

L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

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

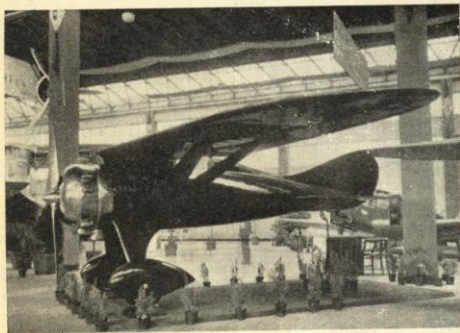


Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

UN ESORDIO ESPLICATIVO

Il mio è, sino ad oggi almeno, un cognome del tutto sconosciuto, la fama non s'è mai scomodata in favore della mia personalità, l'opinione pubblica non ebbe ancora motivo d'interessarsi di me e probabilmente non avrà ad interessarsene neppure in futuro. Ammiro e coltivo le scienze quantunque non emerga in alcuna di esse, mi dillo di sports malgrado non abbia stoffa d'atleta, m'appassiono d'aeronautica pur senza avere il petto fregiato de l'ambita aquila d'oro, il glorioso emblema degli aviatori. Ad esser logici, la mia decisione di vergare i miei ricordi su l'aeronautica potrebbe considerarsi dunque una ben assurda pretesa. Eppure, no!

Tali memorie, impressioni d'un fervido ammiratore de la navigazione aerea in genere e de l'aviazione in ispecie, non sono poi così assurde come potrebbero crederci a prima vista, perchè rispecchiano il mio crescente culto verso tanto spettacolosa conquista del progresso, perchè si riferiscono ad alcune tra le più notevoli fasi del suo sviluppo da me seguito con schietto entusiasmo sin dalla mia più tenera infanzia, contemporanea (mi si consenta l'analogia) all'infanzia stessa dell'aviazione. Entusiasmo



Il «Magni Vale» al Salone Internazionale di Milano.

sconfinato, quasi maniaco che, ingigantendo d'anno in anno, compenetrò talmente l'animo mio da farmi gioire dei successi aeronautici, soffrire dei suoi lutti come si trattasse di successi e lutti personali. Ciò sembrerà grottesco; lo ammetto. Però non me ne vergogno.

Il destino, assegnando al mio avvenire un tutt'altro indirizzo, mi negò l'orgoglio d'essere aviatore, il che era nelle mie aspirazioni d'adolescente. Ciò tuttavia non valse ad intaccare il mio culto per l'aeronautica, al contrario lo rese più intenso e profondo, quasi a compensarmi della forzata rinuncia. Se un tempo mi era svago il mirare e il rimirare tutte le incisioni attinenti all'aeronautica, il divertirmi con balocchi ad essa ispirati, il fantasticare avventure e mirabolanti imprese compiute a bordo di macchine aeree vere o immaginarie, più tardi e al presente ancora fu ed è mia passione il ricercare sui giornali e periodici, prima d'ogni altra notizia, quelle interessanti l'aeronautica, il ritagliare articoli e notiziari su l'argomento, il far incetta di fotografie e pubblicazioni relative ad essa.

Vissuto così ai margini dell'aeronautica, sempre al corrente d'ogni sua vicenda, talora spettatore oculare di alcune tra le più notevoli sue imprese, credo di poterne parlare e scrivere con cognizione di causa o, se non altro, con entusiasmo di proselita. Perciò mi lusingo che queste memorie abbiano ad essere convalidate dall'unanime approvazione, anche se chi le ha scritte non è né celebre, né dotto, né atleta, né pilota aviatore.

L'aviazione ed io siamo coetanei. Lo posso asserire senza iperbole, datando la mia comparsa nel mondo dei viventi a quel famoso 1903 che vide il primo volo su aeroplano a motore degli americani Orville e Wilbur Wright. Se credessi nell'astrologia che fa dipendere il destino umano dall'influenza degli astri, dai fenomeni estranaturali o anche da avvenimenti straordinari accaduti alla nascita degli uomini, sarei indotto ad attribuire il mio entusiasmo per l'aeronautica a tale circostanza. Siccome però non sono superstizioso e d'altronde conosco un gran numero di miei coetanei del tutto indifferenti ad essa, ne concludo che le ragioni del mio entusiasmo non han nulla a che vedere con tal fortuita coincidenza. Comunque sia la cosa, me ne compiacio ugualmente.

UN VOLO STORICO

All'ancora acerba età di cinque anni e rotti, quando la mia mente cominciava appena a schindersi ai primi balbettii del raziocinio, ebbi il piacere e la fortuna di contemplare per la prima volta un aeroplano e di assistere a un volo sul medesimo. Posso veramente vantarmi d'una simile fortuna, poichè l'avvenimento di cui parlo fu un glorioso successo dell'aviazione di quel tempo, come lo dimostra il fatto che vennero segnati due nuovi massimi di durata e di distanza in circuito per aeroplani. Oh, cifre modeste, insignificanti, quasi di sprezzabili, specialmente se confrontate ai massimi attuali! Ma allora... eran più che bastevoli per valutarle come un successo clamoroso.

Protagonista di questo volo record fu uno dei più celebri piloti dell'epoca e precisamente il francese Léon Delagrè, venuto in Italia dal maggio al settembre 1908 per compiere una serie di voli sperimentali. Avvenimenti di ventisei anni fa.

Data vecchia! Ovvunque se ne faceva un gran discorrere, per cui anche nel mio cervellino di bimbo penetrò il sugo di tutto quel ciarlare e con esso il desiderio di conoscere e di vedere l'uomo volante. E il celebre pilota, reduce dai successi di Roma e di Milano, era giunto anche nella regal Torino, mia città natale, per darvi saggio della sua bravura. Dei vari esperimenti di volo da lui compiuti, ebbi il piacere di assistere a quello del 6 settembre, assurdo, come già scrissi più sopra, a volo storico per i record segnati.

La mia memoria non può rievocare che ricordi piuttosto vaghi, tuttavia non così nebulosi da impedirmi di rivivere la scena

nelle sue fasi principali.

Ai margini de l'aerodromo si assiepa una folla innumerevole in mezzo alla quale s'era trovato rinchiuso mio padre, fervente ammiratore d'ogni sport. Egli, memore della mia lillipuziana statura, mi tenne issato sulle solide sue spalle e così ebbi agio di godermi con ogni comodo lo spettacolo dall'alto di quel paterno osservatorio.

A un lato del campo si vedeva una gran macchina, circondata da un gruppo di persone. Era l'apparecchio di Delagrè. La parte anteriore, sospesa a una coppia di ruote da bicicletta, era costituita da due ampie superfici rettangolari in tela sovrapposte in senso orizzontale e separate da quattro piani verticali pure in tela disposti a uguali intervalli da un estremo all'altro; sul davanti si prolungava una piccola fusoliera terminante in due piccoli piani laterali mobili e in una ruota ad essi sottoposta; una lunga travatura metallica posteriore, reggente all'estremità una piccola gabbia cubica in tela, completava l'originale macchina aerea. Solo più tardi seppi trattarsi d'un «Voisin», tipo di biplano famosissimo a quei tempi come famosi erano i «Wright» e i «Farman» tra i biplani, gli «Antoinette» e i «Blériot» tra i monoplani. Aeroplani alquanto buffi, non lo nego, che, se resumati oggi, desterebbero risa e compatimento; al tempo loro invece facevano figura ed entusiasmarono le folle.

Questione di gusti, multivoli come la moda a seconda dei tempi.

Dopo non so quanto tempo d'attesa, un uomo si staccò da quel gruppo di persone che circondavano l'aeroplano, vi salì e si pose a sedere tra le due ali, proprio dove cominciava quella specie di carlinga sopra descritta; un meccanico mise in movimento l'elica posta alquanto dietro al pilota e tosto si propagò nell'aria il noto crepitio di un motore d'automobile, ma più rinforzato. Le persone che si trovavano vicino all'apparecchio si scostarono, il meccanico che aveva mosso l'elica uscì velocemente dalla travatura strisciando carponi sotto le ali, l'aeroplano cominciò a rullare sul campo, quindi, tra l'urlo unanime della moltitudine, si staccò dal suolo e alzandosi a poco a poco sino ad un'altezza variante tra i cin-



L'aeromodellista Alberto Boemo di Udine mentre lancia il suo aeromodello «Balestruccio», che ha dato ottima prova di veleggiamento.

que e i dieci metri cominciò un carosello aereo attorno al campo.

La folla rimirava estatica, in quell'atteggiamento si ben descritto da Vincenzo Monti nella nota ode ai Montgolfier:

stan mille volti pallidi,
stan mille bocche aperte...

Quanto a me confesso che avevo il cuore che mi ballava nel petto ed ero talmente emozionato che m'aggrappavo convulsamente a mio padre quasi fossi in procinto di cadere da un momento all'altro.

