatore degli orizzonti, che chiudono panorami negati alla sapienza delle cattedre.

Ho raccolto da persona molto vicina ai figli del Duce alcune notizie: «Bruno ha scavalcato i tempi, arrivando all'esperimento per il brevetto assai prima di quanto aveva previsto il suo maestro, il maggiore Tessore. Ha superato la prova con deliziose imprudenze di acrobazie non perscritte. Impeccabilmente esatto nel decollo, al controllo di Furbara e all'atterraggio a motore spento, è sceso dall'apparecchio fra la schietta approvazione dei giudici.

Ed ecco che, fra l'evidente compiacimento di nomi che conoscono tutti i segreti del volo, il primo pilota d'Italia, Ministro dell'Aeronautica, appuntato sul petto del giovanissimo figliuolo, oggi aviatore, l'aquila d'oro. Nell'abbraccio del Duce i presenti hanno veduto l'orgoglio del padre che offre all'aviazione italiana ancora uno dei suoi figliuoli.

Ulf Perso

IL RADUNO DI TORINO

Amici torinesi, avrete ricevuto la nostra lettera con la quale vi comunicavamo la malinconica notizia del nuovo spostamento di data del raduno. Ora vi diamo la notizia confortevole e definitiva che il raduno avrà luogo improrogabilmente durante i giorni 22 e 23 giugno. Il programma delle due giornate è il seguente:

SABATO 22 GIUGNO

- Ore 14 — Convegno all'Aero Club e costituzione ufficiale del Nido Torinese;
- Ore 14,30 — Conferenza dell'aquilone Renato Bitelli sul tema «I giovani e l'aviazione»;
- Ore 15 — Gita in torpedone al colle di Superga (visita alla Basilica e alle tombe di Casa Savoia);



- Ore 17 — Ritorno in città;
- Ore 17,30 — Grande spettacolo cinematografico offerto dalla direzione del Cinema Ideal (dopo il normale spettacolo verranno proiettati due corti metraggi d'aviazione);
- Ore 20,30 — Cena facoltativa.

DOMENICA 23 GIUGNO

- Ore 7,30 — Adunata al campo «Gino Lisa»;
 - Ore 8 — Inizio dei voli gratuiti per gli abbonati a L'Aquilone;
 - Ore 12 — Colazione collettiva;
 - Ore 14,30 — Ripresa dei voli di propaganda.
- Durante la permanenza sul campo «Gino Lisa» i partecipanti al raduno assisteranno ad interessanti esibizioni di aeromodellisti e di volovelisti della scuola federale di Torino.

REGOLAMENTO

Ripetiamo, per chi non se ne ricordasse, il regolamento.

Potranno prendere parte al raduno de L'Aquilone abbonati e simpatizzanti, ma avranno diritto di volare soltanto gli abbonati in regola con l'amministrazione.

Gli aquilotti, i cui abbonamenti sono pervenuti all'amministrazione dopo il 15 maggio potranno volare limitatamente al numero di voli che sarà possibile effettuare entro la giornata di sabato.

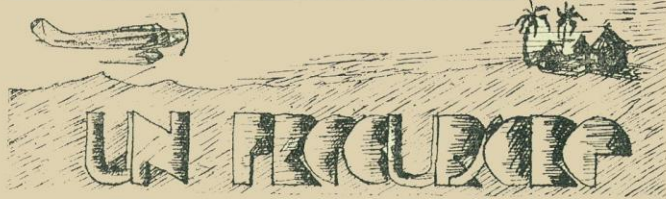
La tassa d'iscrizione al raduno è, per gli abbonati, di lire 5; per i non abbonati di lire 3.

Le quote di partecipazione al rancio collettivo del giorno 23 e alla cena del giorno 22 sono state fissate ciascuna in lire 5.

La tassa d'iscrizione di lire cinque dovrà pervenire all'amministrazione de L'Aquilone entro il 13 giugno; le somme relative ai pasti potranno essere versate anche la mattina del 22 giugno. Però si avverte che questa direzione desidera conoscere entro il 18 giugno il numero dei partecipanti alle colazioni; perciò è necessario che i nostri amici mandino le loro adesioni, se non le quote stabilite, in tempo utile.

L'Aero Club di Torino offrirà dieci abbonamenti gratuiti che verranno estratti a sorte fra i simpatizzanti che interverranno al raduno. Naturalmente, il fatto di ricevere questo dono dall'Aero Club, non darà il diritto al volo gratuito. Tuttavia, tempo e... benzina permettendo, verranno pure sorteggiati alcuni voli a favore, sempre, dei simpatizzanti.

Collaborazione dei giovani



UN RICORDO

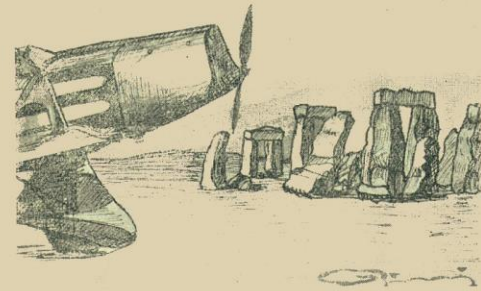
M'ero fermato in uno dei più interni villaggi africani, sul limite estremo del deserto, ultimo posto di rifornimento messi a disposizione per il mio raid aviatorio transahariano. Facendo visita di omaggio al capotribù — un bel vecchio dall'aspetto intelligente e fiero — mi disse avergli il padre raccontato che, nei suoi primi anni di regno, un misterioso uccello enorme, con le ali ferme ed un rumore assordante, aveva compiuti alcuni giri sul paese, ed era poi sparito verso sud. "Mio padre — proseguì il capo — diceva come avesse bagliori metallici, ed il suo corpo ed anche le ali fossero rigidissime ed immobili. Un apparecchio? Ma come poteva esistere un velivolo a quei tempi?".

All'alba ripresi il viaggio e cominciai la traversata del deserto.



Uniche tracce di vegetazione erano quattro palme ed alcune erbe che facevano corona a quello stagno...

I.
Volavo da qualche ora sulla roseggiante sconfinata distesa del Sahara, quando mi accorsi che il ritmo del motore non era più uniforme. Gettato lo sguardo sul cruscotto, notai con spavento che la lancetta del manometro dell'acqua era sullo "zero". Pure ero sicuro di aver riempito il serbatoio prima di partire: come poteva dunque essere accaduto ciò? Una rottura, forse. Consumata che fu la riserva, fui assalito da un grande timore: dove avrei trovato del-



Sul fondo vidi un... aeroplano...

l'acqua in quella sconfinata distesa di sabbia? Intanto il motore ansimava sempre più, la pedaliera era rovente; spensi il motore temendo il velivolo si incendiasse. Fortunatamente volavo ad una quota molto alta, e quindi, prima di toccare il suolo, avevo ancora un po' di tempo. Cominciai allora a scrutare la zona di deserto che mi si stendeva sotto, e, quando, scoraggiato, stavo già per abbandonarmi allo sconforto, vidi lontano, quasi all'orizzonte, uno strano ammasso di pietre, vicino al quale luccicava un disco d'argento. Dubitavo quasi dei miei occhi ma, guardando col binocolo, mi accorsi

che non era un sogno. Una grande speranza mi riempì il cuore e mentalmente ringraziai Iddio. Fidandomi della mia abilità di volovelista, puntai al laghetto e, come Dio volle, arrivai finalmente vicino a quelle rocce: non ero che a pochi metri dal suolo. Appena il velivolo fu fermo, balzai dalla carlinga con un bidone vuoto, allo stagno lo riempii, tornai all'apparecchio e lo vuotai nel serbatoio, ripetendo l'operazione finché non l'ebbi riempito.

Fino allora nella foga del lavoro, fatto come un automa, non avevo nemmeno osservato le rocce che stavano al di là dello stagno; ma quando, terminata la provvista d'acqua, vi gettai uno sguardo, mi accorsi con stupore che quelle pietre formavano una "città druidica". Decisi allora di addentrarmi nella rovinata sede di quella remota e misteriosa civiltà. Meraviglioso spettacolo! V'erano numerose strade coperte, che ricordavano quelle di Bretagna, pilastri grezzi che caratterizzano quella architettura. Il paesaggio era superbo e spaventoso. Uniche tracce di vegetazione erano quattro palme ed alcune erbe, che facevano corona a quello stagno di pochi metri quadrati. Mi aggiravo pieno di meraviglia in quella fantastica città, e per una strada coperta e fiancheggiata da lastroni di pietre giunsi di fronte ad uno strano "dolmen".

Grandi pietre, a guisa di pilastri, sostenevano un ciclopico blocco di roccia. Sul pavimento di sassi si apriva un foro, nel quale scendeva una scala. Accesi la lampadina tascabile ed incominciai la discesa.

Una stretta galleria mi condusse in una grotta rischiarata dall'alto: in fondo ad essa appariva una porta su cui stipite era scritto:

"La scienza m'ideò, l'odio mi fece".

Qualche mistero doveva nascondere quella città; ne ero sicuro. Aperta la porta, un corridoio mi condusse

in un vastissimo locale, rischiarato da una luce verdastra che penetrava attraverso vetri colorati posti sul soffitto. Sul fondo vidi un... aeroplano. Subito avvicinandomi, ammirai l'apparecchio: magnifico! La linea elegante e poderosa, riuniva in sé bellezza e forza. Era interamente metallica, ad ala bassa, con la fusoliera stretta ed il radiatore sporgente sul davanti. Sulla chiglia della carlinga si affacciavano quattro bocche di mitragliatrici, e sotto le ali erano fissate molte bombe. Ero vicino alla prua allorché udii dei sinistri scricchiolii; girai gli occhi e scorsi, proprio rimpetto a me, una scrivania sulla quale appariva un teschio ed una massa informe. Mi avvicinai terrorizzato.

Erano gli indumenti e lo scheletro di un uomo, le cui ossa della mano stringevano ancora una penna poggiata su di un manoscritto. Presi con mano tremante quei fogli che potevano svelare il mistero. Cominciai a sfogliarli. Ecco ciò che lessi:

19 settembre 1834.

Vittoria! Oggi dopo lungo studiare, tentare, provare, sono finalmente riuscito nel mio intento: ho fatto il progetto di un apparecchio atto a salire nell'aria, sostenersi e viaggiare in essa. Il più pesante dell'aria è il vincitore dello spazio. Ora mi attende la gloria.

15 settembre.
Incomincio oggi, dopo essermi riposato delle precedenti fatiche, a cercare un finanziatore della mia opera. Se ne comprenderà il valore, facile sarà trovarlo.

30 ottobre.
Da oltre un mese giro da un ricco all'altro, ma tutti mi deridono. Ho offerto pure ad alcuni governi il mio progetto, ma tutto inutilmente. Sono avvilito.

30 novembre.
... tenterò ancora...
14 aprile 1838.

Riprendo a scrivere questo diario dopo quattro anni e sei mesi. Durante questo tempo, sono stato internato in un manicomio. E la ragione? Ecco:

Il 7 dicembre 1834 volli proporre al governo di *** il mio progetto, ma il ministro, dopo avermi ascoltato, mi derise. Il mio amor proprio era giunto al termine. Avevo troppo sopportato, ora non resistevo più. Come un energumeno mi gettai su quell'uomo colpendolo ripetutamente. Mi misero sotto processo. Creditomi pazzo, mi gettarono in quel luogo da cui oggi sono fuggito. Nel tempo che sono rimasto colà ho incominciato ad odiare gli uomini. Ora non vivo che per vendicarmi. Voglio allontanarmi da questa gente, appartarmi, nascondermi. Nasconder-

mi per fare ciò che ideai. Da solo, come l'ho inventato, costruirò quest'apparecchio, e ne farò strumento



Un altro aspetto del terribile paesaggio.

della mia vendetta. Non m'hanno voluto amico, m'avranno nemico.

