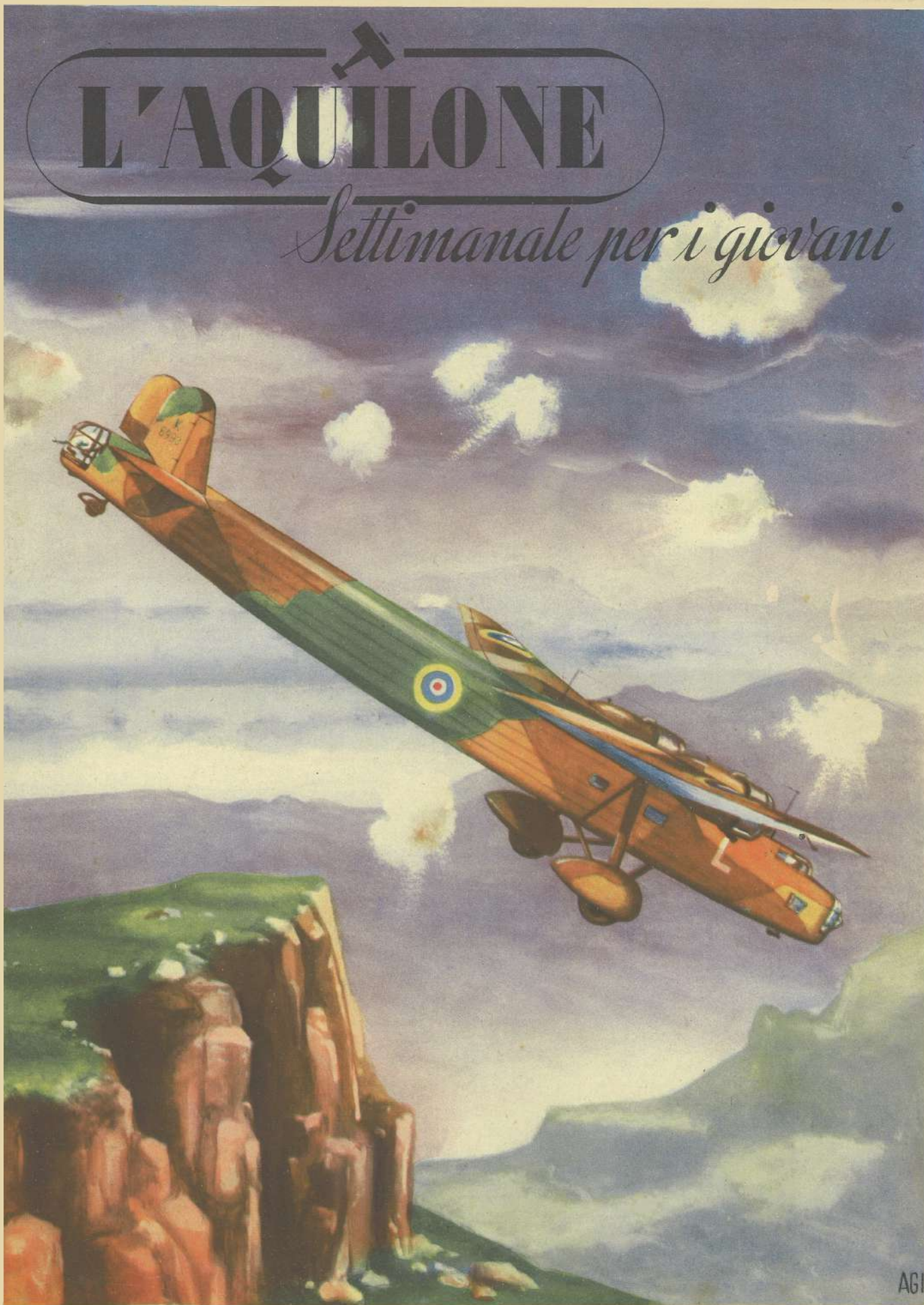


L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



NEL CIELO DELL'ALBANIA: UN "HANDLEY PAGE HARROW", E' ABBATTUTO DALLA NOSTRA DIFESA CONTRAEREA.

AGI

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

Direttore: **GASTONE MARTINI**
Anno XI N. 10
9 marzo 1941-XIX
Direzione e Redazione
Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL' UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

Ministero dell'Aeronautica
Decreto Min. 371 del 25-6-1940-XVIII
Amministrazione
Roma - Piazza del Popolo, 18
Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI
Annuale L. 25; Semestrale L. 13
L. un numero contadini 60
numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ
Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla
Ditta del Comm. Luigi Mancini
Via Gesù N. 6 - Milano
Prezzo delle inserzioni pubblicitarie
L. 2 per ogni mm. di colonna
Eseguite i versamenti sul conto
corrente postale - Num. 1-24718

La corrispondenza diretta a « L'Aquilone », da parte degli enti militari, deve essere spedita in franchigia e così indirizzata: « Ministero dell'Aeronautica - Ufficio Editoriale Aeronautico - Roma ».