Ogni volta che l'aeroplano passava nel settore occupato dalla folla, questa prorompeva in esclamazioni e grida, e molti si ritraevano quasi che l'aeroplano avesse a sfiorarli. Il pilota si scorgeva distintamente sporgere dal petto in su, rigido come una statua, con le mani chiuse su d'un volante simile a quello delle automobili. Dopo un bel po' di questo continuo girare, l'aeroplano si abbassò sino a sfiorare il suolo con le ruote, rullò nuovamente per un tratto e andò a fermarsi là dov'era partito. Meccanici e altre persone corsero incontro al pilota che scendeva dalla sua macchina e la folla salutò per un'ultima volta con applausi fragorosi l'ardito aviatore. Il volo era durato 29 minuti e 53 secondi su un percorso in circuito valutato in Km. 24,727. Queste cifre costituivano il miglior risultato raggiunto sino allora in Europa da un aeroplano. C'era di che esserne orgogliosi.

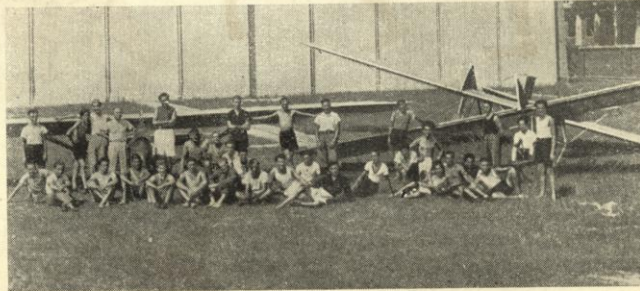
Quel volo mi entusiasmo in modo incredibile e per tutto il tragitto da Mirafiori a casa tempestai mio padre di un subisso di perchè relativi al volo e agli aeroplani. Appena a casa, mi precipitai incontro alla mia mamma e, invece del consueto saluto, le gridai con pazzezza gioia:

— Ho visto volare Lagrange!...

— Chi? — mi chiese trasecolata mia madre prendendomi in braccio.

— Lagrange!... Lagrange!...

— Ma no, bimbo mio! — mi rispose sorridendo. — Ti confondi. Lagrange è uno scienziato vissuto tanto tempo fa e morto già da molti e molti anni. Chi hai visto oggi è un famoso francese che si chiama Delagrè.



Allievi della scuola di volo a vela di Vizzola Ticino (Varese).

Mio padre rideva a tutto spiano e mio fratello mi dava la baia per l'involontario granchio. Difatti, nella mia infantile storditezza avevo confuso il celebre pilota col famoso matematico Lagrange, a cui Torino ha dedicato una delle sue più centrali strade. La somiglianza fonetica tra i due cognomi, la maggior familiarità col nome della strada prossima alla mia abitazione aveva ingenerato nella mia testolina il buffo equivoco.

Convinto dell'errore, diedi la stura alle mie impressioni che dovettero essere assai sconnesse e sconnesse, perché mai come allora i miei discorsi suscitarono tante risate. E' probabile che abbia sognato Delagrè e il suo volo anche nella notte.

Concludendo: il volo del pilota francese fu l'escia che accese nell'animo mio la fiamma dell'entusiasmo per le molteplici forme e attività dell'aeronautica. Da allora son trascorsi ventisei anni. L'aviazione ha raggiunto una potenza formidabile; il mio culto per essa si è ingigantito in proporzione. Orgoglioso di aver assistito a uno dei più celebri suoi iniziali tentativi, saluto e venero con animo riconoscente e riverente il grande e sventurato Delagrè, al quale debbo i primi palpiti di quella passione aeronautica da cui mi riconosco dominato, al quale l'aviazione dei primordi va debitrice di numerosi successi chiusi con l'olocausto della sua vita generosa.

(Continua).

Piero Botto

OLIO DI RICINO

Prevedo che in molti di voi questo titolo susciterà amari ricordi di nascoste scorpacciate, conseguenza di terribili mal di pancia e relativa purga di olio di ricino. Ma non vi allarmate. Per ingerire quanto sto per dirvi, pur trattandosi del disgustoso purgante, non occorrono né le preghiere della mamma, né le minacce del babbo, né i regalucci e le promesse con cui si addolcisce ai ragazzi l'amaro sorso.

Nulla di tutto ciò. Basta un po' di pazienza condita di curiosità.

L'olio di ricino del quale sto per parlarvi non riguarda affatto la contesa fra la gola peccatrice e l'addolorata pancia, bensì i motori d'aviazione.

Voi sapete benissimo che gli organi in movimento dei motori hanno bisogno di essere lubrificati convenientemente.

Gli oli usati normalmente allo scopo sono quelli cosiddetti minerali. Ma esiste anche una categoria di oli vegetali, tra i quali l'olio di ricino, che si presta benissimo quale lubrificante per motori. Solo da pochi anni gli studi al riguardo iniziati hanno dato risultati concreti e soddisfacenti e noi in Italia abbiamo dato un intensissimo svi-

luppo a tale ritrovato, riuscendo a vincere una arditissima battaglia che ci consente oggi di poter fare a meno d'importare oli minerali per i motori della nostra aviazione.

L'olio di ricino, rispetto a quello minerale, si avvantaggia di un maggiore potere lubrificante e di un più elevato punto d'infiammabilità. Per contro ha lo svantaggio di possedere una certa acidità organica, un elevato punto di congelamento e di creare maggiori incrostazioni (eliminabili per mezzo di un'accurata manutenzione del motore).

In complesso gli svantaggi ed i vantaggi si equivalgono.

Le numerose esperienze eseguite per iniziativa della R. Aeronautica hanno dimostrato che il comportamento dei motori lubrificati con olio di ricino è identico a quelli lubrificati con olio minerale.

Oggi tutti i motori della nostra aviazione (compresi quelli degli automezzi) sono lubrificati con olio di ricino.

Unico inconveniente riscontrato negli automezzi è l'odore alquanto sgradevole che può recare disturbi ai conducenti delle auto-colonne. A ciò però si rimedia facendo mantenere maggiori intervalli fra un automezzo e l'altro.

L'inconveniente della acidità va rapidamente eliminandosi e presto si avrà un tipo di olio di ricino completamente deacidificato.

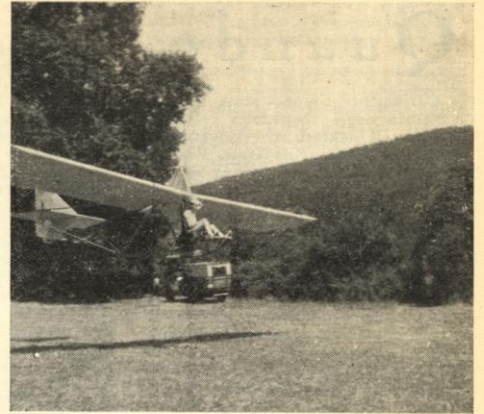
L'olio tratto dalla miracolosa piantina con la quale abbiamo piantato in asso i produttori stranieri di oli minerali e dato maggiore incremento all'industria agricola nazionale, dopo l'uso non diventa inutile. Un ingegnoso processo, sperimentato ultimamente a Guidonia, ne consente la « rigenerazione ».

L'olio così rigenerato è stato usato su di un motore d'aviazione che ha funzionato per 100 ore. All'esame, dopo tale prova, ha presentato caratteristi-

che identiche a quelle dell'olio di prima pressione (cioè dell'olio, diremo così, al primo uso). Potremo così « rigenerare » tutto l'olio bruciato, conseguendo un'altra notevolissima economia perchè l'olio « rigenerato » costa 150 lire al quintale, mentre quello di prima pressione costa 350 lire.

La coltura del ricino è favorevolissima in quasi tutta l'Italia e nelle colonie libiche e dell'A. O. L'incremento dato dall'aeronautica a tale coltura è stato tale, che in Libia da un solo concessionario con 50 ettari di terreno si è saliti quest'anno a 300 concessionari che coltivano più di 800 ettari.

A parte l'importanza tecnica che costituisce una nuova vittoria nel campo del progresso, l'olio di ricino è una magnifica purga che il genio italiano ha propiziato alle insaziabili gole di quei tali « bagarini » che oggi grufolano nel trugolo di Ginevra tentando



Il lancio di un allievo sul campo della scuola italiana di volo a vela di Istanbul.

con arti villissime e subdole di toglierci il sacrosanto diritto di possedere « un pezzo di terra al sole ».

Ma il loro tentativo fallirà e per far digerire loro la rabbia della sconfitta, noi, come sempre generosi verso gli infelici, offriremo un magnifico bicchiere d'olio di ricino ed un limone.

Gibbi

Importante lettera di Zio Falcone ai suoi giovani amici

Miei cari amici,

voi avete veduto esposti nelle edicole numerosi settimanali dedicati alla gioventù. Se ne avete acquistato qualcuno, avrete capito che si tratta di pubblicazioni nelle quali tutti gli scritti sono di origine oltremontana e oltremarina. Salvo poche eccezioni, si intende. Fra queste eccezioni troviamo il Balilla e, qualche volta il Corriere dei piccoli. Gli altri periodici sembrano fatti apposta per dimostrare che in Italia nessuno sa scrivere, nè, tanto meno, mettere insieme un giornale per la gioventù.