30 luglio.
Ho girato per cercare un luogo solitario, sconosciuto a tutti, ove costruire il mio velivolo. L'ho trovato nel continente nero, nell'Africa misteriosa. Quasi al centro del Sahara ho scoperto una città druidica. Un enorme "dolmen", ricopre l'ingresso di una galleria, che conduce ad una serie di grotte. Di queste farò la mia officina il mio covo.

15 marzo 1839.
Ho terminata la messa a punto delle grotte. La maggiore di esse è stata adibita a studio, laboratorio e cantiere. E' a mia disposizione il materiale del velivolo.

17 marzo.
Ho oggi iniziata la costruzione del velivolo.

3 ottobre.
Termino ora la carlinga. E' stupenda.



Com'era il diario dello sconosciuto.

29 marzo 1840.
L'intelaiatura delle ali è terminata.

15 maggio.
Spero di condurre a termine il velivolo per la fine dell'anno. Continuo a lavorare alacremente.

16 maggio.
Si odono strani rumori provenienti dalla caverna n. 3.

20 maggio.
Una frana ha ostruito la galleria n. 3.

3 giugno.
I rumori continuano a farsi sentire. Devo abbandonare per qualche tempo la costruzione per studiare la costituzione del suolo.

19 giugno.
Il terreno è estremamente compatto, temo sia vulcanico.

15 luglio.
Ho posto, senza saperlo, il cantiere su di un vulcano, che incomincia



Il prodigioso apparecchio in volo.

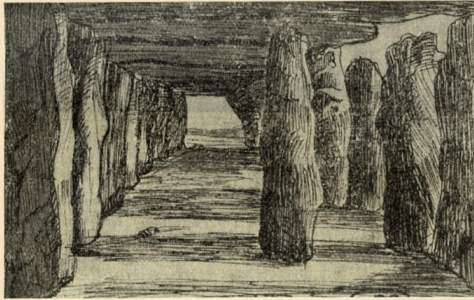
a dar segni di vita. Entro un secolo sarà in piena efficienza. Devo lavorare assiduamente per condurre a termine ciò che mi sono proposto di fare. La mia sete di vendetta continua ad aumentare.

15 luglio.

La macchina è finita. Domani inizio la costruzione del motore.

27 ottobre.

Il motore è perfetto. E' elettrico, alimentato da apparecchi di mia invenzione, che lo possono alimentare per quasi 100 ore. Per far progredire il velivolo nell'aria, ho escogitato



Una specie di tempio primitivo; e poi, lontana, la luce del sole...

l'unione di due piani posti obliquamente e in senso inverso. Questo ordigno col suo moto penetra a guisa di vite nell'elemento sostenitore.

29 ottobre.

I brontolii sotterranei continuano a farsi sentire.

2 novembre.

Ore 17.

Ecco oggi per la prima volta a provare il mio velivolo. Sono sicuro della buona riuscita.

Ore 20.

Ho volato! Io, primo di tutti gli uomini, ho percorso le vie del cielo col più pesante dell'aria. Ho vinto. Il motore ha un movimento perfetto. I comandi funzionano a meraviglia. Nessun incidente durante il volo. Nel discendere la ruota destra si è frantumata. Domani stesso la riparerò.

4 novembre.

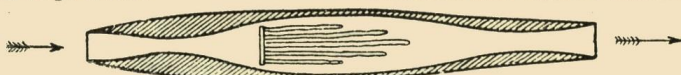
Ho volato ancora! Mi sono riempito di azzurro.

5 novembre.

I rumori continuano a farsi sentire, più distinti, più forti e sono preceduti da sussulti del terreno. Il vulcano riprende la sua vita?

14 novembre.

Maledizione! Un rigonfiamento del terreno prodotto da una eruzione interna ha ostruito completamente il passaggio per il velivolo. Come farlo uscire? Che il destino mi si volga contro?



Ecco uno schema di propulsione da usare nella stratosfera: l'aria entra a prua e viene espulsa a poppa. Al centro, gli ugelli dai quali escono i gas incendiati.

24 dicembre.

Sono febbricitante. Un sasso, distaccatosi dalla volta della galleria n. 5, m'ha ferito profondamente la testa.

25 dicembre.

Perdono a tutti, o Signore, ma Tu perdoni a me. Chi saprà mai che sono esistito, che ho volato? Nessuno. Ora che sono in fin di vita, comprendo quanto era orribile ciò che, credendo giusto, volevo fare. Sento la morte avvicinarsi. Ho voluto anticipare una cosa che, come tutte le altre, deve avere il suo corso. Ho voluto di essa fare uno strumento di vendetta, mentre dovrà servire per i più alti scopi del genere umano. Un giorno, quando le aquile di Roma risolcheranno, vittoriose e civilizzatrici, le antiche vie della terra e del mare, e le nuove del cielo, io dall'altra vita avrò la giusta gloria.

Qui ha fine il diario del precursore dell'aviazione, il cui nome è ignoto.

Ero immobile, profondamente scosso da quanto avevo letto. Rumori ben distinti e forti mi trassero dalla mia meditazione. La mia mente subito andò a ciò che avevo letto del vulcano: "Entro un secolo sarà in piena efficienza". Quasi a conferma di questa argomentazione, il pavimento si aprì inghiottendo l'aeroplano tra lingue di fiamme e denso fumo. Fuggii terrorizzato. Attraversai, per raggiungere il mio apparecchio, la città morta. Dal terreno, che si apriva, uscivano nuvolette di fumo, che sembravano fantasmi. Saltai nell'apparecchio, abbassai la "cloche" e, folle dal terrore, decollai, mentre alle mie spalle succedeva il finimondo: lingue di fuoco uscivano dalla

terra e rombi formidabili laceravano l'aria. Ritornai altre volte sul deserto, ma della città druidica nessuna traccia. Tutto era andato perduto: l'apparecchio, il diario, le macchine. Tutto!

Vittorio Bini

Celebrazioni ad Ancona

Nell'aula azzurra delle scuole di Ancona, da undici anni dedicata a Francesco Baracca e agli altri eroi anconetani Olivi, Novelli, Fogola, Archebugi e Barbicini, il maestro Bruno da Osimo ha esaltato, con elevate parole, la memoria e il sacrificio delle gloriose medaglie d'oro e d'argento.

Erano presenti i genitori di Danilo Barbicini, il Comandante Burattini, il rappresentante il locale Aero Club, il prof. Fucili, direttore della scuola Faiani, e il cappellano

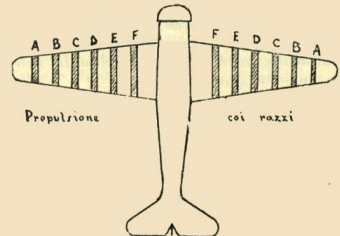
dei Balilla don Gemini aggiunsero espressioni esaltanti la fede e la patria.

L'aula azzurra delle Scuole di Ancona, che per la prima in Italia è stata dedicata, alla presenza dei suoi genitori, a Francesco Baracca, era tutta pavesata di copie del nostro giornale.



I motori a razzo e i fumaioli

Prendendo lo spunto da un'invenzione inviata da un aquilotto di Rovereto, vi parlerò della propulsione a reazione. L'aquilotto roveretano avrebbe



ideato un sistema di propulsione a razzo di questo genere. Egli inserirebbe nelle ali di un velivolo una serie di razzi, i quali, esplodendo in coppia, uno per ogni semiala, provocherebbero la reazione capace di far sollevare l'apparecchio e di imprimergli una forte velocità.

A parte il fatto che l'azione dei pochi razzi, di brevissima durata, potrebbe tutt'al più far compiere solo dei brevi salti all'apparecchio, il sistema di propulsione a reazione con i razzi non è di facile attuazione. Molti esperimenti si sono tentati e in Germania, con l'automobile di un costruttore, Opel, e in Italia dal notissimo pilota di alianti Cattaneo, il quale, durante una manifestazione aerea a Milano, munì un veleggiatore di alcuni razzi disposti sotto la coda dell'apparecchio. L'accensione dei razzi fece innalzare di poco il velivolo, e non diede quindi i risultati che si speravano.

La propulsione a reazione a mezzo di razzi non dà perciò risultati capaci di avere pratica applicazione, sia per la difficoltà di ottenere accensioni regolari, regolarità di tempo e di intensità, sia per la necessità di dover provocare delle scariche non troppo forti, per non sottoporre a brusche sollecitazioni la macchina di volo.

La propulsione a reazione sarà possibile in un prossimo futuro quando gli apparecchi voleranno nella stratosfera, dove per le forti velocità iniziali raggiunte (con altri mezzi di propulsione), rese possibili dalla rarefazione atmosferica, l'aria, che verrà a comprimersi contro la macchina per la velocità del mo-

to, verrà ingoiata a prua e poi espulsa violentemente all'indietro con delle esplosioni di carburante in aria libera, opportunamente avviate a mezzo di tubi ad ugello.

Due aquilotti di Mestre, che hanno in odio i rumori degli aeroplani, hanno inventato un sistema che è già stato... inventato.

Questi due bravi ragazzi, Zordan Cesare e Giorgi Edoardo, hanno inviato un bel disegno con tre viste di un trimotore S. 71, al quale hanno prolungato i tubi di scappamento dei gas di scarico dei motori, fino alla coda. Ed hanno accompagnato il disegno con una relazione, nella quale affermano che col loro sistema, i rumori provocati dai motori, che danno tanto fastidio ai passeggeri ed ai piloti, vengono eliminati.

I tubi di scappamento, più o meno lunghi fino alla coda, sono da molto tempo applicati su quasi tutti i tipi di apparecchi, ma non per questo i rumori

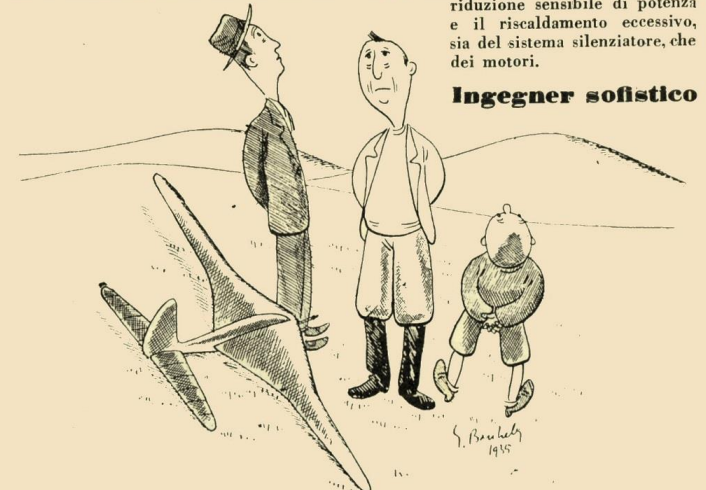


diminuiscono. I rumori non si convogliano con i tubi di scarico. Questi hanno solo la funzione di portare in zone, dove non siano dannosi ai passeggeri, i pestiferi residui delle esplosioni di carburante.

Il problema del silenziamento dei motori è complesso, ed alla sua risoluzione moltissimi ingegneri di tutti i paesi si sono dedicati da molto tempo, senza però ottenere risultati soddisfacenti. Il silenziamento dei motori porterebbe un immenso vantaggio all'aviazione militare. E voi vi potrete immaginare il perché. Praticamente, specie di notte, una squadra di velivoli potrebbe distruggere una città senza che questa possa sapere donde giunga l'offesa.

I maggiori inconvenienti che provocano il silenziamento dei motori sono la riduzione sensibile di potenza e il riscaldamento eccessivo, sia del sistema silenziatore, che dei motori.

