

L'AVVOLONE

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

quindicinale di aeronautica per i giovani

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



Importanza dell'aeromodellismo e necessità di creare sezioni speciali d'aeromodellisti in seno all'Opera Balilla

Pubblichiamo per intero la conferenza che Gastone Martini ha letto alla Radio recentemente. Ciò facciamo in seguito alle richieste di nostri abbonati che non hanno udito la conferenza alla Radio e per potere, col testo alla mano, commentare un passo che sommanente ci interessa.

Io mi auguro che molti ragazzi mi stiano ad ascoltare. Da loro sarò facilmente compreso e queste parole non saranno inutili.

Ma ai grandi e ai giovanetti, che ignorano una delle più intelligenti e utili attività dei giovanissimi, dovrò dire innanzi tutto che cosa è l'aeromodellismo.

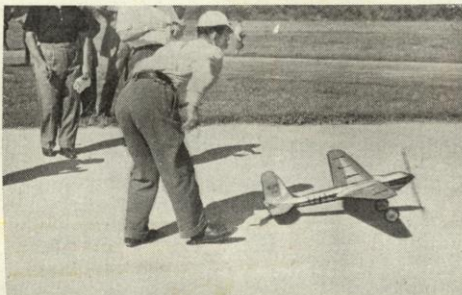
L'aeromodellismo è l'attività che comprende lo studio, la costruzione e la messa in movimento di minuscoli modelli d'aeroplano o simili ad un aeroplano nelle caratteristiche essenziali. Queste minuscole macchine, che si reggono in volo autonomo e che, quando si tratti di determinati tipi, decollano con i loro mezzi, si chiamano comunemente e molto appropriatamente aeromodelli.

Pochi son coloro che hanno un'idea esatta dell'aeromodellismo. Si crede comunemente che siffatta attività dei nostri ragazzi sia uno dei trastulli modernissimi. Io invece posso assicurarvi che nessuno dei tanti ragazzi che conosco fa dell'aeromodellismo per gioco. La caratteristica del ragazzo costruttore di modelli volanti è, anzi, la tenacia e la serietà. Nessuno abbandona l'impresa dopo averla tentata; e guai a dire a un costruttore di modellini d'aeroplano, che costruendo le sue macchine e lanciandole nell'aria egli si trastulla! Egli vi risponderebbe con profonda convinzione che lavora per il progresso aeronautico, precisamente come i costruttori dei veri apparecchi a motore e veleggiatori. Tale mentalità si è venuta formando e rapidamente diffondendo fra i nostri ragazzi che dedicano intelligenza, cognizioni tecniche e abilità alle costruzioni aeronautiche.

L'ignoranza dei grandi e dei piccoli, in questo campo, e, sia pure l'errore di valutazione (che è peggio), hanno ostacolato e non poco l'aeromodellismo italiano. Certa deplorabile consuetudine nostra di non prendere mai sul serio ciò che fa un fanciullo ha impedito il diffondersi di questa attività che può fare di un ragazzo, magari sperduto nella più lontana e meno progredita plaga d'Italia, un appassionato dell'aviazione, quando non addirittura un esperto di aerotecnica.

La costruzione di piccoli modelli sperimentali precede sempre la macchina di proporzioni normali. E noi sappiamo che i grandi sognatori, o, meglio, i geniali precursori del volo umano, come il tedesco Giovanni Müller e il nostro grande Leonardo da Vinci costruirono minuscoli apparecchi volanti. Ma il pubblico, che li ammirava stupito, non vedeva in quelli che dei giocattoli

ingegnosi; mentre è certo che quei geni pensavano seriamente al volo umano, in tempi in cui esso era considerato una follia. E questo avviene anche in altri campi dell'industria meccanica: e i miei ascoltatori in questo momento pensano alla infinita serie di giocattoli fracassati nella loro infanzia, minuscoli esemplari di macchine create dall'uomo e anche minuscoli esemplari di uomini. Ma io li invito invece a pensare ai perfetti ingegnosi modelli di automobili di treni di piroscafi esposti nelle mostre dell'industria meccanica: perfetti in ogni particolare, azionati da motorini autentici, miracoli di pazienza e di perizia. E essi non sono giocattoli.



Un decollo a pieno motore nel campo del Littorio.

Da quest'ultimo punto di vista deve essere considerato l'aeromodellismo; e allora i miei ascoltatori apprenderanno con meraviglia che il numero dei ragazzi che si dedicano a questo studio è ormai considerevole e che frequenti, nei principali centri d'Italia, sono i raduni di ragazzi che gareggiano a chi porta e fa volare meglio e più a lungo il modello di sua costruzione.

Sono giovani e specialmente ragazzi dai quattordici ai diciassette anni: e costruiscono con intenzioni creative, e taluno di essi ha financo portato dei contributi personalissimi nel campo delle invenzioni e delle applicazioni pratiche. Aggiungo che fra i costruttori moderni dell'industria aeronautica noi

troviamo gli aeromodellisti di dieci, di venti anni o sono.

Lo spirito di emulazione e l'ambizione di creare qualche cosa di personale spesso induce il ragazzo a trascurare il giocattolo volante acquistato a caro prezzo da papà, per interessarsi del modello imperfetto e non ancora idoneo al volo, ma tutto costruito da lui o da un amico. Accade qualche volta che il ragazzo si accontenti del giocattolo e non si preoccupi del perché quel giocattolo vola. Ma accade raramente: tutti i ragazzi sono costruttori di macchine quasi per istinto: anche, e forse specialmente quando ne sono distruttori.

Per quell'istinto noi fanciulli fummo tutti dei costruttori delle macchine più strane, messe insieme con gli elementi più disparati: ingranaggi di vecchi girarrostri, pezzi di orologio, cinture di cuoio, ruote di bicicletta, scatole di latta e bottoni di ogni varietà: ora la passione meccanica nei nostri ragazzi si è accentuata com'è naturale in un ambiente saturo di macchine; e l'attività costruttiva che dà all'iniziativa individuale le più grandi possibilità di espansione, prende il posto dei facili trastulli e induce alla disciplina mentale che è indispensabile nella pratica delle scienze positive, e in particolare in quella del volo, che è governata da leggi tiranniche.

Tutti indistintamente gli aeromodellisti che non siano ancora dei novellini, costruito e provato un modello, subito intraprendono la costruzione di un nuovo tipo, le cui caratteristiche spesso originali, essi sono venuti determinando proprio durante le ultime esperienze.

Grande è dunque il giovamento che i giovanetti e l'aviazione possono trarre da un aeromodellismo diffuso largamente e ben disciplinato. Esso, mentre suscita nel ragazzo la passione per il volo, sviluppa in lui le attitudini necessarie alla conoscenza e alla pratica delle cognizioni tecniche. Io non esito a sostenere che un giovane proveniente dall'aeromodellismo e passato attraverso le esperienze del volo a vela, quando giunge al pilotaggio di apparecchi a motore conosce come pochi la macchina su cui vola (materiale, congegni e



Una bella fotografia d'un veleggiatore in volo durante le gare nazionali del campo del Littorio.

leggi fisiche) e conosce meglio di qualunque altro pilota l'elemento nel quale il suo velivolo si sostiene e si muove.

Gli aeromodellisti, rispetto all'aeronautica sono come i balilla e gli avanguardisti rispetto all'esercito. Ed io spero vicino il giorno in cui le autorità politiche e particolarmente l'O. N. B. penseranno all'utilità di un provvedimento che crei, in seno alle organizzazioni giovanili, la specialità aeromodellisti accanto a quelle già esistenti dei moschettieri, marinaretti, eccetera.

Intanto l'Aero Club d'Italia, che ha saputo giustamente valutare l'importanza di questa nostra attività, sta creando numerose scuole alle dipendenze degli Aero Club provinciali, ed ha perfezionato il regolamento delle gare nazionali di aeromodellismo che si disputano ogni anno in ottobre a Roma. Nello stesso tempo, attorno al giornale *L'aquilone*, palestra di aeromodellismo e centro di propaganda aeronautica, si raccolgono, preparandosi ad affrontare le vie luminose del cielo, i giovani più intelligenti, più generosi e più arditi dell'Italia Fascista.

Abbiamo detto che un passo ci interessa sommanente, ed è quello che auspica un interessamento dell'Opera Nazionale Balilla per l'aviazione in genere e per l'aeromodellismo in particolare. In Germania e in Russia, paesi nei quali si dà grande importanza alla propaganda fra i giovani, la organizzazione di forze giovanili che si occupano seriamente d'aviazione è affidata al partito, che è come dire al governo. Noi ci rivoliamo direttamente all'on. Ricci e gli segnaliamo la necessità di istituire in seno all'Opera Balilla delle sezioni speciali d'aeromodellisti. Questo provvedimento, colmando una lacuna, favorirebbe enormemente la propaganda aviatrice fra la gioventù.

È inutile che noi riparlamo dell'importanza della propaganda fra la gioventù e delle benemerite dell'Opera Nazionale Balilla.

UN NUOVO CAMPO DI AVIAZIONE AD ASIAGO

Si sono iniziati, da pochi giorni, i lavori del nuovo campo di aviazione di Asiago, che sta sorgendo nello stesso luogo dal quale, nel 1915, Gabriele d'Annunzio spiccò il primo volo per Trento.

Questo campo, il più alto d'Europa, data la sua altitudine sarà esente dalla nebbia, l'unico ostacolo che la natura possa opporre al volo dell'uomo. Per la sua posizione geografica, sulla linea Venezia-Monaco-Berlino, potrà servire come scalo in caso di necessità: inoltre, data la vicinanza, potrà facilmente essere collegato con gli aeroporti mi-

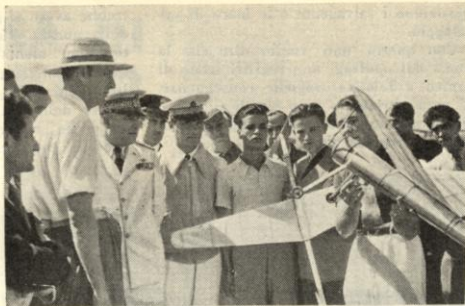


Apparecchi di tutte le categorie al Concorso Nazionale.

litari e civili delle città vicine, come Vicenza, Padova, Verona, Venezia, Ferrara, Udine, Treviso.

L'iniziativa è dovuta alla collaborazione dell'Aero Club «Ugo Capitanio» di Vicenza e del Comitato Provinciale del turismo di Vicenza, appoggiati dal Consiglio Provinciale dell'economia corporativa, dal Comune di Asiago e da tutti gli altri dell'Altipiano dei Sette Comuni. La R. Aeronautica ha subito affidato il compito della costruzione al Genio Aeronautico.

Il campo sorge a qualche centinaio di metri da Asiago ed è accessibile dalla città a mezzo di una larga e spaziosa strada che è stata tracciata all'inizio dei lavori. Il campo, che viene costruito per l'aviazione civile in genere, per la sua posizione di montagna, sarà utilissimo per l'allenamento dei piloti nei voli sulla neve con apparecchi muniti di pattini, e nei voli d'alta quota. Per quanto piccolo di dimensioni e di forma rettangolare, il campo si presta per tutti gli apparecchi, poiché la sua lunghezza è di oltre mille metri. Data la naturale pendenza del campo si sono dovute superare non lievi difficoltà essendosi dovuto procedere a sbancamenti cospicui i cui ma-



S. E. il Gen. Pellegrini si interessa degli aeromodelli.

teriali di rifiuto che si vedono oggi ai margini del campo serviranno alla costruzione delle strade di circosollazione che permettono di unire Asiago con le contrade poste al di là del campo stesso.

Come abbiamo detto, i lavori vengono disimpegnati dal reparto del Genio aeronautico, comandato dal capitano ingegnere Pietro Bovio e dal maresciallo Adolfo Bruzzi, entrambi dell'aeronautica, e composto da quindici uomini del genio aeronautico che formano il personale direttivo e tecnico. Una media di duecento operai, appartenenti ai vari comuni dell'altipiano, sono occupati nei lavori di livellazione del terreno.

Sono preventivate oltre centomila lire, per l'esproprio dei fabbricati, dei terreni e per il compenso lavorativo agli operai.

IL PROBLEMA DELL'ALTA QUOTA

Benché da diversi anni, nei paesi dove l'industria aeronautica è molto sviluppata, si lavori attivamente alla costruzione di un tipo di velivolo il quale possa effettuare il traffico aereo ad elevate quote dove non abbiano a trovarsi né nuvole, né correnti aeree, né tempeste, pure non si è ancora giunti alla definitiva costruzione di un tale apparecchio.

Non esistono dunque ancora aeroplani stratosferici per passeggeri, tuttavia alcune società di navigazione aerea stanno effettuando tentativi di percorsi in quote sempre più alte, con motori surcompressi ed eliche a passo variabile, cercando così di utilizzare per le regolari altezze di circa 6 mila metri: altezze che soltanto un anno o due addietro sarebbero state considerate assolutamente inadatte per transaerei passeggeri.

Mirando alle alte quote, le società si prefiggono due scopi: economia e rego-

larità di servizio da una parte, comodità per i passeggeri dall'altra.

È noto che a quote superiori ai 6000 metri, spessissimo si vola al disopra delle nubi godendo di una visibilità perfetta. In virtù della meteorologia si possono, se si vuole, scegliere con sorprendente precisione anche gli strati atmosferici in cui esistono correnti favorevoli. Inoltre le velocità di crociera coi moderni motori surcompressi, nell'aria rarefatta possono essere mantenute al disopra dei 400 km. orari, sfruttando solamente il 75 % della forza motrice, come il nostro «S. 79».

Il volo nella stratosfera, come dagli scienziati viene chiamata quella zona superiore ai 12-13.000 metri nella quale l'aria non ha correnti né variazioni, offre senza dubbio speciali difficoltà tecniche. Tra queste difficoltà la più importante è quella della protezione dell'uomo. La cabina stagna con pressione interna normale è una necessità. Ne sono state costruite

di diverso tipo. Requisito comune è che oltre ad essere stagna, la cabina sia anche isolata termicamente, cioè sia tale che la temperatura interna non subisca che in minima parte l'influenza dell'abbassamento di temperatura esterna: è noto che in tutte le ascensioni stratosferiche si sono raggiunte temperature di 50 o 60 gradi sotto zero. A questo scopo si pensa di costruire le cabine in maniera simile alle bottiglie termos, cioè fasciando la cabina vera e propria con un involucro che forma un'intercapedine isolante del calore. Lo spazio così ottenuto può anche essere usato, almeno in parte, per contenere il carburante ed altro materiale. L'aria fresca viene immessa nella cabina mediante pressione.

Altro ostacolo che si oppone alla salita di un apparecchio alle alte quote è costituito dal motore a scoppio la cui potenza decresce in corrispondenza della diminuita densità e pressione atmosferica, seguendo all'incirca la medesima legge fino ai 10.000 metri. Salendo ancora, la potenza diminuisce ancor più celermente anche a causa dell'abbassamento di temperatura, che influisce sulla lubrificazione, con conseguente aumento delle resistenze passive degli organi del motore.

Si è calcolato che verso i 17.000 metri la potenza di un motore normale si annulla completamente, inquantoché il lavoro del motore riesce appena ad equilibrare le resistenze interne del motore stesso.

Da quanto abbiamo detto deriva la necessità di applicare speciali dispositivi ai motori per eliminare o per lo meno diminuire la perdita di potenza corrispondente alle alte quote man mano raggiunte.

I metodi usati oggi per raggiungere tali scopi sono:

la surcompressione, per mezzo della quale si cerca di ridurre al minimo la camera di scoppio dei cilindri per ottenere un'elevata compressione dei gas prima dell'esplosione, e la suralimentazione, per mezzo della quale, invece di aumentare la compressione nella camera di scoppio, si inviano ai cilindri i gas preventivamente compressi da un compressore.

Abbiamo detto più sopra che nella stratosfera l'aria non ha correnti né variazioni, quindi non esistono perturbazioni atmosferiche. Per la grande rarefazione dell'aria la resistenza all'avanzamento è minima.

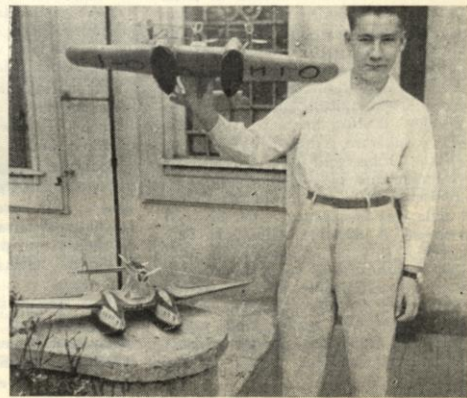
In tali condizioni la navigazione aerea si viene a effettuare in maniera ideale, gli apparecchi acquistano velocità fantastiche; la visibilità, per assenza di nubi, è di centinaia di chilometri; il volo può svolgersi senza scosse e senza ostacoli dovuti agli agenti atmosferici. Non è azzardato affermare che un aeroplano che a bassa quota vola a 300 chilometri l'ora, nelle quote stratosferiche possa raggiungere i mille chilometri orari. Ciò vuol dire andare dall'Italia all'America in meno di 7 ore, posto che la distanza fra Italia e America sia di 7.000 chilometri, e quindi compiere il viaggio Roma-New York e ritorno nella stessa giornata. Ma non basta: un apparecchio che possa navigare nella stratosfera alla velocità ora detta può compiere il giro del mondo, sull'Equatore o su un altro circolo massimo, in una giornata e mezza.

Poniamo ora il caso che un apparecchio stratosferico proceda alla velocità di 1000 chilometri l'ora, in senso con-

trario a quello di rotazione della terra cioè da oriente verso occidente seguendo un parallelo il cui sviluppo sia di 24 mila chilometri; ebbene accadrà che tale apparecchio, tenendo conto dei fusi orari, partito da un punto in una data ora, giungerà al punto di arrivo alla medesima ora precisa; ciò anche vuol dire mettere l'umanità in condizioni di effettuare qualsiasi viaggio sempre alla stessa ora. Infatti se per effetto della rotazione della terra il sole viene a trovarsi in ore successive sui successivi punti del parallelo, un velivolo che navighi su quel medesimo parallelo alla medesima velocità di rotazione della terra e in senso opposto, viene a trovarsi sui successivi punti del parallelo, sempre alla medesima ora, ossia vedrà il sole sempre alla stessa altezza.

Tutto ciò può sembrare utopia ma non sarà invece, fra un tempo più o meno lungo, che affascinante realtà.

L'Italia ha creato da più di un anno un Reparto per i voli ad alta quota. Tale nuovo organo risiede a Montecelio e si occupa della preparazione e allenamento del personale; della messa a punto degli apparecchi appositamente costruiti per i voli ad alta quota; della realizzazione pratica dei molti



Mario Verna di Roma, detto Macchina Volante, con i suoi apparecchi di cartone.

problemi relativi al volo stratosferico e della effettuazione di esperimenti pratici di navigazione ad alta quota e stratosferica.

L'aeronautica italiana, anche in questo ramo dell'aviazione sperimentale, si è posta all'avanguardia rispetto alle altre nazioni dimostrando ancora una volta di non essere seconda a nessuno nell'effettuare studi ed esperienze che rendano importanti servizi all'umanità e che hanno per fine ultimo l'affratellamento dei popoli.

