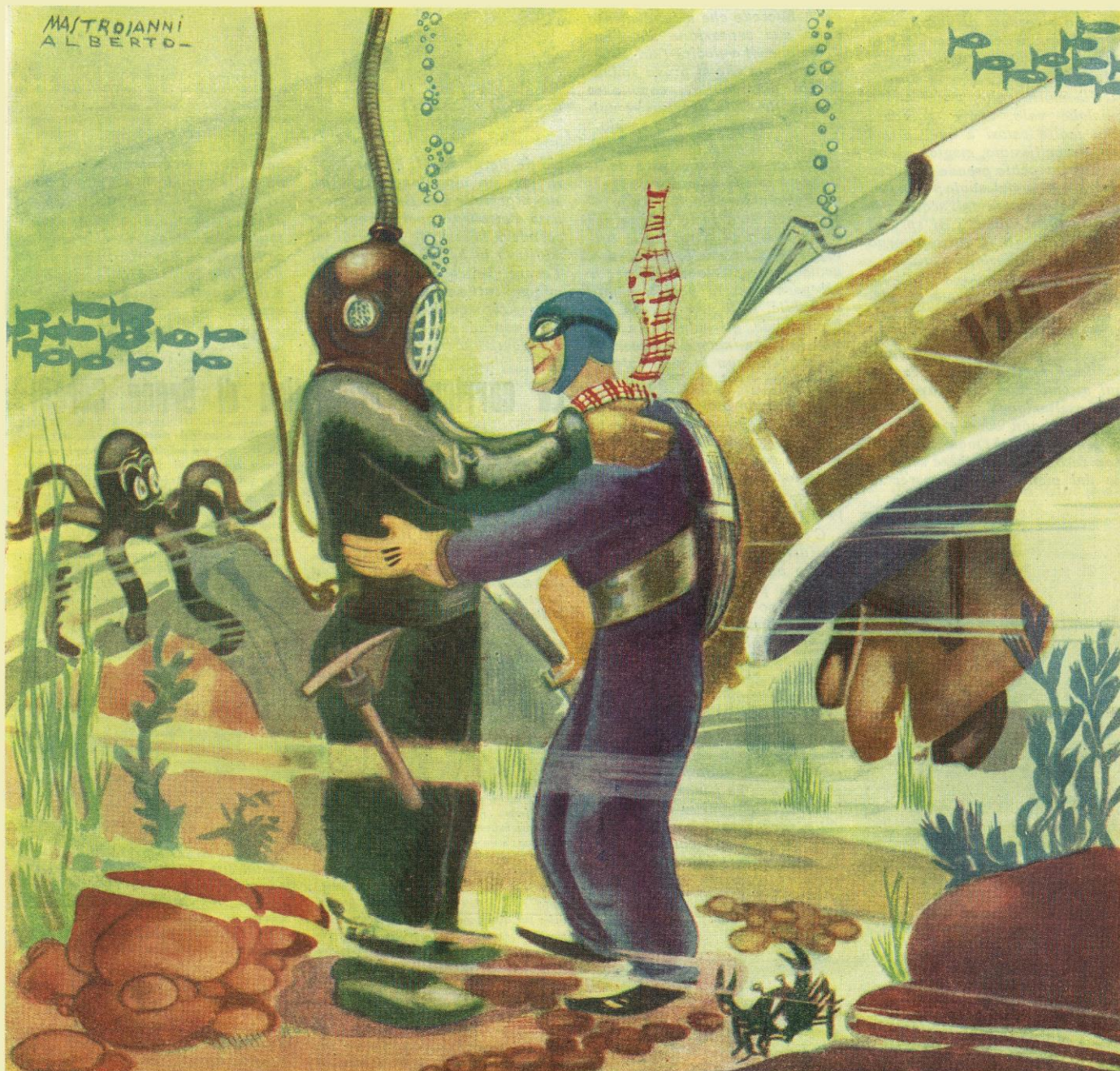


L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 15 - 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



CALENDARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: L'«AMMARAGGIO»

IL PRIMO VOLO

Molti la prima volta che han volato hanno provato una delusione. Questo non vuol dir niente; anche alle impressioni più intense qualche volta l'uomo deve arrivare dopo un certo addestramento, per poterle godere in pieno. Io ho volato per la prima volta molti anni fa, nel 1916, secondo anno della nostra guerra. Fu con un aviatore francese, Parmellin, che era istruttore della nostra scuola militare di idrovolanti a Sesto Calende sul Lago Maggiore.

E' stato un giro di pochi minuti, da cui scesi assordato (non s'erano ricordati di farmi mettere il cotone nelle orecchie, e io non lo sapevo), e molto mortificato.

Già molte volte, assistendo a qualche volo, avevo guardato con molta estasi a quel primo attimo bellissimo, magico, quando l'apparecchio prende lo spicco dall'acqua o dal suolo; più meraviglioso ancora dall'acqua, per quella festa violenta di spruzzi che l'acqua gli fa tutto attorno come per lanciarlo.

Ora, appena mosso l'idrovolante sull'acqua in mezzo allo stordimento delle spume, io stavo aspettando il momento del distacco con ansia grandissima; credevo sentirmi come rapito, mi attendevo o uno spavento o una esaltazione.

Invece non sono riuscito ad afferrarlo, quel momento; mi son reso conto di essere sollevato dal piano del lago parecchi

momenti dopo che il distacco era già avvenuto (merito dell'aviatore che aveva decollato con grande morbidezza), e questo mi deluse.

Anche il rimanente di quel primo volo fu una specie di delusione. La colpa era mia, che avevo troppe volte desiderato di volare e cercato immaginarmi le sensazioni che doveva provare. Il novizio, naturalmente, in quella ignoranza, è portato a credere che uno spazii per l'aria come se volasse da sè, col solo suo proprio corpo, come gli uccelli. E crede che a fondamento della sua sensazione sia l'impressione di velocità (sul genere di quella che si prova andando in automobile), combinata con quella della liberazione dalla terra, del respirare lo spazio.

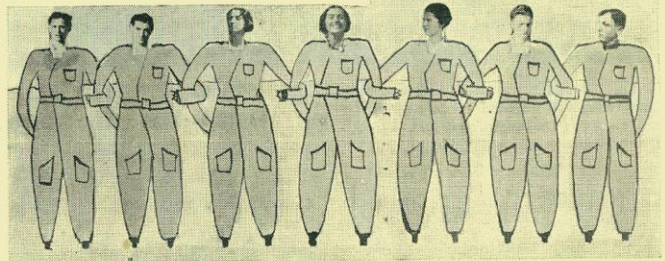
Primo stupore (che in quella situazione di spirito pare delusione) è quella di non accorgersi affatto della velocità. Da principio non vien fatto di guardar fuori, anzi uno si raccoglie tutto in sè e in quello che sente, come per sentirlo più forte. E gli pare d'essere perfettamente immobile. E il gran rombo che lo circonda, gli pare sia lui che così lo tiene immobile a mezz'aria, lui che con la sua violenza impedisce ogni altro senso.

In secondo luogo, mentre non ti senti trascinato, neppure ti senti attivo, come ti sentiresti se volassi con ali mosse dal tuo proprio corpo; anzi t'accorgi di essere una cosa perfettamente passiva.

C'è poi una terza ragione di confusione; ed è, che prima di volare uno in fondo pensa che almeno per qualche minuto avrà un po' di paura; e immagina che questa paura del corpo, essendo d'altro canto accompagnata da una assoluta sicurezza e fiducia dell'animo, egli potrà godersela come un elemento raro di piacere.

Invece, niente di tutto questo: non si sente la velocità, non si esercita nulla della propria energia, e non si ha paura. Così quella volta, standomi io in agguato delle sensazioni che avevo immaginate e non riconoscendone nessuna, questa stranezza finiva per soverchiare la vera commo-

La vera commozione l'ho provata al secondo volo, che fu molto più tardi perchè per molti anni non ho avuto altra occasione di volare. Ma questa volta l'occasione è stata superba. Ero all'aeroporto del Littorio, mi ha portato su nientemeno che Ma-



L'ingegnosità di Avionetta è arrivata a questi risultati pratici: prestare delle combinazioni di volo ad un epartato di aquilotti e rondini milanesi che sognano — tutti — di diventare aviatori.

rio de Bernardi. Mi ha ben legato con un cinghione sopra un suo biposto, e via. Era una giornata d'ottobre, coperta, ventosa; scendeva la sera, de Bernardi mi additava in basso le sponde del Tevere che s'accendevano di lumi; poi tutt'a un tratto me li son visti girare, quei lumi e quel Tevere, sopra la testa; tutto il mondo scomporsi in un dolce turbi-

ne e subito ricomporsi; già i lumi sulle sponde e nel prato nero sotto noi s'eran rifatti tranquilli, de Bernardi rideva; ogni tanto il vento pareva che tenesse fermo con due mani l'aeroplano. Scendemmo, lui allegrossimo e io orgogliosissimo, come se le acrobazie le avessi eseguite io.

Massimo Bontempelli
(Accademico d'Italia)

La carriera aeronautica di Bruno Corelli

I.

LA VISITA PSICOFISIOLOGICA

Quando la domanda, corredata dei documenti di rito e di quelli particolari fu spedita al Ministero dell'Aeronautica, Bruno Corelli credette di aver ormai superato il più grave ostacolo al raggiungimento della meta agognata; la scuola di pilotaggio.

Forse non aveva tutti i torti: passi per quei documenti di rito, che una volta richiesti al Municipio aspetti magari quindici giorni, ma poi vai allo sportello a ritirarli e te li trovi lì belli e pronti che sembra si sian fabbricati da per loro; ma quegli altri, via! ce ne era voluta di costanza per tirarli fuori! Mica che alla fine fosse una cosa tanto difficile, ma aver ottenuto e spedito quel « consenso di chi esercita la patria potestà » — ossia del suo babbo — era stata proprio una grande vittoria, e ne poteva menar vanto!

Bruno non avrebbe mai creduto che il principale ostacolo, a frequentar la scuola di pilotaggio, se lo sarebbe trovato proprio nella ferma opposizione del padre: se lo aspettava magari dalla mamma, chè le mamme si sa, oltre ad essere donne, son... mamme ed i figli li vorrebbero sempre fra le gonnelle. Invece no: la mamma, che del resto lo aveva capito da un pezzo, quando seppe che il figliuolo voleva fare le pratiche per diventare aviatore, se lo era prima mangiato con gli occhi, poi se lo era abbracciato stretto stretto, e poi, quando poté parlare chè la commozione non le faceva più groppo alla gola, gli disse che avesse pure fatto quello che gli dettava il cuore chè lei, la mamma, non voleva mettergli i bastoni fra i piedi e il Signore quel figliuolo glielo avrebbe sempre protetto. Dopo questa capitolazione anche il babbo, si sa, aveva dovuto cedere, chè altrimenti

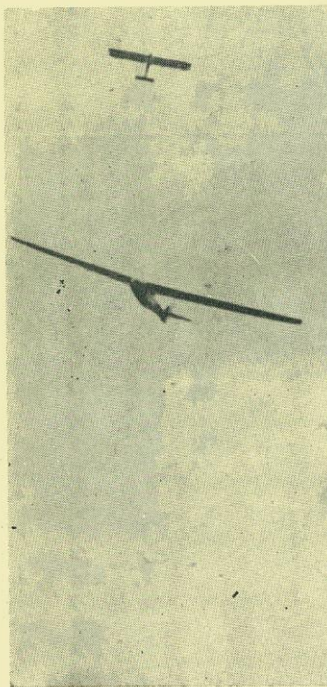
avrebbe finito col passare davvero da uomo che non era all'altezza dei tempi, come quello sfacciato di figlio gli aveva detto chiaro e tondo sul viso; e poi finì coll'occuparsi lui stesso delle pratiche.

Quando finalmente gli giunse l'ordine di presentarsi alla visita psicofisiologica per la idoneità al voio, eran passati più di quindici giorni e in quel tempo non si era fatto altro, in casa e fuori, che parlare di voli, d'apparecchi, di scuola, di primati, di glorie e di vittorie: si può dire che la scuola di pilotaggio era entrata nella consuetudine della vita di famiglia. Eppure quando l'ordine giunse, la serena atmosfera familiare fu turbata e sconvolta: il babbo ridivenne burbero e taciturno, e in quei due giorni che il figlio restò ancora in casa, non ci fu verso di carargli dieci parole di fila dalla bocca: la madre faceva finta d'essere in piene faccende per rassettargli un corredo decente di biancheria, ma intanto le si leggeva in viso l'affanno del distacco assai prossimo; e lui, Bruno, non si sentiva nemmeno lui tanto in gamba, chè a veder quelle faccie lunghe gli veniva uno stringimento al cuore, e sentiva di amarli tanto, e il babbo e la mamma, che avrebbe voluto portarseli insieme e correr con loro ne' cieli di tutto il mondo, e guidarli nei suoi stessi voli, e renderli partecipi della sua fana e delle sue grandi imprese; perchè non gli passata nemmeno per la mente la possibilità di rinunciare al suo sogno: dividerlo sì, ma rinunciarvi no!

Poi fu il momento dei baci e degli abbracci:

— Compi sempre il tuo dovere — gli diceva il padre con un vocione che voleva esser fermo, ma intanto schizzava tenerezza da tutti i pori della pelle.

— Vola piano! — gli raccomandava la mamma.



Volo di veleggiatori della Scuola di volo a vela di Varese.

— Ma, mamma, non si può volar piano; l'aeroplano deve andar veloce, altrimenti cade!

— Dio mio! — esclamava la mamma che non poteva dimenticare invece che le caudice del figliolo erano sempre state la fine naturale di una corsa sfrenata. — Almeno vola basso!

— Nemmeno questo si può! Più si è alti e più si sta sicuri!

— Insomma sii prudente e vola con la testa — gli raccomandò col suo vocione il papà.

— Questo sì, babbo, te lo prometto!

— Tuttavia non mostarti mai da meno degli altri!

— E questo te lo giuro!

Come Dio volle il treno partì; e si portò con sé una giovinezza in cerca d'avvenire, e lasciò sulla banchina due maturità dolenti.

Dolenti: chè, si sa, il distacco del figlio è per i genitori e sarà sempre una pena; ma c'era nella pena una buona dose di orgoglio e la preghiera al Signore che aiutasse il figliolo a realizzare presto quel suo grande sogno.

Quando Bruno Gorelli si trovò, insieme a cinquanta o sessanta giovinetti all'incirca della sua stessa età, nelle sale d'aspetto dell'Istituto psicofisiologico, si avvide che l'ansia dei documenti e del consenso era stata una bazzecola di fronte al tormento che gli toccava provare in quei momenti. Si era sempre sentito bene; vedeva un passero lontano un miglio, nuotava sott'acqua per due minuti buoni, era il più bravo « mediano » della sua squadra di calcio, e poteva andar per due chilometri in piena corsa senza farsi venire il fiato grosso; l'idea di poter essere scartato alla visita di ammissione al pilotaggio, non gli era nemmeno balenata al cervello; e invece ora cominciava ad aver paura.

Sfido! Di tanti compagni che uscivano dai gabinetti di visita, almeno due ogni tre mostravano un viso nero come quello di un moro nella galleria del Gottardo.

— Come è andata?

— Scartato!

— Davvero? E perchè?

— Labilità labirintica! — rispondeva il disgraziato. Oppure: — Cardiopalma! Oppure: — Albuminuria!...

Dio quanti nomi di imperfezioni insospettite! Eppure quelli lì eran tutti giovani all'apparenza sani, vigorosi come virgulti e con un entusiasmo che dava commo- zione a guardarli.

— Sapete — se ne uscì un tale che era più nero degli altri — secondo loro (e alludeva ai medici) secondo loro, un giovanotto o deve fare il « garù » o deve scaldar le sedie col... sedere. Se fai un po' di sport e ti piace di sciare o di far salti, dicono che il cuore s'è ingrossato e non resiste alle basse pressioni! Accidenti a quando non davo retta alla mamma che mi voleva tener fra la bambagia! Già, ma tanto a dar retta ai medici...