E' bene che voi sappiate una cosa: tutti i disegni e tutti i racconti della grande maggioranza dei periodici per ragazzi sono rubati, dico rubati, alle riviste straniere: riviste americane, inglesi e tedesche. Che onore per gli italiani! E che buon gusto!

Eppure un numero stragrande di ragazzi e di bambine e di giovinette compra quelle pubblicazioni, e le legge, e ne è entusiasta.

Perchè ne è entusiasta? La risposta è semplice.

Perchè si ignora l'esistenza di qualche pubblicazione onesta e fatta con gusto. Il gusto per le cose belle si acquista, non si eredita. Io conosco gente nata in campagna che leggeva i romanzi di Saverio di Montepin e ammirava la pittura oleografica. Poi, questa gente, frequentando persone colte e di buon gusto, ha imparato a leggere e a preferire le opere dei veri artisti. Conosco, anche, qualche borghese nato in città che seguiva a leggere i libri gialli e a preferire, alla buona pittura, le fotografie a colori.

Come vedete, si tratta di saper scegliere. A voi io chiedo di aprire gli occhi. Non acquistate le pubblicazioni a caso, non fatevi gabellare da un titolo. Diffidate, sopra tutto, di tutte le pubblicazioni nelle quali, col pretesto di farvi leggere mirabolanti storie di avventure, vengono coltivati gli istinti più volgari e meno generosi. Voi siete gli eredi della civiltà occidentale e, soprattutto, della civiltà latina. I colpi di rivoltella e le imboscate dei banditi non

fanno parte nè del nostro gusto, nè delle nostre abitudini di vita.

E ancora una volta io vi dico: « Ricordatevi che quasi tutte le pubblicazioni per ragazzi sono delle ignobili scopiazzature dei periodici inglesi e americani. Gli autori di quelle pubblicazioni, che io non nomino nemmeno e che voi



Aeromodellisti del Collegio Don Bosco di Varazze.

conoscete, non sono nemmeno capaci di scrivere, nè di mettere insieme un giornale originale, italiano, nostro.

Torneremo sull'argomento. Ma intanto voi dovrete svolgere una campagna feroce contro tutte le pubblicazioni nelle quali si parli di fatti, di persone, di luoghi e di sentimenti che sono in contrasto con il buon senso nostro e col buon gusto.

Se qualcuno di voi non è in grado di distinguere il buono dal cattivo a prima vista, io posso darvi un'indicazione utile. Tutte le vignette e gli articoli che sono firmati con nomi stranieri, o che non sono firmati affatto, sono vignette e articoli rubati alle pubblicazioni di oltremare e d'oltremonte.

Io vi so patrioti, e fascisti. Boicottate tutto ciò che non è italiano. Chi, in Italia, vuole fare dei giornali per ragazzi scriva in italiano, parli di noi, dell'Italia e del Fascismo, della nostra gioventù generosa e della nostra volontà inflessibile di essere noi, noi stessi, soltanto noi.

E viva l'Italia! Vostro aff.mo

Zio Falcone



Dopo aver volato sul cielo di Berlino, un ragazzo dice alla radio le sue impressioni. Naturalmente, questo ragazzo ha trovato modo di dichiarare che il volo era stato bello, ma troppo corto.

Quando sarò grande...

Certamente s'erano rotte tutte le tubature degli acquedotti celesti e gli angeli adibiti al rifornimento idrico sbuffavano disperati. Pioveva a rovesci, in terra, e soffiava un vento cane. Giorgio e Nicola se ne stavano rincantucciati fra una grande cesta ed una cassa vuota; e li riparava dall'acqua una tela cerata che avevano tolta di dosso ad un cavallo. In campagna i ragazzi fanno di queste cose. Può accadere che il cavallo, privato della sua coperta, diventi bolso; ma i ragazzi non pensano a queste cose: perchè sono molto distratti. Qualcuno ha detto che i giovani in genere sono egoisti. Non è vero: sono soltanto dei distratti, degli sventati che non pensano alle conseguenze delle loro azioni.

Conosciamo un ragazzo goloso che si arrampicava sempre su un ta-



Il nostro grande amico Fratello Dionisio in tenuta di volo.

volo per prendersi della marmellata che stava in un vaso, su uno scaffale altissimo. Ogni volta che si arrampicava sul tavolo e faceva per afferrare il vaso della marmellata, qualche cosa di spiacevole accadeva. Eppure, egli, non faceva mai attenzione a ciò che poteva accadere, perchè nella sua mente non c'era che un pensiero: la marmellata. I ragazzi sono come i geni; pensano sempre alle cose assolutamente importanti.

Geo e Cola, dunque, se ne stavano rincantucciati fra la grande cesta e la cassa vuota, e attendevano che spiovesse. La loro posizione era scomodissima e il luogo dove s'erano rifugiati era singolare. E' un fatto che i ragazzi cercano sempre di nascondersi nei luoghi più scomodi e più impensati. Essi se ne stavano tranquillamente sull'orlo d'una terrazza che sporgeva sul lago ad una altezza di circa sette metri. La terrazza non aveva parapetto — pensate — e il lago era il lago d'Albano, in tempesta. Avrebbero potuto rifugiarsi nella villa mezzo diroccata di cui faceva parte non onorevole quella pericolante terrazza; o avrebbero potuto correre nella stalla non lontana, e condurvi la brenna infreddolita e inzuppata. Invece avevano preferito arrampicarsi fino lassù.

Aspettando, essi chiacchieravano come fanno tutti i ragazzi del mondo. Avete mai veduto due fanciulli rimanere insieme senza parlare?

Geo diceva a Cola:

— Quando sarò grande io farò il palombaro.

Come gli fosse venuta in mente questa idea, noi non lo sappiamo. Fatto si è che egli diceva spesso che, divenuto grande, avrebbe fatto il palombaro.

Cola guardò il compagno senza

meraviglia. Era un vecchio ritornello, quello, e non lo stupiva.

— Io, invece, farò il paracadutista — disse Cola.

— Mestieraccio pericoloso — mormorò Geo.

— Lo dici tu. Tu non sai che non si ammazza mai nessuno, col paracadute. Gli aviatori, se sono in periaolo, si buttano dall'aeroplano col paracadute. Vengono giù dondolandosi come se fossero su un'altalena.

— Eh, lo so. Ma non è divertente come essere sott'acqua e vedere pesci, alghe, granchi e carcasse di navi affondate con un tesoro dentro.

Gli occhi dei ragazzi brillarono al pensiero dei tesori che stanno dentro tutte le navi affondate.

— Certo — disse allora Cola — certo, sotto il mare ci sono cose meravigliose; ma il mestiere del palombaro non mi piace perchè è pericoloso e fa paura.

— Paura di che? Se sei sott'acqua e ti capita vicino un polipo, tu lo ammazzi con un coltello lungo o con una scure. Se respiri male, suoni un campanello e quelli che stanno su ti chiedono per telefono se si è rotto qualche cosa, o se stai soffocando. Se tu dici di sì, quelli ti tirano a galla in un momento.

— E' vero, ma il paracadute...

Si udì un crepitio. I ragazzi dettero in un grido e si aggrapparono istintivamente alla tela cerata che avevano sul capo.

Quell'angoio della terrazza, su cui essi s'erano accoccolati, precipitava.

I due ragazzi si trovarono nel vuoto, e scendevano dietro le rovine. Ma la loro caduta era lenta. Miracolosamente aggrappati alla tela cerata, scendevano col paracadute.

Toccarono l'acqua, ch'era fredda e sconvolta dalla tempesta. Poi l'acqua li inghiottì, col paracadute e tutto. Allora cominciarono i guai seri. Nessuno dei due sapeva nuotare e gli scafandri da palombaro erano soltanto due ardenti desideri.



Bruno e Vittorio Mussolini fotografati a L'Asmara pochi minuti prima della partenza per un volo di guerra.

Si, anche Cola, il futuro paracadutista, ora era del parere che uno scafandro sarebbe stato providenziale.

Affondarono come sacchi pieni di sabbia; e pesci, e granchi e tesori non ce n'erano, sotto quell'acqua buia. Nè — bisogna dirlo — i nostri amici avrebbero potuto vedere checchessia, con quello spavento che avevano in corpo.

Li salvò un ortolano accorso al rumore della terrazza che rovinava.

Andarono a casa tenendosi per mano, mogli. Riflettevano.

Collaborazione dei giovani

P U P I V O L A

Pupi è il diavoleto della casa. Niente sfreza ai suoi occhioni azzurrissimi, niente è possibile nascondergli.

Tutto l'appartamento è suo: dalla cucina al salotto, dallo studio di papà alla camera da letto: Pupi vi piazza i suoi fantastici « roplani » (due sedie messe per traverso) e la casa risuona dei suoi gridi acuti (che dovrebbero essere il rombo dei motori).

Più di una volta variopinti e preziosi vasi del salotto di mamma sono andati in frantumi e stoviglie si sono moltiplicate all'infinito nelle manine di quell'improvvisato guerriero che lancia dall'alto bombe sulla testa dei selvaggi.