Guglielmo della Noce

CRONACA BREVE

IL VOLO A VELA NUOVO SPORT PER LA GIOVENTU' FASCISTA — UNA VISITA ALLA SCUOLA DI TRIESTE

Solo da pochi anni si pratica in Italia il volo a vela e tuttavia si sono già ottenuti buonissimi risultati, al punto da poter vantare il primato del numero dei brevetti A conseguiti.

I campi di volo, fino a pochi anni fa frequentati da pochissimi, considerati da una buona parte dell'opinione pubblica come non appartenenti alla schiera dei normali, furono aperti alle nuove fresche energie ritemperate dal Fascismo. Chi ha occasione di vivere oggi in un campo di volo a vela, può rendersi conto di questa passione animata la gioventù per questo tipico sport fascista. Questa gioventù sacrifica tutte le giornate libere a questo sport, rubando il più delle volte anche qualche ora al sonno, pur di raggiungere quanto prima il tanto desiderato brevetto.

Il volo a vela si pratica a Trieste sul campo delle Noghere presso Zaule. Tutti i giorni, se il tempo lo permette, gli appa-



Concorrenti mcJenesi al Littorio, intenti alla preparazione del lancio di un modello ad aria compressa.

recchi vengono fatti uscire dai capannoni e portati sul vastissimo campo dagli stessi allievi, i quali, indossati i costumi di volo — mutandine e maglietta — operano sotto la direzione del loro istruttore sergente maggiore Salsilli. Quasi tutti i giorni è presente il direttore del corso Calligaris. Messosi a punto l'apparecchio e fissata ad ogni allievo la sua mansione, si iniziano i voli. Il motore che aziona il verricello già romba e tutti aspettano trepidanti la partenza, che avviene mentre il cavo è teso al massimo. L'apparecchio si leva con grande soddisfazione per il giovane pilota, che sorride per la gioia e l'ebbrezza che il distacco dalla terra imprimono nell'animo. Egli manovra con padronanza, si oppone a tutti i capricci dell'apparecchio e infine impone la sua volontà. Egli vola senza motore. Il pilota mette in opera tutte le risorse proprie e dell'apparecchio per riuscire a volare quel tratto che gli sarà utile per portare a compimento la prova. Egli conosce

ormai il punto dove dovrà atterrare e già inizia la discesa. L'apparecchio si avvicina alla terra e vola a breve distanza da essa ancora alcuni metri e vi si posa. L'allievo è raggiante, scende e lascia il posto ad un compagno, e così di seguito fino al termine della giornata. Gli apparecchi vengono rimessi nel capannone, i giovani si preparano per far ritorno in città, gioiosi, soddisfatti dei risultati raggiunti. Essi sono pieni di fiducia nell'avvenire: sognano grandi gesta, imprese ardimentose. Nessuno potrà più distogliergli dai loro propositi: essi saranno i futuri soldati dell'armata azzurra.

UN VOLO SENZA MOTORE DI 38 ORE.

Il veleggiatore russo « Soukhomlinov » ha stabilito il nuovo primato mondiale di durata in volo a vela, tenendo l'aria per 38 ore e 10 minuti.

Come salvarsi dagli attacchi aerei

Questo titolo, di primo acchito, susciterà la vostra meraviglia ed insieme una stupida domanda: « Ma per difenderci dagli attacchi aerei non c'è l'aviazione da caccia? Non ci sono i cannoni e le mitragliatrici antiaeree? ».

Ci sono infatti. Però mentre di giorno la caccia potrà opporsi efficacemente ai bombardieri nemici, di notte non potrà intervenire altrettanto efficacemente. Nelle medesime condizioni all'incirca si trovano i cannoni e le mitragliatrici antiaeree.

Per questi e tanti altri motivi che sarebbe troppo lungo spiegarvi, bisogna prevedere il caso in cui l'avversario riesca a superare la nostra difesa e raggiungere il bersaglio.

Nel momento in cui il nemico è sopra di voi, la vostra incolumità dipende dalla vostra saggezza — perchè se il caccia od il cannone colpiscono l'apparecchio in quel momento, il tutto finirà proprio... sulla vostra testa. (Autorizzo gli scongiuri).

Mi sembra di sentire qualcuno di voi che insinua: « Ma perchè tanta preoccupazione? Dobbiamo dunque credere che sia prossima una guerra in Europa? ».

Cari amici, nella vita, per vivere in pace (sembra un paradosso) bisogna prevedere tutto e tempestivamente.

Perchè *prevedere* non sia una vana parola bisogna *provvedere*. E per provvedere occorrono mezzi che non si improvvisano al momento della necessità.

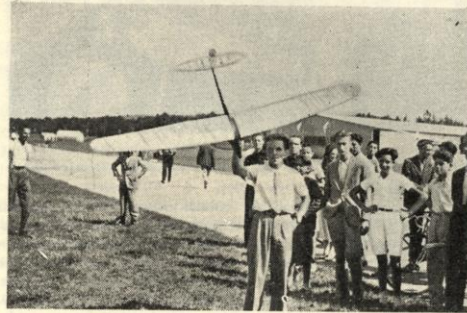
Oggi parlare della difesa della popolazione civile da attacchi aerei significa preoccuparsi in tempo di una eventualità che può verificarsi malgrado tutta la buona volontà di evitarla.

Voi sapete benissimo che tutte le navi sono largamente dotate di mezzi di salvataggio. Eppure nessuno di voi viaggiando a bordo di un bel transatlantico si spaventerà leggendo prima di coricarsi nella comoda cuccetta un avviso di questo genere: « In caso di naufragio indossare subito il salvagente che trovasi sotto la cuccetta e prendere imbarco nella lancia di salvataggio n. X che trovasi ecc. ecc. ».

Sono, queste, sagge misure precauzionali, dettami di ordine e di disciplina indispensabili per evitare il panico veramente catastrofico che sorprenderebbe i passeggeri se essi non avessero a di-

posizione i salvagente e le lance di salvataggio.

Con questo non voglio dire che la storia dei naufragi non registri scene di panico e relative tragiche conseguenze. E' però altrettanto vero che le norme e le precauzioni prese hanno sempre evitato perdite maggiori.



Canuto di Torino è fiero di aver recuperato il proprio apparecchio.

Per quanto riguarda la difesa antiaerea oggi possiamo paragonare le città ai transatlantici e quindi come per i passeggeri di quest'ultimi sono dettate norme e predisposti mezzi per il loro salvataggio in caso di naufragio, così per gli abitanti delle città debbono essere, fin dal tempo di pace, predisposti i mezzi necessari per il loro salvamento in caso di incursioni aeree.

Ed eccoci al sodo che giustifica il titolo di questa chiaccherata.

Vi è un momento (durante i naufragi o gli attacchi aerei) in cui la sicurezza dei singoli dipende dall'uso che i medesimi sanno fare dei mezzi messi a loro disposizione.

Prima di svelarvi il modo di salvarsi, voglio spiegarvi anche perchè oggi, malgrado le convenzioni internazionali, sono da prevedersi le incursioni aeree sulla popolazione civile.

Vi è chi è convinto che la distruzione dei centri demografici più importanti all'immediato inizio delle ostilità, po-

trebbe avere risultati decisivi sulle sorti della guerra. Tale convinzione ha creato una mentalità bellica, disumana quanto volete, ma giustificata dal fine. Infatti, secondo tale teoria lo stroncamento della resistenza della popolazione civile risolverebbe rapidamente il conflitto con meno danno che non una

lunga e macerante guerra fra le sole forze belligeranti.

A questo riguardo sono sorti apposti enti propagandistici il cui compito è di rasserenare e rafforzare lo spirito dei non combattenti educandoli sul modo di difendersi dalle incursioni aeree.

E poichè l'incursione aerea mira a rompere la disciplina e la calma della popolazione, i disciplinabili alla nazione per combattere

re e vincere, così la propaganda degli enti sopradetti tende a rafforzare precisamente il potentissimo binomio di resistenza e di forza: calma e disciplina.

Calma e disciplina che consentiranno alla nazione di « incassare » senza scuotersi troppo i colpi che non potrà evitare. Dobbiamo intendere la guerra proprio come la lotta tra pugili. Voi che siete sportivi arrabbiati sapete infatti che i pugili si allenano a dare pugni, a pararli, a schivarli ed anche e molto ad « incassarli ».

Nel campo aereo la potenza della nazione si irrobustisce per dare colpi (bombardamento) pararli (caccia) schivarli (protezione passiva) « incassarli » (calma, disciplina, fede).

Eccovi ora un succinto elenco di quello che la popolazione civile (alla quale voi ragazzi appartenete) deve fare in caso di incursioni aeree.

Appena udito l'allarme:

Se siete per la strada:

Portatevi nel rifugio più prossimo. Non restate sui trams o sugli autobus. Riparate come potete e se potete la vostra bicicletta o la vostra auto ma senza crear confusione.

Non tentate di raggiungere il vostro domicilio.

Non vi fermate a guardare per aria per vedere gli aeroplani (inutile ed insensata manifestazione di coraggio).

Se siete in casa:

Non vi affacciate alla finestra. Chiudete le porte e le finestre. Spegnete le luci (se di notte). Chiudete il gas al contatore. Prendete la maschera antigas. Munitevi di viveri in conserva, acqua e vestiti pesanti (tener tali cose sempre pronte ed impaccate).

Munitevi di una lampadina elettrica tascabile.

Senza affanno e nemmeno con troppa lentezza — raggiungete il ricovero assegnatovi.

Non ingombrate l'ingresso del ricovero.

Obbedite al capo-ricovero.

Soprattutto:

Non correte — non gridate (stavo per dire non piangete, ma voi futuri aquilotti mi avreste mandato i padri). Siate calmi e disciplinati. Siate d'esempio.

Per ragioni di spazio rimandiamo al prossimo numero la trattazione particolare delle provvidenze che con ripieghi e mezzi di circosanza possono essere adottate per proteggersi dalle incursioni aeree.

Dopo di che molti di voi dalla fantasia accesa ed avventuriera creeranno un gioco nuovo: « l'incursione aerea ». Attenzione! C'è pericolo di fare dei malanni e di dover... « incassare » qualche pterno scappaccio.

Gibbi



Apparecchi della marina degli Stati Uniti volano in formazione su New-Haven.

L'IMPRESA DI CATTARO

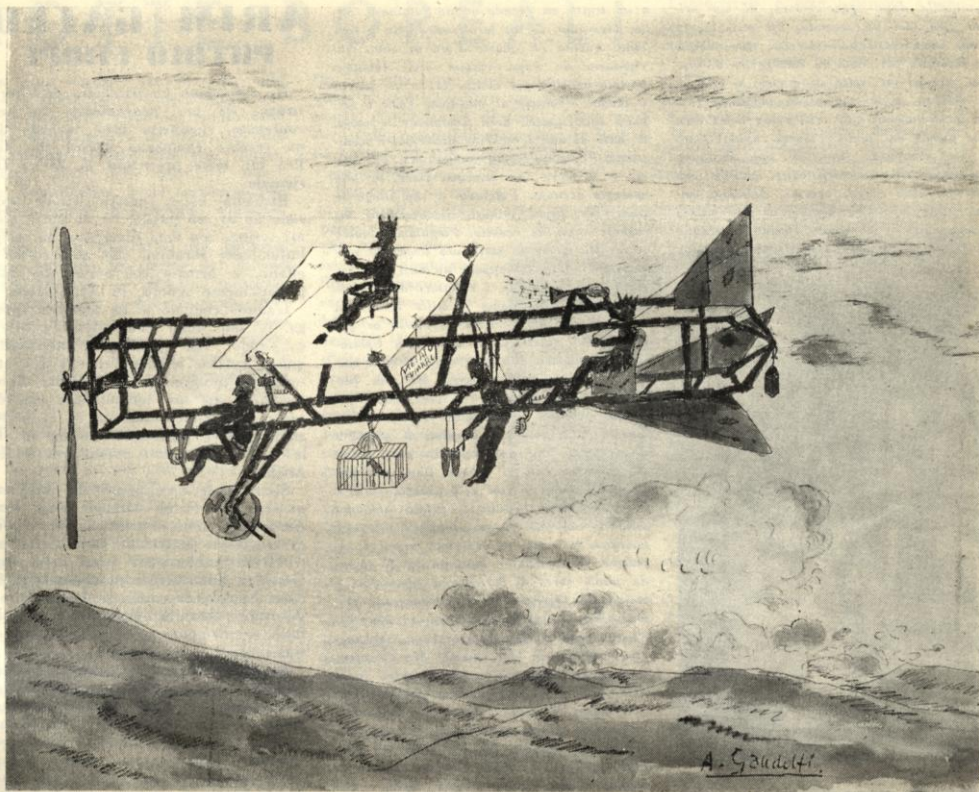
Nella ricorrenza dello storico avvenimento, ripubblichiamo questo bellissimo scritto di Guelfo Civinini.

(Campo di Gioia del Colle, 6 ottobre).

« Si parte. Il tempo ha mantenuto la buona promessa della mattina, ma quasi a malincuore. Nel pomeriggio sono apparse salendo dal mare delle nuvolette che ci è sembrato ci attraversasse il cuore. Ma si sono dileguate. C'è però ancora sul mare una leggera bruma. Non importa, si parte. E' guerra questa, che è, anche, avventura. In questo, certo è molto del suo fascino. Sul campo gli apparecchi in fila, bagnati dall'umidità, luccicano sotto la luna limpida. Qua e là rombano le prove ultime dei motori, due grandi fari s'accendono, alzano i chiari fasci nel cielo, li riabbassano rasente terra. Sulla strada provinciale che rasenta il campo una folla paesana, che ha saputo, fittato, indovinato, attende la partenza.

« Pochi minuti alle 11. Il maggiore Armani col suo equipaggio è già sull'apparecchio, che strepita e romba a intervalli come impaziente. Gabriele D'Annunzio ha già indossato l'abito di volo e sta legando a un montante della carlinga la sua fiamma di combattimento; un gran rombo, un vento, un fremito che passa sul campo. L'apparecchio del Comandante parte. Scivola leggero nel raggio bianco dei proiettori, si alza, gira, passa su noi con un'ampia sfalcata, si allontana, è in breve una piccola stella rossiccia fra le altre chiare. E già il secondo velivolo si slancia e parte: quello di D'Annunzio che col capitano Pagliano divide il comando della prima squadriglia. E un altro, e un altro, e altri ancora, di quattro in quattro minuti. « Sono partiti tutti? » grida fra lo strepito dei motori laterali a ramenti il capitano Nardi, comandante della seconda squadriglia. « Tutti, signor capitano ». — « Allora tocca a noi. Pronti? » « Pronti! » « Via! ».

« Un fragore assordante, un fremito violento che scuote tutto il velivolo, un momento di sobbalzi ondeggianti, poi una calma che pare un arresto di movimento: solo il fragore che continua, e il vento che sferza e percuote. Ai lati della carlinga e dietro gli scappamenti dei motori saettono lunghi pennacchi di fiamme, rosso e violetto. Si guarda in giù, affacciandosi al parapetto di rame dei serbatoi. La terra è già lontana, e snoda nella sua crosta bruna i nastri bianchi delle sue strade in giri vorticosi. E' l'apparecchio che rotea per prender quota. Strade e paesi sembra che danzino, laggiù un bizzarro girotondo. Poi fermano il giro e fuggono. L'apparecchio fila diritto verso il mare. L'occhio bianco di un faro si apre, e ci guarda come battendo le palpebre. Ci guarda più giù un altro occhio rosso, con uno sguardo fisso. Dieci minuti di volo. Si guarda in giù: niente più strade né paesi, né ondulazioni e striature brune: una profondità uguale, infinita, misteriosa, come un altro cielo sottostante: il mare. Una grande tenebra rotta soltanto da una larga chiazza madreperlacea, che pare segua da quel profondo il velivolo nel suo viaggio: il riflesso della luna sull'onda. Ancora dieci minuti di volo, e un altro faro si accende nel buio. E' una torpediniera che ci segnala la rotta e ci saluta. Dieci minuti ancora ed ecco un altro segnale. Ma è l'ultimo. Quella profondità di cielo illane e senza stelle su cui si na-



Questa illustrazione, in origine, era a colori. Alberto Gandolfi ha voluto rappresentare — e c'è riuscito brillantemente — l'aeroplano del Negus. Voi vedete, dunque, un lenzuolo bianco teso su un telaio di bambù. L'imperatore-pilota è seduto sopra l'ala: su una sedia a bracciuoli circolari, chiusi. Guida l'apparecchio e provoca la caduta delle bombe manovrando due unici comandi. Il filo di sinistra imprime il movimento ad un martello che picchia sul capo dello schiavo (motore) intento a pedalare; il filo di destra imprime il movimento ad una leva ad un capo della quale è una spazzola di chiodi. Questi chiodi, a volontà dell'imperatore, si conficcano nelle parti molli dello schiavo (cioè dell'apparecchio lancia bombe). Lo schiavo ad ogni puntata manovra le forbici. Voi avete veduto e potete perciò apprezzare l'originalità dell'apparecchio lancia bombe. L'aeroplano in parola ha una bussola vivente. Si tratta di un uccello migratore chiuso in una sabbia che fa le funzioni di bussola. L'imperatrice ha l'incarico di suonare il claxon ogni volta che se la vede brutta. Perciò suona continuamente. Notare il fanalino di coda e il cartello « vietato fumare ». Indichiamo ai pittori di professione le nubi realizzate da questo nostro bravo aquilone di dodici anni.

viga prende a poco a poco un colore più chiaro, un che di meno infinito. Sembra anzi che s'avvicini per quanto il Caproni continua ad alzarsi. Foschia sul mare. Deve esser fitta. Le torpediniere e i loro fuochi vi si nascondono. Il velivolo è solo, fra cielo e mare, lanciato nel mistero, verso una meta ignota, verso una battaglia ignota, con la via del ritorno ignota.

« Si naviga per un'ora. I motori hanno un ritmo uguale e possente, che ci pare ed è quello della nostra vita. La bussola e le stelle ci indicano la rotta. Ma c'è vento. Forse si va un po' alla deriva, che nulla può indicare. La foschia laggiù s'addensa. Si cercano ancora invano le torpediniere. Nulla. Salgono invece le nubi. Passiamo su un branco immenso di pecorelle d'argento che pascolano la tenebra. Lasciamo sulla destra dei viluppi grandiosi, che sembra s'incalzino per venirci incontro. Si è in volo da un'ora e tre quarti. « A un tratto l'osservatore si alza, si

sporge dalla prua, guarda in giù, si volge ai piloti facendo grandi gesti. S'indovina il grido che il fragore cuopre. Terra! Ci siamo. Ma dove siamo? Si scorge laggiù, laggiù, una costa senza un segno di vita, d'opera umana, di strade, di case, né di vegetazione. Vediamo chiarissima tremilacinquecento metri sotto, questa ignota costa: sembra di sorvolare su un pianeta morto, o sui resti di una terra inaridita che il mare finisca lentamente di sommergere con le sue lunghe e pigre ondate. Dove saremo? Non certo all'ingresso delle Bocche. La punta che vediamo non è quella di Ostro: ha tutt'altra forma. Non è neppure la baia di Traste, sotto la penisola di Lustica. Che sarà? Dove ci ha portato la deriva? Ci aggiriamo per qualche minuto su quel pallido mistero terrestre, scrutando. Nel mezzo della Baia c'è un lungo isolotto. D'improvviso vediamo un piccolo faro che si accende e guarda in su sonnacchioso, e ci fa dei segnali. Ci ha preso per austriaci, lo scemo. Il Caproni risponde con dei segnali fantastici e volge la prua verso Est, per esplorare un poco dentro terra. Si scorgono infatti dei profili di montagne.