Invero que' poveretti che se ne stavano in attesa eran proprio scoraggiati!

— Corelli Bruno! — chiamò una voce; e Bruno sussultò come se lo avessero percosso.

— Tocca a me?

— E' lei Gorelli Bruno?

— Sì, ma...

— E allora venga avanti e non perdiamo tempo!

Oltre tutto, quel tale — non era che un piantone, un piantone qualunque, forse uno studentello imboscato a far da infermiere — non era nemmeno gentile.

Bruno s'alzò e più lentamente che poté s'avviò verso la porta di quel tempio misterioso, con la rassegnazione dell'agnellino condotto al macello.

Davanti a tre inquisitori in camice bianco dovette prima raccontare tutti i suoi affari privati: nome e cognome, età, nome del padre e nome della madre; se fumava e quanto fumava, se beveva e quanto beveva, se era stato mai malato e se i suoi genitori stavano in ottima salute (tutti bene, grazie! — non faccia lo spiritoso!) se i suoi nonni erano vivi o, se erano morti, di che erano morti; e lui che mestiere faceva e se voleva fare il pilota di carriera, oppure se si sarebbe congedato dopo il servizio di prima nomina. Infine si informarono se facevo dello sport:

— Mai! — mentì Bruno sfacciatamente.

— Come, mai? E non si vergogna? E dove passava i suoi momenti d'ozio? per i caffè? per le sale da bigliardo? per i cinematografi?

— Ma lo sport fa ingrossare il cuore! — azzardò Bruno.

— Non dica sciocchezze! Il cuore bisogna averlo per vivere da uomo: non per fare il bellimbusto! Ora si spogli!

— Nudo?

— Nudo, naturalmente! Si vergogna?

Insomma non gliene andava una bene; e il cuore davvero gli faceva da mantice nel petto, ed uno scorcamento lo prese che gli si dipinse in faccia.

— Ma stia tranquillo, figliolo: che cosa le accade?

— Sa di sport ne faccio molto: nuoto, giuoco al calcio, vado a sciare, corro la staffetta: prima ho detto di no perchè m'avevano appunto detto...

— Da bravo: si calmi che tutto andrà per il meglio.

Fu palpato e ripalpato: ascoltato e riascoltato; gli sentirono que' famoso cuore; gli batterono sulla schiena e sul petto; lo pizzicarono, per osservare la reazione del sangue; gli batterono sul ginocchio, per misurare i riflessi nervosi. Poi lo fecero rivestire e dovette passare al gabinetto oculistico: esame degli occhi, lettura a distanza e scelta di matos.



Ai campi, ai campi! Anche il canino sembra partecipare della sana allegria di questi giovanetti tedeschi. Questa volta si tratta d'un semplice aquilone; ma voi sapete che in Germania si fa dell'aeromodellismo sul serio. Si calcola che nel territorio del Reich esistano oltre quattromila aeromodellisti.

sine di diecimila colori; e poi al reparto otorinolaringoiatrico: qui sì che fu bella! Lo fecero girare ad occhi chiusi prima su di una sedia ad asse concentrico e poi su di un'altra ad asse eccentrico: dieci giri a destra e dieci giri a sinistra che quando si alzò penolava da tutte le parti e non sapeva più che in che mondo si fosse; come se ciò non bastasse, gli fecero scoppiare nella stanza una castagnola e sentì un tufo al cuore proprio quando con uno strumento pneumatico gli misuravano la pressione arteriosa; e come se questo non bastasse ancora, passò poi all'esame dei tempi di reazione: una lampadina si accendeva e lui pronto a smorzarla, o un'altra se ne accendeva in un altro posto e lui pronto a premere un altro bottone per spegnerla, e guai se fra accendere e smorzare correva più di tanti decimi di secondo.

Infine, dulcis in fundo, lo chiusero nella campana pneumatica: una lampadina lo illuminava in pieno, e da un finestrino di cristallo un paio d'occhi fissi fissi a guar-

darlo: a poco a poco sentiva necessità di respirare più profondamente; poi cominciò a venirgli un fastidioso ronzio agli orecchi, poi entrò in una euforia strana e quasi quasi avrebbe schiacciato un sonnellino; ma proprio sul più bello gli aprirono e lo fecero uscire.

— Allora lei come si chiama? (ma come, ricominciamo!?)

— Se l'ho già detto: Bruno Gorelli.

— Eh! ma come è permaloso, lei!

— Oh, mi scusino: ma è l'ansia.

— Bene: allora ella se ne può tornare a casa...

— Come! scartato?

— ... se ne può tornare a casa: fra tre giorni si presenterà al Comando della Scuola...

Non volle sentire più nulla: corse come un fulmine gridando forte « idoneo » che lo presero per un matto folle dal manicomio!

(Continua).

U. R.

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

III.

LA TRANSVOLATA DELLA MANICA

In omaggio alla verità devo premettere di non aver mai visto il celebre Blériot, tranne in fotografia. Nondimeno il di lui famoso volo oltre Manica del 25 luglio 1909 lasciò nella mia memoria un ricordo indelebile. Il fatto è spiegabilissimo. Tale impresa ebbe sì vasta risonanza, che l'eco ne giunse anche a me, bimbo appena seienni, attraverso le chiacchiere di famiglia, l'appassionato interessamento di mio padre e la cronaca fotografica dei periodici illustrati. D'altra parte potevo già dire di possedere, sia pure in proporzioni microscopiche, una certa qual coscienza aviatoria che manifestavasi con l'estatica attenzione alle paterne letture dei giornali di quanto riferivasi all'aeronautica e con la curiosa meraviglia di fronte alle fotografie relative a tali avvenimenti. I nomi dei Wright, Voisin, Santos-Dumont, Ferber, Delagrance, Farman, Blériot, Latham non mi erano ignoti e sapevo benissimo, per sentito dire, che l'aviazione era, con la radiotelegrafia, il più strepitoso successo del secolo ventesimo. Di conseguenza, l'animo mio infantile, immerso in tanta atmosfera d'entusiasmo aviatorio, doveva logicamente assimilare con facilità le impressioni sui celebri avvenimenti del tempo e conservarle indeleblemente.

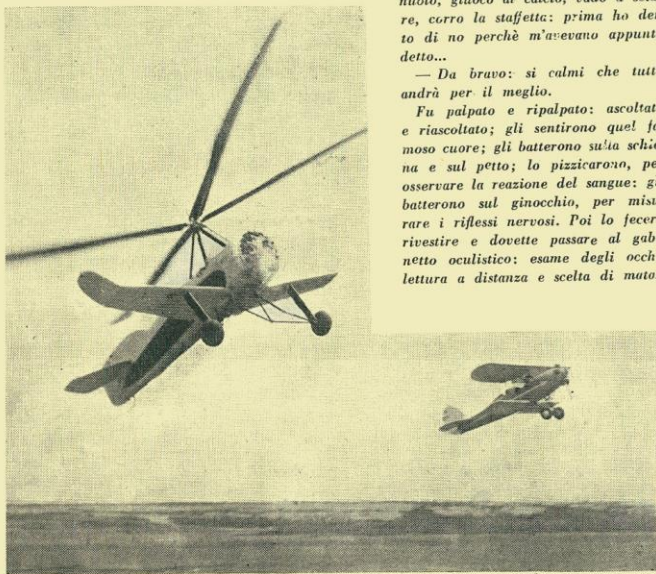
Del volo torinese del Delagrance (6 settembre 1908) al quale avevo presenziato, l'aviazione aveva ottenuto altri buoni successi. Enrico Farman effettuava, nel penul-

timo giorno d'ottobre, il primo viaggio aereo da città a città, volando da Châlons a Reims in circa venti minuti; il di successivo Luigi Blériot compieva in quattro tappe il volo « Toury-Artenay-Toury » di ventotto chilometri complessivi. L'americano Wilbour Wright, sbarcato in Francia per voli dimostrativi, chiudeva l'annata con un superbo volo della durata di due ore e mezza (31 dicembre 1908). I citati successi venivano ad aprire nuovi orizzonti e possibilità all'aviazione sino ad allora timidamente confinata nei recinti degli aerodromi, e a concedere all'audacia degli aviatori più ardui cimenti. Cessava così il periodo puramente sperimentale per iniziarsi quello pratico dei « raids » o crociere aeree, vero collaudo di apparecchi e piloti.

Le rosee speranze su l'avvenire dell'aviazione, sorte in seguito ai brevi viaggi aerei di Farman e Blériot, ebbero un'esauriente conferma nella transvolata della Manica. Considerati i tempi e il fatto che non esistevano ancora gli idrovolanti, l'impresa era da ritenersi quantomai rischiosa; i trentacinque chilometri separanti la sponda francese dalla britannica assumevano un valore pauroso che avrebbe dovuto disanimare anche i più audaci.

Di questo parere non furono né Uberto Latham, né Luigi Blériot.

Il primo, simpatico gentiluomo d'età all'aviazione con sportivo entusiasmo, tentò la sorte il 19 luglio del 1909 a bordo del suo « Antoinette », un elegante monoplano dalla sagoma affine a quella dei grandi trampolini in volo; sventuratamente un improvviso guasto al motore troncava il



In America si è svolta questa gara di decollo e salita fra un aeroplano ed un autogiro. L'esito è stato pari, con due vittorie per ogni apparecchio su quattro prove.

tentativo a diciotto chilometri dalla costa e il pilota, costretto a scendere sull'acqua, veniva tratto in salvo da una torpediniera di scorta. L'insuccesso, anziché scoraggiare il protagonista, lo stimolò anzi a ritentare l'impresa e già vi si accingeva, quando fu prevenuto dal competitore Blériot, progettista, artefice e pilota a un tempo di tutta una serie d'apparecchi monoplani originalissimi. E al perseverante campione doveva arrendersi il trionfo.

Per quanto menomato da una lesione a una gamba, riportata in un incidente aereo, forte di una meticolosa e seria preparazione, spiccava il volo da Calais alle quattro e mezza pomeridiane del 25 luglio e dopo ventitre minuti di volo tra cielo e acqua atterrava sulla costa inglese, nella prateria di Northfall. L'apparecchio aveva mantenuto una velocità di circa 60 chilometri all'ora, a una quota di 80 metri sul mare. Questa, nella sua nuda brevità, la cronaca dello storico volo che confermò la vittoria dell'aviazione sulla natura.

Mio padre ne portò l'annunzio a casa sventolando festosamente il giornale ed esclamando:

— Bravo Blériot! Ne sono arciconto, perchè la sua vittoria può dirsi anche vittoria italiana.

— Oh bella! — interruppe mio fratello. — Blériot non è forse un francese?

— Blériot è francese sì — rispose il babbo — e così anche l'aeroplano; ma il motore, cari miei, è italianissimo, perchè l'ha progettato e costruito Anzani, un italiano al certo per certo che onora la nostra Patria all'estero. Ecco perchè ripeto che il successo di Blériot è anche successo italiano. Sicuro! Il motore in un macchinario è come il cuore per il corpo, 5' il cuore dell'aeroplano. Finchè funziona, tutto va bene, se s'incanta, patatrà!... A Latham è successo così. Il motore del suo aeroplano s'è incantato sul più bello e l'apparecchio è caduto come una pietra, malgrado che l'aviatore fosse un uomo in gamba. Buon per lui che è caduto in acqua e fu raccolto in tempo!... Blériot, se è riuscito, deve perciò ringraziare il nostro Anzani al quale va gran parte del merito di tanto successo.

Quella sera, a cena, brindammo in onore del celebre pilota e del nostro valoroso compatriotta.

Alcuni giorni più tardi contemplavo sulla « Domenica del Corriere » e su altre riviste italiane e francesi le numerose fotografie dell'impresa: l'hangar in tela improvvisato a ridosso dei « falaises » di Calais, varie vedute del monoplano in volo, l'apparecchio visto dal ponte della torpediniera di scorta « Escopette », il medesimo dopo l'atterraggio sul prato, l'aviatore assieme alla moglie e alle personalità del luogo e infine il ri-

pescamento degli informi resti dell'« An toinette » di Latham.

Più d'ogni altra mi è rimasta impressa nella mente l'effigie di Blériot col caratteristico berretto sportivo dalla visiera voltata sulla nuca. Il famoso pilota, ormai, unico superstite con Enrico Farman degli « assi » di quel tempo, è oggi una personalità eminente nell'industria aeronautica mondiale; dalle sue officine uscirono apparecchi famosi tra cui il « Blériot 110 » progettato dall'italiano Zappata che detiene il massimo della distanza senza scalo e conta al suo attivo numerosi primati e due transvolate atlantiche. Il suo nome è caro agli italiani per la simpatia da lui sempre dimostrata verso l'aviazione nostra, che per la prima si meritò la coppa che il grande asso c'incatenò destinò in premio ai detentori delle più alte velocità.

La transvolata della Manica fu la prova del fuoco della giovanissima aviazione, accelerò il ritmo delle competizioni e portò al piccolo manipolo dei piloti, nuovi e numerosi proseliti; gli « assi » del volo aspirarono a nuovi primati e l'industria diede ad essi macchine più affinate e maneggevoli.

Al concorso di Reims nell'agosto di quell'anno Enrico Farman portava il massimo della durata a tre ore e quattro minuti, nel successivo novembre lo migliorava volando ininterrottamente per quattro ore e diciassette minuti; nel dicembre, il di lui fratello Maurizio Farman effettuava i due più lunghi viaggi aerei di quell'anno, percorrendo senza scalo i tragitti « Buc-Châlons » (3 dicembre) e « Chartres-Orléans » (31 dicembre) di chilometri settanta e settantadue rispettivamente. Con tali risultati ai quali si deve aggiungere il massimo di altezza in trecento metri, stabilito a Parigi il 13 ottobre dal conte di Lambert su biplano Wright e migliorato a metri quattro-

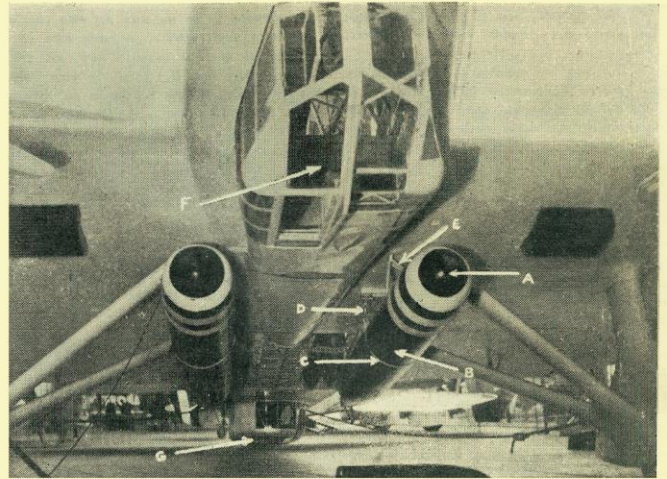


Fig. 2) — Installazioni dei siluri: A) cono — B) cilindro — C) cavetto di sostegno — D) dispositivo di sgancio — E) bracci che mantengono il siluro solidale con l'apparecchio — F) cabina di puntamento — G) torretta mitragliatrice a scomparsa.

centocinquante a Latham il 1° dicembre, il 1909 scriveva una nuova gloriosa pagina su l'albo d'oro della navigazione aerea ormai avviata a un sicuro avvenire d'ininterrotti successi per merito delle fragili macchine alate.

Verso il Natale di quell'anno giungeva all'indirizzo di mio fratello maggiore un pacco postale spedito da un nostro zio residente a Marsiglia. Tra altre varie cose conteneva pure un minuscolo modellino in legno del « Blériot-Transvolata della Manica »; una meraviglia di esattezza, propor-

zioni e rifinitura. Malgrado il mio bruciante desiderio, mi fu inibito di toccarlo e il babbo lo collocò in mostra sul « buffet », sotto una campana di vetro. Fu una disposizione providenziale che, salvandolo dalla mia rovinosa curiosità, permise di conservarlo sino al presente. Oggi, libero dall'autica mania distruggitrice (mio difetto infantile), ho la soddisfazione di poter vedere ancora intatto nella casa paterna quel fragile ed elegante modellino, ricordo di un'impresa storica famosissima.