Alimè! Pupi non riesce a capire perchè, quando crede d'aver ammazzato un gran numero d'abissini e di meritarsi perciò una bella medaglia color del sole e un « bravo! » dal severo generale, giunga invece la mamma col viso rabbiuto, lo prenda per un braccio e lo chinda in camera sua: la prigione!...

Per un poco il piccino sta zitto; ha quasi paura. Ma presto la prima impressione è passata e Pupi riprende, dimentico, l'accanitissimo bombardamento (di cui coperte e cuscini fanno le spese).

Nulla è valso a correggerlo. Nè i ripetuti castighi della mamma, nè i duri rimproveri di papà. Un giorno, anzi, in cui il trottole non aveva fatto una più grossa del solito, il babbo lo chiamò vicino a sé e, sorridendo impercettibilmente, gli chiese: « Di' Pupi, non ti piacerebbe volare davvero? ».

Il piccino rispose con un giocondo trillo e gettò le sue braccine al collo del papà.

Anche mamma sorrise e a Pupi non sembrò proprio vero d'averla passata così lieve, con in più la prospettiva, ridente davvero, di un volo!

Il giorno dopo padre e figlio vanno all'aeroporto. Il bimbo è irrequietissimo e assilla il genitore di domande tra le più strane, finché questi non si ferma a scambiare due parole con l'amico capitano.

Pupi ne approfitta e sguscia via inosservato.

Là, sul prato verde, c'è un uccellone grande, grande e papà ha detto che è un vero « roplano ». Bisogna correre a vederlo — pensa fra sé — e sentire se fa proprio « Vumm, vumm!... ».

Il bimbo non mette tempo in mezzo, e via! Ma succede un'inspiegabile catastrofe e Pupi va a finire fra le gambe del colonnello. Questi si china stupito a raccogliere un batuffolino bianco, roseo e biondo e lo alza su, su verso il cielo. Pupi non si impressiona, sorride e dice, con importanza: « Io sono qui per vedere e volare sul roplano. Lasciami andae! ». L'ufficiale ride, poi, affettando una grande severità, chiede: « Il signorino si permette di girare nel campo da solo, mentre noi siamo tutti assorti attorno a un nuovo « roplano ». Ma bene! Sa il biondino che ci sono le prigioni? ».

Il bimbo scuote la testina ricciuta: « Non sono solo, signor « generale », c'è anche il mio papà. E delle prigioni non ho proprio paura; ci sto dentro spesso e gioco lo stesso, sai, coi vumm, vumm! ».

Il colonnello, incuriosito, si fa attento e, attorno a Pupi, che racconta con sincerità assoluta le sue prodezze, si forma un gruppetto d'ufficiali che commentano, ridendo, i discorsi del piccino.

Il babbo giunge dopo venti minuti di affannose ricerche. Il suo viso rabbiuto s'illumina solo quando vede il suo diavoleto gesticolare animatamente, rivolto a un gruppo d'aviatori (fra i quali il Comandante).

Pupi è un'altra volta perdonato e può salire, trionfante, su un aeroplano.

La prova è superata gioiosamente, il colonnello invita il bimbo a tornare presto e gli ufficiali gli regalano anche dei dolci.

Pupi è raggianti: da quel giorno egli ha fatto la sua entrata nel mondo azzurro!

Aeromodelli e Accessori

Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa
Elastico - Eliche
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

Chiedete Catalogo M. V. 1935

inviando Lire 1,50

è diventato un omino. Lo ha compreso alla sera la mamma, quando il piccolo ha voluto aggraziare alla sua preghiera: «E benedici, o Gesù, i nostri aviatori e fa' che sempre vincano. E così sia».

Annamaria Rota

FEDERICO ZAPPELLONI MEDAGLIA D'ORO

Notte color d'inchostro, senza luna e senza stelle. Nel buio non si scorge nulla — tutto sparisce inghiottito nell'oscurità — apparecchi, villetta del comando, alberi che fiancheggiavano il campo.

Un gruppo di aquilotti provati ad ogni arduo di guerra, ritenevano quella impresa una pazzia.

Nessuno l'aveva mai osato.

Chi lo tentava? Federico Zapelloni. Un giovane decorato per i numerosi bombardamenti compiuti.

Con un'abilità eccezionale, aveva provato sempre tutto quello che gli indicava lo spazio azzurro.

Ma in quella notte si proponeva una impresa fantastica: volare attraverso la caligine del cielo fino al campo avversario, gettar bombe, e ritornare col solo aiuto di una bussola.

Con sorpresa di tutti si udì un rombo, l'elica cominciò a girare vorticosamente, e l'apparecchio si alzò al cielo. Zapelloni partiva davvero.

I camerati si domandarono nell'ansia «tornerà?».

Nelle batterie tedesche, si scintillano proiettili inutilmente rimettendosi alla fortuna cieca.

In alto, nella carlinga, Federico sorride. L'apparecchio fila rapido e sicuro come il vento.

Il nostro asso si abbassa, può accertarsi così che sotto a lui stanno gli hangars, gli apparecchi nemici.

Le bocche dei cannoni vomitano fuoco. Ma l'aquilotto vince.

Le bombe da lui gettate schiantano, frantumano, uccidono.

Al campo si attende con ansia. I cuori battono nell'attesa che si fa di minuto in minuto sempre più acuta, e sempre più attenta.

Finalmente si ode un rumore che si fa sempre più distinto.

Il cuore balza nel petto dei camerati. Zapelloni ritorna...

Lamberto Giorgi

CRONACA BREVE

UTILIZZAZIONI SOVIETICHE DELL'AUTOGIRO. — Il pilota Korzinchikoff ha compiuto all'aeroporto centrale di Mosca le prove di un autogiro La Cierva tipo C. 30 e di due tipi d'autogiro di costruzione sovietica, il Tsagui A-4 e Tsagui A-8. Le autorità sovietiche intendono utilizzare gli autogiri per la sorveglianza delle linee ad alta tensione e la prevenzione degli incendi di foreste.

PRIMATO FRANCESE DI VOLO A VELA. — L'11 agosto l'asso francese di volo a vela Nessler, che già il 21-22 luglio aveva stabilito in 16 ore il nuovo primato france-



Una bella fotografia aerea de L'Asmara.

se di durata con veleggiatori, effettuava a bordo di un aliante «Avid-11 P» un volo di Km. 200 da la Banne d'Ordanche a Tournus (Saône-et-Loire).

APPARECCHIO TEDESCO PER IL VOLO NELLA STRATOSFERA. — La Ditta Junkers di Dessau avrebbe recentemente ultimato i lavori intorno al suo apparecchio per il volo nella stratosfera, denominato «Ja 49». I primi voli di prova avranno luogo prossimamente non appena saranno pronte alcune installazioni interne. Tutti i lavori riguardanti questo apparecchio stratosferico tedesco sono circondati dalla più stretta riservatezza. Si sa solo che la cabina è completamente ermetica e che offre una ottima visibilità da tutte le parti. L'introduzione dell'aria avviene mediante generatori di ossigeno come si pratica nei sommergibili. L'aria consumata viene riassorbita. La cabina è provvista di impianto di riscaldamento e particolari congegni di sicurezza escluderebbero qualsiasi pericolo di vita dell'equipaggio.

PRODEZZE DELL'AUTOGIRO. — Molto interesse ha destato negli Stati Uniti il viaggio compiuto da James G. Ray, vice presi-

dente dell'Autogiro Company of America. Egli, tornando dalle corse nazionali di Cleveland, incontrò, nella zona montagnosa, delle condizioni atmosferiche troppo sfavorevoli per proseguire il volo. Allora scese a Blanburg e continuò per la strada, col suo autogiro a pale ripiegate, fino a Tyrone, a 15 chilometri dal punto in cui era atterrato. Di là decollò nuovamente, seguì la vallata Juniata e giunse a Filadelfia. Egli pilotava un autogiro presentato a Cleveland come prototipo d'apparecchio da strada, ordinato dalla direzione dell'aviazione civile. Questo autogiro sperimentale non possedeva allora un sistema che azionasse le ruote, ma si spostava su strada per mezzo dell'elica trattriva.

IL «DO. 18» OCEANICO. — Presso le officine germaniche di Friedrichshafen è stata ultimata la costruzione dell'idrovolante «Dornier 18» munito di due motori ad olio pesante «Yumo VI» da 560 c. v. Questo apparecchio che ha un'autonomia di 4450 Km., è destinato ai servizi sud-atlantici.



ORESTE ALBERTAZZI - Genovese a Verona. — Ti ho spedito la fotografia che ti interessa. Saluti azzurri.

NIBBIO - Milano. — T'ho fatto spedire l'elenco degli abbonati milanesi. Mi raccomando: fai propaganda e aumenta il numero dei nostri abbonati; poi penseremo seriamente al distintivo. Saluti.