« Forse ci aiuteranno a raccapezzarci. Si naviga ancora per dieci minuti ed ecco, a sud-est, al di là d'una massa bruna i colli boscosi, un vasto specchio d'acqua, mare ancora? Siamo dunque su un arcipelago? Che pasticcio. Ma ad un tratto l'osservatore si dà una gran manata sul casco e fa un gesto trionfale e scrive sulla tavoletta che passa al pilota: « Siamo a Nord del Lago di Scutari ». La baia con l'isoletta in mezzo è quella di Budua. La deriva ci ha portato venti chilometri sotto Cattaro. Rotta a Nord. Si traversa il Montenegro. Cettigne austriaca è tutta illuminata. La lasciamo a destra. Si passa sul Lovcen. Ci sono batterie? Così

si diceva. Ci saranno, ma non si fan vive. Vediamo sulla nostra destra i lumi di Cattaro; ad un tratto si spengono, mentre si accendono due riflettori, che cercano un poco e si spengono anch'essi. Sui monti del vecchio confine montenegro passiamo su una linea di forti che tirano qualche cannonata a caso e smettono subito come pentiti. Abbiamo ora dinanzi, da oriente ad occidente la baia di Teodo, che s'apre in fondo su una striscia di pianura tutta solcata di arature. Passiamo sull'isola di San Marco. Si vedono qua e là luci che si accendono e si spengono, e sembra ci chiamino e c'interrogano. S'indovina un allarme confuso e incerto laggiù. Non capiscono chi siamo: se gente loro o nemici. Certo non siamo soli in aria. Ci sono altri Caproni che s'aggirano intorno a noi, e che non vediamo. Ma laggiù non credono ancora. Italiani? Anche qui? Venuti di dove? Vediamo presso la costa tre navi affiancate all'ancora, e una davanti di traverso. Anche esse accendono un fascio di riflettori, e subito, dopo una sventagliata rapida li spengono. Vediamo qua e là un saettio di vampe di cannonate, ma cerchiamo invano gli scoppi nel cielo. Dove tirano costoro? Vediamo invece lungo la costa delle grandi vampe e sulla costa nord dello stretto di Kumbur un fumoso rosseggiare d'incendi. Sono i nostri « giacomini » che scoppiano sulle stazioni dei sommergibili, delle siluranti e degli idrovolanti allineate sul canale. Quello che rosseggia è forse l'incendio di un deposito di nafta o di benzina. Altri incendi divampano dovunque: bruciano i baraccamenti di Porto Rose, i magazzini di Melinie. Ora è la nostra volta. Il Caproni è sull'obbiettivo. Tutte le luci sono spente. Non c'è laggiù che il lampeggiare fosco degli incendi. Il Comandante si sporge dalla carlinga sul traguardo, afferra la



Il sicuro volo di un buon apparecchio al Concorso Nazionale.

manovella dello sganciamento, dà un primo giro, poi un secondo. Ed ecco laggiù sulla costa Nord dello stretto, due vampate violente, poi come un roscgiare di braga, che ad un tratto si ravviva, si allarga, si slabbra come una ferita sanguinosa, si fa incandescente agli orli, come della lava che fluisca dal suolo. Visione rapida: tutto è già scomparso dietro di noi. Passiamo sui docks di Gianovich. Altri giri di manovella, altri scoppi enormi. Abbiamo gettato tutte le nostre bombe, le due grandi granate-mine e le quattro piccole: duecentocinquanta chili di esplosivo: e tutta su buon



Ricordi del raduno romagnolo. A Rimini i nostri abbonati hanno volato sul «Caproni 191». Ecco la solita fotografia che riproduce la scena dell'atterraggio dell'apparecchio dopo un lungo volo sul mare. Scende cautamente dal brontosuaro un soddisfatto aquilotto.

bersaglio. Il Comandante fa un gesto che significa: «Ritorno». Filiamo attraverso Lustica. Il saettio sotto di noi si fa più fitto. Sparano all'impazzata, da ogni parte. Vediamo scoppiare qualche granata, ma a gran distanza. I riflettori dei forti di Lustica, da Kavalla a Manula, cercano sventagliando affannosamente il cielo, ma invano. Ce li lasciamo presto dietro e lontani. Passiamo a Sud di Punta d'Ostro, siamo di nuovo sul mare aperto. I motori continuano quel loro ritmato rombo piano, regolare, che sembra ora un ruggito di vittoria. Iterum leo rugit. E' il motto di D'Annunzio all'impresa. Il vecchio leone alato non ha di nuovo ruggito stanotte sui suoi antichi domini?

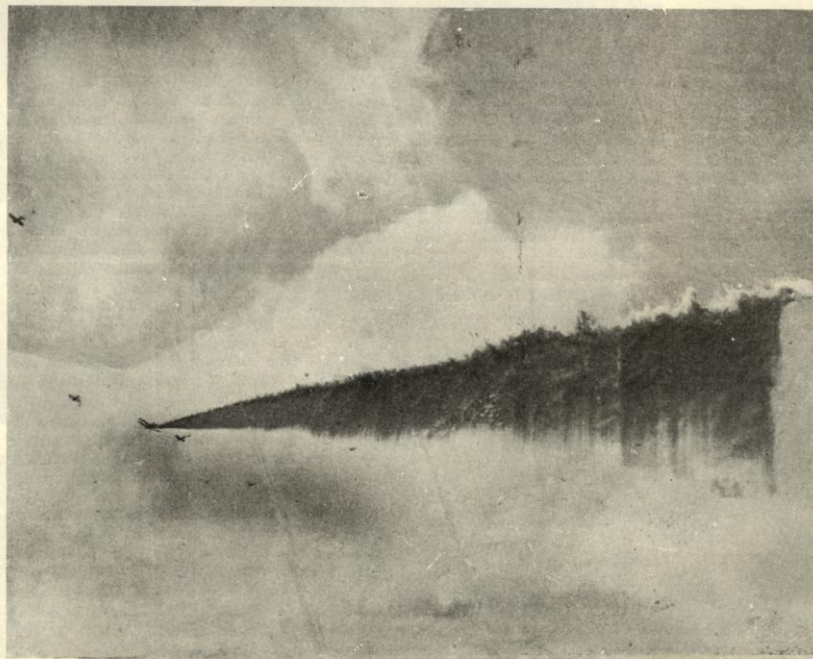
«Discendiamo lievemente, gradatamente, dai tremilacinquecento metri a cui eravamo saliti. La foschia del mare è ora foltissima, forma qua e là amplissimi banchi di nubi, su cui sporgendoci a guardare dalla carlinga si vede l'ombra del nostro velivolo accompagnarci nel volo. Si naviga per un'ora. Nessuna luce sul mare. Il vento di Nord si è fatto più violento, investe l'apparecchio di fianco sospingendolo verso Sud. Ogni poco il pilota deve correggere l'insensibile ma sicura deviazione. Navighiamo per circa un'altra ora, e l'Italia non ancora appare. Il rombo dei motori sembra la chiama. Siamo di nuovo nell'infinito. Ogni tanto una stella filante solca l'immensità. Ma dov'è, dov'è dunque la nostra terra? Sembra scomparsa, dileguata, sommersa in quell'abisso nero. Tutti abbiamo ora nell'anima una inquietudine vaga. Pensiamo anche ai compagni dispersi in quello sconfinato mistero. Ad un tratto ecco un barlume fioco fra la caligine che a duemila metri già ci avvolge. Poco a poco si fa più vivo. E' il proiettore di una torpediniera; deve essere l'ultima. Ci affondiamo ancora nella nebbia. Anche le stelle sono scomparse. Ma la costa non può essere lontana. La foschia dopo dieci minuti ancora si fa meno fitta. La rompe

a un tratto un grande occhio luminoso, fisso, vivissimo. E' un faro nostro. Ma è lontano. Ancora un quarto d'ora di volo. Navighiamo da quasi cinque ore. Abbiamo portato benzina per cinque ore e un quarto o cinque e mezzo al massimo. Tutti i serbatoi sono aperti. Ecco finalmente la costa. E' sotto di noi. L'oscurità misteriosa è scomparsa. Vediamo laggiù una strada, un paese, e il mare che sciacqua lieve su una spiaggia arenosa. Voliamo a sud lungo la costa per pochi minuti, riconosciamo un segnale rosso di vedetta. Pieghiamo dentro terra. Ma anche la terra ora scompare nella nebbia. Lontano appare un'altra luce vaga, biancastra: certo i riflettori del campo sotto la nebbia. Siamo a mille metri. La terra ricomincia a mostrarsi, or sì, or no. Vediamo i riflettori. E' il campo. Cominciamo a planare. Il rombo dei motori si spegne. Ora possiamo parlarci. Ma non riusciamo a capirci. Le voci hanno un suono stridulo, stransissimo. D'improvviso, mentre continuiamo a planare, il pilota e l'osservatore che guardano in giù, fanno dei gesti violenti di rabbia. Una voce più stridula, grida: «Non è il campo! Lì c'è il mare! Dove siamo?». Infatti abbiamo sotto di noi una distesa chiara, lucida che lambisce la terra su cui sono accesi i riflettori. La benzina è quasi finita. Il secondo pilota cerca di fermare il plané, ma i motori non riprendono. Il Comandante grida: «Non importa! Scendiamo in mare!». Fa cenno di mettere la cintura di salvataggio e afferra le leve, deciso. Ma l'osservatore che di nuovo si è gettato curvo fuori della prua a guardare, dà un grido: «Non è il mare! E' nebbia! Siamo sul campo!». Ai segnali di soccorso dell'apparecchio un riflettore si abbassa ad illuminare il suolo, l'altro fruga la nebbia facendo segnali di saluto. A una tirata energica anche i motori riattaccano a cento metri dalla terra che sembra lanciarsi contro. Leggermente il velivolo la raggiunge, scivola sul suolo, si ferma esausto. Ha volato per cinque ore e un quarto precise: non ha nei serbatoi che un centimetro di benzina.

«L'alba ha ritrovato sul campo tutti gli apparecchi che erano partiti meno quello che aveva atterrato più lontano. Qualcuno è ritornato che già schiariva dopo sei ore di volo.

«Così è stata compiuta da aviatori italiani, la più grande e audace impresa che la guerra aerea registri».

Guelfo Civinini



Cortine di nebbia artificiali di sbarramento durante le ultime manovre aeree a La Spezia.

ARIM - GALÈB PICCOLO ETIOPE

Ho sottomano un pacchetto di lettere strane, sia per provenienza che per contenuto, speditemi tutte insieme da un vecchio compagno d'armi che, felice lui, m'ha preceduto in Africa Orientale.

Badiamo bene; queste lettere non sono né di suo pugno, né dirette a me, ma scritte, con date diverse, a un certo buluk-basi Ibrahim, che non conosco affatto, e firmate col nome, per me perfettamente ignoto, di Arim-Galèb.

L'amico che me le ha mandate spiega il suo dono con queste parole: «...Credo che potranno interessarti queste curiose letterine che al mio attendente Ibrahim va da qualche mese spedendo un suo lontanissimo nipote, certo Arim Galèb, ragazzo di 13 o 14 anni, schiavo porta-ombrellino di un illustre e pascutissimo notabile di Addis Abeba.

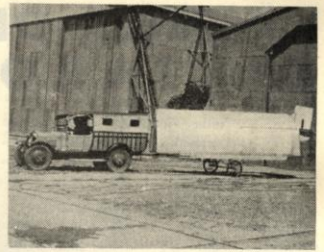
Secondo le spiegazioni di Ibrahim, questo Arim-Galèb sarebbe stato raziato molti anni or sono da una tribù di frontiera. A quanto pare, Arim, si troverebbe abbastanza bene nella sua onorifica funzione di porta-ombrellino, come leggerai tu stesso, pretende di far disertare Ibrahim magnificandogli il fasto e la potenza della corte abissina.

Ma con Ibrahim non attacca. Egli dice che «... molto più onore portare un solo fucile per Italia Grandissima che venti ombrelli con frangia per Negus Hailè». Le lettere sono in lingua e caratteri amarici; ora, immaginando, senza offesa per la tua cultura, che questa lingua ti sia meno familiare del romanesco, ho tentato di tradurtele. E con questo ti saluto e arrivederci quaggiù...».

Prima lettera di Arim Galèb a Ibrahim.

«Mio caro e traditore zio, qui, in questa bellissima città, perla dell'universo, Addis Abeba, tutti ti chiamano traditore e con te tutti quelli che servono il selvaggio popolo d'Italia.

So che gli italiani vogliono assalirci, ma il mio padrone dice che è roba da ridere e giura che saranno cacciati via a frustate da tutta l'Africa, «così, e



Il trasporto sul campo di un apparecchio della Scuola italiana di volo a ve'a di Istanbul.

così...», diceva, e mi frustava per farmi capire bene come, e io gli ho giurato subito che avevo capito a perfezione e mi son messo un po' di burro sulle spellature.

Il mio padrone è molto importante ed è il capo di tutte quelle bestie che volano e fanno «brrrr», e che voi chiamate aeroplani.

Questi aeroplani sono molti, bellissimi e potenti.

Sono più delle dita delle mani e dei piedi messe insieme, e bisogna aggiungere anche gli occhi e il naso.

Sono meravigliosi a vedersi, tutti ben verniciati e ben conservati sotto una tettoia vasta e comoda come il palazzo del governo. Il padrone m'ha spiegato che un certo giorno voleranno per distruggere tutti gli italiani, ed io prego Dio che mi dia vita abbastanza per vederne in aria anche uno solo. Per ora debbo accontentarmi della descrizione che fa il padrone di un lunghissimo volo che lui ha fatto tanti mesi fa con l'ultimo arrivato di questi aeroplani.

Nello stesso modo che quando va sul mulo ha uno schiavo mulattiere, quel giorno aveva uno schiavo bianco, qui lo chiamano svedese, che guidava.

Con un rumore di tuono e di tempesta l'aeroplano s'è messo a correre su un campo e le iene e le antilopi fuggivano dinnanzi a lui. Poi s'è fermato, e lo schiavo svedese ha detto che per quel giorno bastava e ha fatto riportare da trenta schiavi somali l'aeroplano nel capannone.

Lo schiavo svedese ha poi fatto dei misteriosi esercizi alle budella di ferro dell'aeroplano e dopo una settimana ha detto al padrone che era pronto.

Purtroppo neanche stavolta io c'ero perché un medico di quegli odiosi barbari italiani mi volle crudelmente tenere a letto in un suo ospedale per mettermi a posto una costola che il mio potente padrone m'aveva rotta col manico dell'ombrellino onorario.

Ancora tutti in Addis Abeba parlano di quel volo straordinario. M'hanno riferito, ma io stento a crederlo, che l'aeroplano si sia sollevato più alto del sicomoro della Piazza Reale e che corresse come un cammello impazzito e che è stato in aria il tempo di divorare cruda una lingua di montone.

Il padrone è tornato al tukul tutto felice e orgoglioso e col naso rotto.

Pel naso, dice lui, è una cosa da nul-

la. Nello scendere, ha spiegato, l'aeroplano s'è fracassato le zampe ed anche un'ala. Lo schiavo svedese dice che succede sempre così e che gli basta qualche libbra di polvere d'oro per fare un sortilegio irresistibile e l'aeroplano torna come nuovo, con la sua bella vernice splendente.

Basterà non toccarlo più e non pretendere di farlo volare ancora.

Com'era bello e maestoso il mio padrone quando, qualche giorno dopo, è uscito scortato dal suo fedele Arim Galèb che gli portava l'ombrello!

Aveva il naso coperto da uno spesso strato di burro fermentato impastato col fango, e quando uno di quegli schiavi belgi che insegnano ai nostri soldati l'uso delle armi dei barbari bianchi, lo ha visto, s'è inchinato fino a terra esclamando:

«Saluto in te, o Ras Nefas Gaditù, il Balbo d'Etiopia!».



In questa riproduzione fotografica si vede una copia di «L'aquilone» e non si vede un microscopico «S.V.A.» fotografato sulla mensola.

Io non so, zio Ibrahim, chi sia questo Balbo, ma certo che se assomiglia anche pallidamente al mio potentissimo padrone, dev'essere un grand'uomo.

Che cosa aspetti a raggiungerci? Ti saluta il tuo fortunato nipote

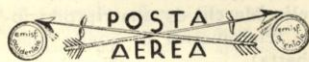
Arim Galèb.
Addis Abeba, maggio 1935.

Il Castellano dell'aria

L'INAUGURAZIONE DEL SALONE AERONAUTICO

Sabato 12 ottobre ha avuto luogo, alla presenza del Duca d'Aosta e di S. E. Valle, Sottosegretario all'Aeronautica, l'inaugurazione del primo Salone Aeronautico Internazionale.

Nel prossimo numero pubblicheremo un'ampia relazione di questa interessante esposizione, alla quale prendono parte, accanto all'Italia, la Francia, la Germania, la Polonia e la Russia.



ARF - Milano. — I vantaggi dell'abbonamento a L'aquilone sono: si riceve il giornale a casa, il giornale viene a costare meno, si può partecipare ai Raduni con una spesa irrisoria rispetto a quella che occorrerebbe senza l'organizzazione che può dare il giornale. Gli abbonati hanno in dono i cartoni per costruire gli apparecchi (attualmente in ristampa) e possono facilmente imparare il modo di costruire gli aeromodelli. Ecco i vantaggi. Grazie dei saluti che ricambio aerodinamicamente.

(Altra posta a pagg. 13, 14 e 15).

ROTTE BOREALI

La rotta boreale, presentemente allo stato di studio, è un itinerario che unisce le principali città del medio occidentale americano con le principali città dell'Europa. Questo itinerario unisce Chicago, nodo delle aerolinee americane, con Berlino, nodo corrispondente delle aerolinee dell'Europa settentrionale.

Poiché tale itinerario, che effettivamente potrebbe chiamarsi del circolo polare, attraversa le latitudini nordiche, la distanza non è materialmente maggiore di quella fra New York e l'Europa occidentale. Sostanzialmente abbrevia la distanza in linea d'aria fra le città dell'interno dei due continenti nei confronti della rotta fra New York e Londra.

Si tratta principalmente di un itinerario lungo la terra e in gran parte entro la terra. La più lunga tappa marittima è di soltanto 520 miglia tra il Labrador e la Groenlandia.

Prendendo Chicago come capolinea occidentale, la linea traverserebbe in larghezza il Lago Michigan, taglierebbe il Lago Ontario settentrionale e il Quebec del nord e sfiorerebbe l'estremità inferiore della baia dell'Hudson prima di giungere al Labrador settentrionale. Di là la linea attraverserebbe l'estremità sud della Groenlandia, toccherebbe l'Islanda e sfiorando la penisola scandinava continuerebbe fino a Copenaghen e Berlino.