(Continua).

Piero Botto

LEZIONCINA ATTORNO AI SILURI

E' vivo ancora l'interesse suscitato nella fitta schiera dei visitatori del 1° Salone Internazionale Aeronautico di Milano, dal nuovo trimotore da bombardamento Savoia-Marchetti S. 81; interessamento dovuto non solo all'aspetto superbo del potente apparecchio e alla sua finissima linea aerodinamica che ne rivela le ottime qualità di volo, ma anche e soprattutto al suo formidabile armamento.

Riproduciamo due interessanti fotografie che mostrano chiaramente l'installazione del carico bellico su questo apparecchio. In una di queste (fig. 2) è visibile qualche cosa come due giganteschi sigari avana agganciati sotto la

fusoliera; non sono... sigari e neppure bombe, sono invece due siluri. Infatti l'S. 81 fra le sue caratteristiche belle che possiede anche quella di essere un aeroplano lancia-siluri.

Come è costruito un siluro e in che si differenzia dalla comune bomba chiamata di caduta? La bomba, il cui peso può variare dai 2 agli 800 kg., consiste essenzialmente di un involucro di acciaio, di opportuna forma aerodinamica, contenente una grande quantità di esplosivo (circa il 70% del suo peso totale). Il carico di bombe nei moderni apparecchi da bombardamento, viene installato dentro la carlinga (fig. 1) e il bombardiere, manovrando gli organi di sgancio che sono a sua disposizione e che generalmente sono comandati elettricamente, effettua il tiro di caduta.

Il siluro è un proiettile autonomo, ossia racchiude in sé gli organi per il suo movimento. Esso si può immaginare come un piccolo sottomarino che possiede l'attrezzatura necessaria per la navigazione subacquea automatica. Ovviamente l'impiego del siluro è limitato ai bersagli marini: navi da guerra, portate, navi-transporto ecc., mentre la bomba può essere usata contro qualsiasi tipo di bersaglio. Inoltre il siluro possiede una quantità di esplosivo inferiore a quella della bomba in relazione al suo peso. Viene allora spontanea la domanda: quando si adoperano i siluri? Molteplici sono le ragioni che, in alcuni casi, fanno preferire l'impiego del siluro anche ad unità belliche possedenti, come l'aeroplano, altri mezzi di offesa. La principale però è questa: possibilità di colpire le navi nelle loro parti vitali (opere vive), e precisamente nei fianchi sotto la linea di galleggiamento; l'acqua precipitandosi nella falla aperta dall'esplosione può fare affondare la nave anche in pochi minuti.

I principali organi che determinano le caratteristiche del siluro sono:

1° — Il cono, contenente l'esplosivo, che possiede un percussore il quale, venendo a contatto colla nave, provoca la esplosione.

2° — Il serbatoio dell'aria compressa, che si raccorda col cono, a forma cilindrica, in acciaio, capace di resistere ad una pressione di 150-200 atmosfere.

3° — Il motore ad aria compressa — prelevata dal serbatoio — che mette in moto due eliche a passo invertito fissate all'estremità di due alberi concentrici (il dispositivo viene adottato per eliminare la coppia che tenderebbe a far ruotare il siluro sul suo asse con danno della sua stabilità).

4° — I governali di profondità e di direzione, molto simili nel funzionamento ai corrispondenti organi dell'aeroplano.

5° — Il regolatore di immersione. Per ben comprendere il funzionamento di quest'organo delicatissimo, occorre fare alcune semplici considerazioni di fisica elementare. E' noto che i corpi immersi nell'acqua (in generale in un liquido) sono premuti in ogni loro punto dall'acqua stessa che li circonda, o, come si dice propriamente, sono soggetti alla pressione idrostatica, e che tale pressione aumenta con l'aumentare della profondità di immersione. Ora supponiamo di sistemare nel siluro un pistoncino il quale da una parte sia spinto verso l'interno dalla pressione dell'acqua, e dall'altra sia spinto verso l'esterno da una molla. Il pistoncino naturalmente, dovendo... accontentare tutte e due le forze, assumerà una determinata posizione corrispondente ad un determinato equilibrio delle forze stesse. Il pistoncino è collegato ai governali di profondità del siluro. Supponiamo di aver regolato (tarato) la molla per una certa profondità per es. 3 metri; ogni volta che il siluro si trova sopra i tre metri la molla vince la pressione che è

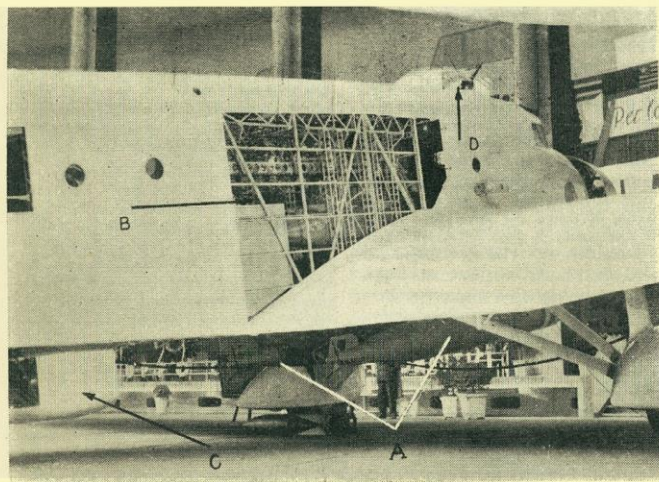


Fig. 1) — Il formidabile armamento dell'apparecchio S. 81 — A) siluri — B) bombe — C) D) torrette delle mitragliatrici.

piccola, sposta il pistoncino verso l'esterno; questo a sua volta comanda i timoni di profondità in modo che il siluro s'immerga di più. Quando invece è sotto ai tre metri, la pressione vince la forza della molla, il pistoncino si sposta verso l'interno, manovrando il governale in modo che il siluro salga. Dunque è chiaro che il siluro non potrà, grazie a tale dispositivo, navigare che a quella, e soltanto a quella, profondità.

6° — Il *giroscopio*, altro apparecchio delicato che tralasciamo di descrivere che serve a mantenere il siluro nella direzione prestabilita.

I siluri vengono agganciati all'aeroplano con un cavetto d'acciaio, come mostra la figura, sotto la carlinga tra le ruote del carrello (o fra gli scafi degli idrovolanti) e mantenuti orizzontali ciascuno da due tralicci solidali con l'apparecchio, che spingono la forma del siluro. La velocità del siluro può raggiungere i 90 km./ora con una autonomia di circa 20 km. Il peso si aggira sugli 800 kg. Si può comprendere che il siluro deve essere trattato con una certa cura, perché il suo meccanismo è delicato come un complicato congegno di orologeria; perciò anche la quota di lancio non può

essere scelta ad arbitrio, come nel caso delle bombe, ma non potrà superare i 15-20 metri per non correre il rischio di danneggiare tali organi con un urto troppo forte quando il siluro tocca la superficie del mare. La bassa quota consente inoltre di dirigere il proiettile nella direzione voluta permettendo un tiro ben aggiustato, che altrimenti sarebbe di difficile esecuzione. Si consideri infatti che il lancio va calcolato in base a questi dati: la velocità della nave, la distanza del siluro dalla traiettoria della nave al momento dello sgancio (distanza sempre inferiore ai 1000 metri), e la velocità del siluro. La risoluzione del problema, sui dati accennati, consiste nel fare in modo che il bersaglio e il siluro si incontrino con l'effetto, per il bersaglio, che potete facilmente immaginare e che auguriamo di vero cuore ai nostri nemici.

Le corazzate, questi enormi bestioni del mare, hanno trovato nel siluro il loro nemico naturale e con l'entrata in campo dell'aeroplano lancia-siluri, che ha possibilità maggiori delle comuni siluranti, questo nemico è divenuto oggi micidiale.

Ugo Luccardi

I NOSTRI APPARECCHI IL BREDA 79

Un nuovo apparecchio da turismo costruito dalla Breda sviluppa la classica linea dell'apparecchio a cabina del Bre-



Il comodo interno di un monoplano da turismo a cabina.

da 15, prototipo di tutti gli apparecchi da turismo a cabina. Questo apparecchio, che è stato recentemente esposto al Salone Internazionale d'Aeronautica e che ha interessato i tecnici per la sua linea perfetta e i turisti per le sue rifiniture e le sue comodità, è un quadriposto, monoplano ad ala alta. Questo tipo di costruzione meglio si presta per armare convenientemente l'ala, che nei monopiani ad ala bassa, deve necessariamente essere costruita a tutto sbalzo senza conteventatura che sopportano le resistenze.

L'ala del Breda 79 è divisa in tre parti: le due semiali e la parte centrale che forma anche tetto della fusoliera. L'ala è costruita in legno su due longheroni, ed è rivestita in compensato e tela. Per diminuire la velocità di atterraggio, l'ala è munita di alettoni di curvatura e di alette al bordo di attacco. La fusoliera è costruita in metallo con tubi saldati ed è rivestita con lamierina leggera di duralluminio, di compensato e con tela. La cabina è a quattro posti messi due a due, ed ha un ampio bagagliaio situato dietro i sedili. Sia le due porte di accesso in cabina, che il tetto di questa, possono essere sganciati in volo nell'eventualità di lancio con paracadute. Gli impennaggi sono a struttura metallica con ricopertura in tela. Il carrello, a ruote indipendenti, è crenato e munito di ammortizzatori elastici. Le ruote sono munite di freni per diminuire il percorso di atterraggio. Sotto i timoni è collocata la ruota di atterraggio orientabile, che permette di compiere facilmente le manovre a terra.

L'apparecchio è costruito in due tipi: il Breda 79 normale e il Breda 79 S. Sul primo viene montato un motore Al-

fa Romeo 110 da 130 cavalli; sul secondo invece si monta un motore Alfa Romeo 115 da 200 cavalli. Ambedue i motori sono a cilindri in linea invertiti e raffreddati ad aria. Con motore da 200 cavalli il Breda 79 ha una velocità massima di 260 chilometri ora ed una velocità di crociera di 220 chilometri ora, pur atterrando alla velocità di soli 75 chilometri ora. L'autonomia normale è di 700 chilometri, che può essere portata a 1200 chilometri con sovraccarico e con quattro persone a bordo. A pieno carico l'apparecchio raggiunge una quota di oltre 5000 metri. Ecco le sue dimensioni: lunghezza m. 7,60, apertura alare m. 11,60, altezza metri 2 e superficie portante mq. 18.

Con questo moderno apparecchio da turismo, alla portata del pilota sportivo di abilità normale, si può dunque volare ad una velocità di crociera molto elevata, pur non sacrificando nulla alle doti di sicurezza e di manovrabilità dell'apparecchio.

A. M.

La scuola modelli volanti di Pisa

Sotto la direzione del « Delegato per l'Aeromodellismo » per la Provincia di Pisa, si è aperta in Pisa una « Scuola Modelli Volanti ». L'inizio dell'attività ha avuto luogo lunedì 2 dicembre 1930.

Presenti una quarantina di allievi, in maggioranza studenti del R. Istituto Industriale, nei locali di detto Istituto, gentilmente concessi, verranno tenute anche le successive lezioni ed esercitazioni pratiche. L'annuncio dell'apertura della Scuola è stata data tempestivamente a mezzo della stampa locale, a cura dell'Aero Club di Pisa.

Il prof. ing. Gastone Conti, in rappresentanza dei FF. CG.



L'elegante sagoma del Breda 79 S. a cabina.

CC. e dell'Aero Club, ha dichiarato aperto il corso e presentato il direttore, ing. F. Piattelli.

Ha avuto immediatamente luogo la prima lezione, di carattere introduttivo, in cui sono stati trattati i seguenti argomenti.

- 1) Importanza e scopi dell'Aeromodellismo;
- 2) Gare modelli volanti e regolamento relativo;
- 3) Il giornale « L'Aquilone »;
- 4) Il modello;
- 5) Programma della « Scuola Modelli Volanti »;
- 6) Spiegazioni varie.

I corsi avranno luogo due volte la settimana, nei giorni di lunedì e giovedì dalle 6 alle 7,30 pm. Il corso è completamente gratuito. I materiali saranno forniti in par-

te dall'Istituto Industriale, in parte verranno procurati presso Ditte a cura del direttore.

Il direttore della Scuola M. V. sarà coadiuvato in tutte le sue attività e specialmente per la pratica costruttiva, dal modellista Libero Biasin, attualmente allievo del corso di pilotaggio al campo di San Giusto. Oltre le lezioni pratiche sarà fatta, almeno una volta la settimana, una lezione di carattere teorico.

La prossima lezione del corso avrà luogo lunedì 9 corr. Di tutte le attività normali della Scuola sarà data periodicamente notizia al giornale « L'Aquilone », perché ne faccia cenno nella rubrica più appropriata. Delle eventuali attività eccezionali sarà data notizia e documentazione di volta in volta.

I NOSTRI RAGAZZI

In questo particolare momento della nostra Patria, ora che gli occhi di tutto il mondo sono fissi su di noi, il cuore di ogni ragazzo batte come quello di un uomo. Il popolo italiano è cresciuto di statura, è uscito di minorità, spande la sua grande ombra sul mondo.

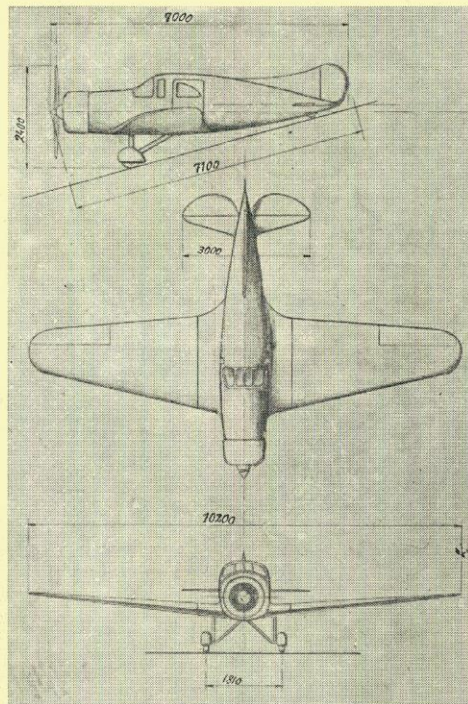
Se entriamo in una qualunque casa italiana, se ci avviciniamo al tavolo di un adolescente, e lo vediamo assorto e rapito; no, non si tratta dell'Intrepido o del Giornale Illustrato dei Viaggi: sotto i suoi occhi avidi è un quotidiano politico, e accan-

to una carta geografica, ma non delle Antille o del Borneo, non dell'India degli strangolatori, ma la carta dell'Africa Italiana con nomi noti e reali, dove vivono non i fantasmi della fantasia ma i solidi soldati della nostra realtà.

I ragazzi di oggi trovano nella vita quello che l'entusiasmo suggerisce loro, e non hanno bisogno di rifugiarsi nei regni fittizi della fantasia, tra figure irreali e lontane. Gli adolescenti delle generazioni passate dovevano cercare nei libri quello che la vita non offriva loro: essi si astenevano dal loro mondo, disprezzavano l'ambiente in cui vivevano, evadavano giornalmente nel sogno mutevole e ingannatore. Quante volte anche noi della generazione immediatamente precedente non abbiamo cercato nei libri i fatti stupefacenti che valsero a stimolare il nostro bisogno di audacia e di eroismo? Quante volte abbiamo inseguito avventure impossibili attraverso pagine e pagine che ci lasciavano imbambolati ed assenti, schivi di tutto quello che ci circondava, anelanti a qualche cosa di impreciso e di fallace, che non poteva concretarsi perché troppo lontano da tutto quello che era la nostra realtà?