LUIGI ANGELO STORACE - Fegino. — Gli arruolamenti nella Regia Aeronautica avvengono solo per concorso. Se tu vuoi essere assegnato, di leva, in Aeronautica, devi produrre il certificato di specializzazione di radiotelegrafista. Ti ho fatto cambiare l'indirizzo errato. Saluti.

AVIATRICE - Roma. — Ti accento subito. Tu ed altri romani organizzate un salone aeronautico internazionale ed allora noi avremo un buon pretesto per ottenere il

permesso di fare un secondo raduno a Roma. Capito il latino? E' bene, anche, che tu pensi al tempo eccezionale in cui viviamo. Credi a me: ciò che facciamo è semplicemente miracoloso. Ad ogni modo, quando avremo definito il programma per il prossimo anno, penseremo anche agli aquilotti romani. Penso che potremmo fare una gita — con relativa colazione all'aperto — al Lido di Roma. Visiteremo l'i-

droscalo e poi andremo a consumare il rancio sulla spiaggia, o nella pineta di Castelfusano. Manda pure la fotografia della gita di Guidonia. Per iscriversi all'Aero Club è facile. Ti dirò, anzi, che è vantaggioso, poiché con 14 lire potrai divenire socio dell'Aero Club e, nello stesso tempo, essere abbonata a L'Aquilone. Ricambio i pensieri affettuosi.

ADOLFO GARMANNI - Torino. — Noi non costruiamo fusoliere. Prova a rivolgerti alla ditta Aeromodelli e Accessori di Bologna.

LEDA BISACLI - Roma. — Provveduto. Spero in una violenta propaganda a favore de L'Aquilone settimanale. Cordialità azzurre.

LICTOR - Bergamo. — Adesso che il giornale è settimanale mi devi informare se arriva puntualmente ogni domenica mattina. Non ti spaventerà per la riduzione delle pagine: è cosa assolutamente eccezionale e che durerà poco. Tu fa' buona propaganda e spiega questo fatto, che è comune a tutte le pubblicazioni, come sai. Il libro di Martini e Nobili è sotto ai torchi. Verso il 15 di dicembre verrà messo in vendita. Passo a Giarella le tue domande. Se vuoi, ti mando l'elenco degli abbonati di Bergamo. Mandami il tuo indirizzo esatto e la richiesta degli elenchi. Cerca di Jole Prestini, insegnante, e, dopo averla salutata a mio nome, offri la tua collaborazione per la diffusione del giornale. Ma tutto ciò dovrai fare

in segreto, perché la signorina Prestini ha il divieto di diventare aviatrice... Ciao.

GIUSEPPE PERETTI - Milano. — Benvenuto. Abbonarsi a L'Aquilone è facilissimo. Si spedisce lire 14 all'amministrazione (Viale dell'Università, Roma) e tutto è fatto. Il bello viene dopo, e dipende da noi. Tessera, cartoni, facilitazioni, ecc. E adesso ti saluto con simpatia.

GIOVANNI FERLINI - Foligno. — Pubblicheremo. Evviva l'Italia, evviva l'aviazione. Rivolgiamo un pensiero di gratitudine e di ammirazione agli aviatori che combattono e vincono in Africa le più dure battaglie.

KETTI TOTERO - Roma. — Io sto bene, grazie a Dio. Forse giova alla mia salute e al mio buon umore l'allegro pigliolo dei miei nipoti. Pigliolo! Se qualche rapace aquilotto legge queste righe, io sono rovinato. Scrivi la novella e mandala. All'Aero Club è meglio che tu ci vada personalmente. E' in via Lepanto e sarai ricevuto dalle nove del mattino alle quattro e mezzo del pomeriggio. «L'Aquilone» è settimanale. Dunque al lavoro. La tua promessa è nella mia cassaforte, come se fosse una tua cambiale firmata. Stamma bene e allegra. Ti saluto avioazzurramente.

GIORGIO BARIOLI - Venezia. — Ti scriverò a lungo nel prossimo numero. Saluti.

GASTONE PONS. — Spazio permettendo, pubblicheremo i tuoi disegni. L'aviazione in Russia fa progressi. Ma dalla propaganda alla realtà ci passa... Capito il... russo? Saluti cordiali.

ANNAMARIA ROTA - Milano. — Per dimostrarti la mia simpatia incomincio col pubblicare uno dei tuoi scritti. Quando sarai in Francia scrivimi pure. Che io sia un angelo, poi... Troppo onore. Quasi tutti gli apparecchi stranieri e italiani hanno i ser-



I fratelli Caminiti, di Tunisi, hanno costruito questo stormo. Mentre alcuni apparecchi riposano, alla fonda, gli altri sorvegliano dall'alto. Dobbiamo lodare l'ingegnoso trucco fotografico.

batoi nelle ali. Tutto ciò per comodità, non per evitare incendi come dici tu. A onor del vero si tratta di serbatoi di riserva, poi che i serbatoi principali sono sistemati al centro della fusoliera, o nella parte centrale dell'ala nei monopiani ad ala bassa. Scrivimi e stamma bene e allegra.

(Continua a pag. 7).



Il campo della Scuola Federale di volo a vela di Verona.

AEROMODELLISTI

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

MOVO

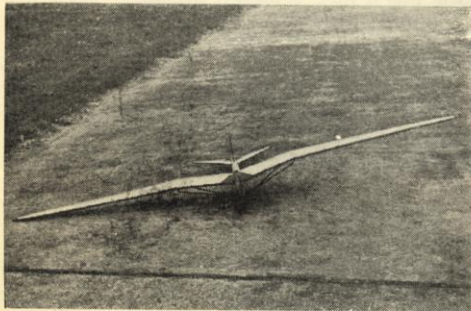
Via Borgospesso, 18 - Milano
Listino prezzi dettagliato
inviando Lire una in francobolli

Gara Palestra dell'aeromodellista

SULLA FORMA DELLA FUSOLIERA

Il migliore o peggiore successo di un aeromodello dipende da molte cause; una delle più importanti è la forma della fusoliera che oppone una forte resistenza all'avanzamento, diminuendo la velocità e quindi la capacità di sostentarsi. Caratteristica notevolissima degli aeroplani, e perciò anche degli aeromodelli, è l'efficienza, ossia il rapporto tra la forza sustentatrice, o portanza, e la resistenza opposta all'avanzamento. Il valore di questo rapporto dà anche la pendenza del volo librato, poichè la locuzione: efficienza 15, per esempio, significa che l'aeroplano percorre, in volo librato, una distanza 15 volte maggiore dell'altezza dalla quale inizia la discesa.

Nel caso degli aeromodelli è questo un elemento di grandissima importanza, poichè quanto più è lungo il volo librato, tanto maggiore sarà il guadagno di tempo di volo, senza contare il caso che con un volo librato molto lento l'aeromodello può sfruttare le cor-



Una bella riproduzione del «Breda 39» di Mancini di Milano.

renti ascendenti, con un ulteriore vantaggio, pur senza giungere all'estremo del volo veleggiato.

La resistenza all'avanzamento si compone di tutte le resistenze all'avanzamento di ogni parte costituente l'apparecchio: ala, impennaggi, fusoliera, carrello. Pur non essendo la resistenza totale uguale alla somma delle singole resistenze degli elementi isolatamente considerati, possiamo tuttavia, da principio, considerare le resistenze di ognuno.

La resistenza dell'ala è conosciuta, dato il profilo adottato, poichè è proporzionale alla superficie, al quadrato della velocità, e ad un coefficiente particolare del profilo che si ricava dai diagrammi.

La resistenza degli impennaggi è conosciuta anch'essa, dato il profilo che si adotta per la loro costruzione.

Più difficile è la determinazione delle resistenze della fusoliera e del carrello, poichè infinite sono le forme che si possono dare a tali organi e perciò mancano i dati sperimentali relativi a tutte le infinite forme geometriche che nascono dai gusti personali. Basti dire che è sufficiente spostare, lungo l'asse della fusoliera, la posizione della massima sezione trasversale, o sezione maestra, per ottenere un diverso valore della resistenza: così dicasi per la forma delle estremità e per le varie singolarità, come sporgenze ecc.

Interviene infine, a variare il risultato totale, l'effetto che un elemento esercita sull'altro, o *interferenza aerodinamica*. Se si considera l'ala isolata, la corrente d'aria ha un flusso ben determinato: lo stesso dicasi se si conside-

ra, ad esempio la fusoliera, o gli impennaggi, o il carrello, come elementi isolati. Quando invece un elemento è solidale con l'altro, ognuno di essi produce una variazione del flusso dell'aria intorno a ciascuno degli altri, subendo contemporaneamente un'influenza da ognuno di essi. Ne segue che la resistenza del complesso non può essere uguale alla somma delle resistenze singole. In alcuni casi può essere maggiore, in altri minore.

Comunque è ovvio che ogni parte deve avere qualità di penetrazione nell'aria per quanto possibile ottime.

Mi occuperò esclusivamente della fusoliera, essendo questo l'elemento che porta il maggiore aumento.