Ingegnere sofisticato



Giorgio Bacchelli segue con una certa invidia il volo d'un gabbiano dal quale egli si è ispirato nella costruzione dell'ormai famoso veleggiatore.

La Palestra dell'aeromodellista

Un po' di aerodinamica

(SECONDA LEZIONE)

L'aeroplano è la macchina che ha risolto il problema della navigazione aerea: tutti gli altri mezzi che l'uomo ha cercato di attuare per sostenersi nell'aria (ad eccezione del dirigibile, che è a sustentazione statica) non hanno avuto fino ad oggi applicazioni di praticità.

Per la stabilità ed il ritorno alla posizione normale di volo, qualora una causa esterna perturbatrice modificasse le condizioni stesse.

Un aeromodello si dice centrato o stabile quando le forze agenti su di esso sono disposte in modo da far mantenere automaticamente all'apparecchio in volo la sua posizione normale.

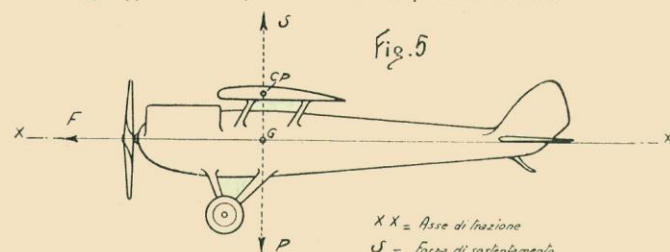


Fig. 5
 XX = Asse di trazione
 S = Forza di sustentamento
 P = Peso
 F = Forza di trazione
 CP = Centro di pressione
 G = Centro di gravità

Nell'aeroplano la sustentazione è ottenuta per via dinamica, cioè per effetto di movimento relativo nell'aria di superfici convenientemente sagomate sotto ad una certa inclinazione rispetto al senso del movimento.

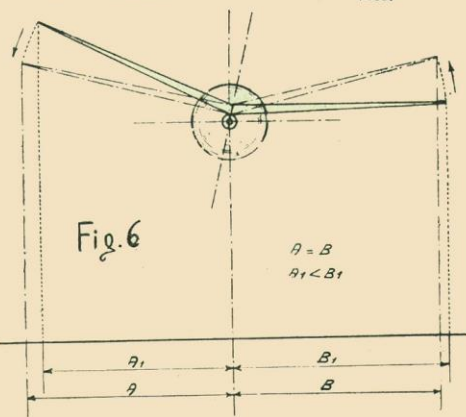
Il movimento è necessario all'aeroplano, non solo per volare, ma anche per sostenersi.

Questo movimento, a cui si oppone la resistenza dell'aria, si ottiene mediante un sistema motopropulsore costituito da uno o più motori con una o più eliche, che forniscono il lavoro necessario per l'avanzamento, donde deriva la reazione dell'aria sulle superfici che ne assicurano il sollevamento ed il sostentamento.

Qualora poi l'origine del movimento venga a mancare, l'aeroplano per la sua stessa struttura si trasforma in apparato per la discesa lungo un immaginario piano inclinato a dolce pendenza (volo planato), ed alla cessata forza motrice si sostituisce l'azione della gravità, cioè quella data dal peso dell'apparecchio che, pur facendo perdere quota, mantiene in movimento le superfici rispetto all'aria.

Nell'aeroplano si devono distinguere le seguenti parti principali: le ali o velature che danno la forza portante; la fusoliera; i timoni di profondità e di quota, chiamati anche impenaggi o piani di stabilità; il timone di direzione; il gruppo motopropulsore formato da motore ad elica; gli organi di contatto con il suolo o di atterraggio; le sistemazioni diverse.

Le condizioni di volo sono identiche sia per l'aeroplano che per l'aeromodello; ma in quest'ultimo, come sappiamo, il volo deve svolgersi completamente automatico, e perciò le condizioni di equilibrio devono essere tali da assicu-



Le forze agenti su un aeromodello possono ritenersi tre, e cioè: trazione, sustentamento e gravità.

La forza di trazione è data dall'elica e si esercita sul prolungamento del proprio asse.

La forza di sustentamento potrà considerarsi concentrata nel centro di pressione che sarà determinato dall'ala.

La forza del peso sarà situata nel centro di gravità.

Poichè l'aeromodello in ogni caso è simmetrico, i punti di applicazione si dovranno trovare tutti sul piano longitudinale di mezz'ala dell'apparecchio e perchè un aeromodello sia centrato e conservi in volo il proprio equilibrio

longitudinale, l'asse di trazione dell'elica dovrebbe teoricamente passare per il centro di gravità dell'apparecchio ed il centro di gravità dovrebbe coincidere con il centro di pressione o trovarsi al disotto di esso sulla stessa verticale e mai al di sopra (fig. 5).

Per l'equilibrio laterale, invece, basta dare all'ala un diedro trasversale leggermente accentuato: la funzione di questo diedro è assai semplice ed è quella di riportare l'apparecchio in posizione normale di equilibrio qualora una causa esterna facesse variare la condizione della stabilità laterale.

Immaginiamo un'ala vista longitudinalmente e che presenti un diedro leggermente accentuato (fig. 6) e che sia colpita da una raffica di vento e che ne abbia spostata la posizione normale di volo.

Se di quest'ala consideriamo la sua proiezione sulla normale orizzontale, vediamo che la proiezione della mezz'ala alzata sarà più piccola di quella della mezz'ala abbassata; perciò dovrà ritenersi che sulla superficie dell'ala in questo momento agiscono due forze diverse di sustentamento divise dall'asse di simmetria e che in effetto sarà maggiore quella forza che agisce sulla mezz'ala abbassata, dovuta alla sua maggior proiezione; per cui, cessata l'azione della raffica di vento, tale forza maggiore farà ritornare l'apparecchio in posizione normale senza alcun altro aiuto.

Anche per la stabilità di rotta si suppongono nell'aeromodello le stesse condizioni della stabilità laterale, e perciò non si costruiranno mai ali con il bordo di attacco perfettamente rettilineo, ma si darà anche a questo una forma a freccia più o meno pronunciata.

Giarella

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

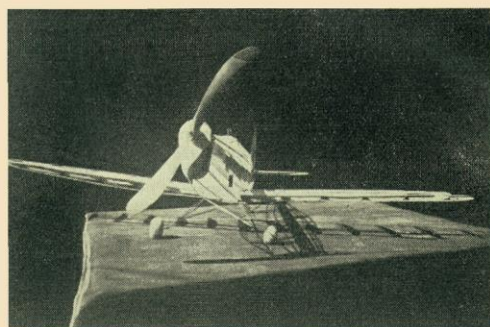
AQUILA GRIGIA - Milano. — Sottoscrivo quanto ti ha risposto Zio Falcone e non ho null'altro da aggiungere.

La tua lettera l'ho buttata nel cestino.

ENZO BONCIOVANNI - Lugo. — Ecco le ricette che desideri, sebbene io non faccia il farmacista:

Colla per colare il caoutchouc sul metallo:	
Gomma lacca	gr. 50
Para	» 10
Alcool denaturato	» 40
Colla per celluloidi:	
Celluloidi	gr. 10
Acetone	» 20
Acetato d'amile	» 20
Acetato di metile	» 20

AEROMODELLISTI LETTORI ed ABBONATI A «L'AQUILONE» BOLOGNESI. — Vi dò appun-



«Breda 33» completamente in balsa. Misura cm. 100x160 e pesa grammi 160. Costruttore Gustavo Fagnani di Milano.

tamento per le prossime domeniche dalle ore 16 in poi sul campo dell'Aeroporto Civile Fausto Pesci di Borgo Panigale.

Glar.



P. M. - Roma. — (Vostra signoria è pregata di firmare con nome e cognome, per esteso, come nelle cambiali. Ed ora a noi): la tua idea è meravigliosa. Ora è bene che



Jones Bresciani di Brescia dice che nella sua città c'è poca passione per l'aeromodellismo e che nessuno pensa a incoraggiare e favorire questa bella e utile attività dei giovani. L'ala di questo aeromodello del Bresciani è stata tratta da un disegno di Giarella ed è stata soltanto ingrandita. I timoni sono originali, cioè del Bresciani.

tu sappia che l'ho avuta anch'io e che l'accarezzo da molto tempo (da circa due anni). La tua idea, anzi la nostra, merita la massima pubblicità e perciò prendendo lo spunto dalla tua simpatica lettera odierna, in uno dei prossimi numeri io scriverò un articolo col quale mi rivolgerò alle maggiori autorità fasciste. Non so che cosa ne verrà fuori; ma io tenterò. Intanto tu scrivimi ancora su questo argomento e fatti conoscere. (Il manuale dell'aeromodellista non è ancora pronto. Gli autori attendono certi dati da alcuni paesi extraeuropei. Credo che uscirà ai primi di agosto, non prima). Saluti d'alta quota.

F. FASSETTI - Treviso. — I numeri arretrati che chiedi sono a tua disposizione. Per evitare inutili contabilità, è bene che tu mandi l'importo anticipato, com'è prescritto. Saluti azzurri.

G. LODOLI - Firenze. — Troppo bella, e troppo costosa, la tua idea! Perciò non



Il romano Pagliani con un bel modello a fusoliera.

potrà realizzarsi tanto facilmente, o, almeno, tanto presto. E' fuori dubbio, ad ogni modo, che non appena Firenze si sveglierà dal letargo in cui giace, io sarò il primo e il più accanito sostenitore delle tue idee, e allora il raduno si farà; naturalmente a Firenze, e non a Pisa e Firenze contemporaneamente. In quella città il raduno si farà indipendentemente e a dispetto dei fiorentini. Però spero che molti ragazzi si entusiasmino del tuo entusiasmo e insieme possiate formare una fiera e compatta schiera di aquilotti. Non stancarti, dunque, di insistere; e scrivimi spesso. Saluti cordiali.

UOMO FALCO - Parma. — Aspetto il moto perpetuo: lo consiglierò ad un povero vecchio paralitico ch'io conosco. Fra pochi giorni riceverai i cartoni. Spero che tu faccia buona propaganda. Cordialità.

ISA MARSA (?) - Torino. — (Ma quando imparerai a scrivere in modo leggibile? Quando sarai nonna e dovrai insegnare l'alfabeto ai tuoi nipotini? Dio sa come ti chiami esattamente!). Parentesi a parte, sono molto contento di te: del tuo entusiasmo, della tua vivacità, della tua attività e dei tuoi propositi. Evviva l'aviatrice di domani. Se hai occasione di rivedere la signora Angelini salutala a mio nome. E buona cavalcata, mia cara (se tu sapessi come e quanto ti invidio!). Spero che non mancherai al raduno, al quale, come saprai, parteciperà Avionetta con alcuni milanesi. Azzurrirrà.

RONDINE AERODINAMICA - Roma. — Ma certo che mi sei molto simpatica! Però desidero che tu non ti prenda dei malanni per colpa de L'Aquilone; ed anche desidero che tu sia sbarazzina con tutti, meno che ai danni di tua mamma. Ho letto l'elenco delle tue birichinate. Meno male che le chiami cose da niente! Vorrei sapere se hai in mente di ammassare qualcuno, o qualcosa di simile, per poter dire d'aver meritato il castigo. Valà che sei un bel taip (ecco l'inglese che scrivo io!). Non ho più spazio e perciò ti prego di immaginare una risposta più lunga. Scrivimi se sei guarita completamente; e non fare la pazza. Con la salute non si scherza!

BANDINI E BORELLI della banda torinese. — Troppe domande, troppe proposte, troppe idee, troppe disgrazie. Vi risponderò a voce, a Torino. A proposito: spero che Bandini non manchi: il 23 le scuole saranno arcifinite! Evviva Torino!