Chi della nostra generazione non ha avuto la fortuna di essere parente di uno che avesse veramente vissuto e assimilato la guerra, andava a cercare nelle fantasie allucinate quello che poteva avere come effettivo patrimonio di eroismo e di audacia. Fino a che il Fascismo non ha suscitato nei cuori di tutti gli italiani l'orgoglio di averla compiuta, la nostra guerra era rimasta un immenso tesoro inutilizzato, che agiva bensì nelle anime di coloro che l'avevano vissuta, ma era quasi ignorata dagli altri. Si tentava di farla dimenticare come un incubo sanguinoso, e ricordiamo ancora i gesti apocalittici dei signori ben muniti di pancetta, quando il discorso cadeva sul fatale periodo 1915-18.

Poi il ragazzo diventava giovane, entrava nella vita, assimilava lo scetticismo di cui l'aria era imbevuta, ed era portato a considerare tutto il mondo un'illusione, come i fantastici racconti del « Corsaro Nero » e dei « Boys Scout ». Si vedevano allora i ventenni dai sorrisi ironici stagnanti in permanenza sulla bocca socchiusa, ed era



Schemi del monoplano « S. A. I. 2 ».

comune assistere a dei discorsi che avrebbero potuto agevolmente attribuirsi a uomini novantenni.

Tutta l'educazione impartita agli adolescenti delle generazioni trascorse era errata: essi dovevano compiere un salto gigantesco nel passare dalla adolescenza alla giovinezza. Fino ai 15 o 16 anni la vita era loro tenuta nascosta. Si alimentavano le loro illusioni, si avallavano i loro sogni più fantastici, per tenerli buoni, per non turbarli, si diceva. Di colpo, nell'entrare nell'ingranaggio del lavoro o della professione, senza preavviso, si apriva loro la vita grezza di quegli anni di servile borghesismo. Ci immaginiamo ancora adesso di sentire le risate con cui i parenti accoglievano le loro stupide proteste: «Ma che ragazzo! E tu credevi...?». Il risultato era sempre il solito: scetticismo, mancanza di fiducia in tutto, romantica compassione di se stesso, dei propri sogni irrealizzati. Il veleno romantico e decadente paralizzava l'uomo, rendeva ottuso ed egoista il vecchio.

Ecco quello che bisogna evitare nel ragazzo: il salto dall'illusione alla realtà, dal sogno alla vita vissuta. Fin dai primi anni il fanciullo deve avere la finestra spalancata sulla vita, cominciando a capirla e ad apprezzarla quale essa è. Mi fermo talvolta ad ascoltare i discorsi degli scolari quando sciamano dalle scuole: son tutti discorsi reali, di cose vere ed esistenti, fossero pure il calcio ed il ciclismo. Il sogno del ragazzo deve poter essere sempre realizzabile: se poi divenuto uomo non potrà raggiungerlo, dovrà capire che la colpa è sua, delle sue escarse qualità, ma non dell'impossibilità teorica di esso. Cercherà allora una meta più modesta e sicura, senza abbattersi e perdersi di coraggio.

Oggi il ragazzo ha il suo ideale impersonato in un essere reale e non in un personaggio di romanzo: un Agello, un Birago, sia pure un Nuvolari, un Binda e un Meazza. Egli sa che esistono, che sono come lui, che potrà emularli e magari superarli.

I ba'illa che marciano con il loro piccolo moschetto, sanno bene che non dovranno impiegarli contro draghi o fantasmi, per la conquista del tesoro X o la liberazione della fanciulla Y. Essi già sanno che potranno servire domani a difendere la loro patria, i loro genitori, le loro sorelle: semplicemente.

Anche in questo, del resto, come in tutti i campi dello spirito, l'aviazione ha esercitato la sua azione più profonda ed efficace. Quale maggiore campo per la fantasia del ragazzo, quale maggiore realizzazione dei sogni più arditi? Il volo ha compiuto il miracolo di materializzare il sogno più alto della fanciullezza; staccarsi dalla terra, spaziare nel cielo, dove già il bambino indirizza i suoi grandi occhi dal seno della madre. Ancora non è stato trattato questo lato importantissimo dell'influenza esercitata dall'aviazione sulla gioventù. Ancora non sono stati nemmeno intuitsi i risultati ottenuti nella formazione delle anime e delle volontà.

Quando il ragazzo vede attuate quelle che sono le sue aspirazioni nascoste, nasce la fiducia nella vita, nelle proprie possibilità: la volontà si rafforza, si indirizza, non pone ostacoli al proprio cammino. Inoltre il ragazzo è individualista, perché non comprende ancora i vantaggi e le necessità della cooperazione: e quando la vita gli mostrerà il bisogno di organizzarsi e di inserirsi nel meccanismo sociale, la necessità di evadere, che era prima vaga e imprecisa, troverà attraverso il volo la sua attuazione migliore.

Il fanciullo è adesso un piccolo uomo, ma già un uomo: egli non dovrà compiere salti, attraversare periodi critici per la formazione del suo carattere. Si ricordino i genitori dell'Italia Fascista che l'italiano nuovo deve essere formato fin dalla culla, fin dalla fanciullezza, nella scelta delle prime parole che dovrà ascoltare, delle prime impressioni che dovranno colpirlo, dei primi libri che dovrà leggere.

Lapo Rinaldi de' Rocchi

È FIGLIO DEL TIGRAI

Il trimotore da bombardamento, solo e impavido nel cielo terso del Tigrai, descrisse ampi cerchi sui campi, volteggiò a bassa quota sui miseri tukul sopra lo sguardo incantato dei contadini, di quei pochi, che non essendo stati trascinati via, constatarono con meraviglia che da quel diavolo volante non scendeva nessuna bomba incendiaria.

L'aeroplano, con una spirale perfetta, atterrò su uno spiazzo erboso, poco lontano dal paese, su un pezzo di terreno ben lontano dall'essere anche un semplice campo di fortuna, ma l'audacia del pilota, che aveva saggiato ben altro in quei giorni di bombardamenti intensi e di ricognizioni ardite, ritenne questa discesa in campo nemico, molto al di là delle linee italiane, un'avventura piacevolissima.

L'equipaggio era formato da un capitano pilota, da un maresciallo pilota e da un primo aviare motorista, tre uomini di gran fegato, soli tra le incognite di un territorio e di una popolazione non ancora conquistati.

Scesi dall'apparecchio si strofinarono le mani soddisfatti: l'impresa cominciava. — A noi, ragazzi, in gamba — pareva che dicesse l'apparecchio fermo sull'erba. — Utilizzare il tempo mentre vi aspetta. Guardarsi bene intorno, portarsi via con gli occhi più che si può e filare poi a duecento cinquanta...

I prati verdeggiano sparsi nelle dolci conche della vallata e i campi di dura apparivano ricchi e tranquilli. Le ambe tronche e massicce formavano dei cupi sfondi.

A molti chilometri, le nostre linee, per il momento ferme, preparavano in un fermento di entusiasmo e d'impazienza, il nuovo balzo in avanti, e dietro di loro era la morbida piana di Adua, sacario della rivendicata gloria del '96 su cui ora cantavano i baldi fanti della Gavinana e le Camicie Nere delle Divisioni imbattibili.

Con il cuore gonfio di commozione e di orgoglio, i tre uomini si sentirono per primi i padroni di quel nuovo lembo di terra destinato fra pochi giorni a veder sventolare il tricolore; e non pensavano affatto che dietro le boschaglie poteva nascondersi l'insidia degli armati abissini.

Il capitano diede i suoi ordini: il motorista stesse fermo all'apparecchio, il maresciallo osservasse il terreno di destra e lui andò ad ispezionare intorno all'abitato.

Egli cominciò a incontrare gli indigeni che venivano a curiosare intorno

a quell'apportatore di novità miracolose. Visti attoniti scavati nella sofferenza e nel digiuno, sguardi allucinati di schiavi lo seguivano mentre egli puntava i suoi occhi acuti sul terreno, sui sentieri, sulle ambe e verso i torrenti, fotografandoli con le pupille per portare notizie alle avanguardie.

Si accorse poi di essere il centro di un cerchio fitto di cenci multicolori che s'infittivano sempre di più. In quel momento udì per tre volte il fischio del suo maresciallo che da lontano lo chiamava, poi lo vide giungere di corsa con la mano sulla pistola. Arrivò presso di lui che non aveva quasi più fiato: — L'ho visto circondato, signor capitano e son corso...

— Metti via quell'arnese — mormorò il capitano accennando la rivoltella. — Che paura dobbiamo avere? Guardali... Lo stupore di quelle pupille lucide di ardore misterioso e soffuse di umiltà triste si posò anche sul sottufficiale con pavida ammirazione.

Il capitano rivolse ai più vicini qualche parola in lingua tigrina. Quel che sapeva era abbastanza per fare intendere, in stile telegrafico, che gli italiani generosi e civilizzatori stavano per giungere a liberarli da un giogo disumano e fu tanto ben compreso che gli indigeni agitarono le mani con palese gioia.

Ad un tratto, mentre accarezzava dei bambini, scorse in quella rete di sguardi due occhi che lo attrassero magneticamente, due occhi diversi da tutti gli altri, cupi e fosforescenti con un che di sinistro. Appartenevano ad un giovinetto di sedici o diciassette anni dal volto scarno e aggrottato; maschera tragica sulla quale s'incideva il dolore di molte generazioni.

Il capitano si avvicinò a lui e gli si mise ben di fronte; quell'espressione non gli piaceva, bisognava andare fino in fondo alla cosa.

— Chi sei? — gli domandò in tigrino.

Gli occhi folgoranti non si abbassarono e le tumide labbra si strinsero sdegnose.

Un vecchio si avvicinò al capitano: — Essere cattivo. Essere stato sempre con razzatori ritirati laggiù — e segnò in direzione di Macallè.

— Chi è suo padre? — domandò l'ufficiale.

— Non avere padre, nè madre. Morti. Suo padre essere per italiani. Ma piccolo Mikael — e segnò il ragazzo — caduto in mano di scioano cattivo, ora con Ras Sejum, e anche Mikael contro



— Scappano tutti così i guerrieri di Ras Sejum?

italiani perchè fatto lui credere italiani ammazzare suo nonno Sciumbasci Atgagtu. Inverse Sciumbasci Atgagtu andato a combattere con italiani altra Adua e non tornato più qui...

Atgagtu, Atgagtu... dove aveva già sentito questo nome? — Perdiana, ho trovato... — gridò il capitano battendosi la fronte, ma voltatosi per afferrare Mikael, lo vide fare un balzo e poi corre via come una saetta. E il capitano dietro e il maresciallo, dietro a lui, correndo a sua volta, gridava, segnando il ragazzo dinanzi a loro lanciato verso il punto dove stava l'aeroplano: — Signor comandante, quello mi va a sabotare l'apparecchio. Vado a dar man forte a Giovanni...

— Ma va' al diavolo con la tua man forte... — gridò il capitano sempre correndo — non vedi che è un bambino? Perdiana, come corre!...

Potè finalmente raggiungere quel ragazzo presso un gruppo di cespugli, lo afferrò per il sudicio sciamma e poi gli mise una mano sulla spalla. — Scappano tutti così i guerrieri di Ras Sejum? — rise per rassicurarlo. — Senti, Mikael, non sei amico degli italiani, tu, nipote di ascaro?

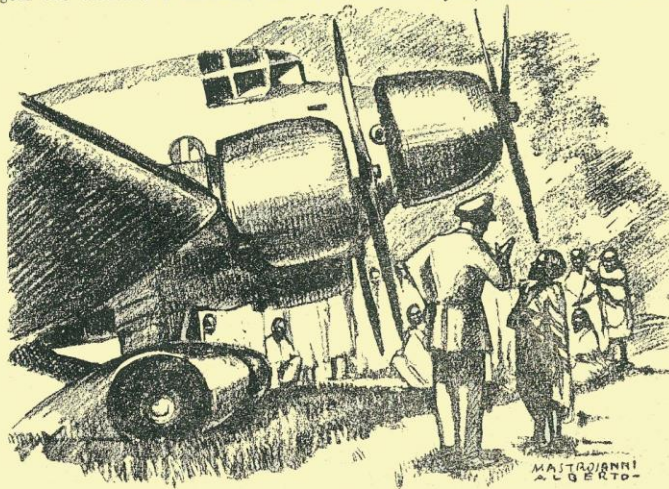
— Italiani fatto morire mio nonno prima di io nasere...

Il capitano gli alzò bruscamente il mento e lo guardò negli occhi mobilissimi.

— Tuo nonno, lo sciumbasci Atgagtu, ti saluta Mikael, è con noi laggiù... — e segnò Adua con la mano. E rispondendo all'interrogazione ansiosa di quello sguardo continuo: — E' uno degli undici ascari che domenica furono ricompensati al valore dal generale De Bono. So la sua storia. Dopo Adua nel '96 e dopo averci serviti fedelmente, cadde in mano degli scioani che gli mozzarono per vendetta la mano destra e il piede sinistro. Dopo ciò non riuscì nemmeno a tornarsene qui al suo paese, perchè fu fatto schiavo e condotto a Gondar dove stette questi lunghi anni sempre in attesa di essere liberato.

Sognava di raggiungere l'Eritrea, ma la catena gliel impediva. Data la mutilazione faceva il guardiano di pecore e così girando per i campi riuscì a conoscere la sede del nostro Consolato. Ma per quarant'anni dovette aspettare il giorno in cui il console italiano lasciò Gondar. Allora fuggì e si accodò alla carovana, riuscendo sempre a fingere con gli armati abissini di scorta. Infine il console lo aiutò a giungere al confine e a raggiungere i nostri. Ed ora è felice, capisci, Mikael? Anche tuo padre se fosse vivo sarebbe con noi e tu perchè?...

Il ragazzo forse non aveva afferrato bene tutta la storia, ma con lo sguardo divorava quel punto lontano e la sua bellissima testa circondata dall'aureola nera dei capelli crespi oscillava per asstentire.



«...monta, ti porto con me».

— Male creduto e male fatto... Io voler diventare sciano e invece Sciumbasci Agagtu è là... — tese la sua mano bruna verso l'orizzonte. — Io camminare tanto, correre, arrivare, diventare come lui...

Camminando si erano avvicinati all'apparecchio con dietro una turba d'indigeni.

— Ho fiducia in te, Mikael — disse il capitano bruscamente — Potrai essere degno di diventare italiano anche subito. Monta, ti porto con me — e ai due subordinati che lo guardavano stupefatti — Facciamo un'azione buona e utile. Lo portiamo a suo nonno e può dare delle notizie su questa zona. Filiamolo...

Ubriaco di stupore e di gioia, Mikael montò sull'apparecchio coi suoi piedi nudi e la sua miseria variopinta.

Dieci minuti dopo l'aeroplano filava verso Adua e pareva che i motori cantassero un'allegria canzone.

La sua missione era ben compiuta.

Rosa Claudia Storti

CRONACHE D'ORO

Caleazzo Ciano stava sull'attenti mentre un colonnello leggeva la motivazione. La medaglia brillava tra le mani del Maresciallo De Bono, che attendeva la fine delle parole per appuntarla sul petto del Ministro. Le brevi frasi compendiarono ore di passione sovrumana, minuti infernali di volo attraverso il piombo e le esplosioni, ansie di quando ci si occorreva che mancava qualcuno del gruppo, o quando si velava che qualche apparecchio era stato colpito gravemente. Le parole esprimevano la gioia di vedere un deposito di munizioni saltare in aria, colpito da una bomba, la gioia di ritrovarsi tutti al ritorno sul campo. Caleazzo Ciano ascoltava commosso. Sull'attenti erano anche tutti i suoi compagni. Il colonnello ha letto: «Capitano di Complemento Caleazzo Ciano di Cortellazzo, medaglia d'argento al Valor Militare».

(CORRIERE DELLA SERA - Luigi Barzini jr.)

Accanto agli abituali apparecchi dell'Aerodromo dell'Asmara stanno, questa mattina, numerosi apparecchi di altri aerodromi convenuti qui coi loro valorosi equipaggi, abituati a tutti gli ardimenti, per festeggiare nel valore premiato di alcuni piloti lo slancio guerriero dell'intera Aeronautica dell'Africa Orientale.