Molti studi sono stati fatti intorno alla determinazione della resistenza dei corpi in moto nell'aria, ed il risultato, analogamente a quanto si è constatato per i profili alari, è stato che i corpi che presentano le migliori caratteristiche sono quelli che hanno la sezione maestra piuttosto avanti, circa a un terzo della lunghezza a partire dall'estremità anteriore, con affusolamento posteriore e piuttosto rotondeggianti anteriormente.

Anche la forma della sezione trasversale influisce notevolmente: sono da evitare, per quanto possibile, le forme poligonali (rettangolo, quadrato, pentagono, ecc.) più facili da costruire e da ricoprire soprattutto, e tutte le sporgenze e variazioni brusche, come ad esempio la sporgenza del posto di pilotaggio, che è necessaria allo aeroplano reale, ma non nell'aeromodello (specialmente in vista del nuovo regolamento del concorso nazionale).

Alcune sporgenze sono inevitabili; ad esempio l'attaccatura dell'ala in un modello ad ala alta. In questi casi ogni sporgenza deve essere contenuta in una carenatura che presenti la caratteristica di essere più prolungata posteriormente che anteriormente, con le stesse caratteristiche di forma che ho detto riguardo ai corpi di buona penetrazione. La giuntura poi fra carenatura e fusoliera, va corretta con un raccordo che elimini gli angoli rientranti, nei quali si produce sempre un maggiore attrito dell'aria, per la formazione di vortici. Il raccordo deve essere fatto in modo che l'aria spostata da una delle superfici si muova concordemente con quella spostata dalla superficie adiacente. E' sempre bene perciò fare questi raccordi con curve di grande raggio.

Anche gli spigoli longitudinali, nelle fusoliere di sezione poligonale, producono un aumento di resistenza, in quanto in corrispondenza di essi si ha la discontinuità di flusso di aria sui due lati adiacenti allo spigolo.

Infine è da considerarsi un altro ele-

mento importantissimo: la resistenza d'attrito che l'aria in moto esercita sulla superficie totale esterna della fusoliera. Questa resistenza è proporzionale alla superficie lambita dalla corrente: quindi si rende necessario diminuire al massimo tale superficie. E' noto che la figura geometrica che ha il minor perimetro, a parità di superficie, è la circonferenza. La fusoliera di sezione circolare, a parità di sezione maestra e di lunghezza, sarà anche quella che ha la minore superficie esterna, e per la quale la resistenza d'attrito risulta minore. Buona è anche la forma ellittica, non troppo allungata, e disposta con l'asse maggiore verticale per lasciare più libera l'ala.

Una grande cura va posta infine nell'attaccatura dell'ala con la fusoliera, raccordando ampiamente le superfici che si intersecano. Bisogna sempre pensare che un raccordo ampio non può portare che un vantaggio, poichè le rientranze, tanto trasversali che longitudinali, gli angoli acuti e tutte le irregolarità, provocano nel flusso dell'aria delle discontinuità, ossia delle differenze di velocità fra uno strato e l'altro che si risolvono in vortici provocati appunto dallo strisciamento di uno strato contro l'altro. E i vortici sono la *bestia nera* dell'aerodinamica.

In quanto alla forma longitudinale, si può adottare la forma di un profilo simmetrico che dà la dimensione voluta dalla sezione maestra (ad esempio, per una fusoliera lunga 100 centimetri che debba avere il diametro massimo di 12 centimetri, si adotta un profilo di spessore 12%) modificando se è il caso, la parte posteriore che difficilmente, per ragioni costruttive, potrà essere finita a punta. Per una fusoliera a sezione ellittica di uguale lunghezza, che debba avere, alla sezione maestra, il diametro maggiore di centimetri 14 e quello minore di 10 centimetri, si sceglieranno due profili: uno di spessore 14% per il profilo longitudinale, uno di spessore 10% per il profilo in pianta.

L'intuizione ed il ragionamento daranno all'aeromodellista la possibilità di unire uniformemente queste due forme diverse, con sagome ellittiche appropriate in ogni sezione.

Ho voluto dare questi avvertimenti generali, perchè il nuovo regolamento, di imminente pubblicazione, metterà gli aeromodellisti in condizione di dover studiare seriamente questioni di simile specie, lasciando loro la possibilità di progettare i propri apparecchi, ed imponendo soltanto delle limitazioni di proporzioni. E' necessario quindi entrare un po' nella teoria esatta, e lasciare l'empirismo che finora ha governato, da solo, le sorti dell'aeromodellismo.

Giorgio Bacchelli



Il volo di un modello di Tosarovi di Roma.



L'«Albanella» costruito dal milanese Della Torre.

L'AEROMODELLISMO ALL'ESTERO

PRIMATI DELL'AEROMODELLISMO TEDESCO AL 1° OTTOBRE 1935.

Modelli a fusoliera.

Lancio dal suolo:

Lippmann (Dresda) 795,5 metri.
Neelmeyer (Dresda) 137".

Lancio a mano:

Lippert (Dresda) 22400 metri.
Lippmann (Dresda) 1 ora 8'.

Modelli senza fusoliera.

Lancio dal suolo:

Mundlos (Magdeburgo) 730 metri.
Warmbier (Magdeburgo) 1'57".

Lancio a mano:

Warmbier (Magdeburgo) 3900 metri.
Warmbier (Magdeburgo) 25' 38".

Modelli di veleggiatori con fusoliera.

Lancio dal suolo:

Besser 13500 metri.
Marth 12' 35"

Lancio a mano:

Patalas 35000 metri.
Langer 40' 22".

Modelli di veleggiatori senza coda.

Lancio dal suolo:

Hermann 2375 m.
Schmidtberg 37' 41".

Lancio a mano:

Klose 8800 m.
Klose 3' 14".

Idromodelli.

Mundlos (Magdeburgo) 53' 4".

GARA DI AEROMODELLISMO IN GERMANIA

Nei monti Borkenberg (Prussia) ha avuto luogo il 28 e il 29 settembre scorso una gara di aeromodellismo, alla quale hanno partecipato numerosi gruppi di sport aviatorio della regione.

Nella classe A (per i più giovani, con motori a elastico) i risultati migliori furono: 64 secondi e 415 metri di distanza percorsa.

Nella classe B (modelli normali). Risultati con lancio a mano: 148 secondi e 770 metri. Con decollo dal suolo: 49 secondi e 500 metri.

Nella classe C (modelli vari). Risultati con lancio a mano: 53 secondi e 350 metri. Con decollo dal suolo: 45".

Nella classe D (modelli in metallo e d'altro tipo, con motori a combustione, a elastico etc.). Risultati con lancio a mano: 187 secondi e 370 metri.

ATTIVITÀ AEROMODELLISTICA IN FRANCIA

Riportiamo quanto hanno scritto il Generale Dénain, Ministro dell'Aria francese, il Colonnello Wateau, Presidente dell'Aéro Club e della Lega Aeronautica di Francia, ed infine I. L. Blanchot, Segretario generale della Lega Aeronautica di Francia, come prefazione al primo numero della *Revue des Modèles Réduits*, ossia Rivista degli aeromodelli.

L'associazione francese dei modelli volanti pubblicava già un bollettino periodico: dal mese di ottobre u. s. a questo bollettino si è aggiunta la rivista, edita a cura della Lega Aeronautica di Francia, e sotto gli auspicci e con il finanziamento del Ministero dell'Aria. Anche in Francia dunque l'aeromodellismo è stato riconosciuto ufficialmente come un'attività importantissima sia dal lato propagandistico, sia dal lato educativo.

Gli scritti che riportiamo non hanno bisogno di commenti. Aggiungiamo soltanto che a giorni si riunisce in Germania, a Darmstadt, la Commissione che deve redigere il regolamento relativo ai primati degli aeromodelli, che avranno d'ora in avanti una posizione precisa come attività controllata dalla Federazione Aeronautica Internazionale.

L'autorevole parola del Gen. Dénain

I modelli volanti sono gli apparecchi più indicati per l'istruzione dei giovani. Servono alla propaganda e contribuiscono, con poca spesa, allo studio e al miglioramento delle forme degli apparecchi normali.

Applausisco all'opera compiuta dalla «Ligue Aéronautique de France» e aprovo in modo particolare la creazione della «Revue des Modèles réduits» che permetterà ai giovani di conoscere e amare l'aviazione.

28 maggio 1935.

f.to: DÉNAIN.

L'aeromodellismo non è un giuoco, ma una scienza

La costruzione e le prove dei modelli volanti ridotti costituiscono senza dubbio un eccellente mezzo di propaganda e di studio. All'estero il movimento si è a poco a poco organizzato, ed ha preso, ora, un grande sviluppo.



L'«Henriot» di Scaroni, riprodotto da Livio Calenda di Napoli.

In Francia molte Associazioni, e particolarmente la «Ligue Aéronautique de France» da molti anni tentando di orientare verso questa attività l'infanzia e la giovinezza, hanno avuto il loro compito ostacolato dalla penuria di mezzi.

Ora il Ministero dell'Aria ha affidato alla «Ligue Aéronautique de France» di centralizzare e coordinare gli sforzi.