Tale percorso renderà i viaggi più brevi e indubbiamente migliori, inquantochè saranno evitate le nebbie che esistono lungo la costa.

La rotta boreale fu studiata circa 7 anni or sono per la prima volta e il suo massimo vantaggio parve consistere unicamente nei brevi tratti di mare da varcare. In quel tempo però l'autonomia dei velivoli commerciali poteva a stento raggiungere le 500 miglia; oggi invece l'autonomia con carico pagante raggiunge le 2400 miglia, ma è necessario trasportare un grande carico di benzina, a detrimento del numero dei passeggeri.

Presentemente, invece, oltre alla possibilità di stabilire delle tappe lungo il percorso a vantaggio del carico pagante, è accertato che le condizioni meteorologiche sulla rotta boreale sono anche d'inverno assai migliori di quelle che si incontrano in pieno Atlantico. Le formazioni nebbiose locali sono di poca importanza e la temperatura più bassa può costituire un trascurabile inconveniente, come la cosiddetta notte polare

che in realtà è un oscuro crepuscolo al quale si può rimediare con una conveniente distribuzione di fari, a prescindere dalla possibilità di impiantare basi di fortuna ed altri sussidi utili alla navigazione aerea.

Per quanto la rotta si snodi in gran parte sopra zone che vanno sotto il nome di disabitabilità o selvaggio, non saranno mai disabitate come quelle dell'alto Oceano; d'altra parte la presenza di una linea aerea contribuirà a rendere, sia pure esiguamente, abitate le striscie di territorio sorvolate.

Per concludere, si può aver fede in questo problema, quasi risolto, delle comunicazioni aeree con l'Europa attraverso la rotta boreale, la quale, ad opinione dei tecnici, è migliore di qualunque altra che si svolga sull'Oceano sconfinato.

G. d. N.

CRONACA BREVE

IL PIU' MINUSCOLI VELIVOLI ESPOSTI IN UNA MOSTRA PARIGINA.

Si è aperto il 4 corrente a Parigi il primo salone dell'aviazione leggera che raccoglie tutti i migliori velivoli di piccola potenza. I piccoli apparecchi esposti, una cinquantina circa, hanno tutti volato dimostrando la loro solidità. Si notano, tra gli altri, piccoli monopiani azionati da minuscoli motori a scoppio, di un cilindro. Scopo di questo salone è di far conoscere al gran pubblico gli sforzi di una gioventù entusiasta. Il piccolo velivolo da 25 HP col quale il cap. Thoret ha volato due volte le Alpi e un magnifico aeroplano senza motore tengono compagnia a un «pou du ciel» nello stesso posteggio.

IL PIU' GRANDE APPARECCHIO INGLESE

Dati e informazioni sulle principali caratteristiche del più grande apparecchio inglese, il «Sarafant», ci fanno sapere che esso è un idro-emotore che pesa, a vuoto, 20 tonnellate. Esso può portare un carico utile di undici tonnellate, raggiungendo così il peso totale di 31 tonnellate. Ha sei motori di 930 cavalli ciascuno e la cellula è biplana.

L'apparecchio è stato sottoposto a severissime prove di collando in mare aperto: abbandonato a sé stesso durante una violenta tempesta di vento, fu ricondotta a riva senza che avesse riportato danni degni di nota.

Prove di decollo e di ammaraggio in condizioni difficilissime sono state superate dal «Sarafant» in maniera agevole.

La cura che il costruttore ha posto nei riguardi della navigabilità, della resistenza e della sicurezza dell'apparecchio è andata, com'è naturale, a detrimento della velocità



Aquilotti di Torino fotografati a Mirafiori ai tempi del Raduno.

di crociera che sarà così di circa 220 chilometri orari.

A pieno carico l'autonomia di volo risulta di 2300 chilometri.

PIOGGIA DI UOMINI

Durante le manovre dell'Armata Rossa, oltre mille uomini armati di mitragliatrici leggere si sono gettati col paracadute oltre le linee del supposto avversario.

LA RETE AEREA DELLA RUSSIA

La rete aerea sovietica è la seconda al mondo per valore chilometrico. Vien subito dopo quella nord-americana.

Lo sviluppo è stato costante e prodigioso: nel 1929 si raggiunsero i 15.426 chilometri; nel 1930, i 26.487; nel 1931, i 27.746; nel 1932, i 30.273; nel 1933 i 37.000; nel 1934, i 45.000 chilometri.

Il primo trimestre del 1935, si chiude con 43.000 chilometri di linee locali.

I chilometri di volo effettuati, i passeggeri e le merci trasportati, sono in continuo aumento, e dimostrano quale e quanta importanza i servizi aerei abbiano assunto: dai 900.000 chilometri volati nel 1925, si è passati ai 2.800.000 del 1928 e ai 7.000.000 del 1932. Dati più recenti non se ne hanno.

I passeggeri trasportati nel 1925 furono 6100; nel 1934, 51.620; la posta e le merci smontarono rispettivamente nel 1925 a 13,4 e 72,4 tonnellate; nel 1934 tali cifre sono salite a 2572 e 2062 tonnellate.

LA COSTRUZIONE DI UN AEROPLANO STRATOSFERICO

Secondo i giornali inglesi un aeroplano per voli stratosferici è stato ordinato a Bristol dal Ministero dell'Aviazione. I costruttori sperano che la macchina raggiungerà l'altezza di 15 mila metri e una velocità di oltre 500 chilometri all'ora.

IL VOLO DI UN PALLONE RUSSO.

I piloti sovietici Romanoff e Babykin, a bordo di un pallone, hanno compiuto un volo di cinquantasei ore compiendo un percorso di duemilatrecento chilometri. Gli aeronauti sono partiti da Svingorod, presso Mosca, e sono atterrati nel Kazakistan, nella Siberia sud occidentale. Il pallone aveva un volume di duemiladuecento metri cubi.

AMSTERDAM-BATAVIA IN CINQUE GIORNI.

La K. L. M. ha assicurato l'esercizio bi-settimanale in ambedue le direzioni della linea delle Indie olandesi. Il percorso di 14.000 chilometri, fra Amsterdam e Batavia e viceversa, è compiuto in cinque giorni e mezzo. Le tappe sono di dieci ore ciascuna alla media di 270 chilometri. I pasti ai passeggeri sono serviti agli scali.

Tutte le spese sono incluse nel prezzo del biglietto che costa poco più che un comune biglietto di prima classe su un piroscafo.

L'AEROPLANO SACRO.

Anche la religione profita delle possibilità offerte dall'aviazione.

Un grande Congresso eucaristico è stato tenuto di recente a Medellín in Colombia.

In occasione della cerimonia di apertura s'è assistito ad un fatto senza precedenti: a mezzo di un potente trimotore, a bordo del quale era stata installata una piccola cappella, monsignor Gonzales, arcivescovo di Bogotá, ha portato il Santissimo Sacramento a Medellín.

Migliaia di fedeli e ventidue vescovi assistettero all'arrivo del sacro aeroplano.



Amelia Earhart risponde alle domande di un gruppo di giovanissimi ammiratori.



Grande romanzo aviatorio-coloniale di Ulisse Perso

(Continuazione e fine).

Anche il finto ladro ho fatto; e poco fa, quando tu mi inseguivi...

— Infatti Ramadan ti crede un ladro, complice di Ali. Ora a quel mascalzoncello metteremo le manette.

— Non me la posso perdonare.

— O perchè? Hai avuto il merito, con la tua falsa traccia, di rimettere la calma negli animi. Così tutti hanno avuto la forza di aspettare fino a oggi.

L'amico di Ras Rhamoun (amico o servitore fedelissimo?) fermò l'autocarro davanti al castello di Murzuk, verso mezzanotte del 27 agosto.

— Ho l'ordine di consegnare i due ragazzi fuggiti da Homs venti giorni fa — disse semplicemente al milite di guardia.

— Aspetta. — E il milite entrò a chiamare il suo comandante, che dormiva.

Quando, dieci minuti dopo, questi venne al portone, l'autocarro era scomparso confondendo il suo frullo con il fracasso e gli strilli delle donne che, in una casa vicina, facevano la veglia a un morto.

Or e Tor dormivano abbracciati in una branda calata a terra delicatamente.

L'ufficiale riconosce il figlio del suo amico Menzio, e fa trasportare la branda con i ragazzi in una saletta del corpo di guardia; poi per via radio, comunica al Governo di Tripoli la notizia che pare miracolosa.

La sera dopo, al tramonto, il "Caproni" di Donati sbarcava a Murzuk il capitano Menzio, l'avvocato Valla e i due americani.

Trovarono Or e Tor sdraiati alla turca in un caffè sotto i portici del "dendal", l'arteria principale della cittadina fezzanese. Or stava tentando uno schizzo di quel portico con le colonne di tronchi di palma; Tor succhiava con impegno il grosso bocchino a susina di un "narghilè" variopinto.

— Eccoli! — Valla rimase senza parola stringendosi al petto il suo ragazzo, che stenta a frenare un singhiozzo, finalmente chiede:

— E la mamma?

— Ormai tutto è passato, ma un'altra volta...

Il capitano Menzio si pianta rigido davanti a Tor, con piglio di minaccia.

Tor soffia dall'angolo delle labbra una sottile infinita nuvoletta di fumo azzurro, con gli occhi sonnacchiosi, che sapeva fare qualche volta poi dice:

— Vedo che avete ricevuto il nostro messaggio. Bene. Sai, papà: abbiamo fatto un magnifico corso di geografia sahariana. Quanti errori stampate sulle vostre carte!

Il capitano Menzio non regge più. Si intenerisce a suo dispetto (in fondo è orgoglioso di quel suo figliuolone forte gaio e buono):

— Vieni qua, brutto coso, e lascia quella pipaccia sporca, altrimenti non ti do il bacio che ti manda la mamma.

— La mamma!

Poi Bob e Edgard vollero stringere la mano dei due "coraggiosi Boys".

— Congratulare — dice Edgard.

— Pagare subito nostro anfibio — minaccia Bob con indovinata severità.

Or e Tor restano allibiti.

— Veramente, se avessimo riflettuto, c'era modo di pagarlo con certi gioielli... ma... — dice Tor.

— Ma il dio Ra non volle — conclude Or.

Donati tronca le tenerezze dell'incontro, e le discussioni che stanno per nascere:

— Andiamo al castello: abbiamo tutti bisogno di un bagno, di un pasto e di un letto.

Al castello trovano il telegramma, che il capitano Giordano aveva intanto lanciato da Bir Hassi.

— Se non avranno incidenti di strada, dopo domani Massimo e Giordano saranno qui: sul "Caproni" c'è posto per altri quattro.

— Mio cognato in volo!?? — ride il capitano Menzio. — Impossibile: piuttosto se ne ritorna a piedi.

Ma all'alba del trenta agosto il "Caproni" decollava con tutti i nostri amici a bordo. Zio Massimo, che aveva stabilito di ritornare con l'autocarro di Giordano, fu fasciato come una mummia dai due americani aiutati da Tor (Or non avrebbe osato mancar di rispetto a suo zio) e trasportato di peso nella cabina.

Procedendo a bassa quota Zio Massimo si rasserenava a poco a

poco: cessa di sbuffare e di roteare gli occhi:

— Slegatemi!

— Prima dire che è meglio aeroplano che mehari — impone Bob.

— Sì, sì è meglio...

Libero dalle fascie, Massimo si affaccia a guardare in giù il paesaggio che gli scappa sotto i piedi e vede, in un avvallamento della Hamada, la caravana di Ramadan che si rimette in marcia, dopo il bivacco della notte.

— Poveretto; fino a Murzuk (e ci arriverà fra due settimane)

non saprà che i suoi denari sono al sicuro e che quella piccola canaglia è all'ombra!

— E che tu non sei nè ladro nè maomettano — aggiunse Or che si era divertito al racconto di zio Massimo con i commenti allegri di Giordano.

— Ma quello che non saprà mai mai mai è che io, Massimo, sono ripartito in volo, mentre avrei mille volte preferito il mio Slop-dal-collo-lungo. Povera bestia! Almeno lui è a terra sicuro. Pensa, Or, se questo uccellaccio a motore perde le staffe...

— Ma non le può perdere — grida Donati che rientra in cabina lasciando Bob alla manovra. — Signor Massimo, questa sera caleremo a Socna e domani lei potrà rivedere la sua concessione.

Valla e Menzio ascoltano da Tor il racconto delle vicende del lago e della Piramide.

— Tutto un sogno, dite voi? Come è possibile sognare in due la stessa cosa? e questo gingillo, che vi sembra che possa essere? — e mostrava la placca d'oro.

Rimasero tutti perplessi alla vista di quell'oggetto strano, con chiari i segni dell'antichità, e quei geroglifici misteriosi.

— Lo faremo esaminare dal professore Marchi. (Infatti nel volume più volte ricordato, Aurelio Marchi dà una riproduzione tricromatica di quella placchetta).

La sera a Socna, durante il pranzo offerto dal comandante della stazione dei Carabinieri, Bob minacciava Tor di sequestro per l'aeroplano perduto.

— Io non possesso nulla. Potete sequestrare la mia persona.

— Accettato! E' vero, Edgard? Fra cinque mesi tornerò.



Come sono rimasto vedendo la prima volta «L'aquilone» — così ci scrive l'autore del presente disegno.



Il famigerato Tosaroni arriva trafelato al campo della Torraccia (Roma), dove si svolgono i lanci di prova degli aeromodelli.

remo qui con un apparecchio più grande, diretti molto lontano e sequestreremo Or e Tor.

— Accettiamo — gridò Or con entusiasmo.

— Oh!?? — arrischiò Valla guardandolo con ansia.

— Ma sì, papà. Ormai ci dovete essere abituati.

— Certamente — assicurò Tor.

Infatti, come è raccontato in un altro romanzo (1), sei mesi dopo partirono per i voli più lun-

ghi e per avventure assai più interessanti di questa, che vi ho raccontata un po' alla svelta per non tormentare la pazienza di certi amici miei.

F I N E



Ed ecco «l'aquila nera» — capo dell'azione etiopica — che compie i soliti esercizi alla presenza del re dei re. Anche questo disegno è del Pandolfi.

remo anche noi, per i nostri abbonati. Intanto dobbiamo sinceramente lodare l'attività e le iniziative del gruppo guidato dal nostro collaboratore e corrispondente Bruno da Osimo.

UN RADUNO A MILANO

Ecco una notizia che farà molto piacere alle rondini e agli aquilotti di Milano.

Sabato 19 e domenica 20 si svolgerà a Milano un raduno al quale potranno partecipare tutti gli abbonati a L'Aquilonone. Il programma del raduno è il seguente:

SABATO 19 OTTOBRE

Ore 10 — Riunione presso la sede dell'Aero Club «Emilio Pensuti» in via Foscolo, 2.

Ore 15 — Riunione davanti al Palazzo dello Sport, sede della Mostra internazionale d'Aeronautica.

Ore 15,15-19 — Visita al Salone aeronautico.

DOMENICA 20 OTTOBRE

Ore 8,30 — Appuntamento all'ingresso dell'Aeroporto di Taliedo.

Ore 8,45-9,45 — Visita all'Aeroporto.

Ore 9,45-12,30 — Lanci di aeromodelli di tutte le categorie. A dette gare potranno partecipare tutti gli aeromodellisti della Lombardia.

Verranno distribuiti dei premi ai migliori classificati. Per maggiori schiarimenti rivolgersi all'Aero Club di Milano, in via Foscolo, 2.

Ore 12,45 — Rancio collettivo sul campo, o altrove.

NORME

Gli abbonati a L'Aquilonone regolarmente iscritti all'Aero Club, o che si iscriveranno entro la mattinata di sabato 19 ottobre, dovranno versare una lira per l'iscrizione al raduno.

Gli abbonati a L'Aquilonone non iscritti all'Aero Club dovranno versare la somma complessiva di lire 6.

L'iscrizione all'Aero Club costa lire 8 e tale versamento dà diritto all'abbonamento annuo a L'Aquilonone.

Il versamento delle tasse di iscrizione potrà essere fatto presso l'Aero Club Emilio Pensuti, da oggi fino all'ore 12 del 19 ottobre.

Collaborazione dei giovani

PARATA AEREA IN ETIOPIA

(dal nostro inviato speciale inglese)

ADDIS ABEBA, ottobre.

Un negro dalla caratteristica faccia idiota mi fa: «An y Male?» Stavo per rifiargli un tremendo cazzotto, ma l'interprete mi fermò il braccio e mi spiegò che quella frase, mista di inglese e di amarico, tradotta, suona così: Dove va il signore? — poi rispose: «Sheikre thino» (= all'Aeroporto). L'altro, esaminati i documenti e i permessi personali, ci fece un buffissimo saluto militare e ci lasciò passare: «Himbe, cil» (= prego, da questa parte). Noi rispondemmo con un gentile: «Moor j shek» (= grazie mille) e ci avviammo.

Superbo spettacolo!... Una pianura maestosa si stende per più di un chilometro. In fondo gli hangars (ad uso e consumo del lettore che eventualmente lo volesse sapere, diremo che erano assolutamente privi di pareti e che il

E si vola. I motori crepitano. Le ali sussultano. Il vento prodotto dal turbine delle eliche fa sventolare i barracani degli avieri indigeni. Ora si parte. Dei 26 apparecchi, cinque felicemente decollano, 21 capottano, dei quali 14 sono messi fuori uso. Il Negus sorride: «Poverini!, capiranno che... sono tanto giovani... e poi cominciano adesso...». Nell'aria un Bébé, pilotato dal famoso Aquila Nera, fa delle acrobazie. Lo stile è molto dubbio, però l'intenzione c'è. L'aeroplanino sale in candela e si rovescia sul dorso: quindi scivola d'ala (rabbivido), si avvita vorticosamente (un urlo di raccapriccio mi sfugge)... un fagotto inerte viene proiettato fuori della carlinga (chiudo gli occhi inorridito). Una mano sulla spalla... riapro i lumi e vedo Sua Maestà che ride tenendosi a tutte mani la sacra epa e mi dice: «Amunt, n'est ce pas?». Poco lungi da un ammasso di rottami, un coipo giace per terra sfrecciato: Aquila Nera fu...

Sottopongo il mio stomaco a sforzi sovrumani per farlo rimanere al suo posto. Un altro apparecchio si appresta ad atterrare. Si abbassa a tutto motore e rade la terra fin quasi a toccarla: «Ma costui è un pazzo» dico rivolto all'augusto ospite, e lui, sorridendo come sempre: «Oh, no! Vedrà ora». Infatti il preteso pazzo toglie il gas completamente e di colpo; simultaneamente tira tutta la leva; s'impenna e ricade sulla coda in perdita di velocità. Il re degli Etiopi ha un altro apparecchio e un altro pilota in meno. Si rivolge a me: «Vede — mi dice — così si evita il pericolo di una capottata». — (La sua logica mi confonde: appena sarò a Londra farò adottare il metodo dalla mia Aviazione). — Adesso nel cielo tre Nieuport tentano la formazione di squadriglia. Due sono già accostati: il terzo accosta un po' troppo



Enzo Pandolfi, autore del presente disegno, dice che gli abissini, dopo aver rubato (con la complicità degli inglesi) i piani dell'ingegnoso Ulisse, hanno costruito una rete per prendere gli aeroplani italiani.

tetto era ricoperto di paglia cementata con sterco bovino).