(IL POPOLO D'ITALIA - Mario Appellus)

La nostra aviazione militare eseguiva d'altra parte numerosi voli sulle file avversarie, lanciando bombe e spezzoni, scendendo a bassissima quota fino ad investire il nemico con bene aggiustate raffiche di mitragliatrici. Il nemico, sotto l'azione combinata delle bande e degli aerei, si sporgeva verso il nord, inseguito alle reni dai tuati e bersagliato dall'alto dai nostri apparecchi.

(IL POPOLO DI ROMA, Gian Gaspare Napolitano)

Cominciò allora l'opera più tremenda dell'aviazione. Gettate le loro bombe, i velivoli; abbassarono, presso a volare innanzi e indietro, mitragliando la moltitudine, ormai sparsa e sconvolta, dei nemici.

(LA GAZZETTA DEL POPOLO, Marcello Orano)

Gli apparecchi sono arditamente scesi a bassa quota e immediatamente il nemico si è disperso.

(IL GIORNALE D'ITALIA, Giorgio Zanaboni)

Aiutato meravigliosamente dall'aviazione, il Generale Graziani non dà tregua. Dove non possono giungere i daban — i terribili ed impareggiabili bersaglieri neri — arrivano i velivoli apportatori di strage e di distruzione.

(LA GAZZETTA DEL POPOLO, Carlo Romano)

Collaborazione dei giovani

IL PILOTA di GIULIO CESARE



Questo racconto del nostro giovane amico Baldo Bandini ha qualche cosa in comune con la «Storia dell'aviatore di ventura» del Castellano dell'aria. A onor del vero dobbiamo dichiarare che i due autori hanno scritto i loro racconti ignorandosi a vicenda.

Pomeriggio di pieno inverno a Londra. Non sono neppure le 16, eppure tutto è già avvolto nell'oscurità. La nebbia che si addensa nelle vie mi permette, a mala pena, di scorgere la fioca luce del lampione dirimpetto; la neve cade fitta, fariosa, tutta per sbieco e si ammucchia contro i marciapiedi e sulle intelaiature delle finestre. Ad intervalli sento il rumore delle automobili che procedono lentamente, cercando invano di diradare la nebbia e la neve con potenti fari rossi e gialli. Questo tempo mi fa godere più del solito delle comodità del mio bell'ufficio: la poltrona accogliente, il tepore del termosifone, l'armadietto dei liquori e la scatola dei sigari sulla scrivania. Sono rappresentante di una importante casa costruttrice di aeroplani, dirigibili e motori, e sto ora sfogliando il listino illustrato dell'ultimo modello di «caccia» costruito secondo i più moderni dettami di una tecnica perfezionatissima. Ad un tratto odo in anticamera il mio fattorino discutere ad alta voce con un ignoto visitatore... le voci diventano sempre più aspre ed io mi affaccio incuriosito alla porta. Vedo un individuo così stranamente vestito che rimango a bocca aperta dallo stupore: indossa una specie di tuta d'aviatore, di un colore indefinibile tutta solcata da cerniere «lampe» e da cinghie, che lo imbacucca a tal punto da rendergli lenti i movimenti; in testa ha un casco di pelle che gli ricopre anche la faccia e una visiera di mica scura non lascia vedere i lineamenti; i guanti e gli stivaloni poi, sembrano quelli degli esquimesi. Inoltre, come se questo non bastasse, vedo posato a terra dietro lui un ordigno non molto grande che sembra un apparecchio radio di forma insolita. Questo strano personaggio urla con una voce dal forte accento stranie-

ro: «Avete capito di andarmi a chiamare il vostro padrone? Io voglio trattare un affare e non ho tempo da perdere!» «Ma, signore, — ribatte il mio fattorino a denti stretti, guardando con gli occhi stralunati lo strano fantoccio in tuta che lo sovrasta. — Ora non può ricevere, assolutamente... non vi posso introdurre!» «Come non può ricevere? Ah, sì? E' così che si tratta? Non capite che io ho premura? Lasciatemi passare... lasciatemi passare, vi dico!» Vedendo che le cose cominciano ad andar male per il mio povero fattorino, mi faccio avanti incuriosito, «Che cerca il signore?» — dico — «Cerca me? Sì, sono il rappresentante della casa di costruzioni aeronautiche. Cosa...» L'uomo in tuta non mi lascia finire e si precipita nel mio ufficio tirandosi dietro l'ordigno e comincia a parlare, a parlare, senza che io possa mai interromperlo. «Signore — egli dice — Io ho bisogno assoluto di un aeroplano con mitragliatrici e bombe! Bombe di grande potenza! Io sono capace di pilotarlo! L'aeroplano per me rappresenta l'unico mezzo per salvare Giulio Cesare e le sue legioni e per fargli conquistare tutto il mondo! Bisogna far vedere a Giulio Cesare, il grande genio antico che mi è amico, che c'è anche l'America, l'Asia da conquistare... Tutto il mondo deve essere romano!!! Non mi guardate con degli occhi stralunati, caro signore. No, no!... non sono un demente né un allucinato!

«Ora vi spiego, abbiate pazienza, signore, ascoltate: io sono un grande inventore, il più grande inventore del mondo! Avete mai sentito nominare la «macchina del tempo»? No? Leggete allora il libro del signor Wells! Ecco, ora vi spiego: la geometria che abbiamo studiato nelle scuole è sbagliata... Vedo che non mi avete capito. State attenti: tutti i corpi reali non in tre, ma in quattro direzioni si devono estendere; lunghezza, larghezza, spessore e durata... sissignore! proprio: durata! Cioè la quarta dimensione; il tempo, il tempo! ed anche il tempo si può percorrere come una qualsiasi altra direzione dello spazio! Finora l'uomo poteva percorrere solo tre dimensioni, ed

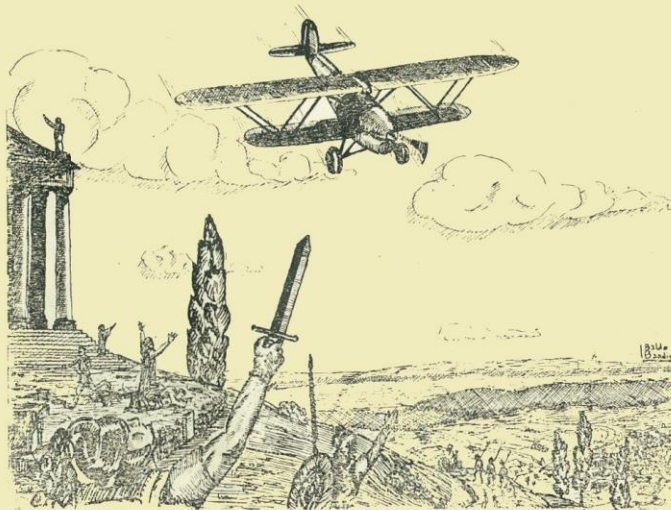


Uomo che viaggia attraverso il tempo

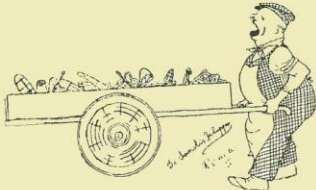
anzi, per chiarirvi meglio la cosa, la macchina che percorre appunto più facilmente le tre dimensioni dello spazio è l'aeroplano, e, più precisamente, l'autogiro o l'elicottero: infatti essi possono procedere in lunghezza, larghezza ed altezza. Mi avete compreso? Sì?... Ebbene io ho inventato la macchina per procedere nel tempo! Sino ad oggi i poveri mortali hanno percorso e percorrono il tempo con una velocità uniforme che li porta sempre più in basso, dalla culla alla tomba; non si fermano mai al presente, né ritornano mai indietro, perchè le loro menti, essendo immateriali, non hanno dimensioni.

«Con la mia macchina del tempo, invece, se non posso ancora avanzare nel futuro, indietro posso andare a mia volontà nel passato! Posso andare a rimirare quel genio dei geni della guerra che fu Napoleone, posso cantare insieme al lurido popolo di Parigi il «Ça ira» innanzi alla Reggia di Re Luigi, e godermi le favolose feste del Re Sole! Posso prender parte alle Crociate, combattere insieme al Barbarossa e a Riccardo Cuor di Leone! Posso assistere all'incoronazione di Carlo Magno a San Pietro in Roma, nella notte di Natale dell'800 ed aiutare Orlando a Roncisvalle. Posso...». E il caso di cuoio della visiera di mica nera continua a parlare, a parlare continuamente, instancabilmente... mi pare di sognare... mi sembra una figura irreali, evanescente; l'enormità e l'incommensurabilità delle cose che egli mi dice mi rende svanito. Non so più se io stesso devo giudicare ciò che mi dice parole di un pazzo o di uno scienziato. Ma no, non è possibile: è indubbiamente un demente od un allucinato.

Sto per prendere in mano il telefono, ma un guantone dell'uomo ferma il mio gesto «Signore, ascoltate! Che volete fare? Statemi a sentire! Pensate! Pensate se i romani fossero in possesso di un aeroplano, di un aeroplano che con poche bombe mettesse in una fuga piena di superstizioso terrore orde sterminate di barbari e additate alle vittoriose legioni sempre nuove regioni da conquistare! Già due volte io sono sceso attraverso il tempo fino all'antica Roma; l'ultima volta è stato stamattina. Ho sentito da un contadino che ritornava dall'Urbe poco rassicuranti notizie sull'esito della spedizione di Giulio Cesare nella lontana Britannia. Roma già da parecchio tempo è senza notizie delle sue legioni: gli avamposti delle Gallie non ricevono più alcun messaggio; tutto l'impero è in ansia! Ma io, io che tanto amo Giulio Cesare, voglio un aeroplano capite, un aeroplano armato di tutto punto. Con esso sorvolerò le selvagge regioni del nord, esplorerò sui britanni che cercano di tendere agguati alle legioni romane e li bombarderò! Io e Cesare alleati conquisteremo tutto il mondo. Io, poi, che ho studiato accuratamente la storia, sventerò ogni congiura, rinchiuderò Bruto e Cassio e



compagni in un'isola deserta e tutto il mondo trascorrerà ore di gloria, di pace e di ricchezza sotto il mio impero! e voi, poveri uomini, continuerete a nascere ed a morire, continuerete ad ammazzare il tempo più velocemente e studierete sempre una storia completamente errata ed i vostri professori continueranno a dire che l'America è stata scoperta da Cristoforo Colombo, mentre non sapranno che 1500 anni prima io e Giulio Cesare l'avevamo già colonizzata! Signore, vedo che voi non mi capite! Permettetemi di dirvi, signore, che siete un imbecille! Suvvia, scrivete subito che avete ricevuto da me un acconto di 5000 sterline per l'acquisto dell'ultimo modello di caccia costruito dalla vostra casa. Avete capito di scrivere?.. Ah! vedo che con voi non si può ragionare; ebbene, o voi scrivete quello che vi dico, oppure...». E dicendo questo, spiana contro di me la canna lucida di una rivoltella chiudendo contemporaneamente la porta alle mie spalle. Non so cosa fare... mi trovo in completa balia di questo pazzo... mi accingo a scrivere la ricevuta... sono dubbioso, esito a firmare la ricevuta di una così forte somma che non ho ricevuto né riceverò; è sito a compilare l'ordinazione di un apparecchio destinato ad usi tutt'altro che



Questo è Zio Falcone che fa propaganda a favore de «L'Aquilone».

turistici... ma la rivoltella è sempre lì, rivolta minacciosamente verso di me... mi decido a porre la mia firma.

Uno scalpiccio di passi nell'anticamera, ed una voce risoluta grida bussando violentemente: «In nome della legge, aprite!».

L'individuo che sta davanti a me susulta ed impreca a bassa voce in una lingua sconosciuta, poi, sempre tenendomi di mira, mi strappa la ricevuta e l'ordinazione e rapidamente si allaccia al petto la macchina del tempo dicendomi: «Quanto siete vigliacchi!... Ma contro di me non potrete mai fare nulla!». Stringe le manopole della macchina del tempo che lancia scintille che mi accecano... sento una ventata d'aria gelida alitarmi attorno... cerco di tenermi alla poltrona... mi sento cadere... cado! Cado nel vuoto... nel buio... disperatamente urlo... e mi risveglio per terra con sulla faccia un cuscinetto che ho trascinato nel cadere dalla poltrona; la finestra si è spalancata e l'aria inverte la sua temperatura e raffredda l'ambiente. Sento il mio babbo che mi dice dalla porta: «Cosa sei venuto a fare nel mio studio? Lo sai che non voglio! Sù fila via e va' a studiare la storia che domani hai l'interrogazione!».

Mi alzo, ancora un po' stordito di quello che ho sognato. Raccolgo il libro che avevo preso per leggere tranquillamente fingendo di studiare. Il titolo di questo secondo libro è «La Macchina del Tempo».

Baldo Bandini

Avviso agli aeromodellisti romani

Sappiamo che gli aeromodellisti romani attendono con ansia che si apra la Scuola di aeromodelismo. Abbiamo un po' di pazienza, poiché si sta studiando qualche cosa di più e di meglio. Intanto il delegato all'aeromodelismo di Roma, G. Bacchetti, avverte tutti gli aeromodellisti che, per qualunque cosa loro abbisogni, si rivolgano direttamente a lui, presso la Sede provinciale della R.U.N.A. (Via Lepanto, 6), tutti i giovedì, venerdì e sabato durante la mattinata.



Horresco referens!

T'amo, Aquilone; e grande un sentimento d'amore per il vol al cuor m'infondi; o che solenne con la facciata austera sei in mano mia da mattina a sera,

o che sul tavol spiegandoti contento d'aeronautica accresci il mio talento; io ti sfoglio e ti sfoglio; e tu co' 'l lento giro de pazienti fogli rispondi.

Da grandi rulli umidi e neri esci stampato, e come un libro di scienza in fretta in fretta per l'Italia ti diffondi.

E de la grave facciata entro l'austera bellezza, si rispecchia ampio e quieto il divino del ciel silenzio azzurro.

GIOSUCCI 'CARDUE'
(di Milano).

Ti conosco, mascherino.

AQUILOTTO TREVISANO - Mogliano. — Mi ricordo perfettamente le tue promesse. Il tuo articolo è stato pubblicato. Ho pubblicato la nota sul gruppo veneziano. La copertina non va. Ti mando urgentemente un pacco di copie. Fanne buon uso. La carta costa cara. Anche la rivista, ti mando; ma non i disegni del Breda. I disegni li spediremo in gennaio, quando saranno stampati, e in cambio di una vostra accertata attività a favore del giornale. Apprezzo il tuo spirito di rinuncia per il bene della patria in armi. Ho in testa, per il Veneto, un'indennità... Ciao.

FRECCIA AZZURRA - Palermo. — Provami che il giornale arriva in ritardo. Ho scritto a Triolo pregandolo di spedirmi un nuovo avviso da inserire nel prossimo numero de L'Aquilone. Mi aspetto da voi grandi cose. Manderò l'elenco. Cordialità.

VITTORIO MOSCATI - Roma. — Idee buone. Pessima realizzazione. Salutoni.

ORESTE DEBONI. — Da te attendo cose migliori. Saluti aerostatici.

PIPISTRELLO - Varese. — Ti risponderò lungamente nel prossimo numero. Abbi pazienza. Tu sapessi quante lettere ho qui sul tavolo! Auguri.

G. BARONI - Poggio Renatico. — Il vecchio vulpene ti prega di rilevare che L'Aquilone è settimanale e che arriva con una puntualità spettacolosa. Pubblicheremo le fotografie dei tuoi aeromodelli. Ti ho fatto spedire le due copie richieste. Vuoi altro? Ciao.

E. CORBELLA - Milano. — Scrivi a macchina, se vuoi che io riesca a leggerti. Il prossimo anno tutti gli aquilotti riceveranno, gratuitamente, una tessera bellissima. Poi penseremo al distintivo. Tu puoi collaborare a L'Aquilone, come tanti tuoi compagni. Preferiamo la collaborazione tecnica. La collaborazione letteraria deve essere breve e deve trattare argomenti allegri. Puoi dedicarti alla costruzione di aeromodelli, attività che ti darà molte soddisfazioni. Riceverai, a suo tempo, i cartoni. La visita medica è severissima. Io sono un tuo grande amico e il nostro giornale è il tuo giornale. Auguri e saluti cordiali.