La Società ha, innanzi tutto, fissato un nuovo piano di azione che permetterà, senza dubbio, di migliorare la diffusione. Creare una documentazione, dei piani, delle fotografie, disporre di materiale costruttivo mettendolo a disposizione di coloro che lo desiderano, organizzare dei concorsi, pubblicare una speciale rivista, sono i punti principali del programma.

E suo scopo è divenire domani organo propagandistico, non di giuochi, ma di scienza, a disposizione degli inventori e degli studiosi.

La «Ligue Aéronautique de France» ha la coscienza di riuscire; oltre alla propaganda, servirà quindi all'incremento delle scienze aeronautiche.

f.to: Colonnello WATEAU.

Il valore educativo dei modelli volanti

Da pochi anni solamente si è generalizzato in Francia un movimento razionale per diffondere tra la gioventù la propaganda aeronautica.

E per lungo tempo la propaganda, senza appoggi ufficiali, fu lasciata alle iniziative private. Di conseguenza, a causa specialmente degli ostacoli morali che ne derivano, l'efficacia di tale propaganda rimase nell'ambito di un piccolo nucleo di giovani.

L' inutilità di quello che si poteva fare coi limitati mezzi apparve evidente dinanzi ai rapidissimi progressi dell'aeronautica.

Bisognava trovare qualche altra cosa. Oggi sembra che il miglior mezzo di diffusione tra la gioventù sia quello della costruzione dei modelli volanti.

Questa attività per una categoria di giovani, il cui numero va sempre aumentando, oltre a rappresentare uno svago intellettuale, desta il desiderio vivissimo di volare.

Il solo inconveniente — ma è forse possibile trovare un metodo applicabile indistintamente a tutti? — è che questa attività, per la sua stessa difficoltà di applicazione, può essere utile per una categoria di giovani: gli scolari. Ma non dobbiamo dimenticare che gli scolari, in Francia, sono più di 2.000.000.

L'ideale sarebbe evidentemente di poter coltivare tutti indistintamente i giovani.

Sogno impossibile ad essere realizzato!... A meno che non concorra una cooperazione collettiva, unanime, e tutti i maestri, a qualunque categoria di scuole presiedono, non riuniscano i loro sforzi verso il fine unico.

Pur tuttavia questa difficile cooperazione non rappresenta che uno dei lati della questione.

Ma anche ristretta agli scolari — così come più sopra abbiamo detto — tale propaganda può rappresentare, oggi, una pesante leva.

Se è vero — come si spera — che i giovani costruttori di modelli volanti divengono automaticamente degli adepti e degli adepti ferventi del volo, e se essi non considereranno il nuovo lavoro unicamente come un divertimento, ma anche come una preparazione, ebbene noi applaudiremo ai loro sforzi, alle loro prove, perchè in essi potremo vedere delle sicure promesse per la nostra aviazione, per la nostra aviazione che, per merito loro, potrà domani riprendere il suo giusto posto nel valore dell'Aeronautica mondiale.

Auguriamo dunque la più brillante riuscita ai costruttori, e più ancora alla Rivista che si è prefissa di aiutarli, istruirli... e celebrare i loro trionfi!

BLANCHOT.

CONCORSO AEROMODELLISTICO DEL PIEMONTE

L'Aero Club «Gino Lisa» di Torino bandisce quest'anno un concorso di modelli volanti. Pubblichiamo gli articoli essenziali del regolamento.

1. — L'Aero Club «Gino Lisa» di Torino organizza un Concorso annuale di Modelli Volanti riservato agli studenti e studentesse delle Scuole Medie di Torino e del Piemonte (1) da disputarsi il giorno 1° dicembre 1935 all'Aero Centro «Gino Lisa» (Mirafiori-Lingotto). La gara organizzata dall'Ac. C. T. si effettuerà in conformità dei regolamenti della F. A. I. e sotto il controllo della Commissione Sportiva dell'Ac. C. T.

2. — Il Concorso, oltreché dei premi individuali segnati in susseguente articolo, è dotato di una artistica coppa intitolata al valoroso asso pilota piemontese «Ettore Croce» che sarà assegnata annualmente a quella Scuola o Istituto al quale appartiene il vincitore. La Coppa passerà in proprietà assoluta e definitiva alla Scuola o Istituto che l'avrà vinta per tre anni entro cinque.

(1) Per Scuole Medie debbono intendersi quelle governative, quelle pareggiate e quelle private riconosciute dai Provveditorati (art. 114 R. D. 6 maggio 1923, n. 1054).



I fratelli Caminiti, allievi aeromodellisti italiani di Tunisi. A pagina 5 riproduciamo, di questi due bravi costruttori, un'intera flotta di idrovolanti.

3. — Al concorso possono prendere parte Modelli Volanti costruiti con qualsiasi materiale e di qualsiasi forma, sistema e dimensione, atti a tenersi staccati dal suolo con mezzi propri ed azionati da qualsiasi tipo di motore.

12. — Ai vincitori saranno assegnate delle Medaglie, le quali in omaggio alle recenti disposizioni di S. E. il Segretario del Partito, saranno di bronzo o di acciaio.

13. — La tassa di iscrizione è di L. 3 per ogni modello presentato. Per i soci dell'Aero Club l'iscrizione è gratuita.

14. — Le iscrizioni devono pervenire all'Aero Club «Gino Lisa» a mezzo della Scuola o Istituto al quale è iscritto il concorrente, non più tardi del 29 novembre.

15. — Ogni Scuola o Istituto non potrà presentare più di 10 (dieci) Studenti concorrenti. Per la scelta dei migliori è in facoltà del Direttore della Scuola o Istituto di indire gare eliminatorie sulla scorta del presente regolamento.

Importante

SI PREGANO I SIGNORI ABBONATI DI SPECIFICARE NEI VAGLIA INVIATI ALL'AMMINISTRAZIONE PER RINNOVO CHE L'IMPORTO VIENE VERSATO PER RINNOVO ABBONAMENTO.

L A P O S T A

dell' AEROMODELLISTA

GIOVANNI TUCCIMEI - Roma. — Evita di fare l'ala a superficie curva senza spessore. E' contraria ai buoni principi d'aerodinamica. In quanto ai modi di fare le strutture alari, provvediti dell'annata 1934 de *L'aquilone*, che potrai avere inviando tante volte 60 centesimi per quanti sono i numeri che desideri: vi troverai un corso completo di costruzione. Alla fusoliera, della quale mi hai mandato il disegno, puoi attaccare il carrello in due modi: o direttamente alla bacchetta, oppure ai diaframmi se questi sono abbastanza robusti. Saluti cordiali.

GIOVANNI DINI - Pisa. — Per costruire la fusoliera conica si costruiscono i diaframmi della misura adatta per ognuno: la copertura risulterà conica. Puoi fare il supporto del

l'elica in lamiera di alluminio, ma non ti sarà facile trovare chi te lo possa costruire. I cartoni sono in ristampa: perciò dovrai attendere qualche tempo. I timoni (non soltanto degli aeromodelli, ma anche degli aeroplani veri) non sono portanti perchè hanno soltanto funzione di equilibratori, non di sostentamento. Tipi di freni aerodinamici costituiti da superfici

mobili ne sono già stati inventati: in alcuni sono parti del carrello che si spostano in modo da opporre resistenza contro l'aria, in altri sono parti dell'ala che si abbassano. Creare le correnti che dici tu, per sostenere l'aeroplano vero, sarebbe come soffiare sulla vela, standovi seduto sulla barca, cioè restare al punto di prima: la barca non si muove, l'aeroplano verrebbe giù come un sasso. D'ora in avanti *L'aquilone* sarà puntuale: caso mai, scrivi a Zio Falcone. Ti converrà molto applicare al trapano un ingranaggio, in modo da moltiplicare i giri e risparmiare tempo. Per la vernice, rivolgiti a una delle ditte nominate sul giornale. La massima distanza del modello che stai costruendo dipende molto dalla cura costruttiva. Mettendo a un veleggiatore un timone a centine portanti avresti un rendimento minore e minore equilibrio. Cordialità.

Giarella



AQUILOTTO ROSSO NERO - Sampierdarena. — Sei sempre quel simpatico ballerino di fandangò? Dopo il raduno genovese si sono maturati avvenimenti che ci hanno costretti a rimandare i voli a tempi migliori. Ho provveduto a farti inviare l'elenco degli abbonati e il numero richiesto. Eccoli le risposte tecniche: nel carrello d'atterraggio le ruote convergono, nella posizione di riposo, cioè in volo, poichè durante la presa di contatto col terreno gli ammortizzatori si comprimono, ed allora le ruote assumono la posizione perfettamente verticale. La coppa Schneider ha fatto progredire la tecnica degli idroscora e pertanto il primato di velocità pura è stato battuto con questo tipo di macchina. Aggiungo che, date le altissime velocità d'ammarraggio, gli idrovolanti possono avere, sempre, a disposizione uno specchio d'acqua se, in seguito ad avarie, fossero costretti ad interrompere il volo. Per gli apparecchi terrestri è un'altra faccenda: non esistono campi bene livellati e vasti tanto da permettere decolli e atterraggi a grandissima velocità. Il primato di velocità per aeroplani è stato battuto dagli americani, quest'anno, con 560 km. ora. L'apparecchio col quale gli americani hanno raggiunto questo primato aveva, precisamente, il carrello retrattile. Leggi «Le vie dell'aria» del 17 novembre, N. 45. Ti saluto qui i simpatici Moresi e Withe. Mariotti ricambia il tuo ricordo per lui. Io ti saluto cordialmente.