M. D'AMICO - Palermo. — Sì, città rispettabilissima è Palermo. E la risposta è quella che hai detta tu. Ad ogni modo ti mando l'elenco degli abbonati di costi e ti invito a leggere ciò che ho scritto a Pulcino di Rovereto e alla nostra gallina (accinespole!) volevo dire al nostro aquilotto che si chiama Gallina ed abita a VerCELLI. Attendo il rinnovo del tuo abbonamento e la fotografia dell'aeromodello. Ti farò spedire il cartone, anche se non te lo meriti. Saluti burbanzosi.

DOTT. M. BRUSA - Milano. — Grazie; e ci tenga informati della sua attività. Omaggi.

(Altra posta aerea a pagg. 3, 4, 6, 13 e 14).

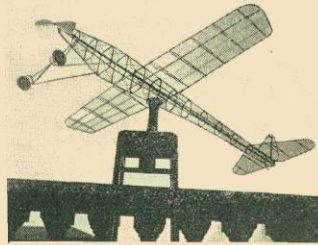


Pulcino di Rovereto (a destra) col suo veloce aeromodello di recente costruzione e l'allievo Parisi col suo primo apparecchio.

Un pratico anemoscopio

Il nostro Biasin ha progettato un pratico anemoscopio che può essere costruito da qualsiasi esperto modellista. L'uso di questo strumento è da consigliarsi. In tal modo si potrebbero evitare "scassature" di modelli.

Per chi volesse uno strumento più perfetto, è opportuno avvertire che esistono anche



Struttura dell'apparecchio di Vaccaro, aeromodello del quale diamo le caratteristiche in questa pagina.

altri tipi di anemoscopi. Ecco infatti la fotografia di un tipo in uso. Tipo che non ha bisogno di eccessive illustrazioni. La sfera vuota, appesa al filo, misura la velocità del vento graduata sul semicerchio, il quale serve anche ad indicare la direzione. La sferetta anteriore serve a bilanciare l'istrumento in modo che possa agevolmente girare sul pernio disposto al centro.

Quante volte molti bei modellini, costruiti in modo impeccabile, centrati con assoluta precisione, si sono fracassati al suolo o contro un ostacolo qualsiasi, vittime di una traditrice raffica di vento o addirittura di una corrente di vento. Il vento è sempre stato il nemico dell'aviatore — salvo casi specialissimi — ed è di conseguenza un nemico per le fragilissime e piccole ali che devono guidarsi da sé nell'oceano atmosferico.

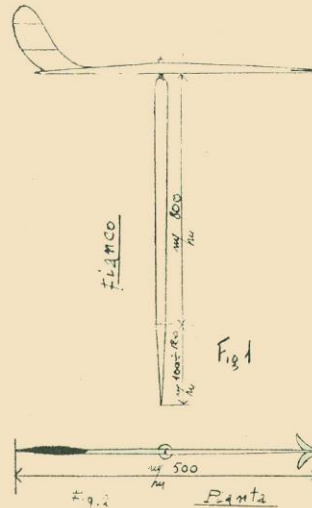
Deve essere somma cura del modellista studiare le condizioni atmosferiche prima d'iniziare i lanci e le prove di volo. Il modellista deve sapere un po' di tutto e deve conoscere i principi elementari della meteorologia e — quello che più conta — la struttura, l'andamento e... i capricci del vento. In linea generale il modellista dovrebbe conoscere le caratteristiche principali del vento nel luogo dove deve eseguire le prove, cioè l'intensità (velocità), e la direzione.

E' ovvio che il più delle volte il modellista sa regolarsi sulla intensità del vento a «orecchio», ed appena giunge sul luogo della prova constata la possibilità o meno di eseguire i lanci e rimanda la prova — qualora il vento sia eccessivo — ad un altro giorno, oppure attende un momento più propizio (aurora o tramonto) in cui il vento diminuisce regolarmente la sua intensità. Dunque per l'intensità va bene. Il bussillo sta nella direzione del vento. In generale il vento segue sempre una corrente principale in una determinata direzione; però questa corrente, incontrando degli ostacoli ed in vicinanza del suolo, si decompone e si frammenta in altre intensità, ma che volgono nelle più disparate direzioni mettendo a dura prova la stabilità del modellino e la sen-

sibilità del modellista. Il momento più difficile e più pericoloso è quello del lancio, ed ecco perché il modellista, per orientare il lancio, dovrebbe avere a sua portata un qualunque strumento che gli indicasse in modo esatto la direzione del vento nel punto di lancio del modello.

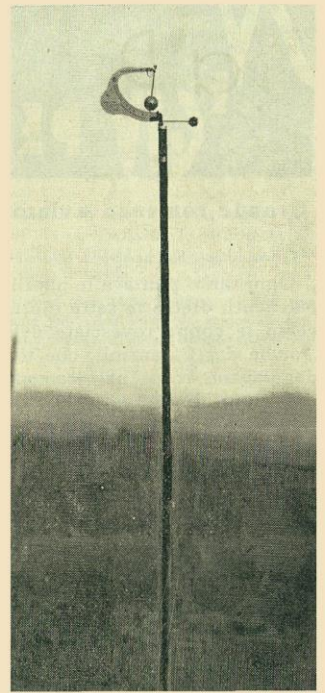
Le figg. 1 e 2 rappresentano un pratico anemoscopio in fianco e pianta con le misure principali approssimate. Esso è composto del sostegno centrale che deve essere costruito in legno duro (acero, faggio, ecc. ecc.) e della forma rappresentata nella figura, cioè per un buon tratto della sua lunghezza è cilindrico, poi ad una estremità scende direttamente a cono e termina a punta, mentre dall'altra parte termina con una semisfera del diametro del sostegno centrale. L'estremità a punta termina così per essere conficcata nel suolo in prossimità del luogo di lancio del modello. La punta, onde evitare che si deteriori con l'uso a lungo andare, sarà bene che sia rivestita di lamierino di ottone o addirittura di latta. La parte superiore del sostegno, come abbiamo visto, termina con una semisfera. Nel centro di questa semisfera si conficcherà un'asse d'acciaio del diametro di circa 2 mm., con l'estremità esterna filettata e munito di un piccolo dado. Sarà bene che all'altezza della semisfera, cioè dove l'asse viene a contatto con il legno, l'asse abbia una rondella ad esso fissata mediante stagnatura.

Ora non resta che l'asta mobile. Essa è illustrata chiaramente nelle figure. E' formata da un'asta centrale di legno leggero,



debitamente sagomata e profilata. Da una parte — quella anteriore — si praticerà una scanalatura ove verrà innestata ed incollata una sagoma a forma di lancia che avremo preparata prima, costruendola con un semplice pezzo di compensato da millimetri 1,5 ÷ 2. Dall'altra parte, invece, incolleremo un normale timoncino di direzione a profilo biconcavo e ricoperto di carta — potremo utilizzare un timoncino d'un modellino fuori uso. — Preparata così l'asta mobile, se ne troverà il baricentro e ivi si praticerà un foro dove si avrà cura di conficcare una boccia di metallo che permetta all'asse di 2 mm. di passare agevolmente. Leveremo il dado dall'asse del sostegno, monteremo l'asta mobile facendo entrare l'asse nella boccia, avterremo il dato ed il nostro anemoscopio sarà pronto.

Il modo di usarlo è semplicissimo: come si è detto, si conficca il sostegno nel terreno e poi si segue l'andamento della freccia dell'asta mobile. La direzione ove volgerà la punta della freccia — occorre dirlo? — sarà la direzione dalla quale proviene il vento.



Quando l'asta mobile sarà in continua oscillazione, non converrà lanciare il modello, ma bisognerà scegliere un luogo dove non ci siano turbolenze, cioè dove la punta della freccia volgerà costantemente in una data direzione, se la turbolenza sarà causata da caratteristiche locali, altrimenti converrà attendere finché il vento si sarà un po' calmato.

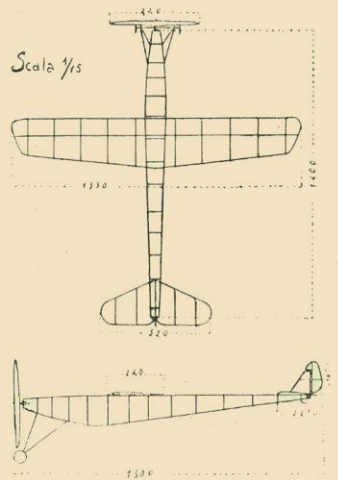
Con questo semplice e pratico strumento il modellista avrà sott'occhio sempre la direzione del vento ed ai fini del lancio potrà valutarne in ogni istante la natura.

Libero Biasin

Aeromodello Vaccaro

Ecco un aeromodello a fusoliera con motore ad elastico che, dai dati forniti dal costruttore, sembra raccomandabile.

Partendo da terra da solo, questo modello, dovuto alla paziente opera di Italo Vaccaro di Genova, percorre una distanza di 200 metri con una durata di 40". Il motore è costituito da una matassa di 28 fili della sezione di mm. 1x3 alla quale si possono dare 500 giri. Il modello pesa in totale 425 grammi, ed ha una superficie alare di 36 dmq. E' caricato



però a 12 grammi per decimetro quadrato. L'elica ha un passo di cm. 50.

Poiché ci sembra un modellino di costruzione semplice, alla portata di costruttori che non abbiano molta esperienza di aeromodellismo, pubblichiamo qui i disegni ed una fotografia delle strutture.



Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione dal numero precedente)

Ogni tanto puntava le pupille, balenanti, dietro le sette diotrie verso le coppe rovesciate delle Tombe dei Caramanli, che tondeggiavano rosee nel tramonto fra ciuffi di palme di là dal porto e, per guida alla sua esplorazione aerea, levava la penna al livello del naso, nella identica posa del Machiavelli del ritratto famoso, quando medita sulle cause del crescere e del decadere degli Stati.

— Ah! Capitano.

— Buona sera, professore.

— Novità? Domani spedisco l'articolo... mi dica...

— Che cosa desidera sapere?

— Tutto, tutto.

— Una cosa stupefacente: due ragazzi da Homs...

Ma il capitano, che intanto si siede di fronte al giornalista, è richiamato da un coliega.

— Che c'è?

— Subito al Gabinetto di Sua Eccellenza.

— Posso venire anch'io? — azzarda il giornalista, che ha fiutato una notizia ghiotta e ne intruisce una relazione con il richiamo inaspettato.

— Impossibile.

I due ufficiali salgono svelti al Castello. La retta filosofica si ricompone negli spazi sopra le acque del porto, e su di essa cominciano a piroettare le belle frasi di stile che la penna afferra ad una ad una per eternarle sulle cartelle.

Intanto l'ora dell'aperitivo serale affolla i tavoli della terrazza: dame e cavalieri sbuffanti per la calura, visi e colli madidi, tra il candore degli abiti di lino e il giallochiaro della seta cruda: sventagliamenti vigorosi, cerimonie, inviti: e camerieri a spegnere la sete con vassoiate di bibite in ghiaccio, in premurosa concorrenza con la brezza imminente.

Si parla con animazione.

— Un tentativo di spionaggio aereo?

— Mah! Due grandi apparecchi stranieri con generoso assortimento di strumenti di misurazione, macchine fotografiche, cinematografiche...

— Due apparecchi, dice lei?

— E' il signore che sa tutto sempre, prevede tutto, capisce tutto ed è un "pensatore", una di quelle persone serie tanto care

a Zio Massimo. — Gli apparecchi, signori miei, erano sette, e forse più.

— Tedeschi?

— No, inglesi.

— Ma non c'è senso: in questi tempi...

— Lei, signore mio — interrompe sussiegoso il pensatore, — lei, signor mio, non può capire certe cose.