DANILO MALAGGI - Livorno. — Fino al 31 dicembre corrente l'annata 1935 costa soltanto 7 lire. Dal primo gennaio in poi costerà il doppio. Alla R.U.N.A. ti puoi iscrivere con una somma modesta se sei giovane. L'iscrizione alla R.U.N.A. ti darà diritto all'abbonamento gratuito a «L'Aquilone». La sede della R.U.N.A. di Livorno è presso l'aeroporto. Chiedi del capitano Borghetti dell'Aero Club «Cipriano». Puoi coprire il tuo modello con carta velina comune e verniciarlo con una delle

vernici apposite che potrai procurarti presso una delle ditte nominate ne «L'Aquilone», oppure con quella comune vernice

alla cellulosa. Un'altra volta chiedi le informazioni di carattere tecnico al nostro Giarella. Ricambio i saluti aerofilanti.

GUIDO FEROLLI - Pianeta Marte. — Il tuo abbonamento scadrà regolarmente in aprile dell'anno 1936. Poi l'abbonamento annuo lo pagherai, anche tu, lire 14; il semestrale L. 7,50. Sono molto contento di te, non tanto perché lodì L'Aquilone, ma perché capisco che sei un appassionato all'aviazione; cioè un appassionato che fa sul serio. Lascia stare gli istruttori belgi e turchi. Sono degli esseri inferiori, nei confronti dei quali l'aquila nera (quel negro degli Stati Uniti, per intenderti) è un vero e autentico gentiluomo. Ti prego di notare che non ho scritto gentileman. Dubito che di questi individui ce ne siano rimasti pochi anche in Inghilterra. Ma lasciamo stare la politica. Mi ci hai trascinato per i capelli, nel trugolo. Ma io non voglio saperne di politica. Io voglio che i miei aeroplani diventino degli aviatori, tutti. Poi parleremo di politica... Ciao.

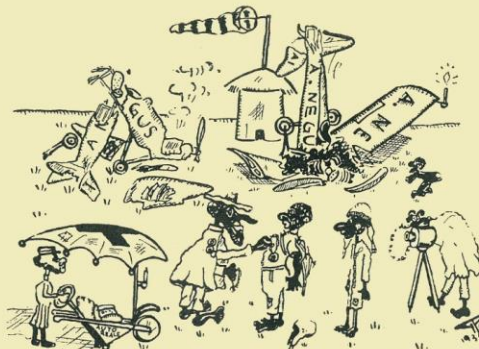
AVIS - Roma. — Ti è piaciuta Guidonia? Di' a quella tua compagna che si vergogna. E' il meno che le posso dire. E facciamo le corna di rito. Parleremo in primavera d'un raduno. Tu devi capire che oggi come oggi non si può fare nulla. E poi, io personalmente, ho troppo lavoro. L'Aquilone è settimanale — per merito mio, naturalmente. Altre cose si faranno. Vedrai. Affettuosità. Salutoni.

RICCARDO CIVIERI - Bolzano. — Sono riuscito a scovare un cartone S. 55 X. Accentinato, per ora. Ti ho immaginato ozioso vicino ad un termosifone ed ho avuto pietà di te. Mi lego la tua promessa al dito e ti ringrazio. Auguri per le prossime vacanze.

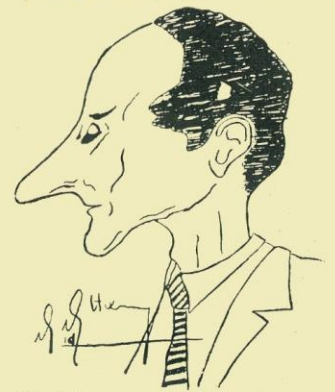
VITT. SARDO - Trento. — Ripeto: Corso Alpini numero due. Il presidente dell'Aero Club si chiama Gianni Bozzetto. Se a questo indirizzo arrivano regolarmente le lettere, perché non deve arrivarci un aquilotto? Ti ho fatto spedire il numero richiesto all'amministrazione. Saluti imbronciati.

MARCELLO CASINI - Roma. — Se sei un vecchio abbonato, il tuo abbonamento scade regolarmente come se tu, invece di 7 lire, ne avessi versate 14. Chiaro? Se non hai ancora ricevuto il numero 21, scrivimi e impara a mettere, sotto la firma, ben chiaro l'indirizzo. Io sono stufo di andare ogni volta che leggo una vostra lettera a cercare l'indirizzo in amministrazione. E quando si chiede il cambio di indirizzo, si deve spedire 10 soldi per la nuova targhetta. Non lo sapevi? Ad ogni modo io ti accontenterò egualmente. Saluti cordiali.

FRANCO FRANCESCO - Sorrento. — Di caricature ne ho cento miliardi. La tessera sarà pronta per gennaio, e verrà distribuita gratis a tutti gli abbonati in regola con i versamenti. Poi si penserà al distintivo, e quello, naturalmente, non sarà dato gratis. Ti mando le due copie che desideri e ti saluto Nuvola Nera. A te cordialità.



Premiazione degli aviatori al servizio del Negus, secondo l'interpretazione di Gastone Pons di Milano.



Aldo Altieri di Roma ha offeso Zio Falcone immaginandolo con questa faccia da idiota.

AQUILA NERA - Verelli. — Ti risponderà Ingegnier Sofistico. Salutoni.

ENRICO BORZETTI - Livorno. — Bene, benissimo. Pubblichiamo la fotografia. L'iniziativa di Barthel e dei proprietari del Cinema Moderno è degna di lode. Dovrebbe essere imitata in molte altre città. Cordiali saluti.

ZANZARONE e GIARRUSSO - Milano. — Felice di pubblicare la fotografia che mi ricorda i giorni lieti della simpaticissima e indimenticabile Milano (meglio sarebbe dire indimenticabili milanesi), sono sempre a vostra disposizione. Vi saluto allegramente.

AVIERE ROSSO - Roma. — In Italia non esiste nessuna ditta che possa fornire un legno leggero quanto il balsa, né italiano, né straniero, per la semplice ragione che non esiste un materiale simile. Iscrivendoti alla R.U.N.A. avrai L'Aquilone senz'altro; se sei iscritto all'Opera Balilla, o se sei avanguardista, avrai una quota d'associazione ridotta. Il libro di Martini e Nobili è in via di stampa. Saluti aerei.

PIPISTRELLO - Varese. — Questa è la stagione nella quale è fatale che, più o meno, tutti i ragazzi ricominciano le scuole, o rientrano in collegio. Dunque coraggio, che torneranno le vacanze, tanto più liete quanto più si sarà studiato durante l'inverno. Spero che farai nuovi proseliti. Sono contento che tu continui a occuparti di materia aeronautica nelle ore libere. E non temere di scarmì, perché la vita degli aeroplani mi interessa sempre. Ho chiesto ai competenti di redazione il loro parere sulle tue domande tecniche. La tua ala è veramente ultraleggera e temo sia anche ultrafragile. Un solo longarone è troppo poco: non regge alla torsione, perciò sarà opportuno che tu aggiunga almeno un listello, verso il bordo d'uscita. Guarda che i veleggiatori devono essere piuttosto pesanti, altrimenti il vento li porta via. Vedrò se potrò farti avere i disegni che desideri, ma ho assoluto bisogno di sapere come ti chiami. La tua firma è indecifrabile (sarei curioso di sapere perché non scrivi il vostro nome e cognome con la calligrafia solita, invece di voler avere una firma particolare. La prima qualità d'un uomo è di far sapere chiaro e tondo come si chiama). In quanto alle riviste estere... guarda quelle italiane. Trasmetto i tuoi saluti agli aquilotti milanesi. Saluti rombanti.

ITALO BOLLA - Milano. — Se mi mandi una lettera sul tono di questa che ho qui sotto gli occhi, e la mandi scritta a macchina, io te la pubblico su L'Aquilone. Cerca di essere sintetico e di dire cose molto intelligenti. Grazie e saluti.

LUCIANO ZANETTI - Massa. — Apprezzo tanto e lodo i tuoi sentimenti patriottici. Anche tu hai capito che la riduzione delle pagine era un dovere. Ti ringrazio anche dei tuoi consigli. «Il costruttore di aeromodelli» costerà poco più di dieci lire. Saluti cordiali.

AQUILOTTO ROMAGNOLI - La Spezia. — Ti spedisco tutto. Ammonirò il tuo omonimo. Però penso che, se tu stai a La Spezia, non potrai confonderti con uno che abita in Romagna. Anche tu hai capito che la maggior parte delle pubblicazioni per ragazzi sono

delle ignobili scoppiazature di riviste straniere. Siamo dunque d'accordo. Boicottarle. E al lavoro! Unisciti con qualche spezziolo di buona volontà e vedrai che qualche cosa salterà fuori. Iscriviti alla R.U.N.A. Ti conviene. Cordialità azzurre.

PROBO CALLERI - Torino. — Ti faccio spedire le due copie richieste. Il tuo abbonamento scade fra un anno. Sei capitato in tempo. Ciao.

RONDINELLA D'ACCIAIO - Parma. — Pubblico il tuo scritto. Sei contenta? Azzurriti.

AQUILOTTI DEL COLLEGIO DON BOSCO - Varesse. — Abbiamo ricevuto la fotografia, che pubblicheremo presto. Vi lodo per la vostra attività di aeromodellisti. Settanta chili di saluti in paracadute. E divideteli con l'ing. Nocelli, carissimo amico.

DINO DELL'INNOCENTI - Firenze. — Il concorso per la copertina è scaduto con esito disastroso. Nessuno ha presentato un disegno degno di considerazione. Anzi ti dico che molti hanno mandato delle brutte cose copiate... Tuttavia, se tu vuoi inviare una copertina, noi saremo lieti di vederla, e di pubblicarla se sarà bella, originale e bene eseguita. Adesso pensaci tu. Cento lire, se sei bravo sul serio, non te le negheremo. Ti ringrazio per le belle parole che ci scrivi nei riguardi del tuo giornale. Ciò che hai scritto a noi dillo anche a molti tuoi compagni. Ed ora ti saluto affettuosamente.

RAOUL GIUSEPPE ROSSI - Genova. — La propaganda si fa in tante maniere diverse: anche la tua è una. Si potrebbe dire che è quella che dimostra la maggiore buona volontà ed il maggiore entusiasmo. Sono sicuro che continuerai a fare buona propaganda. Però ti avverto che i tuoi apprezzamenti non sono del tutto esatti: quelli dei quali tu parli non sono affatto come tu dici, se il motivo giustifica l'allentamento dei cordoni della borsa. E *L'Aquilone* è proprio uno dei buoni motivi per questa operazione, tant'è vero che costì c'è un folto gruppo di aquilotti e di aeromodellisti. Gli abbonati de *L'Aquilone* sono... tanti da giustificare la pubblicazione settimanale, e certamente più di quanti tu ne possa immaginare. Ti faccio inviare i cartoni. In quanto al volo, è tempo questo di voli di altro genere, per i quali è necessario sospendere



Abbiamo ricevuto da un ignoto Pecione questo disegno e la seguente lettera: «... non dimenticate di visitare il Salone dell'Aeronautica a Milano. Vi troverete esposto un magnifico tipo di supercaccia (costruzione Posniak?). La caratteristica più saliente di tale apparecchio è che in volo si ritira non solo il carrello, ma anche l'ala e la fusoliera...».

i nostri. In quanto al tuo proscritto, io sono di tutti i paesi d'Italia e mi ha offeso solamente la vista di eccezione scritta con due zeta. Saluti rombanti.

CROCE NERA - Venezia. — Debbo purtroppo rispondere a questo pseudonimo che proprio non mi va. Come può venire in mente un sinobolo simile? Proprio quello che era dipinto sotto le ali di chi ti ha buttato le bombe su Venezia? Torna a cambiare, da' retta, e sii più allegra nella nuova scelta. L'aviazione non è mica la fabbrica delle melanconie, e non va guardata con tristezza romantica. L'aviazione è forza, allegria, e coscienza di molti doveri, verso sé stessi e verso l'Italia. Così aspetto che tu cominci a spadroneggiare nei cieli. Ci sono già tante donne che volano! Mandami i tuoi racconti. Meglio se, come dici, sono brevi. Non ti garantisco la pubblicazione a priori, perché c'è una commissione che siede in permanenza per giudicare, e questa commissione ha i piedi gelati. Aspetto con fiducia gli abbonamenti che mi prometti.

Anche questo è lavorare per l'aviazione futura. Azzurri saluti e auguri.

AQUILOTTO SPERDUTO - Ciampino (Roma). — Vedrò se mi sarà possibile farti avere i disegni che desideri. Intanto ti farei mandare i cartoni se mi ricordassi il tuo nome, cognome e indirizzo, come ricordo lo pseudonimo. Scrivimi subito e te li faccio mandare. Saluti volanti.

MACCHINA VOLANTE - Roma. — Sono contentissimo che tu inizi il corso di volo a vela. Tutti i giovani dovrebbero fare come te. Ti auguro di riuscire bene e di essere fra i migliori. L'Italia ha bisogno anche in questo campo di molti appassionati, perché non deve rimanere così indietro. In quanto al tuo modello, scrivi a Giarella, direttamente, mandandogli quanti più particolari puoi. Avrai tutte le informazioni migliori per la buona riuscita. Ricambio i saluti alati.

Zio Falcone

L'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MODELLI VOLANTI A PARIGI

Per la prima volta, in Francia, si è tenuta una esposizione internazionale di modelli volanti. Organizzata dalla *Lega Aeronautica francese*, ha avuto luogo dal 5 al 19 novembre, nei saloni dell'Aero Club di Francia, a Parigi.

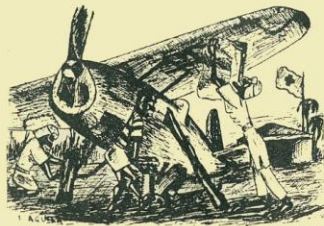
I modelli volanti, sui quali un veleggiatore di alte caratteristiche stendeva le proprie ali, hanno testimoniato un'attività notevole della gioventù. Fra modelli volanti e modelli ridotti di aeroplani reali, si contavano circa 600 apparecchi. Fra gli espositori si sono notati tutti i gruppi francesi di costruttori di modelli volanti, dall'*Aéro-Club de l'Havre* alla *Escadre de la Rose des Vents*, dalla *Lega Aeronautica di Francia* alla *Accademia Aeronautica francese*. Fra le nazioni estere erano presenti l'Italia, con riproduzioni di apparecchi reali di Ranzato, la Cecoslovacchia con buoni esemplari di modelli volanti, e l'Inghilterra.

Quasi tutte le case costruttrici francesi hanno presentato i modelli dei loro apparecchi: *Blériot*, *Caudron*, *Bréguet*, *Dévoitine* fra le più antiche; *Mauboussin*, *Liore et Olivier*, *De Monge*, *Lafécère* fra le più moderne. La casa *Avia* ha esposto i modelli dei veleggiatori che essa costruisce; fra gli altri *Avia 41 P.* col quale *Nessler* ha battuto l'estate scorsa i primati di volo a vela francesi.

Anche l'aeronautica dei primordi era rappresentata da modelli, cimeli e documenti del tempo, dati dal Museo dell'Avia di Parigi.

L'esposizione è stata visitata anche dal Gen. Denain, Ministro dell'Avia francese, che ha avuto parole di incoraggiamento per gli organizzatori e per l'opera svolta in favore della propaganda aeronautica fra la gioventù.

E' motivo d'orgoglio, per noi, che all'Italia sia stato assegnato il 2° premio, dopo la Cecoslovacchia, fra gli espositori esteri. Purtroppo non si è potuto partecipare meglio a questa prima esposizione, dato che ha quasi coinciso con il nostro Salone Aeronautico Internazionale di Milano: non ci resta che prepararci per la prossima esposizione internazionale.