MACCHINA VOLANTE - Roma. — Più amici che mai. E ricordati di fare una violenta propaganda. *L'aquilone* è settimanale. Dobbiamo decuplicare i lettori. Capito? Ti saluto con tanta simpatia.

BRONTOSAURO 2° - Torino. — Prossimamente faremo stampare gli schemi di apparecchi di facile costruzione e li invieremo in premio a chi avrà procurato almeno un nuovo abbonato. Ti ho fatto spedire delle copie de *L'aquilone* con le quali potrai fare un'attiva propaganda. La visita psicofisiologica, alla quale sono sottoposti gli aspiranti piloti, consiste in un rigoroso controllo del fisico per assicurarsi che esso sia esente da difetti organici e psichici. Chi ha un fisico sano può, perciò, aspirare a divenire pilota. Saluti alati e auguri.

Zio Falcone



Apparecchi del Concorso 1935: il «Condor» costruito a Milano.

LA STRANA CROCIERA DEL PASSAGGIO

(Continuazione del numero precedente).

CAPITOLO III

La seduta è tolta

Fu il primo Jeffries a prendere la parola, una volta dissipato l'effetto di quel repentino intervento.

— Chi siete e come vi permettete di disturbarci?

— Ebbene, Peevisk, è questo il modo di accogliere le vecchie conoscenze? — chiese Dwindle senza curare menomamente l'apostrofe di Jeffries.

— Jeff ha ragione, perbacco! Chi vi autorizza a intromettervi negli affari nostri? Vi avevo fatto dire di aspettare o di andarvene all'inferno...

— Bene, bene, caro Peevisk; prima di tutto, siete stato voi stesso a invitarvi a partecipare alla discussione...

— Io?

— Proprio voi. Di là si sente benone tutto quello che dite, perfino i vostri sospiri, perfino quel che codesto signore, che mi voleva buttar fuori, sussurrava a codesta amabile signorina mentre compilavano l'ordine del giorno... Sarei in grado di riferire...

— Oh, ma caro signore... — interruppe precipitosamente Jeffries, in tono di cordialità esagerata. — Siate il benvenuto! Mi ricordo perfettamente di voi, ora; scusate la svista dovuta alla vostra apparizione inattesa... Eh, tutti bene a Buenos Aires?...

— Lasciamo andare Buenos Aires e i suoi dannatissimi meticcii... — interruppe Peevisk. — Voi dovete spiegarci, Dwindle, come vi è saltato in mente d'origliare dietro le porte.

— Io non origlio niente, caro Peevisk; tutto il merito è di un grazioso strumentino che trasmette benone di là tutto quello che spifferate qui...

— Non può essere, dannato ficcanaso, perchè la comunicazione è chiusa di qua... Guardate! Accidenti! Chi s'è permesso di aprirla?

— Voi, certamente, col gomito, Mr. Peevisk! — insinuò Miss Sullen.

— All'inferno anche il gomito! Insomma, tornate di là e...

— Ma perchè, Peevisk, non ascoltiamo quello che voleva dirci questo signore? — interloquì un azionista. — Se non mi sbaglia, ha fatto una offerta precisa e ragionevole nei riguardi della crociera...

— Scherzava, signori, scherzava, — intervenne in fretta Jeffries. — Il nostro vecchio amico..., cosa, il signor... hm..., insomma questo signore, è notissimo in tutto il continente per le sue barzellette. Figuratevi che una volta...

— La volete smettere, Jeffries, con le vostre chiacchiere da comare? Beh! Questo qui è Dwindle, Jim Dwindle, la testa più matta che io conosca. Come pilota non c'è niente da dire, sarebbe capace di far andare un aeroplano con due calci e un po' di saliva...; ma in quanto a serietà, preferirei trattare con un evaso dal manicomio.

— Avete torto, Peevisk! Voi m'avete conosciuto quando ero innamorato; ma ora tutto è cambiato. Ho voglia di farmi una buona posizione e voi me ne offrite l'opportunità. Anche voi, del resto, avete bisogno di me. Che vi occorre? Un disperato che si getti allo sbaraglio attraverso un oceano non bene conosciuto, e che sappia dirvi quello che v'interessa senza costarvi troppo, pur guardando le cose coi propri occhi... Non è così? Ebbene eccomi qua; decidetevi presto, perchè domattina riparto per l'Alaska...

Così parlò Dwindle; poi, con un amabilissimo sorriso, prese una si-

garetta dal pacchetto aperto che Jeffries aveva davanti a sè e l'accese con estrema cura.

— Ma che diavolo andate contando? — scattò Jeffries, invelenito, intascando in fretta le sigarette. — Chi vi conosce? Chi ci garantisce...

— Ma voi, mi conoscete, mio caro Jeffries... Non vi ricordate che mi avete chiamato vecchio amico quando stavo riferendo a questi signori della vostra intellettuale conversazione...

— Voi non mi capite, Dwindle... Non mi sogno neppure di dubitare della vostra onorabilità... Volevo dire, chi ci garantisce che abbiate il tempo e la possibilità...

— Tutto il tempo, caro amico, in quanto poi...

— Beh, concludiamo! — saltò su Peevisk, che da qualche istante sembrava seguire tacitamente un suo pensiero interiore. — Avete detto che possedete un aeroplano?

— Sì; un ottimo anfio che ho lasciato all'idroscalo municipale per la revisione.

Jeffries si alzò lentamente, fece quattro passi cantarellando, come per sgranchirsi, poi andò a un tavolino d'angolo e si mise a scrivere in fretta un biglietto.

— Ripeteteci le vostre condizioni, — continuò Peevisk.

— Poche e chiare: io metto l'apparecchio...

— Hum!

— Voi mi versate mille dollari subito; due mila di risparmio sull'offerta fatta a Jeffries...

— Avanti!

— Venti dollari di diaria per tre mesi...

— Avanti!

— A mensilità anticipate...

— Un corno!



— Avete detto che possedete un aeroplano?

— Eh?

— Un fico secco! Vi conosco, caro mio, li sprechereste tutti la prima sera, i quattrini, in disgustose taverne tropicali e poi telegrafereste per averne altri... Niente! A settimane posticipate...

— E sia!... — sospirò comicamente Dwindle. Non ci azzufferemo per questo. Ma se l'apparecchio si sfascia, sarà subito cambiato...

— Solo nel caso che ci siano dichiarazioni scritte di testimoni attendibilissimi che si tratta di una disgrazia inevitabile e non di un vostro dannato trucco...

— Sempre allegro, il nostro Peevisk! — ridacchiò Dwindle.

Jeffries, intanto, aveva terminato di scrivere: rilesse, chiuse il biglietto in una busta, uscì dalla sala e tornò subito con aria penserosa.

— Signori miei! — sbadigliò John Bargley. — Se si andasse a cena? Mi pare che tutto sia finito.

— Zitto là, vecchio pavone! — rimbeccò Peevisk. — Ehi voi, Jeffries, avete sentite le condizioni che accetta Dwindle?

— Eh? Ah, sì... Magnifiche; congratulazioni!

— All'inferno i complimenti! Siete disposto voi a partire entro una settimana ed agli stessi patti?

— Non ci penso neppure!

— Badate che andrà Dwindle!

— Buon viaggio!

— Se riesce, sarà lui ad essere nominato direttore del movimento...

— Giustissima ricompensa... — approvò Jeffries, mentre si ravviava i capelli con un pettinino, contemplandosi in uno specchietto rotondo.

— Contento voi... — brontolò il Presidente. — Ehi, Miss Sullen!

— Sì, Presidente.

— Aggiungete al verbale che il Consiglio, ad unanimità, mi pare... — disse Peevisk girando lo sguardo sugli azionisti.

— Sì, certo. Va bene! Sbrighiamoci! — fecero questi alzandosi con gran frastuono di poltrone e di sbadigli.

— ... ad unanimità designa per la crociera il pilota Jim Dwindle alle condizioni che sapete; il quale pilota partirà...

— ... domattina all'alba.

— Bene, Jim! Passate dalla cassa a riscuotere questo assegno e poi venite a cenare con me; saremo soli e vi spiegherò di che si tratta...

— Prego, signori! — e la voce pacata di Miss Sullen immobilizzò tutti nelle pose più svariate. — Prego; una firma sul verbale.

Sulla soglia, Dwindle e Jeffries si trovarono fronte a fronte.

— Ammirabile la vostra offerta, amico Dwindle!

— Piccolezze, camerata Jeffries!

— Tanto più che è un'impresa non esente da pericoli...

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).