Il giornalista interrompe l'articolo alla domanda drammatica: "E se non piove?", e raccoglie religiosamente le sue carte, le infila nella busta di pelle, e con una mano sulla coppa della ghiacciata — l'altra impugna la penna come una canna da pesca, — insinua autoritario la sua attenzione nel gruppetto che gli è a fianco.

— Pochi momenti fa — interloquisce — mi diceva il capitano Svampa... che certo ne sa più di tutti noi... oh! eccolo. Dica lei, capitano: quei due bravi ragazzi di Homs...

— Signori, — mi taglia corto il capitano con un inchino corretto — si tratta di un incidente senza conseguenze.

— Sette apparecchi, però...

— Uno solo, da turismo, a due posti... e tutto è chiarito. Ma c'è ora l'ordine rigoroso di non parlarne, in attesa di un comunicato del Governo.

— Ordine rigoroso?

— Rigorosissimo. Buona sera, signori.

Il capitano se ne va. Le voci calano di tono, si fondono in mormorio, si spengono nei gorgogli catarranti delle paglie succhiate dalle labbra finalmente chiuse e pronte sui bicchieri ghiacciati.

— Ora vado io ad informarmi al Castello — annuncia, sicuro di sé il giornalista. Ma al Castello, la consegna è ferrea e il giornalista ridiscende al caffè, dove chiude il suo articolo con un inno patetico alla pioggia.

Sua Eccellenza il Governatore dirige personalmente le indagini e vuole un assoluto silenzio dei suoi dipendenti. Gli ordini suoi ad Homs e a Misurata già li conosciamo e ne abbiamo visto i risultati.

— Ora bisogna far la guerra alle chiacchiere inutili dei caffè, altrimenti fra due ore si dirà che una flotta aerea ha distrutto mezza Tripolitania.

La gioventù miracolosa del Capo comunica brio e fede agli esecutori.

— Poi — riflette Sua Eccellenza — bisognerà preparare alla notizia l'avvocato Valla. Guai a voi, se egli saprà qualche cosa di questa scappata di suo figlio prima che io stesso gli abbia parlato. Venga qui subito, l'avvocato Valla.

— Domattina deve partire per Homs con la signora.

— Con la signora? Bisognerà impedirglielo. E non farle saper nulla finché suo figlio sia ritrovato. Se no, muore o diventa pazzo. A proposito, come sta la signora Menzio?

— Il Commissario di Misurata telefona che è sempre lo stesso.

— Speriamo! Appena saprete del "Caproni", mi comunicherete tutto. Perché non è ancora qui lo avvocato Valla?

Mentre un ufficiale si allontana di corsa, il Governatore si ricorda di Zio Massimo.

— E di quel caro mattachione che notizie ci sono?

— Nessuna ancora, Eccellenza. A Homs fin da stamane è ritornato il suo servo indigeno, che si ostina a non parlare; due ore fa è arrivato il suo cavallo, senza finimenti...

— Il suo cavallo? E lui, Massimo?

— Pare che fosse diretto a Beni Ulid.

— Mettetevi in comunicazione con Beni Ulid. A qualunque ora, giorno e notte, mi avvertirete... Massimo! il più simpatico dei miei pionieri. O Valla, venga.

— Eccellenza, ai Suoi ordini.

— Scommetto che era al caffè a far chiacchiere inutili. Dunque diceva, così, pro forma, che è qui ai miei ordini. Bene. I miei ordini sono questi: domani mattina alle sei lei arriverà a Misurata con un "Caproni" che è lì che l'aspetta. E' una missione segreta. So che la signora Valeria mi terrà il broncio.

— Prego, Eccellenza.

— Non preghi. La loro gita a Homs sarà rinviata di una settimana. Quel caro Orazio lo vedranno con un po' di ritardo e così avrà avuto tempo di fare una buona collezione di avventure straordinarie da raccontare alla mamma.

— Mio figlio?



Ogni tanto puntava le pupille, balenanti, dietro le sette diotrie...

— Sì, e quell'altro amico, il figlio di Menzio: mi mettono a soquadro tutta l'Aviazione.

— Eccellenza...

— Si metta lì a sedere, e stia zitto, lei avvocato.

Valla sente vago il disagio di un presentimento triste. Il Governatore, con il suo sorriso aperto che è tutto luce di confidenza, gli prende una mano a traverso allo scrittoio e, stringendogliela, bruscamente legge il messaggio, che Or e Tor hanno lanciato nella prima ora del volo drammatico.

— Adesso non mi farà mica l'affronto di spaventarsi, ehm! Valla dico... sù, sù. Tutti i miei migliori assi sono in volo a cercarli e li troveranno. L'apparecchio è solido e sicuro e non è pericoloso neppure per un pazzo inesperto del volo. Domattina al più tardi avremo notizie sicure e saranno buone, parola di Bersagliere, che saranno buone.

— Mia moglie...

— Ora ha ragione lei: la sua signora non deve saper nulla. Anzi ho l'idea che è meglio che lei non la veda fino al suo ritorno. Le scriva che rimane qui ai miei ordini per una missione di fiducia urgentissima: che stanotte lei deve lavorare qui in Castello... cenerà qui... e domattina partirà per ignota destinazione. Scriva: eccole un foglio del mio Gabinetto, e, perdiana, non tremi così, Valla... Bene, bene, dia qui. — Capitano? porti questa lettera alla signora Valla, la saluti da parte mia e le dica che mi farò perdonare in seguito di questo ratto coniugale. Sù, sù, Valle, domani troverà il suo Or sano e salvo.

Così l'energia sapiente e la bontà da forte del Governatore evitò alla mamma di Or l'angoscia di un'attesa mortale, troncò sul nascere le fantasticherie e le chiacchiere degli oziosi e dirigendo personalmente Valla in un'azione viva e pronta, lo salvò dalle smanie dolorose dell'incertezza.

La mattina dopo alle sei il babbo di Or giungeva all'aerodromo di Misurata. (In quel momento, nella conca di Kohor echeggiavano i primi squilli della ribellione di Nefèr).

Valla fu ricevuto dal Commissario, al quale il Governatore aveva comunicato i suoi ordini per telefono.

— Signor avvocato, per disposizione di Sua Eccellenza, Ella dovrebbe partire subito con questo "veloce" a due posti.

— Dove si va? Ci sono notizie?

— Ella è atteso ai Tibesti, dove si è stabilita una base di ricerche diretta dal capitano Menzio e dal capitano Donati.

— Parto subito.

Nel passare dal "Caproni", in arrivo, al "caccia", che è lì pronto al decollaggio, lascia la destra fra le mani del Commissario, che l'accompagna senza parlare.

— Nessuna notizia ancora? — insiste, salendo al suo posto.

— Sappiamo che laggiù le ricerche sono avviate bene. Hanno una traccia e disastri è ormai certo che non ne sono avvenuti. Vada tranquillo avvocato.

* * *

Per un guasto al motore, la stazione di Beni Ulid non aveva ancora comunicato il messaggio di Zio Massimo, la sua misteriosa apparizione sul mehari e la sua fuga piena di promesse.

XX

Ritorna l'Arcangelo

Rham e Tor, quando erano usciti dalla porta d'argento della Piramide fra l'ossequio e lo stupore doloroso di Nefèr e Mentir, preso ciascuno dalla sua preoccupazione, non avevano visto né udito il "caccia dell'Arcangelo".

Era spuntato all'orlo dalle montagne d'oriente in un bagliore di raggi del sole ancora basso; puntò contro la opposta gola di Tiribou; virò, rasentando i banchi del Kohor; si librò

come un falchetto, duecento metri sopra la sfinge d'oro della Piramide; celerissimo coronò del suo volo tutta la conca lacustre. Risolto abbandonò il massiccio, aggrovigliato di picchi e di burroni, dell'Emi Kousi, è, divinata la rotta, segnata il giorno prima dai due ragazzi, vi si mantenne sicuro, percorrendola in senso opposto.

Ulisse Perso

(Il sèguito al prossimo numero).



INTREPIDO AQUILONE. — Il tuo amico potrà prender parte al Concorso per gli specialisti d'aviazione le cui norme sono state pubblicate nei numeri 9 e 10 de *L'aquilone*. Per essere ammesso all'Accademia di Caserta occorre il diploma di licenza di una Scuola media di grado superiore. Saluti.

GIANNI, IL FALCO - Trieste. — Ti spedisco le copie richieste e gli indirizzi di alcuni aquilotti triestini; ed io sono in regola. Tu, adesso, ricorda che le promesse sono debiti. Non dico altro e ti saluto aquilonosamente.

ENZO POLITI - Jesi. — Mio caro, sarei venuto volentieri all'appuntamento; ma la tua cartolina l'ho ricevuta il giorno 20!

CONTABINI - Ravenna. — Grazie vivissime. Pubblichiamo la relazione. Saluti.

PULCINO - Rovereto. — Certo, che ho un gran da fare! Però alle tue domande ho sempre risposto. Ad ogni modo incominciamo da capo. A tutti coloro che chiederanno informazioni intorno all'aeromodellismo e all'attività aviatoria dei roveretani manderò o indicherò il tuo nome. Cerca di Erspamer e aiutalo nel lavoro di propaganda. Gli ab-

bonati a *L'aquilone* stanno per diventare novemila; ed ogni giorno aumentano. E' questo che volevi sapere? Come vedi, ci avviamo ai 10.000 abbonati fissi (vendita spicciola esclusa). Quando saranno il doppio, *L'aquilone* diventerà settimanale. Evviva l'aviazione italiana, evviva Rovereto!

PASQUALE STARITA - Napoli. — Sta' bonino, amico, che il modello « S. 35 X » ti arriverà fra breve. Tu devi essere un birbone, però... Ciao.

PRATELLI - Pisa. — Che cosa dovrei rispondere alla rondine Isaia? Ti confesso che non ricordo più. Diglielo e fammi perdonare. Con te siamo d'accordo.

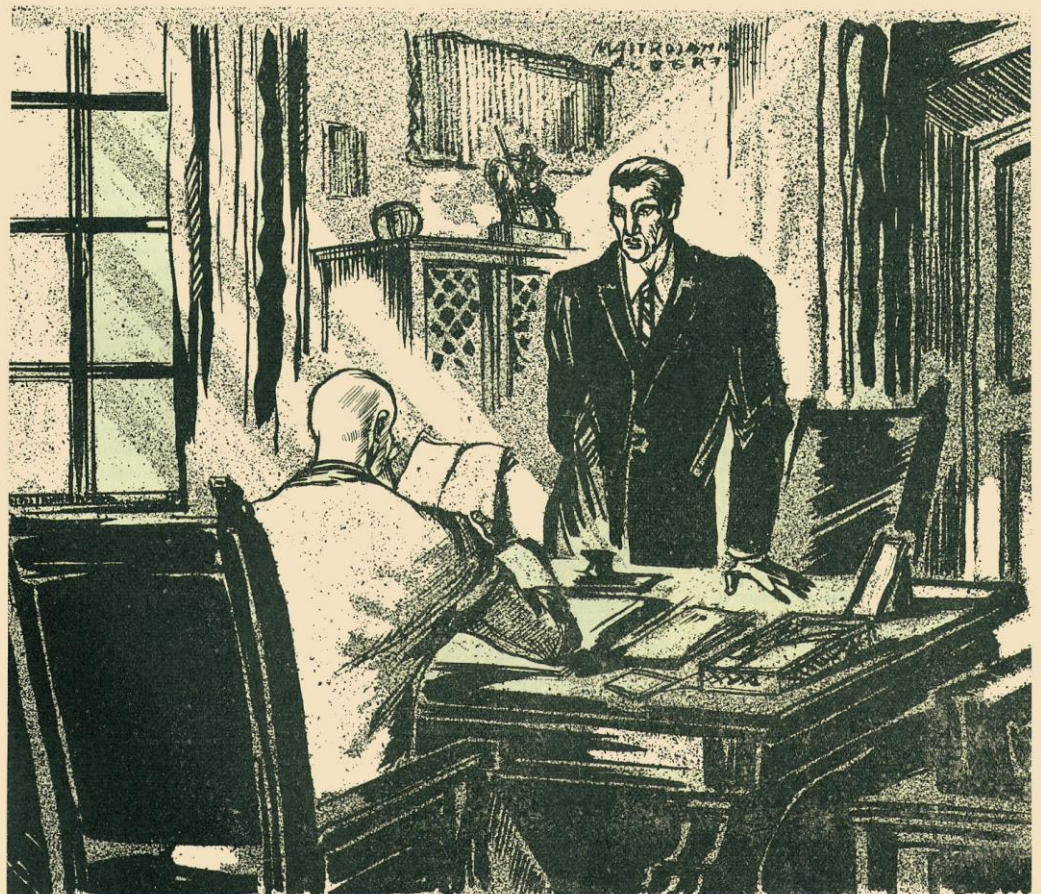
OSSERVATORE AEREO - Roma. — L'abbonamento può avere inizio da qualunque mese o quindicina dell'anno. Attendo il racconto delle gesta aviatorie. Cordialità.