L'apparecchio de L'Aquila Nera viene riparato dopo una fantastica discesa in affondata.

Il V° Concorso piemontese per modelli volanti

Domenica 1° dicembre si è svolto, al campo «Gino Lisa» di Torino, il V° Concorso piemontese di modelli volanti, fra gli studenti delle scuole medie, per la «Coppa Ettore Croce».

La coppa era stata vinta nel 1932 dal R. Istituto Tecnico «Sommeiller» di Torino, nel 1931 dal R. Liceo «Massimo d'Azeglio» di Torino, nel 1933 dal R. Istituto Industriale «Omar» di Novara, nel 1934 dalle Scuole Officine Serali di Torino.

Abbiamo già pubblicato il regolamento di questa gara. Quest'anno i concorrenti hanno presentato vari modelli molto più perfezionati di quelli messi in gara negli anni precedenti: ciò dimostra che lo studio è stato non solo appassionato, ma diligente, minuzioso e paziente. Buon numero dei giovani costruttori ha preferito far partire gli apparecchi da terra con i propri mezzi, ed è fra questi che si trovano i vincitori.

La gara, organizzata dall'Aero Club di Torino «Gino Lisa», era diretta dal magg. Prospero Nuvoli; commissario di gara era il cav. Mario Dianati. Lo svolgimento è stato perfetto, ed ha suscitato l'interesse e l'entusiasmo dei numerosi spettatori.

Il risultato è stato il seguente:
Concorrenti N. 14 con 15 apparecchi.

1° *Canuto Carlo* del R. Istituto Tecnico Industriale di Torino, con 4' e 20" di volo.

2° *Siccardi Giuseppe* delle Scuole Operarie «San Carlo» di Torino, con 3' e 40" di volo.

3° *Giulio Guido* della Scuola Arti e Mestieri di Torino, con 3' e 23" di volo.

La «Coppa Ettore Croce» passa quindi, per quest'anno scolastico XIV al R. Istituto Tecnico Industriale di Torino.

Il modello vincitore ha le seguenti caratteristiche: lunghezza m. 1,12; apertura metri 1,48; superficie alare dmq. 25; peso gr. 174; diametro dell'elica cm. 36; peso dell'elastico gr. 36.

CRONACA BREVE

IL 500° VOLO DEL GRAF ZEPPELIN. — Con il viaggio Pernambuco-Friedrichshafen compiuto la settimana scorsa, il dirigibile «Graf Zeppelin» ha raggiunto il suo 500° volo.

NUOVE BASI AEREE. — Il Senato americano ha approvato un disegno di legge per l'impianto di sei basi di difesa aerea negli Stati Uniti e nell'Alaska. Queste basi saranno usate come stazioni permanenti di addestramento e per la difesa contro eventuali invasioni.

LO SVILUPPO DELL'AVIAZIONE CIVILE NEL GIAPPONE. — E' stato deciso lo sviluppo dell'aviazione civile giapponese mediante uno stanziamento di crediti per 13 miliardi e 700 milioni di yens, da esaurirsi in 10 anni.

L'AVIAZIONE CIVILE NELL'AFRICA ORIENTALE. — Si è iniziato il servizio aereo postale rapido dell'«Ala Littoria» fra Roma ed i nostri possedimenti dell'Africa Orientale.

Gli apparecchi percorreranno la tratta Roma-Asmara in 4 giorni, la tratta Roma-Mogadiscio in 6 giorni.

IL DIRIGIBILE TEDESCO CONTE ZEPPELIN che a causa di disordini verificatisi nel Brasile, non aveva potuto atterrare a Pernambuco, vi ha atterrato soltanto il 27 novembre, dopo essere stato obbligato a rimanere in aria 119 ore, stabilendo così un involontario primato.

UNA GRANDE ESPOSIZIONE AERONAUTICA A STOCOLMA. — Inaugurandosi il collegamento aereo diretto fra Stoccolma e tutto il mondo, si terrà nel 1936, in questa città, una grandiosa esposizione internazionale aeronautica cui hanno aderito l'Inghilterra, la Germania, la Polonia, gli Stati Uniti, l'Olanda, la Cecoslovacchia e la Finlandia.

UN GRADITO DONO AI BALILLA DI LECCO. — Al Comitato Comunale dell'Opera Nazionale Balilla di Lecco è giunto — assai gradito per il pensiero e il significato — in dono, una copia dell'apparecchio «Biancone» per il volo a vela, costruito nelle dimensioni di un quarto del naturale

dal signor Bassano Pizzaniglio di Cantù. Il piccolo, ma perfetto apparecchio ha tutti i comandi regolari e può essere lanciato con una fune elastica.

UN DOMENICANO CECOSLOVACCO CONSEGUE IL BREVETTO DI PILOTA. — Sull'aerodromo di Cassavia in Cecoslovacchia, il priore del locale convento dei domenicani Nicola Lexman ha conseguito il brevetto di pilota. Lexman è il primo pilota in abito ecclesiastico della repubblica cecoslovacca e si è sempre interessato dei progressi tecnici. Egli è stato ai suoi tempi uno dei pionieri dell'automobilismo.

Già da tempo anche alcuni sacerdoti italiani hanno conseguito il brevetto di pilota.

Reale Unione Nazionale Aeronautica (R. U. N. A.)

è la nuova denominazione prettamente italiana del già Reale Aero Club d'Italia (R. Ae. C. I.), voluta dalle supreme Autorità aeronautiche.

Nel darne comunicazione a tutti i nostri lettori, ci è gradita l'occasione per confermare che la R. U. N. A. continuerà, ed anzi intensificherà con nuove iniziative in preparazione, l'aiuto e la collaborazione che *L'Aquilone* ha finora ottenuto dai dirigenti quel sodalizio nazionale.

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

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

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

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

La Palestra dell'aeromodellista

Il centramento nel volo orizzontale e nel volo planato

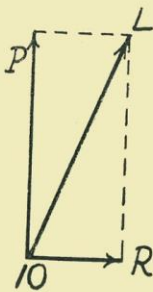
Per prolungare quanto più è possibile la durata di volo dell'aeromodello, è opportuno che sia ottimo anche il volo planato. L'ideale anzi sarebbe di costruire un aeromodello che unisca le due qualità di poter volare bene tanto col motore che come veleggiatore. La cosa non è affatto impossibile, anzi presenta un vantaggio: l'incidenza necessaria per il volo a vela è l'incidenza che richiede, per il volo orizzontale, la minima potenza motrice: nel caso del motore elastico, questa condizione si traduce in un minor numero di fili, con la possibilità di aumentare il numero di giri di carica e perciò la durata di scarica della matassa. Terminata l'azione dell'elica, il modello viene a trovarsi nelle migliori condizioni per eseguire un volo veleggiato, o per lo meno di sfruttare meglio le correnti ascendenti che potrebbe incontrare. Tale qualità è, evidentemente, a tutto vantaggio della durata.

Ma per ottenere questo risultato, occorre che l'aeromodello sia centrato tanto nel primo periodo del volo (con azione del motore) quanto nel secondo (volo a vela).

È intuitivo che l'azione dell'elica, trazione, produce una variazione delle condizioni di equilibrio del veleggiatore, se non si seguono opportuni accorgimenti.

La variazione principale, e la più dannosa, è la variazione dell'equilibrio longitudinale, nel caso che l'asse dell'elica non passi per il centro di gravità dell'apparecchio. Vediamo infatti nella figura 1 la condizione di equilibrio di un modello nel quale la trazione, indicata con T, non passi per il centro di gravità, indicato con C.G. ma più in alto. La portanza, P, deve essere uguale al peso Q; la resistenza, R, deve essere uguale alla trazione, T. Inoltre le risultanti OL ed O'L' devono giacere sulla retta che unisce il punto O, intersezione della coppia di forze P ed R, con il punto O', intersezione della coppia di forze Q e T. Si ha quindi che il modello è centrato per la posizione indicata del centro di gravità.

Supponiamo ora che venga a mancare la trazione, come avviene quando la matassa elastica ha terminato la propria carica. Il modello inizia la discesa, ma si inclina in avanti, pieghia, finché il prolungamento della retta OL non venga a passare per il centro di gravità, disponendosi verticale e facendo equilibrio al peso Q. La figura 2 rappresenta questa condizione, e l'angolo di planata è uguale all'angolo LOP. Ma ho già detto che per avere le migliori condizioni di volo a vela è necessario che l'ala abbia una determinata incidenza, dalla quale dipendono i valori R e P. Se riportiamo nella figura 2 in (C. G.) la posizione del centro di gravità della figura 1 rispetto alle forze R e P, troviamo che il nostro



modello, con asse dell'elica della verticale OL. Non si troverebbe quindi in condizione di fare il miglior volo planato. Viceversa, se l'asse dell'elica fosse stato più in basso del centro di gravità, il modello si troverebbe in condizione di essere picchiato.

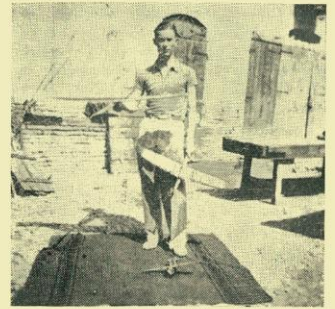
Occorre quindi che l'asse dell'elica sia disposto in modo tale che passi per il centro di gravità, o quanto più vicino è possibile.

Ma come si può ottenere questo? È molto difficile poter determinare sul progetto la posizione del centro di gravità: bisognerà quindi disporre il centro di gravità sull'asse dell'elica, cosa che è sempre possibile ottenere nel nostro caso. È sufficiente, a tale scopo, sospendere l'apparecchio per il mozzo dell'elica, e disporre dei pesi in modo che l'asse dell'elica risulti verticale.

Viene ora naturale chiedere quale sia l'incidenza migliore per il volo a vela:

è una questione un po' più difficile da spiegare e che richiederebbe molte altre lezioni preventive (arriveremo tuttavia anche a questo). Resta intanto assodato il fatto che anche con incidenze diverse, la condizione che l'asse dell'elica passi per il centro di gravità, o, per meglio dire, la condizione di aver posto il centro di gravità sul prolungamento dell'asse dell'elica, ha la conseguenza di rendere il modello equilibrato sia con l'elica in azione che nel volo planato.

Per finire dirò che il centro di gravità deve trovarsi avanti al centro di pressione di tanto che la retta OO' for-



Giorgio Baroni con alcune sue costruzioni.

mi con la verticale un angolo uguale a quello ottimo di planata, in modo che il volo librato risulterà della pendenza voluta.

G. B.

I primati dei modelli volanti

Come fu già annunciato, e come sapete, fin dall'estate scorsa l'Aero Club di Francia trasmise agli Aero Clubs di tutte le nazioni una proposta da fare all'ultimo Congresso della Federazione Aeronautica Internazionale (F.A.I.).

La proposta, avete capito, era quella del riconoscimento degli aeromodelli come categoria, e della istituzione dei relativi primati. In vista dello sviluppo sempre crescente di questa attività gio-

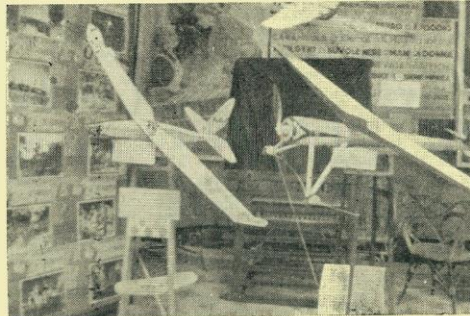
Infatti non sbagliavo, se si considera che giungendo alla riunione ho trovato, oltre al nominato Prof. Georgii, valore conosciuto in tutto il mondo in fatto di meteorologia, l'ing. Lippisch, che è uno dei migliori progettisti di apparecchi di volo a vela tedeschi, i rappresentanti dell'Austria, della Francia, dell'Ungheria, che si occupano anch'essi di volo a vela e modellismo nei propri paesi. Era inoltre rappresentato il Portogallo ed il Ministero dell'Istruzione di Germania.

La discussione è stata più lunga di quanto si poteva prevedere e i temi che si sono presentati sono stati in maggior numero e più seri di quanto si potesse immaginare; ma l'argomento ha talmente appassionato tutti quanti che, arrivate le 3 del pomeriggio, ci siamo accorti che forse avevamo un po' d'appetito. Erano quattro o cinque ore che si discuteva senza posa.

Non posso fare un resoconto completo della discussione, né darne i risultati precisi, poiché si trattava soltanto di compilare una proposta che deve essere approvata dalla F.A.I. D'altra parte il regolamento preciso sarà a suo tempo pubblicato.

In primo luogo si è trattato di definire il modello volante, e si è stabilito che si debba intendere per modello volante l'apparecchio capace di volare, sia a motore che senza, la cui apertura alare sia compresa fra 70 cm. e 300 cm. (Naturalmente astrazione fatta degli elicotteri, ortoteri, autogiri, che sono apparecchi di carattere sperimentale e per i quali non sarebbe giustificata ancora l'istituzione del primato).

Quindi si è passati a stabilire i requisiti degli apparecchi dei primati: si sono istituiti i primati esclusivamente per gli apparecchi muniti di fusoliera. In quanto alle categorie, gli apparecchi sono stati divisi in apparecchi a motore (aeroplani e idrovolanti) e in veleggiatori. C'è stato un po' di discussione riguardo agli idrovolanti, poiché uno dei delegati era d'opinione che i risultati non giustificano ancora il primato: ma avendo io fatto presente che, visto il nostro recente concorso di Trieste, tale attività merita di essere incoraggiata e avendo i delegati francese e tedesco ricordato che nei propri concorsi gli idrovolanti formano una categoria ed hanno dato notevoli risultati, anche gli idrovolanti sono stati ammessi. (A questo proposito, esco un istante dall'argomento per ricordare agli amici triestini che la loro gara non è stata affatto la prima, non solo in Europa, ma nemmeno in Italia: in Germania ed in Francia il concorso nazionale comprende una categoria idrovolanti (vedere i risultati del concorso svoltosi in Germania in primavera ed estate scorsa): in Italia già tre o quattro anni fa ebbe luogo una gara del genere, e precisamente sul lago di

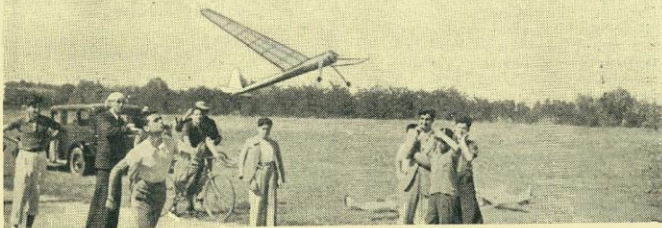


Seguiamo con piacere l'iniziativa del Cinema Moderno di Livorno. In seguito all'interessamento del delegato livornese all'aeromodellismo, è stata allestita una mostra di aeromodelli nella vetrina del Cinema Moderno. Nella fotografia sono visibili il motorino di Cinema Moderno, nello ad aria compressa di Favilla e il veleggiatore di Barzetti.

vanila, in vista della vastissima utilità propagandistica, in vista dell'interesse scientifico, il congresso della F.A.I. approvò la proposta nominando una commissione che doveva studiare il problema nei particolari perché si potesse compilare il regolamento dei primati degli aeromodelli.

Tale commissione si è riunita a Darmstadt, in Germania, il giorno 23 novembre scorso, sotto la presidenza del Prof. Georgii, professore di meteorologia all'Università di Darmstadt e presidente della commissione internazionale per lo studio e lo sviluppo del volo a vela. Il R. Ae. C. I. ha voluto che fossi proprio io ad avere l'onore ed il piacere di rappresentare l'Italia: il compito non era né facile né da prendere alla leggera, poiché immaginavo che sarebbero stati presenti degli uomini di valore, cosa prevedibile pensando come, particolarmente in Germania, l'aeromodellismo sia coltivato non esclusivamente da ragazzi e giovanetti, ma anche da tecnici.