Altre pubblicazioni editi

LE VIE DELL'ARIA
Abbonamento annuo L. 12,50
Estero il doppio

L'ALA D'ITALIA
Un numero costa lire 3 - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA
Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24. Estero il doppio

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA
Abbonamento annuo L. 24
Un fascicolo L. 8. Estero il doppio

ATTI DI GUIDONIA
Abbonamento a 12 numeri L. 34,50
Un fascicolo L. 3,50

AVIAZIONE PER TUTTI
Costa una lira

AVVENTURE DEL CIELO
Costa due lire

Le TARTARUGHE

La relatività governa il mondo e... Ma lasciamo il traslato e diciamo semplicemente che la relatività, oltre a riscontrarsi nell'astronomia, si trova in tutte le cose di questo mondo ed anche nel modo di vedere delle persone. Ciascuno vede a suo modo. Secondo un istinto ed una passione, secondo il mestiere e la specifica attività mentale... Esempio. Se un aviatore vi dice « Vado a fare quattro passi e torno subito », è probabile che egli vada a percorrere nel cielo centinaia e centinaia di chilometri. Cosa da nulla. Per lui, s'intende. Altro esempio e sempre in tema d'aviazione, ed aviazione di guerra per dippiù: i soldati dell'aria quando debbono indicare le autocolonne lanciate a notevole velocità per rifornire gli aeroplani nel deserto africano danno ad esse il nome di tartarughe.

Le tartarughe! Le chiamano così perché tali appaiono a loro, sospesi come sono a tre, quattro e cinquemila metri divorando lo spazio. Quelle file di carri, dall'alto, sembrano pazienti e lente teorie di tartarughe africane. Puntini e puntini grigi sulle nereggianti strisce delle strade asfaltate o su quelle giallastre delle piste. Sembra che non si muovano affatto. Dall'alto, sembrano immobili. Da vicino, invece, all'indigeno appaiono quali mostri di velocità. Questione, come dicevamo, di relatività.

In effetti, le autocolonne dell'aeronautica sono veloci. Salde e forti. E compiono un prezioso, inestimabile servizio nelle immensità desertiche delle terre africane. Il problema dei trasporti ha importanza primaria in tali zone di guerra, dove si svolge accanitamente una poderosa partita tattica e strategica con i conseguenti e ininterrotti spostamenti di basi e di mezzi e di depositi. I vari gruppi autocarri non sostano mai. Mai! E' la parola giusta. Viaggi quasi sempre in piste e torrenti e torrenti da guardare.

Partenza di un'autocolonna aeronautica. C'è l'ufficiale che comanda e c'è una mitragliatrice. Ogni carro un autista armato di moschetto. In coda il carro officina e il carro cucina. In mezzo il carro petrolio e il cuciniere. A mezzogiorno il rancio caldo. La colonna perciò si ferma. Tale sosta avviene nel luogo che si attraversa, sia nel deserto dancaleico, sia sulle vette montagnose del Termaber a tre a quattro-mila metri. Non più di trenta minuti di pranzo e di riposo. Gli autisti, sgranchiti e soddisfatti l'appetito, risaltano al loro posto e di nuovo in marcia. Strade mediocri o cattive, solchi di piste, discese, salite, curve impossibili. Tutto è oltrepassato con pazienza e tenacia, con sicurezza e con metodo.

Giunge la notte. Fermata. Per dormire ogni autista trasforma la spalliera del proprio sedile del carro in una specie di amaca che aggancia al soffitto. Mentre i compagni dormono, rimane un aviere a guardia. L'alternativa dell'attività e del riposo è questa: otto ore sdraiato, quattro in piedi e dieci seduto.

Gli autisti sono dei sedentari eccezionali. Non stanno mai fermi in nessun luogo. Stanno seduti sì, ma i sobbalzi del carro li avvertono del continuo incessante mutamento topografico e geografico, anche se socchiudono gli occhi.

I viaggi delle autocolonne non hanno breve durata. Giorni e giorni. Un mese, un mese e mezzo. C'è da vedere boschi, laghi, interminabili e squallide plaghe; da incontrare la fauna in libertà, elefanti, leopardi, rinoceronti...

E la posta? In qual modo essa può pervenire e confortare questi bravi soldati che per tanti lunghi giorni si trovano lontano ed isolati? La posta degli autisti è stata paragonata a quella degli scritti rinchiusi in una bottiglia che viene lanciata in mare. Le vie e le piste sono, è vero, di una lunghezza esasperante, ma in fatto non sono numerose e seguono po-

che direttrici principali. Le colonne, dopo un certo tragitto, finiscono con l'incontrarsi.

La posta è consegnata alla prima colonna in partenza. E quando avviene l'incontro fra due colonne, avviene anche lo scambio della posta. Allora è una generale esplosione di gioia. Le lettere hanno, a volte, la data di due mesi prima. Fa niente. E' sempre assai gradita. In quei brevi venti minuti, con la reciproca consegna epistolare, gli autisti hanno anche modo di dirsi moltissime cose, gli incidenti, le avventure, le novità. Si riprende la marcia, ma con maggiore baldanza e col cuore leggero.

I piloti ed i combattenti dell'aria quando scorgono il lento snodarsi di quelle file di puntini grigi, sanno bene che il funzionamento degli aeroplani è dovuto proprio alle umili « tartarughe ». Vengono in quella maniera i viveri, le munizioni, il carburante. E' la impeccabile organizzazione delle autocolonne che rende possibile il decentramento delle riserve per sottrarre al bombardamento e l'installazione dei campi segreti atti a disorientare il nemico.

Ed il servizio sanitario? Se un autista si ammala, dove si vanno a pescare il medico e le barelle e ciò che occorre? In quella solitudine desertica...