ADOLFO ZORDAN - Lucca. — L'indirizzo della rondine lucchese non lo posso fornire. Credo che questa persona non sia abbonata, ma legga *L'aquilone* di tanto in tanto. Vedi di fare delle ricerche per tuo conto; ad ogni modo credo che potrai ottenere gli scopi che ti prefiggi anche senza compagnia. Per la tua cultura fisica adopera degli estensori elastici e vedrai che il torace aumenterà. I dati per serbatoio ad aria compressa te li fornirà Giarella sulla posta dell'aeromodellista. Saluti.

FALCHETTO - Torino. — Ho ricevuto la quota d'abbonamento e ti do il benvenuto. La tua elica è geniale, ma non originale. Gli aeromodellisti romani adottano quest'elica da molto tempo. Ricambio i turbini saluti.

AQUILOTTO SILENZIOSO - Terni. — Ho « chichettato » l'addetto alla spedizione affinché non si ripeta più l'inconveniente da te lamentato. Un bravo per la tua propaganda. Per essere ammessi all'Accademia Aeronautica occorre un titolo di studio di istituto medio superiore. Perciò la licenza magistrale è ottima. T'ho fatto spedire l'« S. 66 ». Saluti alati.

(Altra posta a pagg. 3, 4, 6, 10 e 14).



Il governatore bruscamente legge il messaggio, che Or e Tor hanno lanciato nella prima ora del volo drammatico...



SETTIMIO BENNATI - Pisa. — Ecco le risposte. A Genova basterà presentarsi alla sede dell'Aero Club nell'ora che verrà fissata nel programma. A Pisa non è possibile, per ora, organizzare un raduno. Ne parleremo fra qualche mese, quando tratteremo i programmi per il prossimo anno. Manda quanti articoli vuoi, sull'aeromodellismo e sul volo a vela. Se saranno interessanti (e credo che lo saranno) li pubblicheremo. Intanto passo allo zingografo due delle quattro fotografie che mi hai mandate. Grazie e ricordati che devi fare dei proseliti. Salutoni.

UCCELLACCIO - Roma. — Ed ecco ancora l'idea del distintivo. Abbi pazienza. Mi pare d'aver detto ancora che non conviene fare una piccola commissione di distintivi. Il prossimo anno saremo in molti di più. Allora la tua proposta, e anche i tuoi disegni saranno presi in serissima considerazione. Aspetto le fotografiche promesse. Riceverai i cartoni fra pochi giorni. Grazie e saluti.



Questo zio Falcone di Carlo Magistretti di Boraso è preoccupato per la mole delle lettere a cui dovrà rispondere.

SPAD - Milano. — Ti abbiamo spedito ancora una copia del numero nove; ma devi credere che non è colpa nostra, se il giornale piace ai portalettere, o ai portinai. Non sei il solo che si lagna del disservizio postale. La tua proposta relativa alla posta dell'aeromodellista non può essere presa in considerazione, perché una tale idea messa in pratica ci costerebbe un sacco di soldi. I fogli staccati nell'interno del giornale costano un occhio. Non lo sapevi? Giarella ricambia i saluti con me.

LEONE ALATO - Venezia. — Ti ho fatto spedire gli indirizzi degli abbonati veneziani. Come avrai visto, sono pochi e conto sul tuo lavoro di propaganda per aumentarli, perché è una vergogna che la regina dell'Adriatico abbia un numero così esiguo di appassionati per l'aviazione. Le altre informazioni potrai chiederle a cotesto Aero Club, la cui sede è presso l'Unione dei Cantinieri Bucintoro-Querini. Salve!

BRUNO NOVARESE - Torino. — E' giunta la tua lettera con l'importo dell'abbonamento e la quota del raduno ed è stato disposto per la spedizione dei numeri arretrati del giornale. Le tue fotografie sono state passate nella raccolta che un giorno pubblicheremo. A rivederci a Torino.

ASSO ROSSO - Torino. — Il «Macchi 72» col quale Agello ha battuto il primato mondiale di velocità è munito del motore Fiat A. S. 6 da 3000 cavalli. Il «C. R. 30» ha un motore «Fiat A. 30 R» da 650 cavalli. Lo stesso apparecchio ha un'apertura alare di m. 10,50, porta un carico utile di 575 chili ed ha una autonomia di 800 chilometri. Il tuo desiderio circa la pubblicazione delle caratteristiche dei nostri veleggiatori verrà esaudito quanto prima. I modellini di apparecchi costano cari, perciò prova a costruirte

uno da te con i disegni del «C. R. 30» che t'invio oggi stesso. Saluti alati.

ALDO ALTIERI - Roma. — Tu sei uno dei più fecondi inventori. Ho passato le tue idee a Giarella e all'Ingegnere sofstico. Penseranno loro a maltrattarti. Un saluto cordiale.

AQUILOTTO ARDENTE - Torino. — Pubblichiamo il tuo «articolette» sul paracadute. Manda pure altre cose: verranno accolte con simpatia. A rivederci al raduno. Salutami Armando. A te un «bravo» e un saluto altissimo.

CHISOTTI E VERGNANO - Trofarello. — In questo numero non è possibile, ma in uno dei prossimi sarete accontentati. Grazie e saluti aerei con la preghiera di fare un po' di propaganda a favore di questo vostro giornale.

ASPIRANTE AVIATRICE N. 1. — Se tuo cugino vuole fare il pilota deve avere, il minimo, la licenza d'un istituto medio inferiore, e verrebbe nominato sott'ufficiale; oppure la licenza d'un istituto medio superiore, e in questo caso potrebbe fare la carriera di ufficiale. In quanto a te, io ti compiango: ma non dispero che tu possa presto convincere tua madre della bellezza della tua aspirazione. Scrivimi e tienimi informato. Anche tu mi parli del giornale settimanale e così mi dai un dispiacere, perché il tuo desiderio è la mia ossessione di tutti i giorni e di tutte le ore. Leggi ciò che ho scritto a Pulcino di Rovereto e ti renderai conto della situazione. Come vedrai, le nostre speranze hanno già una buona base. Bisogna dunque edificare, continuare a edificare. Un giorno non lontano raggiungeremo vittoriosamente la meta. Grazie del nuovo abbonamento procuratoci e cordialità azzurre.

GIUSEPPE RICCARDI - Torino. — E' spavaldo quanto è accaduto per il tuo abbonamento. Credo che tu possa reclamare presso cotesto Aero Club, che non dovrebbe opporsi a concederti l'abbonamento a *L'Aquilone* in sostituzione di quello a *Le vie dell'aria*, perché evidentemente si tratta di un errore. Il raduno di Torino essendo stato rimandato, tu potrai compiere tale pratica e prender parte al raduno stesso. Informami di quanto farai. Ricambio insieme a Giarella i saluti alati.

ANGELO GIBELLI - Milano. — Il tuo abbonamento è scaduto col 31 dicembre 1934 ed a coloro che non lo rinnovarono fu sospesa la spedizione del giornale col N. 5. Anche tu sei fra questi. Salve!

GIUSEPPE ROGIA e VITTORIO CORDONNI - Tivoli. — Voi non ricevete più il giornale perché i registri di amministrazione dicono chiaramente che il vostro abbonamento è scaduto il 31 dicembre '34. Dateci maggiori chiarimenti circa la vostra affermazione di avere avuto in premio l'abbonamento dalla Società

Dante Alighieri, perché a noi ciò non risulta.

MOTORISSIMO - Roma. — Ed ecco la pronta risposta (e ti dirò fra parentesi che, oltre allo pseudonimo io desidero leggere anche nome e cognome e indirizzo del mio aeropiteo; capito? Naturalmente, io rispondo sempre citando lo pseudonimo). I cartoni «S. 55» sono in spedizione; gli altri, e cioè l'«S. 66» e l'«S. 74» (sì, l'«S. 71» è esaurito, e perciò *Lala Littoria* vi farà omaggio dei cartoni «S. 74»). Contenti?... Che dicevo? Dicevo che gli altri verranno spediti tutti durante il mese di giugno; così, durante le vacanze, i nostri amici potranno dedicarsi alla costruzione degli apparecchi. Naturalmente, sono arciertissimo che farai rimanere il tuo amico con un naso lungo tre palmi. Anche tu mi



Un altro zio Falcone al lavoro. Questo è del triestino Gianni Jhanobelj.

parli de *L'Aquilone* settimanale! E tre, dispiacere. Ed ora vuoi che ti fissi il numero a cui dovrebbero giungere gli abbonati. Volentieri. Leggi anche tu la risposta che ho data a Pulcino. Intanto noto che tu hai scritto due cifre che coincidono con le mie. Tu scrivi: «...ci vorrebbe che tu dicessi: gli abbonati sono 10; bisogna perciò aumentarli a 20 e poi avete *L'Aquilone* settimanale». Benissimo! Cioè 10... mila (circa), e devono diventare 20... mila (il minimo). Al lavoro; e scrivimi spesso, simpatico amico.

FALCETTO - Trieste. — Io l'ho sempre detto: date ai triestini il modo di organizzarsi, anzi semplicemente di ritrovarsi insieme una volta, e faranno cose prodigiose. Ed ecco che i fatti mi danno ragione. Che diti? Io desidero che tu ringrazi tutti gli aquilotti tuoi compagni a mio nome e che tu dica loro che zio Falcone è entusiasta di Trieste. Bisogna tributare un pubblico elogio anche ai dirigenti l'Aero Club di costi. Ben volentieri, e prontamente, informo tutti gli aquilotti triestini che la sede del Gruppo è in via eppa, 18 (primo piano, a destra). Con piacere vedrò le fotografie e ne pubblicherò una parte, le migliori. Per organizzare un raduno a Trieste bisogna poter contare sull'intervento di almeno un centinaio di abbonati. (Sono certo che il raduno si farà, e abbastanza presto; conosco i veneti, e conosco particolarmente i triestini). Tienimi informato intorno all'attività della scuola regionale d'aeromodellismo e quando scrivi, accanto allo pseudonimo metti il tuo nome e indirizzo. Non dimenticartene. Viva Trieste!