Un individuo ci passa accanto e si ferma col negro di cui sopra confabulando a bassa voce e lanciando al nostro indirizzo occhiate non troppo benevole: uno schiavo gli tiene sul capo un ombrello. «Faccia da sospetto — dico io —. «Oh yes! Is the Negus Neghesti». Non ebbi nemmeno il tempo di sbalordire perché «the Negus» veniva verso di noi e ci interpellava amabilmente in amarico: «Kùohaine imba sin. Nyu'aila ozein» (Vengano pure avanti, ora vedranno i miei piloti). Lo seguiamo in un hangar.

Nove uomini in tuta e casco stavano facendo il dest' riga. Un ufficiale bianco li comandava, il quale, seppi poi, era di nazionalità affine ai famosi fiammiferi di sicurezza. Il Negus dette qualche ordine e poco dopo 26 apparecchi erano in linea di volo. Ve n'erano di tutti i tipi: un vecchio Voisin, con le caratteristiche quattro ruote, due Bébé Bleriot, un Junker e parecchi altri anonimi. Mr. Sellassi mi soffiò all'orecchio: «L'alzabandiera». La fanfara suona una marcia vorticiosa. Rigidi sull'attenti rendemmo gli onori. Ma quando si trattò di vedere la bandiera fu un guaio serio: sul pennone sventolava al sole un drappo di colore indefinito che somigliava stranamente a un paio di quelle che, in lingua povera, chiameremo mutande.



Una bella xilografia di Molnar, artista ungherese di grande notorietà.

La Palestra dell'aeromodellista

L'AEROMODELLO "S. MARIA-LITTORIO XIII.,

Un semplicissimo apparecchio che permetterà ai giovani costruttori, e specialmente agli iniziandi, di ottenere buonissimi risultati è quello che descrivo oggi.

Il modello è rappresentato dalla fig. 1 in pianta; e dalla fig. 2 di fronte.

Dalle illustrazioni constatiamo che si tratta di un aeromodello del tipo monopiano, monomotore con elica trattiva; l'ala a forma trapezoidale arrotondata alle estremità, ha m/m 1300 di

m/m 0,5, di forma cilindrica del diametro di m/m 20 o 22.

Come si è visto può essere anche a tronco di cono con diametro massimo di m/m 45 e minimo di m/m 22, e se ne ottiene un vantaggio di rendimento, diminuendo assai la resistenza all'avanzamento.

La fusoliera può essere costruita anche con compensato sottile, ed in ogni caso dovrà avere dei rinforzi alle estremità e non sarà male aggiungere altri nei punti più critici; cioè nei punti di appoggio dell'ala e del carrello.

Il tappo di coda (figura 3) sarà fatto in legno duro tornito e molto alleggerito: ad esso è applicato il gancio per la tenuta della matassa di gomma; mediante un piccolo perno da infilare in un foro passante attraverso al tubo ed al tappo si impedisce la rotazione del tappo dovuta alla torsione della matassa.

Il supporto dell'elica, se il tubo è cilindrico, dovrà essere del tipo semplice in legno duro tornito, mentre, se il tubo sarà a tronco di cono, potrà essere del tipo doppio (fig. 4), cioè composto di una calotta di legno duro tornito, con spessore sot-

tile per ottenere la massima leggerezza possibile e con un foro di alloggiamento per il supporto semplice normale.

Usando questo tipo di costruzione sarà opportuno fare il foro nella ca-

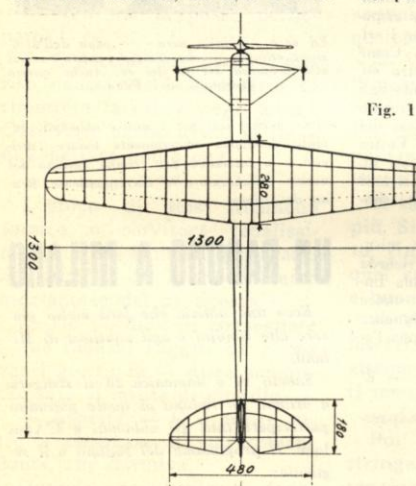


Fig. 1

apertura, m/m 280 di corda massima e m/m 120 di corda minima, per cui tenendo anche calcolo dell'arrotondamento delle estremità si ha una superficie totale portante dell'ala di dm². 25.

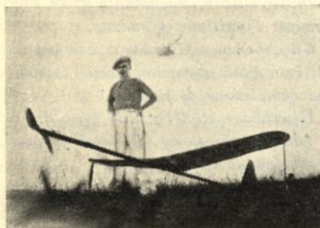
La fusoliera è costituita da un tubo tronco-conico, con la base maggiore avanti; ma può, qualora il costruttore lo voglia, essere anche cilindrico.

La lunghezza della fusoliera è di m/m 1300, escluso il tappo ed il supporto anteriore.

I piani di coda sono semplici; quello orizzontale ha superficie di dm². 5,8, con misure massime di m/m 480 x 180; quello verticale ha superficie di dm². 2 con misure massime di m/m 155 x 180. Il carrello ed il pattino di coda sono in filo d'acciaio e le ruote in legno.

L'elica è in legno e misura un diametro di m/m 360 con passo medio di m/m 500; il motore è costituito da una matassa di nastrina di gomma elastica.

Fusoliera. — La fusoliera è molto semplice e si può costruirla con impiallacciatura di acero dello spessore di



Apparecchio costruito da Vittorio Corsetti di Torino seguendo le lezioni de L'aquilone.

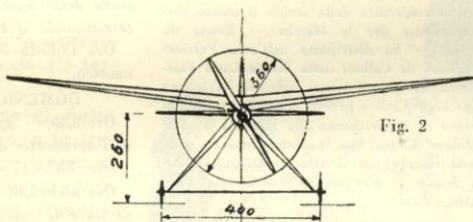


Fig. 2

lotta, per il supporto, fuori centro, al fine di ottenere un margine più ampio per una più ampia regolazione di rotta del modello.

Elica. — Il diametro dell'elica è stato praticamente stabilito di m/m 360 con passo variabile di m/m 600/400 del tipo normale (Record) per aeromodelli. Però la scelta dell'elica è libera e l'aeromodellista potrà consigliarsi con i grafici a suo tempo pubblicati.

L'imperniatura dell'elica è pure semplice, e cioè con alberello a gancio con vite e dadi, oltre il cuscinetto reggispianta tra l'elica ed il supporto.

Carrello. — Il carrello è del tipo più semplice a montanti a V rettilinei; è costruito con filo di acciaio dello spessore di m/m 1,5.

I montanti formano un sol pezzo con le parti ricurve e sagomate per l'appoggio e l'attacco al tubo fusoliera; sono legati con filo di ferro sottilissimo e saldati a stagno all'asse portante le ruote.

L'altezza è di circa m/m 260 e la carreggiata è di m/m 400.

Le ruote possono essere del tipo a disco in legno tornite e molto allegge-



Il veleggiatore di Tosaroni sta per fracassarsi al suolo? No, è tenuto da una mano, perchè il fotografo lo veda bene.

rite; il diametro può essere di circa m/m 70, ed è consigliabile abbiano nel mezzo una leggera boccola di tubetto metallico.

Il pattino di coda è pure del tipo semplice e fatto con filo di acciaio.

Il fissaggio alla fusoliera, sia del carrello che del pattino, si deve fare con legature ben strette adoperando cordoncino d'elastico.

Ala (fig. 5). — L'ala è del tipo a sbalzo con rastrematura uniforme.

L'ossatura è formata da n. 18 centine equidistanti fra loro m/m 70 ad eccezione delle due maggiori centrali che distano m/m 30 ognuna dall'asse di simmetria.

Il bordo di attacco può essere un listello di legno della sezione di millimetri 2x3 od anche un filo di alluminio del diametro di m/m 1,5.

Le estremità dell'ala sono a forma circolare con un raggio di m/m 60; il bordo di queste parti può essere costruito con giunco, se il bordo d'attacco è stato fatto in legno; se il bordo d'attacco è costruito con filo d'alluminio, il prolungamento di questo formerà il bordo degli arrotondamenti d'estremità.

Il bordo d'uscita invece è in legno dolce, convenientemente sagomato a sezione triangolare.

I longheroni possono essere formati da semplici listelli a sezione rettangolare.

Questi listelli possono essere in numero di cinque per ogni mezza ala e disposti come segue: uno sul dorso ed uno sul ventre in prossimità del bordo di entrata (1^a coppia); uno sul dorso ed uno sul ventre sull'asse centrale e longitudinale dell'ala (2^a coppia); ed infine uno sul ventre in prossimità del bordo d'uscita. La disposizione è chiaramente indicata dalla fig. 5.

Un listello di rinforzo poi potrà essere messo sopra all'ultimo accennato legando fra loro le sei centine maggiori e centrali.

Le centine in numero di 18 sono a due a due eguali; il profilo è il N. 946 Eiffel 385 che è un profilo di ottima efficienza, ben portante e di buona stabilità (vedi a pag. 13).

La lunghezza delle singole coppie di centine è di m/m 280, 260, 240, 220, 200, 180, 160, 140 e 120. Si possono costruire in legno compensato di betulla dello spessore di m/m 1,5 per le due centrali di m/m 280 di corda, mentre tutte le altre saranno di compensato da 1 m/m.

Le centine si possono anche costruire in balsa; ma allora si dovrà tenere

lo spessore di m/m 5 per le due maggiori centrali e di m/m 3 per le altre.

I listelli che formano i longheroni potranno essere di sezione rettangolare di m/m 2 x 3, incastrati nelle centine ed incollati.

L'ossatura dell'ala sarà costruita in due parti simmetriche ed unite poi fra loro mediante due, o meglio tre, dia-

frammi a forma trapezoidale, i quali, oltre a tenere collegate insieme le due mezz'ali, le disporranno secondo il diedro necessario per l'equilibrio laterale.

L'inclinazione di ogni mezz'ala potrà essere del 12% circa della sua lunghezza.

I diaframmi dovranno essere costruiti con compensato di 2 m/m.

Ai diaframmi potranno essere attaccati mediante bulloncini i supporti di alluminio necessari al fissaggio dell'ala al tubo fusoliera.

I diaframmi, se di spessore superiore ai 2 m/m, potranno essi stessi fare da supporto purché siano sagomati secondo il diametro del tubo e portino due gancetti (fig. 6) in filo d'alluminio che serviranno per il fissaggio alla fusoliera a mezzo di legature di cordoncino d'elastico.

Il ricoprimento delle strutture dell'ala sarà fatto con carta seta o con carta

pergamina che in ogni caso sarà tesa ed impermeabilizzata con bagnatura e verniciatura.

Piani di coda. — I piani di coda hanno una forma normale; il piano orizzontale di stabilità (fig. 7) ha apertura di m/m 480 e corda massima di m/m 180; è costituito da n. 8 centine a due a due eguali, montate su due longheroni dei quali uno forma una sola trave diritta piazzata verso in bordo

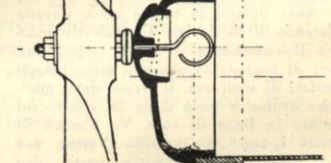


Fig. 3

Fig. 4: A technical drawing of the propeller support. It shows a cross-section of a support structure with a central hole for the propeller shaft and a hook-like protrusion on the side.

Fig. 5: A technical drawing of the wing structure. It shows a cross-section of the wing with various ribs (centine) and a central spar (longherone) attached to the fuselage.

Fig. 6: A technical drawing of the wing ribs (diaframmi). It shows a cross-section of a rib with two hooks (gancetti) for attachment to the fuselage.

Fig. 7: A technical drawing of the horizontal tail plane. It shows a cross-section of the tail plane with its ribs and the central spar.

d'uscita, l'altro è costituito da due listelli sottili a sezione rettangolare di m/m 1x2, disposti parallelamente al bordo d'entrata, uno sul dorso ed uno sul ventre.

Anche queste centine possono essere ricavate da compensato dello spessore di 1 m/m e così pure la trave longitudinale; se si usa legno di balsa, lo spessore sarà di m/m 3.

Le centine distano fra loro, 45, 55 e 55 m/m ed hanno una lunghezza rispettiva per ogni coppia di m/m 185, 165, 135 e 100; le due centrali distano dall'asse di simmetria m/m 15. Il profilo usato è il N. 343 Saint Cyr 58, sottile e biconvesso simmetrico (vedi a pag. 12).

La coppia delle centine centrali di m/m 185 dovrà essere al montaggio mozzata alla lunghezza di m/m 135.

Tutto il contorno, comprendente bordo d'entrata e di uscita, sarà in filo d'alluminio del diametro di m/m 1,5.

Il piano verticale di direzione (fig. 8) ha un'ampiezza di m/m 155 x 180 ed è costituito da n. 2 centine che hanno lo stesso profilo di quelle del piano orizzontale e distanti fra loro m/m 80; hanno una lunghezza rispettiva di m/m, 175 e 150.

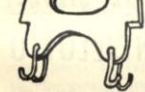


Fig. 6

Anche queste centine, come quelle del piano orizzontale, possono essere costruite con legno compensato o con balsa.

L'ossatura del timone è data da un trave diritto verso il bordo d'uscita e due paralleli al bordo d'entrata, uno per lato.

In contorno è totalmente costituito da filo di alluminio del diametro di m/m 1,5.

Il timone di direzione deve essere applicato a quello orizzontale nel modo normale ed in modo che la centina più bassa disti non meno di 15 m/m dall'asse di simmetria.

Il fissaggio può essere fatto con resistenti legature di filo di refe forte ed una buona incollatura per le parti in legno; mentre il filo di alluminio del contorno verrà ad una estremità attorcigliato a quello del bordo d'entrata del piano orizzontale, ed all'altra incassato nel trave diritto dello stesso piano.

A fissaggio avvenuto il timone di direzione dovrà essere solidale con il

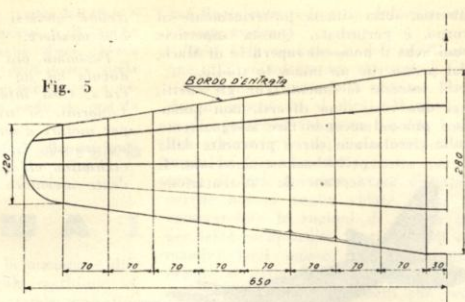


Fig. 5

piano orizzontale, al quale dovranno infine essere applicati, fra le due centine centrali e mozzate, dei rinforzi muniti di piccoli anelli di cordoncino, o piccoli ganci di filo d'alluminio, per l'appoggio ed il fissaggio al tubo fusoliera.

Anche i piani di coda devono essere ricoperti o con carta seta o con carta pergamina che dovrà pure essere verniciata come si è fatto per il ricopriemento delle ali.

Motore. — Il motore è costituito da una matassa di nastro di gomma di sezione di m/m 1 x 3, comprendente circa 12 o 16 fili.

Il numero dei fili varia secondo il peso del modello, e la lunghezza normale della matassa in ogni caso non deve essere superiore a m/m 1100.

Il montaggio delle singole parti non riuscirà difficile e così pure il centramento e la messa a punto.

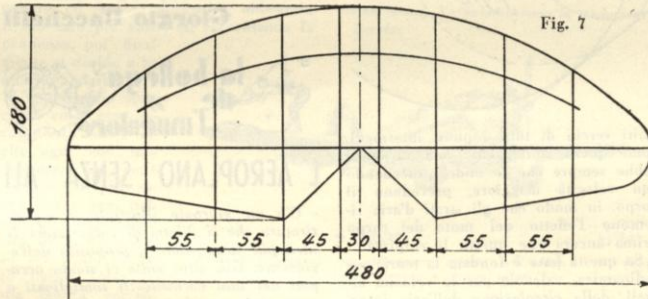


Fig. 7

Si consiglia ad usare prudenza nelle prime prove, e non tentare lunghi voli se non quando si sia ben sicuri che tutto sia perfettamente a posto.

Il peso del modello completo può arrivare fino ai 400 grammi, e se ben costruito può riuscire un modello interessantissimo poiché oltre ad essere esteticamente di dimensioni proporzionate ha ottima stabilità di volo, potrà decollare con i propri mezzi e percorrere notevoli distanze. **Giarella**

Aeromodellisti di Venezia

Cal primo ottobre hanno avuto inizio le lezioni pratiche del primo corso per modelli volanti e veleggiatori. Tutti coloro che intendessero prendervi parte potranno rivolgersi presso la sede in Rio Terrà dei Pensieri (Corte Correrà n. 328-l) tutti i giorni dalle 16 alle 23. Nessun limite di età esiste per potersi iscrivere al detto corso.

La presidenza porge un vivo ringraziamento alla Famiglia Penzo che ha autorizzato che detto corso venga intitolato al nome del loro eroico congiunto.

Modelli idrovolanti in gara

La manifestazione aeromodellistica di Trieste al Bagno «Asonia», che riapre la serie di concorsi di modelli idrovolanti, mi ha suggerito queste righe. Devo anzitutto premettere che sono un « tifoso » di tali spettacoli, ai quali, anche durante i miei viaggi all'estero, ebbi varie occasioni d'assistere. Trieste, città marinara per tradizioni ed importanza fra le prime d'Europa, doveva naturalmente prendere a cuore tale genere di gare e di ciò va data lode all'Aereo Club «E. Gramaticopulo». Notati il forte numero dei giovanissimi, che se pure ancora poco esperti, offrono uno spettacolo superbo e caratteristico delle nuove generazioni. Alcuni fra i giovani costruttori sono, a mio parere, molto avanti e meriterebbero di essere incoraggiati sempre più. Una cosa però è importante: non lasciar che in essi s'intiepidisca l'entusiasmo, ma premiare, se vi sono premi in concorso, con tutta imparzialità i migliori e rendere viva la gara fra i concorrenti.

Ed è ragione di letizia constatare l'interessamento del pubblico presente alla gara, che seppe discernere i migliori.



Il bell'apparecchio del triestino Costante Cricchiutti.

esposte non è così facile come probabilmente credi: occorrono calcoli, sagome speciali e fattura di precisione; perciò ti consiglio di rivolgerti ad una ditta specializzata.

AQUILOTTO ROMANO - Roma. — Piuttosto che essere lettore de *L'aquilone*, sarebbe molto meglio tu ne fossi abbonato; così invece di comperare ogni tanto il giornale, lo riceveresti quando esce e non ti sarebbero sfuggiti quei numeri nei quali è ampiamente spiegato quanto desideri sapere. Ti consiglio di rivolgerti al Delegato all'aeromodellismo dell'Aero Club di Roma.

PIERO OBBIEGHT - Genova. — Non conosco le dimensioni di quel veleggiatore. Il profilo però è quello pubblicato su *L'aquilone* N. 24 del dicembre 1934.

Il «Costruttore di aeromodelli» uscirà presto.