Ebbene, così ha risposto ad un giornalista l'ufficiale comandante di un autoreparto africano:

« Gli autisti dell'aviazione non si ammalano mai. Uno o è un cannone e allora resiste a tutte le inevitabili sofferenze prodotte dal forte caldo e dall'aspra fatica; o non è un cannone... ma in questo caso non è nemmeno un autista. »

MERCURIO



I FRANCOBOLLI E LA GUERRA

(Continuazione v. numero precedente)

Intanto la guerra voluta dalle Potenze democratiche prosegue verso occidente e viene con ardita manovra portata dalle truppe del Reich negli stessi territori della Francia.

Dopo aver con estrema energia e con valore senza pari condotto a termine la conquista della Norvegia, che l'Inghilterra vagheggiava di trasformare in una base di offesa contro la Germania, le truppe tedesche lasciano la grande spinta verso l'ovest che la ricondurrà sui campi di battaglia del 1914 e che la porterà — questa volta — con impeto irresistibile, nella stessa Parigi.

Travolti: il Lussemburgo, l'Olanda e lo



Questo Belgio che tenta, ma invano, di contrastare il passo alle armate corazzate di Von Brauchitsch, i tedeschi raggiungono il Passo di Calais, la Manica e sono finalmente di fronte alla Gran Bretagna da cui li separa un breve tratto di mare!

Anche ora i riflessi filatelici della grande battaglia sono immediati: Eupen e Malmédy, già città tedesche, incorporate a Versaglia col Belgio, tornano alla Madrepatria. Ed ecco apparire due francobolli commemorativi della storica decisione del Fuehrer che viene a coronare la vittoria.

(continua)

RASSEGNA DELLE NOVITA'

ISOLE ITALIANE DELL'EGEO

Fra le ardite imprese dell'ala fascista, in questa guerra di liberazione dalla egemonia plutocratica britannica, ha destato grande ammirazione quella del bombardamento di Haifa, punto di sbocco degli oleodotti irachiani nella Palestina.

Lo sbalzo compiuto dagli aerei nostri è stato notevole e dimostra l'alto grado di addestramento degli equipaggi e l'eccezionale rendimento del materiale di volo.

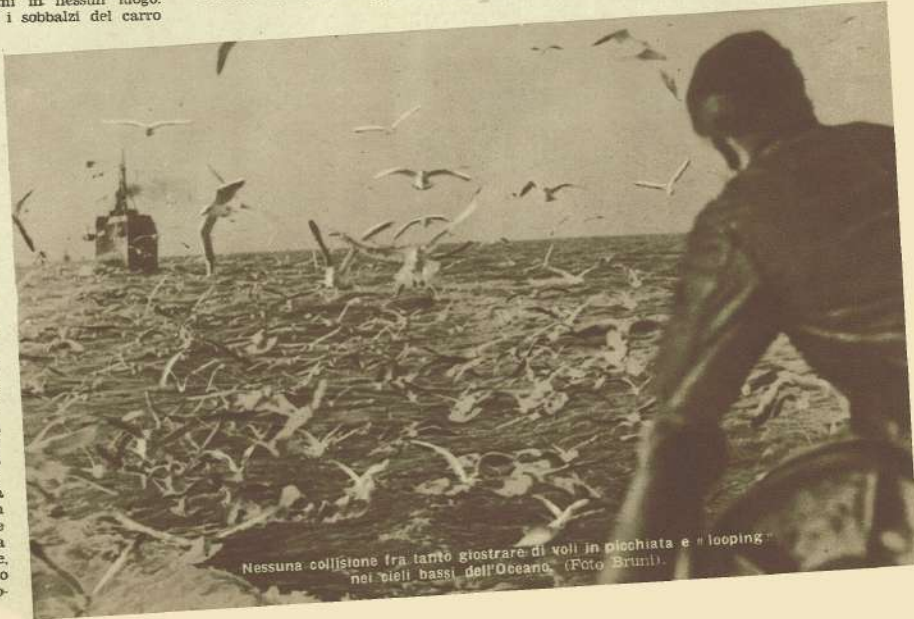
E' interessante notare che già, in tempo di pace, gli italiani avevano collegato i possedimenti italiani dell'Egeo alla importante base palestinese e che in quella occasione funzionò un regolare servizio di posta aerea. L'otto di aprile del 1937, forse a scopo di esperimento per la istituzione eventuale di una linea aerea che collegasse Rodi alla Palestina, fu fatto un primo volo, che pare sia finora sfuggito alla pur vigile attenzione degli aerofiliatelisti.

I francobolli di posta ordinaria ed aerea dell'isola di Rodi portano l'annullo di Rodi Posta Aerea, ma l'aerogramma reca anche un timbro violetto in gomma (che spesso annulla anche i francobolli), di forma rettangolare, con Fascio Littorio a sinistra e la dicitura: « Primo volo - Rodi-Haifa - 8 aprile 1937-XV », disposta su tre righe. L'arrivo a Haifa avvenne lo stesso giorno 8 aprile. Esistono pochissimi esemplari di questo aerogramma che deve essere molto raro perché il volo è passato inosservato alla massa degli aerofiliatelisti, evitando che si formassero gli abituali quantitativi dovuti ad iniziative di singoli.

EGITTO

La XVI Esposizione Agricola e Industriale e il Congresso dell'Agricoltura che dovevano aver luogo nel corrente anno, sono stati rimandati al 1943, a causa della situazione internazionale e, nella occasione, si svolgeranno anche le feste per il millenario della città del Cairo. Di conseguenza anche le serie di francobolli che erano state previste per gli avvenimenti predetti, non verranno più emesse.