GIORGIO BERNARDI - Bologna. — Capisco, le tue idee circa la grammatica latina sono le idee di molti (io incluso, e non dirlo a nessuno), ma bisogna sorbirsela in santa pace:

anzi bisogna cercare di liberarsene brillantemente, per poter poi riederli su in... italiano, e magari in bolognese. Anche tu mi parli della copertina. La copertina non si tocca, almeno per ora; e le ragioni le ho dette cento volte. (Alberto Mastrojanni, che ti perdona, farà prossimamente un «pupazzo» che somiglierà a te). La storia di Dedalo e di Icaro ha veramente la barba, e che barba! Ti assicuro che non ne sentirai più parlare per un pezzo, di quegli scocciatori con le ali di... candela stercaria! Chiederemo al colonnello Fucini, direttore della *Rivista Aeronautica* un racconto di guerra aerea. Spero che ci accontenterà. Gli diremo che tu lo pretendi. Va bene? In seguito ad una variazione di itinerario il trimotore «Ca. 101» non sarà a Bologna nei giorni sabili; nè sappiamo quando ci verrà. Quindi non possiamo parlare di ciò che ti sta tanto a cuore. Intanto cerca di svegliare i tuoi compagni. Bisogna dirlo: è una vergogna che i bilogesi abbiano sempre tanto sonno. Hai visto i triestini? Senza tante chiacchiere, un bel giorno hanno annunciato a zio Falcone che il gruppo era costituito. Io, naturalmente, mi sono commosso, ed ho bevuto un litro di Frascati alla salute di quei bravi ragazzi. (Ti dirò in un orecchio che, allorchando i romani leggeranno queste notizie gli verrà l'itterizia dal dispiacere; ma essi non hanno tutti i torti, bisogna dichiararlo; poveri romani... E dire che sono in tanti! Basta. Un giorno cercherò di avere un duello con un signore che conosco io. Ne sentirai di belle...). Dunque ciao; e scrivimi spesso: fra me e te dobbiamo combinare qualche cosa di buono. (Un'altra parentesi, l'ultima: voglio dirti che tre città mi stanno sullo stomaco, perché mi hanno tradito. Sono: Bologna, Firenze e Padova. Padova e Firenze, poi! Non ne parliamo: io soffro di cuore e non devo arrabbiarmi ad alta voce).

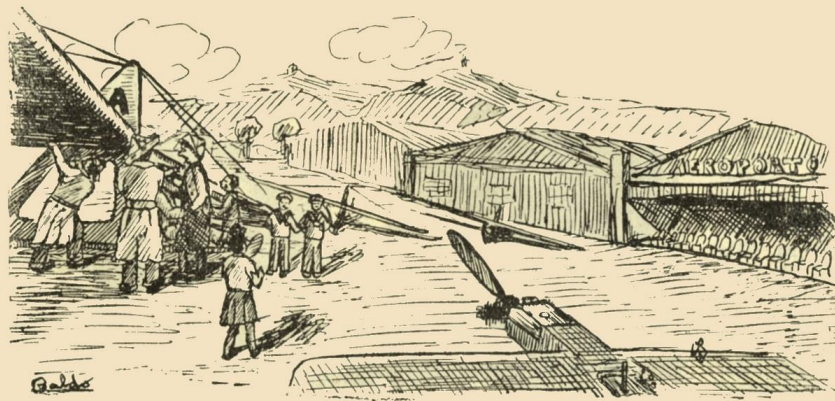
KETTI TOTERO - Roma. — No, Chetti, non mi piaccio. Io non voglio assomigliare ad un uomo dell'Ottocento. Ogni cosa a suo tempo. Che ne diresti se io ti pensassi antica egiziana? Tu saresti una mummia, magari bellissima; ed io un visitatore di musei, o un turista in cerca di emozioni nella Valle dei Re...

NEFER - SI - Bari. — Che vuol dire questo misterioso pseudonimo? Sei persiano, egiziano, o... marziano? Va bene: pubblicherò al più presto la tua fotografia con gli aeromodelli. Mandane pure delle altre, ma che siano belle e originali. Accanto allo pseudonimo, un'altra volta scrivi il tuo nome. D'accordo?!

L'AQUILA - Ancona. — Il raduno si farà a Rimini e non ad Ancona. Dunque è inutile pensarci. Per fare un raduno le spese sono enormi (dalle 4 alle 6 mila lire!). Ti prego, dunque, di tener conto di queste difficoltà e di essere ragionevole. Pubblicherò la caricatura di zio Falcone... chinato (cioè curvo, non al liquore di china). Va bene per le copie di propaganda. Saluti aerodinamici.

VALPEDO AMMENTE - Firenze. — Ho passato all'Ingegnere Sofstico il tuo progetto. Spero che i tuoi progetti relativi all'organizzazione di un gruppo fiorentino non finiscano nell'Arno, mio caro amico. Se vuoi ti mando gli indirizzi dei pochi abbonati di costi, con l'augurio di centuplicarli. Ti consiglio, intanto, di abbonarti subito: l'abbonamento può incominciare da qualsiasi mese. Il giornale ti verrà regolarmente spedito per un anno. Saluti azzurri.

MILA ISAIA - Pisa. — Com'è andata la gita? I tuoi amici e le tue amiche si occupano di aeronautica? Spero che tu abbia fatto conoscere loro il tuo giornale. Scrivimi Jungamente: ti risponderò

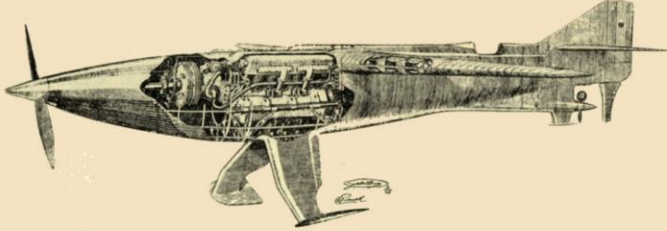


Baldo Bandini ha immaginato questa scena che rappresenta rondini e aquilotti torinesi in visita ad un aeroporto. L'autore dice che i fratelli Poletti e la rondine Gorino non sono tanto piccoli come il disegno vuol far credere.

una lettera lunga un miglio pisano. Azzurrità.

F. ALVERO - Torino. — La gita a Superga in terpedone e lo spettacolo cinematografico sono nel programma. Nessuna spesa. Le tue amiche rondinelle potranno volare gratis se sono abbonate. Consiglio, ad ogni modo, di spedire la quota d'iscrizione all'amministrazione del giornale. Saluti azzurri a te e alle tue amiche rondinelle.

AQUILA NERA - Roma. — Credo che tu non sia l'unica aquila nera del nido. Cerca di cambiare lo pseudonimo. Ed ora eccoti le risposte: i cartoni vengono spediti in questi giorni, per ciò tu riceverai i tuoi prestissimo. Non ti spaventare se riceverai soltanto l'«S. 55 X». In un secondo tempo riceverai anche l'altro. Credo che da solo non potrai visitare l'aeroporto del Littorio. Se vuoi tentare, recati al Littorio durante le ore in cui giungono gli apparecchi delle linee



Un interessante disegno del «P. C. 7» di cui parliamo a pag. 7.

civili e dichiara che sei in attesa di qualche parente. Un nuovo raduno degli aquilotti romani? Non so che risponderti. Per ora siamo occupati con i raduni di Torino, Genova, Rimini e Bari. Dopo questi avvenimenti faremo un altro programma. Gli aeromodellisti romani si recano tutte le domeniche alla Torracchia, località amena e tranquilla situata nei pressi del campo d'aviazione di Centocelle. Ti puoi servire appunto del tram Termini-Centocelle, e scendi una fermata dopo l'aeroporto. Subito vedrai la famosa torracchia circondata da una ventina di pini. Saluti volanti.

ETTORE GIRARDI - Padova. — Non puoi immaginare quanto tu mi sia simpatico. Per dimostrarti in qualche modo la mia benevolenza ti mando tutt'e due gli... oggetti che mi chiedi (ma, per carità, non dire a nessuno che io faccio di queste cose. E' contro le norme stabilite dalla direzione). In quanto a te, visto che mi chiedi ciò che potresti fare per il tuo giornale, io ti ripeto che l'unica cosa utile sarà quella di continuare nella propaganda. Credo che basti mostrare a molti il giornale. Se i tuoi compagni e conoscenti non saranno tonti, capiranno che *L'aquilone* è il loro giornale. Parlo chiaro? Tu oramai sai che Padova è una delle quattro-cinque città che mi danno dei dispiaceri; ma sai anche che per destare i veneti dal letargo e dalla noncuranza (o dall'ignoranza), basta che un generoso si metta in piazza a proclamare la necessità di servire la buona causa. Non è sempre stato così, dai gloriosi tempi della Repubblica, al tempo del Risorgimento, e a quello dei Fasci di combattimento? Coraggio, dunque, Unisciti agli altri pochi volenterosi e cerca di sollevare le sorti di Padova, città dotta e generosa. Attendo presto tue nuove... novelle.

DANTE TRUCI - Firenze. — Il tuo abbonamento è stato regolarmente rinnovato e a suo tempo ti furono spediti i numeri che non avevi ricevuti. Fanne ricerca a cotesto Ufficio, se ancora non ti sono pervenuti. Fra qualche giorno riceverai pure l'«S. 55 X».



(Questo disegno non è per il concorso) l'ho fatto io.

Questo è il «Ca 101» nel quale si volerà, dice un nostro vispo aquilotto.

Grandissimo piacere mi ha fatto la notizia che hai iniziato il corso di pilotaggio. Auguri vivissimi e saluti cordiali.

UN TIPO CHE NON FIRMA LE LETTERE - Milano — dice che noi non abbiamo spedito il giornale al suo amico Federico Boraschi. Poi dice che il gruppo di Milano non esiste e che all'Aero Club non c'è mai nessun aquilotto (la parola ad Avionetta e compagni. Radames discolpati!). Infine mi copre di insolenze e mi saluta «col motore a nafta, e cioè puzzolente e nero come la tua anima», vale a dire la mia. Se tutti gli aquilotti mi trattassero così io darei le dimissioni e mi vergognerei d'essere stato per tanto tempo lo zio d'una masnada di banditi da strada. (Caro amico nascazzoncello, ti ringrazio del nuovo abbonato procurato e ti avverto che del tuo amico Boraschi io non ho mai sentito parlare. Infine ti perdono, ma che sia l'ultima volta che mi tratti così).

L'AQUILACCIA - Roma. — Finirò col pubblicare un tuo disegno. L'idea della gita a Guidonia è ottima. L'organizzerò subito dopo i raduni di Torino e di Genova. Va bene? I cartoni sono in spedizione. Abbi ancora un po' di pazienza. Verrà il tuo turno. Salutaci.

AVIOTICI - Bergamo. — Questa Bergamo sta diventando la mia consolazione e tu, o Aviotigi, un aquilotto simpaticissimo. (Però insisto sul fatto che con due lire tu non volerai! Salvo che io non abbia capito cosa vuoi dire). Sono contento che tu sia stato a Desenzano e avrei piacere di leggere le tue impressioni su questa visita e sulla cerimonia sul lago. Vuoi accontentarmi? Ma deve uscire un capolavoro, bada bene! Ciao, diabolico ragazzo (aggettivo tuo, lo si sappia), e grazie per i due nuovi abbonati. Lavoro attorno al mod'lo di cui mi hai parlato e Giarella sarà felice di avere avviato, ancora una volta, un aquilotto alla costruzione aeromodellistica. Ricambio i saluti stratosferici al mio gaio zampa di tricheca. (Te l'ho fatta!).

NUCCIA GUARNIERI - Milano. — Mi permetto di pubblicare la tua lettera. Brava, Nuccia, rondine buona. Avionetta, non appena avrà letto le tue righe serene, ti telefonerà, o verrà a cercarti a casa. Diventerete certamente buone amiche. Il tuo abbonamento è offerto dal Ministero dell'Aeronautica: tu risulti, dunque, regolarmente abbonata. Ma se così non fosse, ti considererei ugualmente rondine del bel nido di Milano. Azzurrità; e scrivi, qualche volta.