SERGIO PASQUALETTO - Mestre. — Sii il benvenuto; ma sarebbe bene che tu facessi l'abbonamento. Puoi ben comprendere che io non posso tenere una scuola per corrispondenza; non ci mancherebbe altro. Potrò ogni qual volta tu lo richiedi darti consigli ed istruzioni.

Presto uscirà il libro di Martini e Nobili, che sono certo ti servirà.

Intanto, se vuoi metterti in pari, manda a prendere tutti i numeri arretrati dal 1° gennaio 1934.

IDO VICARI - Bologna. — A Bologna esiste un numeroso gruppo di aeromodellisti che ha la sua sede presso l'Aero Club «G. Bortolotti», sita in via Zamboni, n. 9 ed all'Aeroporto «F. Persi» a Borgo Panigale. Fin tanto che molti aeromodellisti ed abbonati se ne staranno sparpagliati, non sarà il caso di parlare di raduni.

Non posso darti i dati di quell'apparecchio perchè sono riservati. Quel profilo non può andar bene, adoperava invece il N. 593 (ottobre 1934).

Il libro di Martini e Nobili uscirà presto e costerà meno di cento lire.

Il modello Frog è inglese; nulla v'è da ridire sul suo prezzo, sulla sua costruzione ecc.; ma è inglese e noi siamo Italiani.

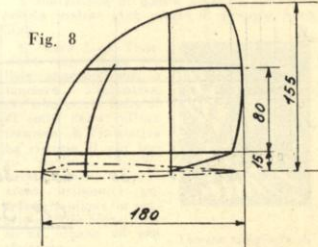
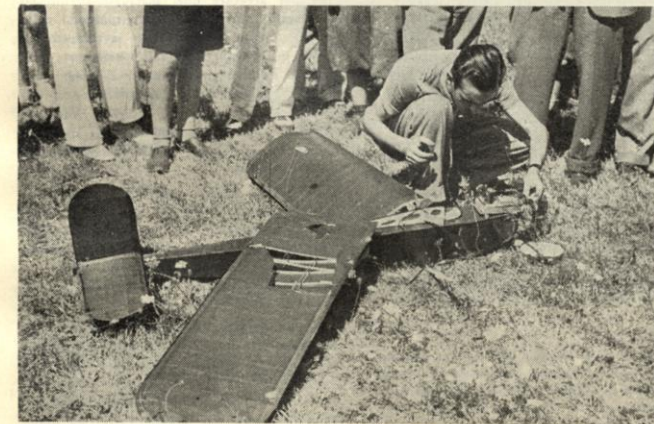


Fig. 8

MARIO MANFREDI - Bologna. — Perchè non fai parte anche tu del gruppo aeromodellisti che ha sede presso l'Aero Club «G. Bortolotti»? **Giarella**



Dopo la catastrofe il bravo Ciampolini esamina se il motore ha subito gravi danni. Sembra impossibile: ma anche dall'attitudine delle gambe circostanti si capisce la costernazione dei presenti.

X. y. LA POSTA dell' AEROMODELLISTA

ENZO SERVADEI - Forlì. — Il profilo che tu desideri si trova pubblicato su *L'aquilone* n. 21 del 1° novembre 1934 ed è precisamente il profilo n. 589. Ti dò alcuni nomi e indirizzi degli aeromodellisti di Forlì: Montanari Alfredo, via G. Garibaldi, 5 — Ravajoli Romualdo, via Bella, 13 — Rossi Giacomo, via Giudei, 27.

ALBERTO DE ANGELIS - Torino. — La costruzione di un'elica delle dimensioni da te

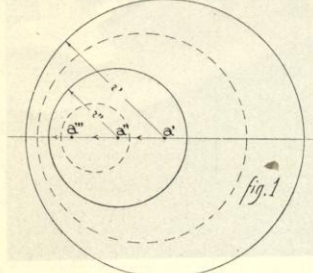
Problemi dell'aerodinamica alle alte velocità

Nella prima quindicina di ottobre si è tenuto a Roma, sotto la presidenza di S. E. Crocco, Accademico d'Italia, il V Congresso Volta, che ha trattato delle alte velocità in aviazione.

La velocità dell'aeroplano ha raggiunto un valore altissimo (Agello, 709 Km.-ora) e si sta avvicinando ad un valo-

rità costante verso a'' e a''' , raggiunti tali posizioni a intervalli di tempo uguali, ad es. 1 secondo. Il corpo provoca, col suo moto ed in ogni istante, un'onda di compressione che si propaga nell'aria secondo una superficie sferica, che ha il centro nel punto dove è stata provocata, ed il raggio della quale aumenta con velocità uguale a quella del suono.

Quando il corpo è giunto nel punto a'' , l'onda sferica di compressione provocata nella posizione a' ha il raggio r'' , di circa 300 m. essendo l'intervallo di tempo di 1 secondo. Quindi, essendo il corpo dotato di velocità inferiore a quella del suono, l'onda partita da a'' con velocità superiore precede il corpo che l'ha provocata: lo stesso è avvenuto per l'onda provocata nella posizione a' , che avrà il raggio r' doppio, di circa 600 metri. La rappresentazione dovrebbe essere completata con gli in-



re che costituisce un punto critico: quello della velocità del suono, di circa 1000 Km.-ora.

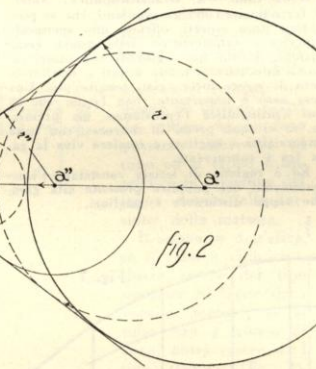
Che significa punto critico? E perchè proprio la velocità del suono è il punto critico della velocità dell'aeroplano?

Innanzi tutto per punto critico di un fenomeno fisico (velocità, calore, pressione ecc.) si intende un determinato valore che divide il fenomeno in due campi di caratteristiche diverse: ad esempio, un aeriforme sottoposto a forte pressione può divenire liquido anche a temperatura superiore a quella di ebollizione a pressione normale (l'acqua sottoposta a pressione bolle, cioè si trasforma in vapore, a temperatura superiore a 100°): vi è però una temperatura, sopra alla quale non è più possibile ridurre l'aeriforme alla forma liquida. E' questa la temperatura critica per quell'aeriforme.

In quanto alla velocità del suono, è questa la velocità critica, per i corpi che si muovono nell'aria, in seguito alla considerazione che il corpo in moto provoca una compressione che si propaga nell'aria secondo onde sferiche, analogamente a quanto avviene buttando un sasso nell'acqua. Per avere un'idea delle onde sferiche basta pensare che le onde che noi vediamo allargarsi sulla superficie dell'acqua facciano parte, ognuna, di una sfera il cui raggio va crescendo con la velocità dell'onda stessa, come un pallone che si gonfia.

Ora, nell'aria, queste onde si trasmettono da uno strato all'altro con la velocità del suono, che è appunto, per noi, l'effetto sensibile della propagazione delle onde di compressione.

Nella fig. 1 è rappresentato, nel punto a' , un corpo che muovendosi a ve-



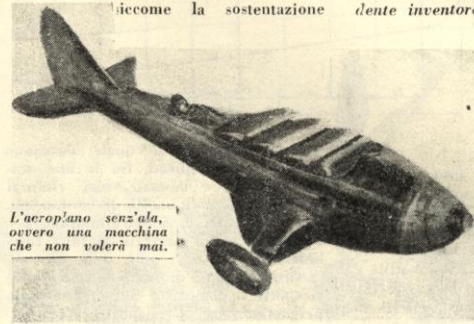
finiti cerchi di tutti i punti intermedi, come quelli tratteggiati: ma si otterrebbe sempre che le onde, procedendo con velocità maggiore, precedono il corpo, in modo che gli strati d'aria risentono l'effetto del moto del corpo prima ancora che questo li colpisca.

Su questa base è fondata la teoria aerodinamica, valevole per le velocità attuali, della circolazione dell'aria intorno al corpo, fenomeno che ha per effetto la sustentazione.

Vediamo ora, con analoga figura schematica, come si comportano le onde di compressione provocate da un corpo che si muove a velocità superiore a quella del suono. Facendo lo stesso ragionamento, dato che le onde si propagano, sempre, con velocità uguale a quella del suono, si trova che il corpo precede l'onda (fig. 2), quindi urta l'aria prima che sia stata perturbata. Infine le due rette tangenti a tutti i cerchi, sono la rappresentazione di una superficie conica, che ha il vertice nel corpo considerato e che divide l'aria in due parti di caratteristiche diverse: quella esterna non è perturbata, quella

interna, tutta situata posteriormente al corpo, è perturbata. Questa superficie conica ha il nome di superficie di Mach, dal primo che ne iniziò lo studio.

Si intende facilmente che gli effetti, nei due casi, sono diversi, non potendosi più nel secondo fare assegnamento sulla circolazione che è provocata dalla perturbazione anteriore. E siccome la sustentazione



L'acropiano senz'ala, ovvero una macchina che non volerà mai.

nasce proprio da tale fenomeno, bisognerà che il corpo dotato di velocità superiore a quella del suono possa sfruttare la perturbazione posteriore, manco quella anteriore. A meno che non si manifestino nuovi fenomeni imprevedibili ed imprevisi, o non si ricorra a nuove forme.

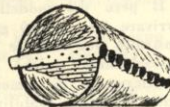
E' questo uno dei problemi che il Centro Sperimentale di Guidonia si prepara a studiare, per mezzo della galleria del vento in costruzione, con velocità di corrente di 2000 Km.-ora.

Giorgio Bacchelli



L' AEROPLANO SENZA ALI

C'è un giornale illustrato a grande tiratura che si diletta di volgarizzare le idee più strapalate a proposito dell'aviazione. Già altra volta ci siamo occupati dei suoi aerovascelli somiglianti a testuggini mostruose; ora, su segnalazione di un nostro simpatico amico, vi facciamo conoscere un'altra grande novità. Si tratta, nientemeno, di un aeroplano senz'ali, ossia con una serie di rotanti disposte sul dorso della fusoliera. Ammiratene l'effetto nell'illustrazione, che sul giornale era corredata da questa descrizione:



L'aeroplano senza ali è una delle più recenti curiosità dell'aviazione. Le ali sono completamente assenti. Invece d'essere distese all'esterno, sono in movimento all'interno. Tra il motore e il pilota sono sistemate delle alette disposte su una cinghia che gira continuamente. Questo velivolo è attualmente in costruzione e sembra destinato a raggiungere velocità molto alte.

Fin qui il giornale.
Ora noi diciamo: al mondo esiste molta gente strana che si mette in testa le cose più assurde e poi anche pretende che gli altri ci credano. I manicomi danno ospitalità a molti di questo tipo, che si mettono magari un fumaio in testa e sostengono di essere delle locomotive umane. Ma la stampa, che si arroga il compito di volgarizzare i ritrovati tecnici, dovrebbe avere anche il buon senso, se non la competenza, di saper distinguere e non pubblicare simili assurdità.

Qualunque nostro aquilone, vedendo questa illustrazione, sorriderà di compatimento e vorrà conoscere l'inventore di questo strano apparecchio per fargli comprendere che l'aeronautica è un'altra cosa.

E se a questo arriva un aquilone, il redattore tecnico di quel giornale po-

trebbe andarsi a nascondere o cambiar mestiere.

Passiamo ora ad un'altra invenzione dovuta ad un aquilone della prima ora. Così infatti si qualifica Giorgio Laporini. Si tratta di un silenziatore per motori d'aviazione. Anche per questa trovata, vi preghiamo di dare una occhiatina all'illustrazione che il previdente inventore ha mandato a corredo della sua trovata. L'intenzione è buona, senonchè non solo i rumori del motore non diminuirebbero di molto, ma sarebbe la potenza del motore a rimetterci. La questione dell'eliminazione dei rumori dovuti allo scarico dei motori non è semplice, perchè qualsiasi sistema comporta una diminuzione della potenza del motore. E la ragione è che i gas di scarico anzichè espandersi liberamente nell'aria, vengono trattenuti dal sistema silenziatore con effetto frenante sul funzionamento del motore.

Ingegnere Soffistico

Collaborazione dei giovani

GIANNINO ANCILLOTTO

Pubbllichiamo queste note che ricordano le imprese di Giannino Ancillotto. L'autore è un nostro giovanissimo abbonato.

Giannino Ancillotto appartiene alla schiera degli assi e degli eroi dell'Ala Italiana.

Durante la guerra abbatté ben undici apparecchi austro-tedeschi; specializzandosi però, nella distruzione dei palloni osservatori «Drago».

Il suo eroismo rifiuse nell'abbattimento del «Drago di Rustigné». Questa è una delle sue più grandi imprese, se non la più grande.

In uno dei primi giorni del dicembre 1917 un nostro reggimento di fanteria avvistò un «Drago» che prendeva quota; una squadriglia italiana tentò di abbatterlo, ma inutilmente. Partì allora in caccia Giannino Ancillotto col suo vecchio «Nieuport Bebè» munito di dodici lancia-razi incendiari con l'intenzione di liberar la zona da sì incomodo nemico. Dopo aver lasciato i tre apparecchi della sua scorta a combattere i tre cacciatori austriaci che proteggevano le osservazioni del «Drago», cercando di impedire un eventuale attacco dall'alto, Giannino Ancillotto puntò decisamente su questo. A meno di venti metri lanciò i razzi, poi per accicare quel malvagio occhio gli si scagliò contro con impeto sparando nella rossa voragine del «Drago» avvampato.

Ne uscì arso nel viso, accettato dalla fiamma e dal bagliore, ancor vivo, ma senza respiro, perduto precipitando col velivolo ormai ridotto a gloriosa carcassa, rivestita, come da drappo funebre, dai resti ancor fiammeggianti dell'involucro del distrutto nemico.

Fremendo le ali squassate, gemendo il motore teso sotto l'ultimo sforzo, il «Nieuport» si trascinò sino al campo italiano con un lungo guidone di seta aganciato dal destino alla poppa.

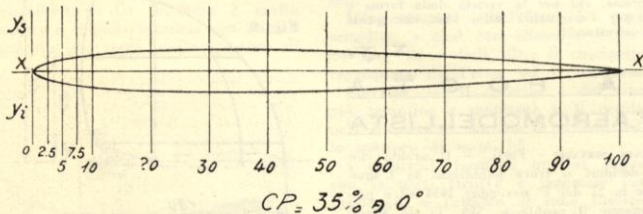
Per questa impresa Giannino fu fregiato della medaglia d'oro.

Io ho l'onore di conoscere la famiglia dell'Eroe. Quando sarò grande e ripenserò alla mia vita di fanciullo, il mio cuore tremerà di tenerezza e d'orgoglio ricordando che la Madre di Giannino quando mi seppe ammiratore del Suo grande Figlio mi baciò in fronte.

La nobile vita di Giannino Ancillotto fu troncata crudelmente nell'ottobre del '24

PROFILO N° 343

SAINI CYR 58.



$CP = 35\% \text{ @ } 0^\circ$

X	0	2.5	5	7.5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Ys	0	1.37	1.76	2.10	2.31	3.13	3.50	3.41	3.20	2.83	2.33	1.76	1.09	-
Yi	0	-1.37	-1.76	-2.10	-2.31	-3.13	-3.50	-3.41	-3.20	-2.83	-2.33	-1.76	-1.09	-

in un banale incidente automobilistico a Caravaggio mentre si recava a Milano a una adunanza di medaglie d'oro. Aveva 28 anni. Generoso figlio della nostra Italia madre di Eroi, non ebbe nemici che i nemici della sua Patria, e anche da essi fu sommamente ammirato.

Sergio Marsich

(Lido di Venezia, ottobre).

MAMMA!

Mamma!... Cosa sia la mamma è difficile dire. Questa parola racchiude in sé un significato così grande, così immenso, che è assolutamente impossibile, con un dettaglio preciso, spiegare che cosa essa nasconda. La prima parola che si balbetta è «mamma»; la persona più cara che esista è la mamma; colei che si invoca nei più disperati momenti è la mamma; ma dunque perché l'uomo deve avere per questa donna tanto affetto? Non si sa! Si sa solo, che nessuno ha osato mai rinnegare la madre, che nessuno, anche il più vile individuo, ha osato tirannia su di essa. La mamma è l'essere più sacro che esista, è la persona più cara, più buona, anche più bella ai propri occhi, che si possa avere. Quegli istanti in cui ella ci stringe al suo petto sono così pieni di felicità, che essa ha quasi paura che qualche mano ribelle possa rapirci. Ci stringe forte, ci avvolge nella sua carezza affettuosa, ci alleva, ci insegna la vita secondo il suo carattere, noi veniamo ad assorbire in gran parte tutti i suoi più minuti particolari, e sarà questo il ricordo più grande che ci lascerà.



Zio Falcone del torinese Nerio Tonti.

Quando si è bambini ella diviene la nostra nutrice, la nostra compagna, la nostra confidente, essa è tutto per noi; poi, divenuti grandi, dei suoi più intimi servizi possiamo privarci, ma essa ci guarda contenta, ci guarda con un'espressione gioiosa, come fa l'artiere che ammira la sua opera; ci accompagna col pensiero nelle nostre imprese, prega affinché possiamo riuscirci senza disgrazie, è afflitta quando siamo distanti da lei e solo quando le torniamo accanto, allora solamente torna in lei la pace, mista di una non taciuta gioia che la fa veramente felice.

Ma viene il giorno in cui ogni figlio è costretto a lasciare la madre, sia pure per breve tempo; o per lavoro, o perché si va a servire un'altra madre, la Patria. Strano, in quell'istante di separazione qualcosa di nuovo avviene in noi, l'animo è stretto da una sensazione così dolorosa, che a stento si riesce a trattenere; un nodo reprime un singhiozzo che sale alla nostra gola, forse si vorrebbe piangere, ma non se ne ha la forza.

Essa, invece, povera donna, piange; questo distacco è per lei uno strazio, sente, che forse... ma no, idee cattive che allontana; tuttavia ella crede che forse egli si troverà a disagio senza il suo affetto. E non si calma, finché con molte parole si riesce a rassicurarla sui suoi timori, sulle sue puerili paure;

poi finalmente cede e la dolorosa separazione avviene.

Tale è la mamma e del suo amore questo è solamente un abbozzo.

Ora come si troverà la mamma, quando un giorno le si dirà «Mamma, io voglio volare»? Da prima essa lo crede uno scherzo o un capriccio, ma poi sentendo la fermezza delle nostre parole, cerca di farsi spiegare, cerca di capire perché noi si voglia volare, cerca di comprendere le ragioni di questa che per lei è un'assurdità, ci ricopre di domande: vuol sapere, non può capire perché al figlio sia venuta l'idea di essere anche lui uno di quelli che vede sempre sul suo capo scorrazzare per l'aria.

In un primo momento cerca di scacciare questa idea; però è già nato in lei un timore, quasi paura. «E se veramente volasse»? Non si dà pace, povertà, ci porta innanzi nomi di eroi caduti; insomma fa l'impossibile per dissuaderci. Ma è inutile; noi insistiamo, essa di fronte alla nostra fermezza incomincia lentamente a ragionare, incomincia ad interessarsi della realizzazione del nostro ideale e finalmente cede. Abbiamo vinto!