MAURITIUS



Nessuna collisione fra tanto giostrare di voli in picchiata e « looping » nei cieli bassi dell'Oceano. (Foto Bruni).



Scacco al Re. (Publifoto).

LA POSIZIONE DELL' INGHILTERRA

La disfatta francese e tutto ciò che essa implica ha fatto divenire la lotta contro la Inghilterra una pura prova di forza tra potenza continentale e potenza marittima.

Se gli inglesi avessero saputo qualche anno fa che una guerra contro la Germania e l'Italia poteva condurre il loro paese a questo punto, avrebbero probabilmente considerato con più attenzione la proposta di Hitler di intendersi con l'Asse su questa base: potenza continentale da una parte e impero mondiale dall'altra. Ma nessun inglese poteva concepire la possibilità che entro un breve tempo l'Inghilterra potesse trovarsi priva di ogni alleato ed anche di ogni amico efficace, sul continente europeo.

L'organizzazione mondiale dell'impero britannico è divenuta in questa guerra una ragione di debolezza, giacché il continente europeo può venire utilizzato soltanto da una potenza il cui centro di gravità si trovi appunto su questo stesso continente. Nulla muta a ciò il fatto che l'Impero abbia in Africa, nel Canada, in Australia e altrove altre fonti di energia, e che esso disponga dei mezzi posti a sua disposizione dagli Stati Uniti.

Secondo le parole di Baldwin, il confine strategico della Gran Bretagna doveva essere appunto sul Reno.

L'unica base continentale che è rimasta alla Gran Bretagna è Gibilterra. Questa fortezza ha mantenuto il suo valore, ma non può dare alcun aiuto per una condotta di guerra continentale.

Da tutte quelle regioni dove l'Inghilterra aveva tentato di erigere un fronte di lotta contro il continente, l'Inghilterra è stata riacciata. Sul confine greco-albanese si trova ancora un fronte di lotta continentale che è risultato dalla politica di garanzia, e che sinora è stato mantenuto con materiale bellico inglese, ma è indubitato che l'uragano di primavera lo spazzerà irrimediabilmente.

La situazione inglese è stata compromessa anche in tutti gli Stati del sud-est i quali l'uno dopo l'altro hanno intrapreso passi decisivi i quali dimostrano che essi vogliono cercare nell'Asse i loro futuri collaboratori.

Dei principali capi delle Potenze occidentali, Weygand si trova in una posizione affatto speciale e Wavel ha intrapreso la esecuzione di un piano che tra tutti quelli possibili possiede la minore importanza per quanto riguarda la posizione continentale delle Potenze dell'Asse. Nemmeno nel mondo arabo si è constatata una pacificazione in senso favorevole all'Inghilterra. E gli inglesi si sono legati nel Mediterraneo e in Africa a responsabilità militari che suscitano preoccupazioni a Londra, fra l'altro anche per la ripercussione che esse avranno sui problemi acuti del tonnellaggio. Le Potenze dell'Asse hanno trovato nuove super-

fici di attacco che esse non si lasceranno sfuggire. Ricordiamoci che i mezzi di lotta delle Potenze dell'Asse sono, in confronto con quelli del nemico, praticamente illimitati.

L'azione aggressiva prossima delle Potenze dell'Asse si basa sulla pienezza della loro forza continentale inattaccabile.

La posizione della Gran Bretagna in Egitto e in Palestina manterrà valore soltanto finché essa potrà essere alimentata dall'Impero. Nell'ovest la posizione dell'Inghilterra è rappresentata dalle isole britanniche facilmente vulnerabili, le quali hanno in gran parte logorato le ingenti riserve e le ricchezze di cui erano dotate al principio della guerra, e che sono ora ulteriormente compromesse dal fatto che la madrepatria inglese si trova implicata in una gravissima crisi.

Oggi sarebbe vano proporsi la questione se l'Inghilterra potrà trovare forze sufficienti per ricostituire un fronte militare sul continente; ed è piuttosto da considerare la possibilità o meno di una sopravvivenza britannica, per riprendere l'esperienza usata da Churchill.

Anche in America la discussione verte su questo solo punto: potrà l'Inghilterra superare la crisi e sopravvivere? Tutti gli aiuti, d'altra parte, che l'America può fornire alla Inghilterra non possono ormai più ricercarsi se non entro uno spazio limitato di possibilità e cioè possono soltanto risparmiare all'Impero britannico la estrema rovina.

Tutti i piani inglesi per un allargamento del conflitto sono falliti. Fra questi piani vi era quello di creare in Africa una grande base di attacco che dominando il Mediterraneo potesse costituire in Europa un nuovo fronte meridionale di lotta, aprendo agli Stati Uniti la porta di Gibilterra o un'altra porta nell'Africa nord-occidentale.

E' necessario tener presente che i bombardieri non sono

colpi e ondate di attacco assai più intense di quelle sinora sperimentate, contro la flotta mercantile e contro i centri di produzione.

Soltanto un miracolo potrebbe trattenere o evitare le irresistibili conseguenze materiali, e ciascun inglese potrà matematicamente calcolare sin da oggi, di quel processo per cui la produzione interna rimarrà indietro di un margine sempre più grande rispetto alla distruzione di tonnellaggio operata dal nemico, e per cui la superiorità tedesca da un lato e la miseria inglese dall'altro, andranno progressivamente accentuandosi.