ICARO IN CERCA D'ALI - Rovereto. — Tempo di doverti una risposta. Per favore, scrivimi nuovamente manifestandomi i tuoi desideri. Cordialità.

GINO POLI e UMBERTO TURELLO - Torino. — Come avrete capito, il ritardo con cui esce il numero presente de *L'aquilone* è stato causato dal fatto che desideravamo pubblicare il programma del raduno. Spero di avervi accontentati. A rivederci, dunque, a Torino, presto.

PIETRO BRANCHINI - Roma. — Hai il mio consenso. Trasmetti auguri di bene al sacerdote assistente. E ai futuri aeromodellisti anche tanti auguri. A te un saluto cordiale.

AQUILOTTO INCOMPRESO — desidera fare la conoscenza di alcuni aquilotti torinesi. Egli si chiama Gian Franco e presta servizio, in qualità di aviere, a Mirafiori (2ª compagnia reclute). Bene, aquilotto! Tu volerai con gli altri. Ma dimmi un po', non ti han-

no ancora compreso? neanche adesso che sei entrato nelle file, sia pure modestamente, dell'arma azzurra? A rivederci presto a Mirafiori.

PIETRO? - Thiene. — Accinespole! almeno il tuo nome, scrivi chiaro! Ma io temo che tu legga alla stessa maniera che scrivi, amico bello e simpaticissimo. Chi ti ha detto, cioè dove hai letto che noi diamo dei biglietti per fare dei voli gratuiti? Ho paura che tu abbia voglia di scherzare. Ad ogni modo ti giuro che nessun biglietto noi abbiamo mandato ad abbonati di Bari. E sai perché? Perché noi non possiamo affatto disporre di biglietti delle linee aeree civili, e nemmeno per i voli di propaganda organizzati dall'Aero Club d'Italia. Dunque metti il cuore in pace e cerca di aiutare la barca affinché noi si riesca a organizzare un raduno da codeste parti. Hai visto a Verceelli? Naturalmente, un giorno o l'altro, sentirai dire che *L'aquilone* ha organizzato un raduno anche a Verceelli, soltanto per i vercellesi. Ricambio i baci, affettuosamente.

AQUILOTTO ROSSO-NERO - Sampierdarena. — Leggi, per piacere, la «chiacchieratina» nell'annuncio del raduno genovese. No, non sono una signorina, io! Cavatelo dalla testa. Ci mancherebbe anche questo! E non parlarci di palloni, nemmeno di quelli che si prendono a calci particolarmente di domenica, per festeggiare non ho mai capito chi. Aviosaluti dal tuo

Zio Falcone

L'ESTATE A RIMINI

Dal ricco calendario di svaghi che l'Azienda di Soggiorno ha apprestato per i bagnanti:

Aero-Raduno de «L'AQUILONE» con voli gratuiti agli abbonati.
Raduno del R. Ae. C. I. con voli di propaganda e battesimi dell'aria.



Ecco gli abbonati a «L'AQUILONE» che costruiscono castelli in terra mentre pensano a quelli... in aria.


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



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

Aeronautica Bonomi
CANTU'

VOLO A VELA

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

in ricca veste tipografica a cura di
 GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

**Il costruttore di
 aeromodelli**

In questo volume i novellini apprenderanno 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

Il leggerissimo legno di Balsa - il compensato dai più piccoli spessori - i migliori cuscinetti a sfere e tutto il materiale per la costruzione di un modello volante, lo potete richiedere a

MOVO

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

UN CASO ECCEZIONALE

Col levar del sole s'alzò una pattuglia di cacciatori. Erano tre bellissimi esemplari di quei falchetti battaglieri che s'annidano nei vasti campi del Friuli e della Venezia Giulia, ai piedi dei roccioni alpini che furono loro benigni progenitori.

Ogni giorno la pattuglia andava a fare una passeggiata sul confine per vedere se qualche pojana non avesse per caso sbagliato strada nel tornare al nido.

La città li senti ronzare e si riadormò sull'altro fianco, contenta, fiera e sicura come una madre orgogliosa che veda partire di buon mattino la sua forte prole per un cimento giornaliero che sa di superare vittoriosamente ogni volta.

Erano tre soltanto, eppure riempivano l'azzurro scialbo del cielo con una sonorità inusitata.

Alti, già puntolini, brillavano vicini come una stella che andasse dritta contro il sole a contrastargli il diritto della signoria del mondo.

A bordo c'era una gioventù giovanissima, 64 anni in tutto. Il più vecchio un tenente di 24 primavere, in testa. Ai lati, due sergenti ventenni, già esperti, rapidi, pronti, decisi. Gente che impugnava il velivolo come un'arma breve, un pugnale od una pistola. Gente che sedeva meglio in carlinga, come ci fosse nata, che in poltrona a casa. E non era da dirsi che la solitudine fosse per ogni elemento fattore di dubbio, di scarsa omogeneità e deficiente comprensione, fattore insomma negativo e moralmente disgregatore. Anzi: il senso d'autonomia ingigantiva scervo da timori e superiori alle possibilità emotivamente umane, così da creare all'occorrenza, degli eroi.

Ciascun pattugliere teneva gli occhi fissi all'ala del capo. Ogni moto di questi era fedelmente seguito. La pattuglia sembrava un essere solo, un solo velivolo gigante, formidabilmente teso verso la propria volontà.

Scorrevano sotto, a duemila metri e più, il fondo valle di Tarvisio. Ai lati, minacciavano picchi rosei e pur arcigni, che parevano più alti, più forti, più risoluti dei cacciatori.

La neve stava appiccicata quà e là sulle roccie, come per incanto. In un angolo appariva il Pec, piccolo, stupido, inutile nella sua importanza di cima che riunisce tre confini. Questi, poi, non si disegnavano in rosso sul terreno come sulla carta geografica ed era davvero difficile seguire quella linea immaginaria, col timore di sorpassarla e di far nascere così qualche complicazione diplomatica, seguita da inchieste, punizioni e simili. Prudenza voleva che le pattuglie se ne tornassero a cinque o sei chilometri nell'interno, evitando con cura di tagliare i salienti stranieri.

L'Isonzo cominciava a sprofondarsi sotto il passo del Predil, aprendosi un poco a Plezzo, dove forma una delle conche più belle della catena alpina.

Il capo-pattuglia vide il campo di fortuna e prese a spiralarlo nella conca per mostrarlo ai suoi accolti, che erano nuovi della zona.

Discese fino a poco meno di un migliaio di metri dal fondo valle, strinse il giro per evitare un costone e diresse verso le strette che sfociano a Caporetto. Se non che si accorse che il pattugliere di destra si era distaccato. Subito un urto nervoso lo tenne e versò un fiume di impropri all'indirizzo dell'indisciplinato. Volgendosi a metà lo vide a poco più di cento metri indietro, in una posizione che non riuscì ad apprezzare subito se in cabrata od in picchiata. Non poteva osservarlo bene e continuamente, perchè le dorsali del Monte Nero lo stringevano in modo da impedirgli di girare.

Fece quota disordinatamente pensando che forse il motore del suo destro

seguito a distanza e non avesse notato il suo dietro-fronte, indirizzò la prua al campo di partenza, seguito dal suo fedele sinistro che poco o nulla capiva di tutto quel tramestare. Per lui era certo soltanto il fatto che il suo contrappeso mancava.

All'atterraggio il Comandante della Squadra domandò all'ufficiale che discendeva con un balzo dall'apparecchio:

— E il terzo?

— Non è qui?

Nessuno era arrivato. Strano. Eppure a Plezzo non era disceso.

A risolvere il mistero contribuì una telefonata dalla stazione dei RR. CC. di una frazione di val d'Isonzo.

— C'è un apparecchio agganciato al cavo di una teleferica — disse il microfono — si ha ragione di credere che da un momento all'altro possa precipitare.

Al campo tutti s'impegnarono come tanti cavalli ed i nitriti di commento risuonarono dovunque, fino all'orecchio del colonnello che si dette la pena di impartire ordini inutili perchè già eseguiti. Una macchina era partita di gran carriera, seguita dall'autoambulanza. Vi aveva preso posto il Comandante della Squadriglia, l'ufficiale reduce dall'avventura ed una mezza dozzina di specialisti muniti di corde, picconi ed altri ferri utili al caso.

Arrivati sul posto ebbero la sgradita sorpresa di non trovare più lo strano uccellaccio appollaiato sulla teleferica come un funambolo.

Stanco di aspettare, dopo essersi dondolato sulla valle a duecento metri di altezza, quasi a sfottere il prossimo che aveva interrotto il traffico sulla via per paura di ricevere sul groppone un insolito prodotto del cielo, il bestione si era distaccato, precipitando di traverso su di un costone alberato. Fortuna volle che un solido pino se lo tenesse abbracciato come un caro fratello da tempo perduto di vista.



Poco prima di... imbarcarsi su un potente trimotore questi balilla di Roma lezzono L'aquilone discutendo intorno agli articoli più interessanti.

funzionava male e che il pilota aveva deciso di atterrare a Plezzo.

Sorpassata una cresta minacciosa, il tenente virò sui suoi passi e tornò indietro. Niente. In tutta la conca non apparivano ali di velivolo. Né sul campo di fortuna, né su quel verde costone, né altrove. E allora?

Dopo dieci minuti di ricerche infruttuose, convinto che il gregario lo avesse



Il 28 aprile scorso il direttore didattico Marcheggiani, nostro corrispondente, ha inaugurato a Giano dell'Umbria il Gruppo Aquilotti e rondini. Ecco una bella fotografia dei vispi aeronipoti di Zio Falcone. Al Prof. Marcheggiani i ringraziamenti della direzione de L'aquilone e agli aquilotti e alle rondini auguri e affettuose cordialità da Zio Falcone.

Occorse una compagnia di alpini ed una giornata di lavoro per trarre la macchina di là a pezzi e caricarla su un autocarro, che le fece fare un ritorno non del tutto baldanzoso con quelle sue aluce moncherine, attraverso un'infinità di paesi che avevano sciorinato l'intera popolazione sulle strade per vederlo passare.

— Raccontami un po' com'è successo — domandò l'ufficiale al pilota sfortunato, appena fu in grado di articolare parola, dopo che i medici lo ebbero maneggiato per un paio d'ore a rimettergli a posto una spalla ed a fasciarla la testa.

— Eh! come vuole che sia andata? male, direi. Quando lei virò per evitare quel costone, rimasi un po' largo ed un po' basso. Dato tutto motore per raggiungerla, improvvisamente ho veduto un cavo attraverso gli occhi. Ho cabrato disperatamente pur sapendo di non essere in tempo. Ho avvertito un urto sotto la pancia, seguito da un crak piuttosto impressionante. Ma l'inverosimile fu che non mi sentii cadere. Mi sembrò di subire un potente frenaggio all'avanzamento, quindi fui respinto elasticamente. Cominciai così un variato dondolio di andirivieni che mi faceva un brutto effetto d'altalena. Capivo di essere agganciato per il carrello al cavo di una teleferica mentre la coda penzolava schiantata dietro di me. Ogni tanto il cavo fremeva e dava brusche scosse. Dopo qualche minuto di tale trattamento vidi la valle girare, capovolgersi, mentre le montagne mi cadevano addosso. Allora svenni e rividi le cose al loro posto soltanto qui, all'ospedale. Non so quanto tempo sono rimasto lassù a far l'idiota. Ma ora sto bene. Questo buco nella testa e questa spalla fuor di posto sono niente in confronto di quella spaventevole altalena. Mi dispiace per quel povero «cinque». Gli ho fatto la festa, vero?

— Non ci pensare. L'importante è che tu mi abbia portato a casa la pellaccia.

Un mese dopo la «pellaccia» era di nuovo a colloquio con le nuvole del cielo.

Mario Salvadori