Preferisce rimanere essa con il cuore stretto da un dolore che non vuol dare al suo caro figliuolo.

Ed è lei quella mamma che prima aveva tanto detto per cancellare la nostra idea fissa, è proprio lei che vuole assistere con uno stoicismo che sbalordisce al primo volo. Quante cose vorrebbe dirgli prima che entri nella carlinga; ma molte di quelle parole scompaiono, ed essa le dimentica, abbraccia il suo caro più volte, gli raccomanda la prudenza, poi finalmente si decide a lasciarlo andare.

L'apparecchio spicca il volo, essa segue senza batter ciglio ogni suo movimento, lo vede sempre di più salire, segue ogni palpito di quel motore che tiene in sospenso nel vuoto l'amato figlio; forse le sue labbra vorrebbero dire qualcosa, forse una preghiera, ma non vi riesce, e, come se fosse di stratta, può appena balbettare un nome che in certi casi è sempre il primo ad essere invocato: Dio! Anche in questa parola quanta grandezza! Quella mamma raccomanda a Lui la sua creatura che è ormai entrata nella vita. Oh Dio! Tu l'ascolti, tu con tutta la tua possente sovranità accogli il suo appello e la tua mano si posa sulla testa di quel figlio che diviene un uomo.

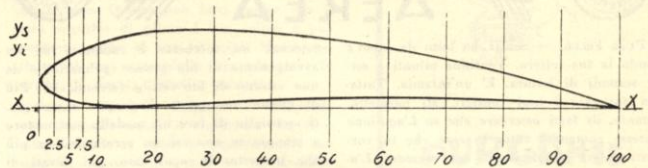


Posniak con un «supercaccia» di sua invenzione. Ora non dice che l'apparecchio è bello e il costruttore è brutto. Il nostro Posniak ne soffrirebbe moltissimo. Non per niente egli ci ha telegrafato per avvertirci che un conto è la fotografia e un altro è l'originale. Caro Posniak, non te la prendere. Siamo in molti.

Il volo finisce, la madre lacrimante stringe ancora una volta al suo seno quel giovane, ed è contenta di lui; or-

PROFILO N° 946

EIFFEL 385.



CP = 31% 9 0°

X	0	2.5	5	7.5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Ys	5	8	9.33	10.35	11.20	13.13	13.45	13	11.8	10	8	5.66	3	—
Yi	5	2.13	1.33	0.66	0.47	0.27	0.80	1.47	1.67	1.67	1.53	1.20	0.66	—

mai dopo questa prova, è sicura che la sua opera è veramente compiuta.

Tutta la sua passione, tutta la sua grande costanza sono ora ricompensate da un grande affetto che essa comprende perfettamente, e che contraccambia con un amore indescrivibile, dimenticando i dolori e i sacrifici passati.

Giovanni Ferlini



Avionetto ha mandato a L'aquilone una storietta in latino. Si tratta di una composizione cosparsa di preziose perle, e di deliziosi errori. Ne pubblichiamo la traduzione. Eccola:



Baldo Bandini ha disegnato questo «Tri-Gap» in volo con l'elica ferma e senza piloti.

Feci un sogno magnificentissimo. Volavo, volavo fra le nere nubi e pauroso incontravo i tuoni, e tutti gli angelli mi salutavano e dicevano: «Salute, fanciullo timoroso, tu solo hai sfidato l'ira di Giove. Icaro non vale una cicca al tuo confronto. Tu solo hai vinto la natura». Ed io volavo, e sotto di me passavano città, campi, fiumi e mari.

Oh, cosa ammirabile, come gli uccelli volano nel cielo, e la voce degli uomini non si sentiva.

Tutti i cittadini gridavano «al miracolo» e non sapevano come facessi a volare.

Ma mi svegliai e il maestro mi boccì in latino.

LUIGI MOSIÈ - Valdagno. — Ho chiesto a mezzo ministero ciò che ti interessa. Non è possibile fare niente. Devi seguire la via normale. Quando sarai soldato potrai insistere per essere destinato al Genio Aeronautico. Auguri.

AQUILOTTI DI PALERMO

Il 20 Ottobre corrente, alle ore 10 del mattino, gli aquilotti e le rondini di Palermo si riunirono a Villa Giulia. Parola d'ordine: «Che cielo azzurro, quest'oggi». Nessuno manchi. Segno di riconoscimento: una copia de L'aquilone. E speriamo che non piova...

FRECCIA AZZURRA - Palermo. — Eccoti accontentato. Il nuovo pseudonimo mi piace. Aspetto l'invenzione e il resoconto dell'adunata. Auguri e aerei saluti a tutti.

AQUILA SILENZIOSA - Milano. — Ho passato a Giarella e all'Ingegner Sofistico le tue lettere. (Un'altra volta scrivi a ciascuno su

un foglio separato, per piacere. Certe cose le dovrete capire, cari amici). Il raduno a Milano ci sarà; ma temo senza voli. Leggi su L'aquilone l'annuncio del programma dettagliato. Il raduno avrà luogo nei giorni 19 e 20 corrente. Il giornale diventerà settimanale se ognuno di voi procurerà almeno un nuovo abbonato. Domando tanto poco. Ti saluto cordialmente.

GUFO AZZURRO - Agordo. — Grazie del «minaccioso» ricordo. Desidero sapere se l'ufficiale che assaggia la minestra della gavetta è il dott. Lise. Attendo risposta. Saluti cordialissimi.

(Altra posta a pag. 7 e 14).

CRONACA BREVE

IL PRIMATO FEMMINILE DI VOLO A VELA.

Il primato mondiale femminile della durata del volo a vela è stato battuto con un treno costituito da un aeroplano e tre allianti pilotati soltanto da donne. Il treno ha coperto la distanza di 1950 chilometri da Leningrado a Kortebel in ore 13,15' di volo effettivo. L'aviatrice Zelenkova, ha poi stabilito il primato mondiale femminile di durata con aliante con passeggero rimanendo in aria ore 8,22'.



Enzo Pandolfi, detto L'aquila, si strappa i capelli vedendo le capriole del suo modello.

APPARECCHIO PER BATTERE IL PRIMATO FEMMINILE DI ALTEZZA.

Henry Potez ha deciso di mettere un Potez 50 speciale a disposizione di Marisa Hilsz, per un tentativo di record femminile d'altezza, detenuto dalla marchesa Carina Negrone. La Casa Gnome studierà l'installazione su tale apparecchio di un motore K 14 a compressore.

LA POLIZIA INGLESE AVRA' IL SUO AERO-CLUB

A simiglianza di quella parigina, anche la polizia inglese avrà presto il proprio Aero Club.

E' stato lord Trenchart, capo della polizia metropolitana, a lanciare l'iniziativa, per non essere forse al di sotto della collega francese. E l'iniziativa ha riscosso il più largo successo. Sicché, presto, anche i poliziotti britannici potranno svolgere la propria attività aerea presso un organo ad essi riservato.

Dell'Aero Club potranno far parte i membri della polizia metropolitana inglese, e quelli amministrativi di Scotland Yard.



Questa xilografia di Bruno da Osimo è impressa sulle tessere degli abbonati anconitani a «L'aquilone». Leggere la nota di cronaca a pag. 9.



PURO FOLLE. — Senti: ho letto da capo a fondo la tua lettera. Ventidue minuti e sette secondi di lettura. E' un'infamia. Tuttavia apprezzo i tuoi consigli. Mi permetto, intanto, di farti osservare che se *L'aquilone* potesse contenere tutte le cose che tu vorresti vedere pubblicate in ogni numero, *L'aquilone* sarebbe una specie di enciclopedia Treccani.

Naturalmente, per fare una cosa simile, ci vorrebbe una redazione composta di centinaia di persone specializzate; e qualche milione. Assolutamente: potrebbe accadere che *L'aquilone* diventasse settimanale: allora tu vedresti molti tuoi desideri appagati. Ti prego di credere che io non somiglio alla guardia spaventosa, ma al cavallo. Mi raccomando la propaganda. Se son balle scoppiaranno; se, invece, come spero e saranno abbonati nuovi, cioè soldi, li vedremo arrivare. Tu dici che non ti offendi neanche se ti ammazzano. Nemmeno io...

FRATE' DIONISIO - Milano. — Come va? Spero che stia bene. Ci scriva, e scriva qualche cosa per il nostro giornale. Spero di rivederla fra otto giorni al Raduno.

MARIO PALAZESI - Firenze. — Mi pare che il tuo lungo elenco di profili comprenda tutti quelli pubblicati su *L'aquilone*. In ogni modo puoi chiedere a Giarella che si occupa di questo ramo e potrà darti una risposta più esatta. I cartoni non posso farli avere, per ora, perché sono in ristampa. Ricordamelo fra qualche tempo. Saluti rimbanti.

GIUSEPPE TORTOSA - Roma. — Ma perché non dici ai tuoi genitori di abbonarti? Avresti *L'aquilone* a casa senza doverlo comprare ogni volta. Per avere tutte le istruzioni per costruire un modello devi chiedere tutti i numeri dal 1° gennaio 1934 fino a quelli che già possiedi, mandando insieme con la richiesta l'importo che è di 60 centesimi per ogni numero. Puoi anche mandare francobolli. Saluti e cordialità.

ALA LITTORIA - Torino. — Pubblichiamo la fotografia del tuo aeromodello. Non abbiamo più disegno del CR 30. Parla di *L'aquilone* ai tuoi amici che non conoscono il nostro giornale. Saluti cordiali.

H2 SO4 - Palermo. — Le domande che fai richiederebbero, ognuna, un intero numero di *L'aquilone*. Assai brevemente posso risponderti questo: il raffreddamento dei motori è fatto sia ad aria, che ad acqua: se fatto ad acqua, i cilindri sono fasciati da un'intercapedine nella quale circola l'acqua, mossa da una pompa, ed è necessario un radiatore; il sistema lubrificante è composto da una pompa che spinge l'olio attraverso canali che sboccano dove è necessaria la lubrificazione, nei motori a due tempi l'olio è mescolato addirittura con la benzina; il sistema ammorbiditore è costituito o da molle o da pistone che scorre in un cilindro contenente olio (questo detto molto all'ingrosso); il sistema elettrico di accensione consiste nel magnete; una candela è fatta da una parte centrale metallica, che è in contatto con uno dei poli del magnete, ed è isolata da un corpo di materia isolante dal motore, che è in contatto con l'altro polo del magnete: quando si chiude il circuito primario del magnete, scocca la scintilla fra la punta del corpo centrale e la punta della parte metallica

esterna; un rocchetto è composto da un avvolgimento di filo grosso (primario) e da uno esterno di filo sottile (secondario). Più di questo non posso dirti qui: comunque, ti consiglio di fare un modello con motore a scoppio se non sei un aeromodellista più che provetto. In ogni caso, poi, levati di testa di costruire tu il motore. Saluti rimbanti.

UGO BAN - Prato. — Ti rispondo in via eccezionale, come segno di fiducia nella promessa che mi hai fatto. L'Ingegnere Sostico, come indica il nome, non si occupa che delle invenzioni, più o meno (quasi sempre più) sballate. Per quello che ti interessa devi, innanzi tutto, abbonarti; poi scrivere direttamente a Giarella, che ti indicherà quali numeri devi chiedere, inviando con la richiesta l'importo di 60 centesimi per ognuno. Continua a leggere *L'aquilone* e diverrai un buon aeromodellista. Saluti aerei.

PAOLO SIMEONI - Roma. — « Il costruttore d'aeromodello » è in corso di stampa. Sarà pronto fra un mese al più tardi. Non ne è ancora stato fissato il prezzo.

Per il volo a vela rivolgiti a mio nome



Il « solito gruppo »: attenzione, sorridete, fatto! Questa fotografia ricorda la felicità degli aquilotti e delle rondini che hanno partecipato al raduno di Torino.

all'Aero Club di Roma. La notizia che mi dai è bella ed io credo alle promesse e ai sogni... Ciao.

PIOTA DEL 2000 - Celle Ligure. — Ti permetto tutti i termini che vuoi, e ti prego anzi di darmi del tu. Le domande che fai a me, sarebbe più opportuno tu le facessi a Giarella: in ogni modo ti rispondo (come posso). Puoi adoperare legno compensato, di vario spessore, per le centine e le altre parti sagomate; per i longaroni puoi usare compensato, o listelli di sezione quadrata, o rettangolare, in legno duro; per il bordo d'uscita è un listello di pino, o pero, a sezione triangolare. Il tubo conviene farlo di impiallacciatura di acciaio, o compensato sottile. I tappi devono essere fatti di bosso tornito. Questi materiali potrai trovarli presso negozianti di legname, oppure rivolgendoti alle ditte nominate su *L'aquilone*. In ogni modo, ti ripeto, per questioni tecniche rivolgiti direttamente a Giarella: ti sarebbe molto utile richiedere, inviando l'importo di 60 centesimi per ogni numero, tutta l'annata 1934, che contiene un corso completo. Ricambio i saluti più velocemente che mai.

LUCIANO BRAGA - Venezia. — Per ragioni amministrative non posso farti avere i numeri richiesti come tu vorresti. Ripeti la richiesta inviando contemporaneamente, a mezzo vaglia, o in francobolli, l'importo di 60 centesimi per ogni numero. Cordialità.

AQUILA BRUNA - Roma. — Il numero del 16 settembre ha tardato in maniera eccezionale a causa del Concorso Nazionale, del quale non era possibile rimandare il reso-

conto. So anch'io che aspettate tutti con ansia il 16 e l'ultimo del mese: ma so anche che se vi rivolgete ai vostri portieri, figli e nipoti di portieri, donne di servizio, ecc., in molti casi avreste il giornale molto prima. Dite a tutti quelli che lo leggono in santa pace, prima di consegnarlo a chi di dovere, che si abbonino e *L'aquilone* diventerà settimanale ancora prima. Relativamente agli ormai divenuti famosi cartoni, ho scritto e riscritto che sono in ristampa (non leggi la posta aerea? Ci sono cose che possono interessare tutti) e perciò ricordami fra qualche tempo di farveli mandare e sarà provveduto. A te, io vorrei ricordare che *affezionato* si scrive con una sola z, come moltiplicazione, sottrazione, addizione e come tutte le parole che finiscono in *zione* (non Falcone). Saluti aerei.

ENRICO FERRARA - Napoli. — La mia risposta è eccezionale. Occorre abbonarsi, per avere i cartoni (attualmente in ristampa) e tutte le altre informazioni possibili immaginabili. L'aeromodellismo sviluppa il cervello prima di tutto, e può anche sviluppare i muscoli quando si va a riprendere i modelli che atterrano a distanze enormi, quando si lanciano i veleggiatori correndo, e in ogni modo fa bene alla salute, perché richiede attività in gran parte all'aperto. Saluti.

ARVE MOZZARINI - Milano. — Senti, caro amico: io non trovo la fotografia (o il disegno) di cui mi parli. Forse l'ho già passata allo zincografo. Ma sono più propenso a credere che tu non l'abbia spedita. In tutti i casi rimaniamo in attesa degli eventi. Speriamo che questi eventi si maturino presto, e non come quelli che avrebbero dovuto essere relativi ad un certo numero di abbonati nuovi, tu padrino. Ma non ne parliamo. Dovrei fare, a questo punto, un lungo discorso per dimostrare come — poche eccezioni a parte — i miei aeromodelli siano dei semplici chiacchieroni. E poi mi si parla di settimanale. Ti rimando i complicatissimi saluti.

VITTORE CORSETTI - Torino. — Sta bene. Il tuo abbonamento termina col 31 dicembre prossimo. Il nuovo regolamento per il Concorso modelli volanti sarà pubblicato prossimamente. Saluti cordiali.

GABBIANO BIONDO - Villafranca Veronese. — Comprati un paio di occhiali e leggi attentamente *L'aquilone*. Vi troverai tutti i tuoi racconti, meno i due ultimi, che non valevano quanto la celebre *Battaglia d'Assisi*. Nel presente fascicolo pubblichiamo il servizio speciale dell'inviato inglese alla corte del negus. E' originale. Peccato che non sia scritto meglio. Manda pure, quando vuoi, altri lavori. Li pubblicheremo con piacere. E deciditi a fare un po' di propaganda a favore della diffusione del giornale. Cordialità.

GIUSEPPE CAMERANI - Abano. — Il tuo indirizzo è stato modificato. Per avere i numeri arretrati devi mandare tanti 60 centesimi quanti sono i fascicoli che desideri. Salve

GIUSEPPE STRINGARI - Lucca. — Altre attività militari in dipendenza dell'attuale momento politico, impediscono l'effettuazio-



Il nuovo aeromodello di Francesco Oliviero (detto Ala Littoria) di Torino.

ne dei corsi che ti stanno a cuore. Del resto potrai avere maggiori chiarimenti rivolgendoti a cotesta Sezione Autonoma dell'Aero Club in Piazza Napoleone, 2. Ho preso nota di quanto altro mi dici nella tua cartolina e ricambio i saluti rimbanti.

FRANCESCO CONTE - Genova Pegli. — Specifica il numero che desideri, mandando i 60 centesimi, e ti sarà mandato. Saluti volanti.

ALFREDO LATTIERI - Roma. — Molti a Roma si lamentano come fai tu: molti, io fra gli altri, pensano come mai si possa parlare di un VI Corso di volo a vela se nessun Corso, a rigor di termini, sia stato portato a compimento. So che si dovrebbe iniziare un nuovo Corso, ma è cosa che dipende dal Comando dei Fasci Giovanili. Cordialità.

ROMANO MORELLI - Roma. — Ti ho fatto spedire il numero che ti mancava. Non dubitare che in caso di raduni sarai avvertito in tempo. Grazie di aver pensato di battezzare il tuo primo modello col mio nome: ma te la vedrai col Delegato all'aeromodellismo che, secondo il pittore Mastroyanni, ha intenzione di mantenere una disciplina ferrea, e rumorosa. Vedo che sei un vero patriota: non dubitare che nel caso che dici tu, ognuno ha il modo di essere utile. Saluti aerodinamici.