Gli americani considerano con minore preoccupazione l'avvicinarsi del momento in cui essi dovranno prestare ai loro amici inglesi materiale bellico senza immediato compenso, giacché essi sanno che quel materiale rimarrà in ogni caso sul suolo americano, per le impossibilità tecniche di trasportarlo in Inghilterra. Si avvicina dunque il giorno

in cui la superiorità delle forze continentali dovrà essere riconosciuta inevitabilmente dal popolo inglese, da quel popolo che per sua disgrazia è stato indotto ad immischiarsi in affari che non lo riguardano, e a rappresentare una parte in una fatale avventura europea.

La fase finale della lotta si svolgerà in modo che noi non tentiamo oggi di prevedere e che lasciamo con tranquillità all'avvenire e agli Alti Comandi.

L'obiettivo militare finale sarà in ogni caso l'esaurimento fisico della forza di resistenza britannica.

G. DELLA NOCE

CRONACA BREVE

L'Altezza Reale il Duca d'Aosta è stato promosso al grado di Generale di Armata Aerea. Al telegramma del Duce che gli comunicava la promozione il Duca d'Aosta ha così risposto: «L'annuncio della mia promozione è le parole con le quali Voi, Duce, avete voluto accompagnarmi, esaltano il mio fervore e ritemprano la mia ferma volontà. Dureremo comunque, a qualunque costo, per merito dei miei appassionati collaboratori e delle valorose Forze Armate e della generosa popolazione, tutti pronti a qualsiasi anche estremo sacrificio. Con grato animo, cordialmente. AMEDEO DI SAVOIA ».

Il Bollettino della R. Aeronautica del 10 febbraio reca, tra l'altro, il conferimento della medaglia d'argento al valor militare ai seguenti aviatori: Colonnello pilota Marini Giuseppe; Colonnello pilota Drago Carlo; ten. col. pilota Klinger Umberto; capitani piloti Buri Arduino, Satti Bruno, Cocchia Enzo, Di Bernardo Luigi, Tenente di Vascello osserv. Reali Giovanni; Tenenti piloti Valentini Valentino (alla memoria); Marchiori Ildebrando, Solaro Claudio, Jereb Carlo, Uilvi Armando, Balletti Luigi, Betteioni Francesco, Carrillo Giuseppe, Tomaselli Pio, Monti Ezio, Sartirana Leopoldo, Battaglion Gino; Sottotenente Pilota Tessera Domenico; Sergenti Maggiori Piloti Zemella Celso, Marzocca Raffaele, Davini Vinicio; Sergente Pilota Manucci Leo.

Il Presidente della Repubblica Argentina, Castillo, ha firmato un decreto che autorizza la Società Italiana di Aeronavigazione L. A. T. I. a stabilire entro sei mesi a decorrere dal 22 febbraio 1941, un servizio aereo settimanale per viaggiatori e merci tra Roma e l'Argentina, via costa africana, Brasile ed Uruguay. L'aviazione potrà essere estesa fino a Santiago del Cile.



Plova in Grecia.

NASCITA DELL'ELICA AEREA

Il concetto di elica è così connesso nel nostro spirito con quello della propulsione delle navi da far supporre che i pionieri della aviazione, nel creare un propulsore aereo, si siano ispirati nei loro studi all'elica marittima.

I primi realizzatori del volo di 40 anni or sono non avrebbero quindi fatto altro che modificare uno strumento adottato dai costruttori navali, per adattarlo al nuovo bisogno. Ciò è vero fino a un certo punto.

Chi per primo pensò di costruire un propulsore marittimo dovette muovere dal concetto primordiale di quelle rudimentali eliche che fin dal '700 i costruttori di mongolfiere avevano tentato di applicare ai palloni per risolvere il problema della navigazione aerea.

Per giungere ad un'esatta valutazione cronologica dei tentativi che condussero all'elica aerea è necessario riassumere, sia pure in poche parole, la storia dell'elica di propulsione applicata alle navi. Intanto, è tutt'altro che facile individuare nel tempo coloro che cominciarono a sviluppare ai fini pratici il concetto dell'elica e distinguerli nettamente dai partigiani di uno strumento a molte pale, somigliante, più che a un'elica, a una ruota a pale inclinate: per intenderci, l'organo di propulsione dei battelli a ruote che precedettero i battelli ad elica. L'inglese Scaton, nella sua opera «The screw propeller», attribuisce la prima realizzazione di questo tipico propulsore marittimo a Joseph Bramah, il quale nel 1785 aveva preso il brevetto per una ruota a pale inclinate « simile al regolatore di un girarrosto o alle ali verticali di un mulino a vento ». Ma nella stessa opera lo Scaton accenna a un dispositivo somigliante, già descritto dal Bernouilli nel 1752 e definito praticamente « un propulsore sommerso ».

Fu ad ogni modo William Lyttleton ad applicare, nell'anno 1795, un'elica vera e propria a un battello. Il propulsore di Lyttleton era costituito da tre filetti elicoidali sporgenti da un cilindro sospeso allo scafo del battello.

Questa primitiva elica non era dunque che un insieme di giri di una ordinaria filettatura elicoidale.