Così si spiegano due fatti: i grandi risultati ottenuti, con apparecchi studiati apposta da competenti, e lo stragrande numero di aeromodellisti, che si arricchisce sempre di nuovi elementi tratti dai risultati degli altri. Una cosa completa l'altra.



Concorso Nazionale 1935. Il lancio del modello di Favilla, categoria c.

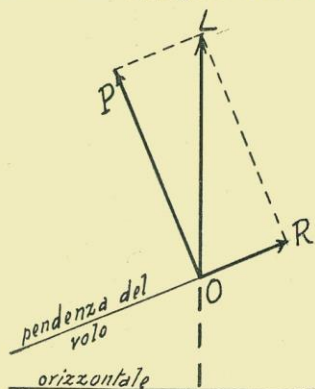


fig 2

Bracciano. A L'aquilone sapeva-
mo già tutto questo, ma finora non s'era trovata l'occasione di dirlo. E torniamo a noi).

Fra i modelli a motore bisogna inoltre distinguere gli apparecchi secondo il genere di motore: motore ad accumulazione di energia (elastico, molle da orologeria, giroscopi) e motori meccanici. Fra questi sono da comprendere i motori a vapore, ad aria compressa (che necessitano di un sistema meccanico fra il serbatoio nel quale si accumula l'energia e l'elica), a scoppio. Visti i risultati ed il piccolo sviluppo fra la gioventù di questi ultimi sistemi, si è creduto opportuno limitare per ora l'istituzione dei primati ai modelli con motore meccanico. Concludendo, si è stabilito di proporre il riconoscimento dei primati degli apparecchi (aeroplani e idrovolanti) a motore ad accumulazione di energia, e dei veleggiatori.

Il carico alare, per tutte le categorie, non deve essere inferiore a 10 grammi per dmq. di superficie portante. Come ho già detto, gli apparecchi devono avere una superficie non inferiore a 1/200 od a 1/300 del quadrato della lunghezza della fusoliera rispettivamente per gli aeroplani e gli idrovolanti e per i veleggiatori. A questo proposito, io ho avanzato la proposta di mettere anche un limite fra la lunghezza della fusoliera e la superficie portante, analogamente a quanto sarà istituito nel nostro regola-



Girolamo Noto di Palmi fa partire un suo modello.

mento del Concorso nazionale di prossima pubblicazione. Ma per non rendere più stretto il campo delle realizzazioni, non si è creduto opportuno, in questa gara internazionale e veramente scientifica, mettere delle limitazioni, riconoscendo tuttavia la giustizia e la opportunità di esse nelle gare nazionali, ai fini dell'insegnamento pratico.

In quanto ai primati, sono stati istituiti, per i modelli a motore (aeroplani e idrovolanti) quelli di durata, distanza e altezza. È stato possibile istituire anche quello di altezza, in seguito alla comunicazione fatta dal Prof. Georgii che in Germania è stato costruito, con ottimi risultati, un barografo di peso eccezionalmente piccolo, che può essere portato da qualunque modello.

In quanto alle partenze, gli aeroplani possono essere tanto lanciati a mano che decollare da terra (beninteso son i propri mezzi, esclusi aiuti esterni); gli idrovolanti devono decollare, con i propri mezzi, dall'acqua, i veleggiatori possono essere lanciati sia a mano, sia con un verricello, sia con elastico. Le precise modalità saranno poi rese note a suo tempo, nè potrei io adesso dilungarmi di più. Il primato infine appartiene a chi presenta e lancia, o fa partire, il modello, avendo ottenuto dalla F.A.I., per il tramite dell'Aero Club nazionale, la licenza sportiva.

Queste sono le linee generali della proposta che fra breve sarà esaminata al congresso della F.A.I.

Come è da immaginare, la discussione è stata estremamente interessante, data la presenza di un'autorità in materia aeronautica come l'ing. Lippisch, che ha trovato sempre il giusto mezzo fra le varie opinioni, e che ha sempre saputo far rilevare il buono o dimostrare l'inutilità delle proposte avanzate, e suggerire le migliori modificazioni.

Per conto mio, ho avuto modo di rendermi conto che in Germania particolarmente, e in molte altre nazioni, l'aeromodellismo è seguito e curato moltissimo: la guida dell'attività è affidata ad esperti e non abbandonata ai ragazzi di buona volontà, ma di altrettanto scarso bagaglio di cognizioni. Il mio giro in Germania ha avuto anche un altro scopo: vedere la organizzazione aeromodellistica tedesca, ed è per questa ragione che non mi sono fermato a Darmstadt, ma ho proseguito per Berlino, dove ho potuto visitare minutamente una scuola di aeromodellismo.

Sarà questo l'argomento di un'altra chiacchierata: posso tuttavia dire fin d'ora che anche l'Aero Club d'Italia, oggi Reale Unione Nazionale Aeronautica (R. U. N. A.), intende iniziare una attività del genere. Anzi mi ha fatto particolarmente piacere che, tornando a Roma, ho trovato in germe le proposte che avrei voluto fare io.

Coraggio dunque, che anche l'aeromodellismo si è fatto il suo posto. In varie città (Pisa, Genova, Torino, Venezia ecc.) si sono già istituite delle scuole. In altre sono in via di istituzione.

La R. U. N. A. intende per di più istituire alcuni centri sperimentali, con mezzi di dimostrazione adatti allo scopo, e dai quali dovrà essere indizzata l'attività aeromodellistica di tutta Italia. Ancora un po' di pazienza, perciò, e gli aeromodellisti avranno più di quanto desideravano e speravano: ed anche qualche cosa più di quanto possono immaginare.

Giorgio Bacchelli

L A P O S T A
dell' AEROMODELLISTA

REGINATO..... (?) - Torino. — Firma con chiarezza, amico mio. Sì, il libro di Martini e Nobili ti sarà utilissimo. A Torino esiste l'Aero Club e funziona egregiamente.

Avventura a Darmstadt

Come già sapete, il delegato all'aeromodellismo di Roma, ingegner Giorgio Bacchelli, che è, anche, il capo e l'organizzatore di tutte le scuole d'aeromodellismo italiane, è stato in Germania, e precisamente a Darmstadt, in qualità di rappresentante italiano al Congresso della F. A. I. dedicato ai primati dell'aeromodellismo. Ora, se pensate che il nostro

Bacchelli — redattore de L'aquilone — è anche un apprezzato pittore, voi comprenderete che il suo rivale in arte, Alberto Mastrojanni, non si è lasciato sfuggire l'occasione per illustrare l'avvenimento. Ecco, di fatti, l'ingegner Bacchelli al cospetto d'un massiccio tedesco edificio. Egli è carico di scartoffie e, molto perplesso, ascolta il ragionamento di Luigino Bocchetti (personaggio storico-metafisico), il quale gli rivolge la solita immaginabile sa'ace domanda, traducibile pressapoco così: «Ma che cavolo sei venuto a fare qui?». Tutti sappiamo, ad ogni buon conto, che cosa l'ingegner Bacchelli è andato a fare a Darmstadt. E ne vedremo, presto, i risultati.



MASTROJANNI
ALBERTO-

Non esistono ditte torinesi che vendano accessori e materiali per la costruzione di aeromodelli. Rivolgeti a Bologna, o a Milano. Attendo i risultati della tua propaganda. Saluti azzurri.

VOLUCER - Padova. — Il passo dell'elica si misura in metri, in centimetri ecc. e non mai in gradi. In gradi si potrà misurare l'inclinazione delle pale rispetto al piano di rotazione; ma questo è insufficiente per ricavare il passo se non si conoscono gli altri elementi del calcolo.

Perchè vuoi sostituire la tua elica bipale con altra a quattro? Hai forse un carrello basso o non ti riesce di ottenere una velocità di rotazione maggiore?

Ritornami a scrivere e dammi tutti i dati possibili al riguardo del tuo apparecchio se desideri una risposta più completa.

GINO BARTOLI - Venezia. — Le fotografie che mi hai inviato sono belle; perciò ti invito di inviarmi un'altra copia in formato più grande se ne desideri la pubblicazione. Saluti alla Laguna.

ALIANTE ROMANO - Roma. — Non ho disegni, come tu desideri, da inviarti; per cui ti consiglio di rivolgerti a qualche ditta specializzata e che possa fornirteli.

Il carico alare di un modello veleggiatore non può essere un dato fisso e varia da tipo a tipo a seconda del sistema costruttivo e dei materiali impiegati. Buoni risultati si ottengono con carico alare basso come preso fra i 5 e i 10 grammi per decimetro quadrato; altrettanto buoni e specialmente migliori dal lato velocità, distanza e stabilità si ottengono con carico anche di molto superiore ai 10 grammi per decimetro quadrato.

glar.

LA STRANA DEL PASAGGAI

(Continuazione del numero precedente).

— Sì, passaguai. Sarà asciutto fra mezz'ora?

— Anche prima; andate pure tranquillo.

Quando, dopo una ventina di minuti, Jim fu di ritorno, con fra le braccia due o tre cartocci di provvigioni e un paio di bottiglie, trovò il meccanico assorto nella profonda contemplazione di uno strano essere dalla testa di donna e dal corpo d'aviatore, il quale, una mano appoggiata su un ginocchio e il collo proteso, arabescava con il pennello il fianco della carlinga. Al posto dell'antica scritta "Flory" brillava teneramente, in un bel lilla scuro, la parola "Passaguai", quasi ultimata.

— Che ve ne pare, caro Dwindle? — domandò con voce molle l'ignoto personaggio.

— Chi siete? — chiese Jim, pur avendo la vaga impressione di aver visto altrove colui o colei. Uomo o donna? Il rosso papavero delle labbra tinte e la morbidezza della voce gli tolsero ogni dubbio: era una donna, nonostante i capelli corti e lisci.

— Passagua..., un momento; i. Ecco finito! Ah, no... qui ci va bene un lieve svolazzo, co...si; che termini con un fiorellino... Di qua, Dwindle, di qua... più indietro, un po' a sinistra... Socchiudete gli occhi, ecco, piegate la testa indietro! Co...si, co...si..., bravo! Voi, laggiù: meccanico! Alzate codesta lampada... co...si, ecco! Non vi muovete! Ebbene: non mi dite nulla, camerata Jim?

— Ma insomma, si può sapere chi siete? — insistè impaziente Dwindle.

— Oh, oh! — gorgheggiò la sconosciuta, assumendo un atteggiamento elegante e civettuolo. — Questa è buona; buona davvero! Sapete fingere come nessuno... Bravo Dwindle! Credete che ci sia qualcuno che non mi conosca negli Stati Uniti? Indovinate un po'?

— Beh! Cara signora o quel che siete... Mille scuse e grazie del lavoro, ma io ho tanta fretta che non posso divertirmi con gli indovine... Ehi, John, l'apparecchio sul campo!... Con permesso, signorina...

— Oh, sgarbatone!... — fece l'ignota, fissando Jim con occhi languidamente socchiusi. — Come siete rude, primitivo; un vero uomo dei boschi... Oh, io adoro i selvaggi!

Ebbene dal momento che vi ostinate a non volermi riconoscere, mi presenterò da me. Sono Elizabeth Leech..., l'aviatrice. Che ne dite? Perché fate quegli occhi ora? Vedete che mi conoscete?

— Miss Elizabeth Leech?

— Sì, amico mio, in persona! Contento? Qua la mano! Ma per voi sono Libby, o Lib se preferite.

— Hm! Benissimo, miss Leech! Grazie. Ma vedete voi stessa che ho fretta...

— Ma certo, certo..., uomo dinamico, motore umano, ala vagabonda... Sempre fretta voi! Anch'io ho fretta stanotte, briccone! Sapete perché? E' una sorpresa, una dolce sorpresa per voi... Indovinate, bel cavaliere!

— Ancora indovinelli, miss Leech? — fece Jim, abbruttito da tutte quelle chiacchiere, mentre seguiva con l'occhio la manovra del Passaguai che quattro uomini spingevano sul campo!

— Ebbene, mio distrattone, ecco il segreto! — continuò la donna costringendolo a voltarsi verso di lei. — Pensate; son qui per voi... Eh, che ne dite?

— Molto gentile... — mormorò il poveretto — ma...

— Ma non basta, caro. Ho voluto prepararvi un poco alla sorpresa più grande... Io, io... Eh, eh!... — ridacchiò dondolandosi davanti a Jim. Io partirò con voi! — e gli premette l'indice sul petto.

— Eh!? — gridò il giovane, sbalordito, fissandola con gli occhi sbarrati.

— Come siete rimasto, Jim! Che ne dite? E' o no "la gran sorpresa"?

— Voi scherzate, miss Leech; è uno scherzo, è vero? — ansimò il poveretto.

— Ma no, caro, non scherzo affatto! Pensate; come potrei trovarmi qui, a quest'ora se non avessi intenzioni serie? Guardatemi, sono pronta. Come vi piace questo mio completo da volo in due colori? E' di taglio originalissimo; qui il taschino dell'acqua di Colonia, qui il rouge, qui...

— Ma, signorina, è impossibile! Voi non sapete dove vado, non sapete quando torno... E poi è una missione riservatissima e...

— Scioccone! Scioccone ingenuo! — interruppe Lib battendogli ripetutamente una mano sulla bocca. — Missione riservata... Mi fate ridere. Voi partite per esplorare una zona del Pacifico per conto della E.W.A.

— Chi ve l'ha detto?

— Vedete, bello mio? Ho i miei bravi agenti segreti, io! Prima di tutto ho letto sul giornale della vostra galoppata da Buenos Aires a

qui... Magnifico; stupendo; inimi...

— Prego; ditemi come avete saputo.

— Avevo già tanto desiderio di conoscervi, Jim... Due aviatori come noi; due celebrità, senza false modestie, due...

— Sì, ho capito, e poi?

— Siete un bruto, Jim! E poi? Ecco: ero a cena al "Samovar", sapete, quel delizioso ristorante alla moda che...

— Sì, sì, e poi?

— Al tavolo accanto al mio c'erano due o tre che parlavano d'aviazione... L'aviazione! Oh, Jim, voi non avete l'idea di quello che l'aviazione rappresenta...

— Vedo, vedo. E che dicevano quei due o tre?

— Un giovanotto, coi capelli unti di brillantina diceva ad uno grosso che aveva una cravatta spaventosa... Caro Jim, voi non immaginate quello che una cravatta vuol dire...

— Oh, sì; me l'immagino! — sbuffò Dwindle che sudava caldo e freddo. — Ehi, John, tutto pronto fra due minuti! — gridò al meccanico.

— Che frettoloso! Il giovanotto diceva, dunque: "Quei Dwindle ha accettato per spaccatura la missione; vedrete che non combinerà nulla!". L'altro rispondeva:

"Ma no, Jeff, mi sembra un ragazzo a posto!

"Può darsi, Tom, ma non è serio accettare stasera e partire domattina all'alba... Il Pacifico è grande e le sorprese possono essere molte..."

— Dite, miss. Leech...

— Ma chiamatemi Libby, se non vi risponderò...

— E sia; ditemi, Lib. Questo che chiamavano Jeff, non era uno piuttosto alto e con le sopracciglia folte?

— Sì, sì, e con la parlata un po' nasale...

— Allora ho capito, non può essere che lui...

— Lui chi?

— Un certo Jeff Jeffries che doveva partire al mio posto...

— Allò, Mister Dwindle! — gridò il meccanico. — Avviamo?

— Sì, certo. Vengo subito...

— Ehi, Jim! Che modi son questi? — esclamò miss Leech. — Vi ho detto che parto con voi.

— Sì, sì. Sarà benissimo, cara mia Libby — urlò Jim per farsi udire nel rombo del motore. — Ma voi vedete che il mio è un monopostrato e non c'è niente da fare! Sarà per un'altra volta! — aggiunse, scavalcando la carlinga, tutto lieto di aver ritrovato la sua energia.

Libby, sconvolta e congestionata in viso, gli gridò qualcosa che non udì; poi corse via, verso un minuscolo monopiano color rosa e oro, gesticolando da forsennata per farsi seguire dai meccanici...

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



"... Io partirò con voi!"