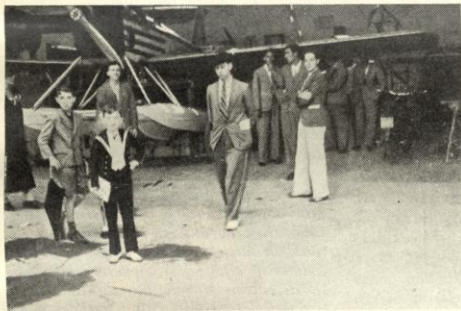
ROBBY IL RADIOTELEGRAFISTA - Parma. — La propaganda ha maggior merito proprio nei centri dove non esiste nulla, e tutto è da fare dal principio. Sono certo che tu sei capace di perseverare e di ottenere qualche frutto. Terrò conto in ogni modo di quanto mi dici. Rivolgiti all'Aero Club Parma, e insisti in modo che comincino anche loro a occuparsi della cosa, dato che il R. Ae. R. I. vuole che da tutti gli Aero Clubs provinciali e da tutte le Sezioni Autonome sia nominato un Delegato all'aeromodellismo, il quale (in mancanza di ele-



Sul campo di Rimini. Il volo del « Caproni 101 » su cui sono installati otto giovanissimi aquilotti romagnoli.

menti già pratici e iniziati) ha il dovere di trovare quelli che finora non si sono dati all'aeromodellismo per mancanza di quella piccola spinta iniziale che è necessaria in ogni cosa. Passando alla tua invenzione mi pare poco pratica, per varie ragioni: prima di tutto la molla avrebbe un funzionamento molto irregolare: in secondo luogo sarebbe proprio un caso che avvenisse regolarmente l'ingranamento della seconda coppia; infine basta l'istante nel quale non è ingranata nessuna delle due coppie d'ingranaggi per scaricare l'elastico. Per riuscire a ingranare due ruote dentate occorre che le velocità di ognuna siano di poco diverse, cosa che nel caso tuo non avverrebbe, perché durante il passaggio da una coppia all'altra l'elastica rallenta e l'elastico, in folle, aumenta di velocità. In ogni modo, sono contento che tu studi problemi di questo genere. Gli iscritti all'Aero Club hanno un distintivo diverso secondo la quota che pagano. Tutti ricevono *Le vie dell'aria*. Gli iscritti all'O. N. B. ricevono *L'aquilone*. Ma questo varia, in parte, anche secondo gli Aero Clubs. Alle altre domande ti farò rispondere da Ingegnere Sofistico. Saluti a onde corte.

MACCHINA VOLANTE - Roma. — Non devi meravigliarti della differenza di tempo di volo fra il primo e il secondo classificato: il primo era un apparecchio ben studiato e ben fatto; il secondo era una gabbia da grilli con della carta incollata, più che un



Aquilotti liguri in visita all'idroscalo di Genova durante il raduno organizzato da «L'aquilone».

veleggiatore. Ti va il ragionamento? Ti dirò anche che è questa la miglior prova che l'aeromodellismo è una cosa molto seria e che bisogna studiarci sopra. Il raduno degli aquilotti di Roma dipende da varie cose: principalmente l'organizzazione di una gita interessante, che non è cosa semplice, né breve. Distintivi per ora non ce ne sono, né a Roma, né altrove. E' una questione allo studio. Alla domanda fatta 4 volte, ti dirò che forse ti avrò già risposto. In ogni modo ho detto e ridetto, e tornato a dire almeno 455 milioni di volte al quadrato che i **CARTONI SONO ESAURITI** e che finché non saranno ristampati non posso farli mandare a nessuno, logicamente. Torna a chiedermi fra qualche tempo (non 2 giorni, mi raccomando). In quanto alle formazioni di volo, dirò al direttore che pubblichi qualcosa in merito. E per finire, ti avverto che l'ultima tua domanda è, direi quasi, indiscreta. Non sai che certe cose, in certi tempi, non si possono sapere? Saluti volanti.

RAUL ROSSI - Genova. — Fingo di credere che farai buona propaganda a favore del tuo giornale. In quanto alla promessa di farvi volare a Novi, io non intendo di ritirarla. Soltanto debbo lottare contro impreveduti casi e avvenimenti. Se non sarà fra quindici giorni, o fra un mese, sarà fra tre mesi: ma voleremo. Non farmi ripetere che le mie promesse sono dei sacri impegni. Saluti a te e a tutti i bravi genovesi ch'io conosco.

AQUILA - Ancona. — Non sono venuto all'appuntamento e non mi sono fatto vivo nemmeno con una cartolina perchè in quel tempo ero assente da Roma. Naturalmente,

questa cosa mi ha causato dispiacere, come mi dispiace sapere che sei stato ammalato. Ora stai meglio? Pubblico i tuoi disegni. Hai visto che velocità? Ave.

AMILCARE SINCOVICH - Trieste. — I cartoni sono in ristampa. Saluti.

AQUILOTTO PIUMATO - Padova. — Benvenuto. A Padova siete sempre in pochi. E' necessario che ognuno di voi si metta al lavoro seriamente per ingrossare le file. I cartoni per la costruzione di apparecchi sono esauriti. Però stiamo ristampandoli. Col prossimo anno gli abbonati a «L'aquilone» godranno di benefici straordinari; stiamo elaborando un programma interessantissimo. Se voi ci aiuterete *L'aquilone* diventerà settimanale. Saluti volanti.

ANNAMARIA ROTA - Milano. — L'azzurro della tua anima, come dici tu, è entrato questa mattina dalla finestra del mio studio. A dirti il vero è difficile stabilire, qui a Roma, se l'azzurro che entra dalle finestre è tutto romano. Ce n'è tanto! Mi sento che qualche cosa di nuovo, di settentrionale, di profumato è entrato. Dunque: benvenuta, a nome di tutte le rondini tue cugine e dei vispi e, qualche volta, scapestrati aquilotti. Tu mi parli di condizioni fisiche ed io voglio dirti subito che non devi preoccuparti. Una donna, quando si dedica all'aviazione, non ha né bisogno, né il dovere di diventare pilota. Una donna intelligente, buona, affettuosa costituisce un centro di sicura propaganda. Basta che una rondine voglia e fa miracoli. Tu mi hai capito. Telefona, o scrivi ad Avionetta (Via Ariberto, 8) e insieme a lei, a Pia Greguoli, a Laura e ad altre potrai fare grandi e preziose cose. Nei giorni 19 e 20 corrente faremo un raduno a Milano. Spero di vederti. Intanto auguri di bene. La tua collaborazione letteraria sarà sempre bene accolta. Mi raccomando originalità e allegria.

PROF. CALABRÒ - Torino. — Scrivo privatamente. Intanto saluti.

NICOLINO (amico mio) - Napoli. — Mi vuoi spiegare come fai a conoscermi e a possedere tante mie fotografie? Hai fatto bene a scrivermi. Cominciavo a temere che tu ti fossi dimenticato di me. Ma eccè, finalmente, una lettera listata d'oro... Il nostro Nicolino — dico io, E, di fatti, eccoti. Lavora attorno agli aeromodelli e cerca nuovi amici a *L'aquilone*. Napoli dorme sempre. Se tu sapessi, invece, a Milano e a Roma come ingrossano le file! Scrivimi spesso. Ti saluto cordialmente.

SALVATORE DISTEFANO - Torino. — Non ti preoccupare del pranzo. Acqua passata non macina più; ossia macina più in là, se laggù c'è un altro mulino. Con altre parole



Il passo spedito del pilota e del mec'orista del famoso brontosaurus. Questa fotografia è stata presa durante il raduno di Rimini.

tu potrai, con minor fatica e senza cruciarti, renderti utile parlando spesso a compagni e amici del tuo giornale. Ciao.

DARIO GILETTA - Milano. — Il tuo disegno va benone. Questo può farti capire che il mio orgoglio di pilota è ben solido e può resistere anche ai tuoi attacchi. Manda notizie del tuo aeromodello (quando sarai in grado di darne). Saluti rombanti.

FRANCO VERNA - Frascati. — Provvedo per il cambiamento di indirizzo. La classifica secondo la quale tu passeresti dal settimo al quinto posto, non ha valore effettivo, cioè riguardo ai premi, per i quali vale la classifica che è stata fatta in base ai tempi di volo. Si tratta soltanto di un paragone fra i diversi apparecchi, secondo le loro caratteristiche, ed ha valore soltanto dal lato teorico. Infatti è stata fatta dall'ing. Bacchelli, che ha firmato, e che non può far cambiare, per idee sue, la classifica ottenuta in base al regolamento del Concorso. Saluti aerei.

WALTHER BARRAJA - Palermo. — Meno male che c'è uno che riceve puntualmente il giornale! Dunque i ritardi non dipendono da noi. Ridimmi che elenco vuoi perchè io non posso ricordarmelo. Non capisco che modello vuoi: se si tratta dei cartoni, sappi che sono in ristampa e perciò occorre attendere un po': se si tratta di modelli volanti, in questo numero c'è la descrizione di un buon modello. In quanto agli apparecchi del Negus, devono essere pochi, perchè appena gli arrivano c'è chi pensa subito a fracassarli. Saluti aerodinamici.

AQUILOTTO SPERDUTO - Ciampino. — Dopo il raduno di un anno fa, a Roma non ne sono stati tenuti altri. C'è stata la gita a Guidonia, con abbondanza di avvisi su *L'aquilone*. Non ho i disegni dell'apparecchio che desideri. I cartoni tornameli a chiedere più avanti. Saluti aquiloneschi.

GUIDO ZANOLO - Verona. — A parte il fatto che il tuo pseudonimo non va, attendo il tuo abbonamento. I cartoni sono modelli che ritagliati e incollati riproducono gli apparecchi veri, ma non volano. Il modello che hai veduto in fotografia è stato costruito, dall'autore, da capo a fondo. Noi non abbiamo modelli da vendere: gli aeromodellisti sono costruttori. Il libro uscirà fra breve e sarà la più utile guida per te, e per tanti altri. Cordialità.

ATTILIO CONTI - Roma. — Le tue parole sui meriti di *L'aquilone* hanno riempito d'orgoglio tutta la redazione. Se vuoi frequentare l'idea (è buona) un corso di motori d'aviazione, rivolgiti al R. Istituto Tecnico Industriale che svolge anche dei corsi per montatori e specialisti di aviazione. Per quest'anno non ci sono corsi premilitari di pilotaggio. Saluti aerei.

GIOVANNI DINI - Pisa. — Ho passato la tua cartolina a Giarella che ti risponderà nel prossimo numero. Aerosaluti azzurri.

RICCARDO CIVIERI - Bolzano. — Ti faccio mandare una copia della «Rivista Aeronautica». Spero che fra i tuoi compagni di convitto riuscirai a fare un po' di propaganda. Basta che ognuno ne faccia un poco, perchè fra tutti diventi molto. Ti pare? Non scoraggiarti. Saluti aerei.

OSCAR PASCUCCI - Modena. — Non so dirti quanto verrà a costare il libro del quale parli, perchè prima deve essere stampato, poi si vedrà. Comunque, sta tranquillo che sarà alla portata di tutti. Cordialità.

PURIO DEGLI ESPOSTI - Bologna. — E' questione di riuscire nel primo. Poi diventa una cosa abbastanza semplice. Rivolgiti a Giarella, od alla Ditta *Aeromodelli e Accessori* di Bologna. Saluti aerei.

Zio Falcone



Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

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

TUTTO per il COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

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

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini ap-
prenderanno i primi elementi per
la costruzione degli aeromodelli e
gli aeromodellisti provetti troveran-
no lezioni e informazioni sulle ul-
time conquiste dell'aeromodellismo
di tutti i paesi.

AEROMODELLISTI

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

MOVVO

Via Carlo Ravizzo, 16 - Milano

Listino prezzi dettagliato
inviando Lire una in francobolli

Aeronautica Bonomi
CANTU'

VOLO A VELA

IL VOLO DELL'OCA

(RICORDI STORICI DI UN VECCHIO PILOTA)

Non si tratta di un nuovo goffo passo di danza, né di una scanzonata acrobazia aerea. E i miei colleghi aviatori non rizzino le orecchie: non c'è neppure allusione irriverente. Nonostante la mia lunga consuetudine aeronautica, se mi dicono che un asino vola, io mi rifiuto di crederlo; ammetto volentieri che posso anche sbagliare.

Dunque intendo solo raccontare di un povero animale, non nato precisamente per i grandi voli, che ho visto volare suo malgrado.

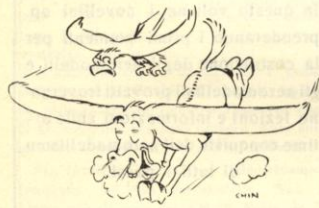
Eravamo al Campo di S. Giusto, alla età della pietra, quando il padrone del Campo era l'illustre «pinguino» col triplice muso nero del 25 HP Anzani.

A pensare a quelle scorribande a zig zag, ebre di baldanza e libere da ogni soggezione del pilota, che desiderava ardentemente di andare diritto, pare un sogno. Con 25 HP si riusciva a portare la codina fino al cielo come un vessillo. Peccato che la cosa finiva generalmente a gambe all'aria e naso pesto. Ma era con una certa fierezza che il pilota raccontava poi: «Stamane ho piazzato l'apparecchio sull'attenti...».

Al quinto apparecchio abbattuto c'era da essere proclamato «Asso».

Più tardi, quando il timone di profondità finalmente liberato si metteva d'accordo col pilota per tenere la coda in linea di volo, sul «tocco non tocco», il pilota si sentiva senz'altro autorizzato a parlare con familiarità di Pégoud, che giusto allora aveva fatto il suo primo S verticale, dal quale è scappato subito fuori il «looping».

Dunque in quell'epoca sul Campo di S. Giusto a Pisa vagava pomposa ed altera un'oca magnifica. Da dove fosse scappata fuori non risultava, uova a parte, né era molto chiaro chi ne fosse il padrone: era del campo.



... s'è visto un asino volare ...

Nei canali che ai margini del prato attendevano a bocca aperta il pinguino vagabondo per morsiargli l'elica, era la regina incontrastata, bianca sirena, terrore dei ranocchi. A terra, in verità, ci trattava forse con eccessivo sussiego.

Ora avvenne che qualche allievo geniale notò che costringendo la palmipede ad accelerare il passo fino al «fugone», mediante persecuzione in coda, l'oca, il pesante «canard», riusciva a decollare.

La cosa procedeva presso a poco come col «pinguino»: partenza traballante, velocità crescente, «tocco non tocco», breve decollo ad ali tese ed immediato atterraggio, spesso non precisamente elegante. Questo fatto del decollo dell'oca fu un'allegria per tutti. Non so se l'oca dividesse il nostro entusiasmo, del quale forse non vedeva che l'atto meno brillante dei suoi spaventi. Ad ogni modo, con un sentimento molto prossimo allo spirito di corpo, decidemmo di farle seguire un regolare

corso di volo. E non c'era allievo che, passandole accanto, non sentisse nel suo cuore aviatorio il bisogno urgente di stimolare l'allenamento. La povera oca era in continuo starnazzare. E veramente qualche progresso lo faceva. Noi seguivamo amorosamente le sue fatiche. In breve l'oca volante ebbe i suoi «tifosi». Si cronometrarono i voli di durata, si misurarono le distanze percorse senza scalo, si registrarono con crescente interesse i primati. Fu appunto questo fanatismo che le combinò il guaio.

La tragedia andò così: gli ammiratori specialisti del volo d'oca, proclamavano ai quattro venti che la loro diva sapeva ormai volare come e meglio di noi. Naturalmente, ciò toccò



... distanze percorse senza scalo ...

qualche suscettibilità, e ne nacquero dispute vivaci. Ci fu persino chi, sulla levagna della sala delle conferenze, ar rischiò la dimostrazione grafica delle possibilità aviatoria della nostra concorrente. Si giunse a tirare in ballo i congegni ad ali battenti di Leonardo. Le cose arrivarono al punto che si decise di ricorrere al «giudizio di Dio».

Si reclamavano a gran voce le prove: l'oca avrebbe dovuto mostrare praticamente, alla piena luce del sole, di saper reggere al volo. Si nominò una regolare Commissione Peritetica, e la povera bipede pennuta prese le sue corse e i suoi spaventi più folli.

I «tifosi», in nome della sua gloria, non esitarono a lanciarle in coda Blériot, il cane del Comandante, per costringerla a dare tutto motore, «manette in tasca». Le penne volavano che era un piacere, ma la poveretta volava che era un dispiacere; anzi fece due o tre atterraggi sulla pancia, che quasi se avesse avuto il carrello, e abbandonò il campo alquanto squinternata.

I suoi partigiani furono costretti a convenire che in fatto di volo ad ali battenti avevano torto. Ma non si dettero vinti; si attaccarono al volo librato e giurarono sulle cose più sacre e su quelle innominabili, che l'oca avrebbe egregiamente planato anche se abbandonata dall'apparecchio in volo.

Tale prova, accettata sulle prime con entusiasmo, parve però gravida di incognite per essere attuata con animo lieve. Non si trattava tanto dell'incolumità dell'eroina, quanto del fatto che essa poteva atterrare in campo... nemico, con conseguente perdita definitiva della nostra proprietà. Dopo acerbe discussioni si venne ad un concordato: fu stabilito di tentare una prima prova di collaudo, lanciando la nostra volatrice dall'alto dell'antenna di osservazione. In fin dei conti non si trattava dunque che di un semplice «plané» da una ventina di metri, cosa che noi della «linea retta

in volo» sapevamo ormai fare col «Quarantino Anzani».

E venne il giorno della grande prova. Chiusi religiosamente nell'aviorimessa i nostri cari apparecchi, disposti sotto i loro musci le latte nelle quali i motori piangevano tutte le loro lacrime di olio di ricino, eccoci intorno all'antenna.

Era l'ocaso. Qui calerebbe come un guanto la descrizione del sole morto dietro la pineta di S. Rossore! Nessun narratore del vecchio stampo si lascerebbe scappare un'occasione simile, dovesse prendere di peso le frasi da qualche illustre Manzoni. Il lettore non perda il sangue freddo. Memore delle sofferenze della mia infanzia studiosa, io non infliggerò nulla di simile.

Il mio animo non è malvagio: mi accontento che si tenga presente che effettivamente il sole era sceso nella bara di pini; ma il coperchio non era ancora inchiodato e il cielo era perciò d'oro verde a specchio del prato.

In questo paesaggio piatto nella luce ambigua, l'antenna dei segnali, stecchita a braccia in croce, metteva una nota metafisica che avrebbe irretito il pittore Carrà. Ci si sentiva la presenza impponderabile del Fato. E il sacrificio ebbe inizio.

Il sacerdote salì in cofa non senza fatica, piene le braccia dell'oca bianca e il cuore di rosate speranze. Noi in cerchio si attendeva naso in aria. Era uno di quei momenti che nei circhi fanno tacere la musica perché l'esercizio fa sospendere il respiro.

Per un istante vedemmo il pingue volume di penne serrato fra le mani del



... ci trattava con sussiego ...

lanciatore, sospeso nel vuoto netto sul cielo, collo lungo teso in fuori. Nel silenzio religioso s'udì la voce del presidente della Commissione gridare: «Contatto». Il sacerdote, con largo gesto, che certo risaliva a Noè lanciatore della colomba, diè il via alla prigioniera alata.

Si vide l'oca in volo librato. I «tifosi» urlarono di vittoria. Fu un istante, un istante di quelli che restano fissati nella retina dell'occhio per sempre come sulla lastra fotografica.

La volatrice accennò un battito d'ale, ma non riuscì a riprendere la posizione librata. S'accartocciò d'un subito e stramazò in mezzo a noi come uno straccio bagnato. Un tonfo e uno straziante «gra», che parve l'urlo di tutte le ranocchie ingozzate dalla fatale sirena dei canali.

Non era proprio morta, no, ma visto che non c'era più speranza, «prima che morisse di malattia» come dissero i tecnici, si provvide a sistemarla convenientemente.

Intorno alla sua gloriosa, incoronata di alloro e patatine novelle, fra i «pinguini» ritornò il sereno; tutti fummo d'accordo che, se anche si era dimostrata indegna di far parte del Corpo Aeronautico, infine, povera oca, era proprio buona.

Buona da farci leccare le dita!

Castello



... la codina fino al cielo come un vessillo ...