Un altro passo innanzi, ed ecco, nel 1816, John Milligton proporre un'elica fornita di « due ali estese ciascuna per un quarto di circolo, producendo questo nuovo sistema effetti più redditizi di qualunque altro ».

L'impiego dell'elica aerea per esperimenti e per studi svariati è di gran lunga antecedente all'inaugurazione dell'elica navale, poiché Leonardo da Vinci tracciò nel 1490 il disegno di un elicottero che avrebbe potuto essere sollevato in aria da un propulsore elicoidale.

Non sappiamo se Leonardo facesse sollevare da terra il suo elicottero, ad ogni modo, è ben chiaro che l'elica ae-

rea, sia pure embrionale, risale al grande italiano.

Launoy e Bienvenu il 1. maggio 1784 presentarono all'Accademia delle Scienze di Parigi un giocattolo elicottero consistente in due eliche a quattro pale foggiate con penne.

Nel Museo aeronautico francese di Chalais Meudon esiste una serie di disegni di Meusnier, il quale nel 1784 determinava minuziosamente i disegni di un'elica aerea da applicare ad uno sferico. Nello stesso anno, e certamente giovandosi degli studi e degli esperimenti di Meusnier, il direttore di uno stabilimento chimico la Javel presso Parigi, Vallet, asserì di avere applicato un'elica aerea di sua costruzione ad un battello. Il fatto è confermato da David Burgeois che nel suo libro « Recherches sur l'art de voler » dice, trattandone come di un'esperienza personale: « Io ho percorso la Senna in su e giù con questo battello che portava una dozzina di persone. Il viaggio durò otto minuti e mezzo mentre un battello concorrente, spinto a remi e portando solo cinque persone, impiegò cinque minuti per far la stessa strada ». Assistiamo dunque ad una vera e propria gara di corsa fra un mezzo antiquato di navigazione e il mezzo nuovissimo. Si ponga però mente al fatto che il battello era mosso non da un'elica subacquea ma da una « ruota composta di pale a piano inclinato che colpisce l'aria senza interruzione e produce il movimento ».

La parola « ruota » è evidentemente impropria. Ma quante pale aveva questa « ruota » aerea? E quale mecca-

IL CORRIERE DELLA MORTE

L'arma aerea germanica si è arricchita di un nuovo possente apparecchio: il quadrimotore bombardiere « Focke Wulf Kurier » derivato dal noto tipo commerciale « F. W. 200 Condor » che prima della guerra effettuò i meravigliosi voli di primato Berlino-New York e Berlino-Tokio. Dotato di un'autonomia eccezionalmente alta con un ingentissimo carico di bombe, questo velocissimo bombardiere è potentemente armato di cannoncini e mitragliatrici da potersi efficacemente difendere durante i lunghi voli senza l'ausilio della caccia. Con sei uomini di equipaggio a bordo, il « F. W. Kurier » viene impiegato attualmente nelle crociere d'altomare per dare la caccia al naviglio inglese. Diversi piroscafi hanno già subito gli effetti delle sue grandi qualità offensive.

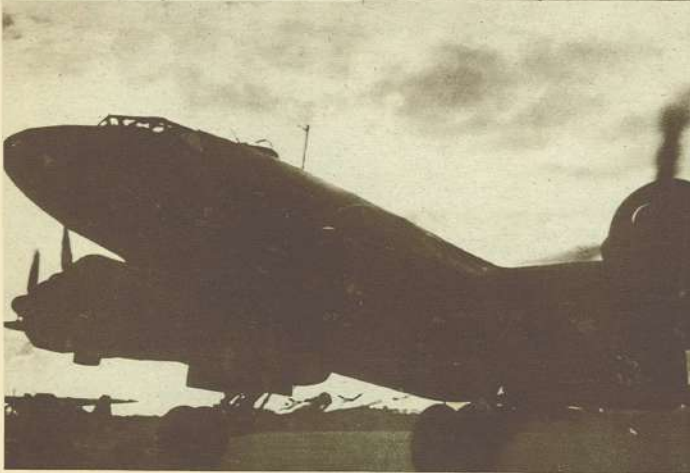


trezzato in quel tempo ed esegui poi alcune ascensioni durante l'agosto e il settembre 1785. Il « congegno » applicato al battello citato nei « Memoires », non era altro, dunque, che un'elica collegata ad un meccanismo mosso a mano e che venne, successivamente, applicata all'aerostato di Javel. Non staremo a chiederci come e quanto il battello e il pallone abbiano navigato con tale elica. Ma appare indubbio che la prima elica fu un'elica aerea, nata dieci anni prima dell'esperienza del « propulsore sommerso » di cui William Lyttle-

ton fece per primo una prova pratica. Resta ancora da sapersi come era costruita quest'elica dalla quale poi nacquero le altre. Nella Biblioteca Nazionale di Parigi si conserva un disegno del pallone di Javel, firmato L. Mays. L'aerostato mostra una grande elica aerea a quattro pale, apparentemente costruita con tela tesa sopra un'armatura di legno o di metallo.

Giungendo al secolo XIX vediamo un'elica, applicata al motore a vapore dell'aeroplano-pipistrello di Clemént Ader, far compiere a questo strano apparecchio un volo di oltre trecento metri. Praticamente il problema dell'aviazione appariva risolto. L'elica aerea aveva fatto ottima prova. E il motore esisteva. Ma l'incomprensione degli uomini ritardò di un altro ventennio la nascita dell'aviazione, perché solo nei primissimi anni del secolo nostro i due Wright dovevano costruirsi un'elica da applicare ad un aeroplano.

GIUSEPPE MORMINO



L'Aliante in guerra

Credo che pochi volovelisti potevano preannunciare un avvenire bellico all'ala silenziosa. Anche i più arrabbiati sostenitori del volo a vela ponevano ad obiettivo di questa affascinante attività soltanto l'alto valore sportivo e l'affinamento delle doti del volatore.

La fruscante ala che trae la sua forza di sostentamento dalle forze della natura poteva infatti dichiararsi la colomba del cielo: la sua fragilità di costruzione, la sua leggerezza e la sua armoniosa di linee non poteva far presagire nulla di militare, di strumento per la guerra.

Invece questo conflitto, che si è rivelato il conflitto delle sorprese, ha riservato una novità anche ai volovelisti. I germanici, senza sbalordire con geniali invenzioni, nulla hanno lasciato di intentato nello sfruttamento di ogni mezzo a vantaggio della risoluzione rapida della guerra.

Animati da uno spirito aggressivo spinto al massimo, con un alto comando di idee molto chiare e deciso ad imprimere alla guerra quella velocità di movimento capace di svincolarla dalla massacrante guerra di posizione e di affamamento, i germanici hanno cercato di avere nel campo tattico, ossia nell'attuazione episodica della guerra, quella superiorità momentanea che permette di superare in quell'istante il nemico.

E si sa che in guerra, quasi sempre la superiorità consiste unicamente nella sorpresa. Costringere il nemico ad accettare una data azione prendendolo di sorpresa significa averlo già in mano. Quando l'esercito è pronto e sa come deve agire e sa fino alla minuzia come quella data operazione dovrà svolgersi avendola eseguita in tempo di pace in accurate manovre, e sorprende il nemico impreparato, lo disorienta, lo immobilizza e lo costringe ad una difesa raffazzonata che quasi sempre si muta in disfatta.

Così i germanici, traendo molti insegnamenti dalla preparazione dei corpi di sbarco aerei già attuate dalla Russia e dall'Italia, istruirono con ogni segreto migliaia di paracadutisti, ben allenati ed equipaggiati che fecero le grandi manovre nella rapida conquista della Polonia.

E' noto che quella nazione di circa 30 milioni di uomini militarmente preparatissima venne debellata in poco più di venti giorni. Ma l'alto comando germanico non fece trapelare nessuno dei sistemi di guerra impiegati. Solo dopo l'occupazione dell'Olanda e del Belgio, durante la quale vennero lanciati migliaia di paracadutisti a conquistare posizioni predominanti nel cuore del nemico a distanza di centinaia di chilometri dalle linee, si è saputo l'alto valore dei paracadutisti.

Ma non solo questi sono stati una sorpresa d'impiego, ché alla caduta del forte belga Ebel Emael, (uno dei sistemi fortificati più potenti del Belgio, sistemi fortificati che come si ricorderà attardarono di mesi l'avanzata germanica del 1914, permettendo ai franco-inglesi di correre ai ripari e smorzare così la potenza d'urto dell'attaccante) il comunicato del gran quartiere generale germanico annunciava che la caduta del forte belga si doveva all'impiego di



Le cime nevose delle montagne greche viste dai nostri «Alcioni».



Incubo sul Pireo.

hanno realizzato il miracolo di far cadere una fortificazione che avrebbe inghiottito migliaia di uomini e migliaia e migliaia di proiettili ad alto esplosivo e, quel che più contava per gli assaltatori, ha fatto risparmiare del tempo prezioso alle truppe avanzanti.

Il Fuehrer premiava subito sul posto gli eroici assaltatori con la croce di ferro.

ALMAR

LA SETTIMANA ESTERA

Deve essere davvero terribile per gli inglesi sentirsi spifferare le verità più scottanti proprio da quegli stessi americani dai quali sperano un radioso risveglio come i fanciulli la sera della Befana. Dopo essersi tanto affaticati con una clamorosa propaganda a far apparire agli occhi dei cugini d'oltre Atlantico l'invincibilità della loro flotta imperiale di fronte ai continui attacchi aerei dell'Asse, ecco il noto costruttore aeronautico Alessandro Sikorsky smontare di colpo tutti gli altari pubblicitari. Egli ha difatti scritto in un giornale di New York che l'aviazione italo-germanica ha vibrato in brevissimo tempo dei colpi durissimi alla flotta inglese nel Mediterraneo e che nella lotta tra il bombardiere e la nave da battaglia «sarà il primo a vincere». Il problema della Gran Bretagna — ha continuato l'ing. Sikorsky — non è oggi quello di avere nel Mediterraneo più navi da guerra, ma più aeroplani. A loro volta, altri eminenti tecnici americani che seguono le vicende belliche europee con sempre crescente interesse, hanno espresso l'esplicita opinione che la nave da guerra non si può difendere con successo dall'arma aerea.

Anche nel campo strategico generale della guerra europea i pareri di alcuni americani non sono più incoraggianti per gli inglesi. Scrive la rivista «Popular Aviation» che «nelle Isole britanniche Hitler ha il bersaglio più vulnerabile. Le zone eminentemente industriali del Midlands che sono situate approssimativamente entro il quadrilatero Bristol, Liverpool, Leeds e Norwich hanno poca profondità per potersi difendere efficacemente dagli attacchi aerei lanciati dagli aeroporti francesi e dai Paesi Bassi. Al contrario, le zone industriali della Germania nella Valle della Ruhr distano circa 150 miglia dal Mar del Nord ed hanno quindi il vantaggio della profondità, requisito necessario per le adeguate misure antiaeree». Intanto, nel timore che il signor Roosevelt, a furia di appiccicare cerotti sulle piaghe dell'Inghilterra si buschi un'infezione e contagi l'intervento al popolo americano, gli Stati Uniti continuano ad accelerare il riarmo ed in specie quello aereo. Dopo dieci mesi di sbigottimento dalle meravigliose prove fornite dalla Germania con le sue fulminanti vittorie in occidente dove ha fatto sfoggio delle più geniali innovazioni tattiche, gli americani hanno finalmente capito che è venuta l'ora di fare anch'essi qualcosa. Ed allora hanno cominciato con la creazione di un corpo di paracadutisti e con l'addestrare i piloti ai bombardamenti in picchiata. A titolo sperimentale, un «Aircobra» avrebbe già effettuato una discesa a 1000 km. l'ora. Forse questa notizia avrà fatto piacere agli inglesi che si mangeranno le unghie nell'attesa spasmodica di vedere presto una pioggia di «Aircobra» giungere a 1000 km. l'ora a protezione dei loro scassatissimi tetti.

un nuovo mezzo di guerra tenuto segreto dall'alto comando.

Le più strane congetture furono fatte dai belligeranti e dai neutrali. Chi parlava di un nuovo potentissimo esplosivo, chi di speciali gas a potere soporifero, capaci di addormentare i difensori del forte, chi di polveri con alto potenziale calorifero. Ma nessuno disse il giusto.

La realtà era ben più semplice e per questo meno sospettata: all'alba, un grosso aliante contenente otto uomini decisi a tutto, veniva rimorchiato in altezza da un velivolo. A qualche decina di chilometri di distanza dal forte, l'aliante veniva sganciato e, protetto dalla sua silenziosità, l'aliante che portava a bordo oltre gli uomini, mitragliatrici leggere e cariche di esplosivo potente, riusciva ad atterrare non visto nell'interno del sistema fortificato nemico approfittando della scarsa luce del giorno nascente.

La bassa velocità di atterraggio permetteva all'aliante di prendere terra nel brevissimo spazio dove voleva condurlo il suo pilota. Gli uomini si disponevano subito ad attaccare gli obiettivi fissati in precedenza, resi pratici dalle carte cui li aveva muniti il loro comando.

Collocate in sito le cariche di alto esplosivo, queste venivano incendiate contemporaneamente e quindi entravano in azione le mitragliatrici leggere che prendevano di infilata le feritoie. I difensori del forte al grande frastuono delle cariche e al vedere le torrette di decine di tonnellate di ferro saltare in aria, si diedero ad una difesa disordinata sparacchiando senza vedere dove.

L'azione degli audaci assaltatori era poi combinata con le altre truppe che dall'esterno aspettavano lo scoppio delle cariche per lanciarsi all'attacco.

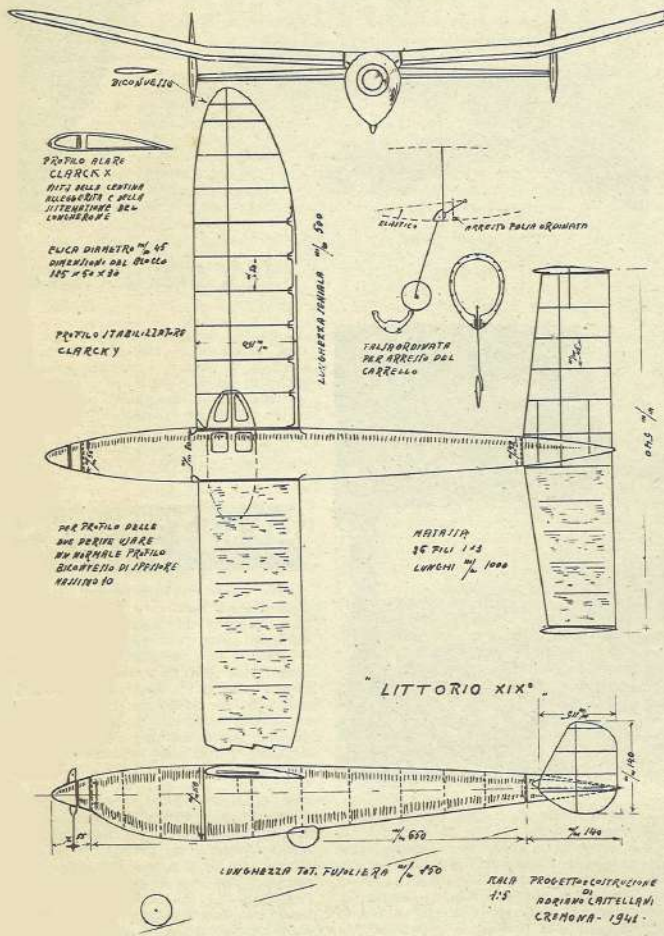
Naturalmente la caotica difesa belga nulla poteva contro la sorpresa degli audaci assaltatori che si impadronivano di punti nevralgici della difesa del sistema fortificato. Il comandante del forte, non sapendo di avere a che fare con soli otto uomini entro le mura, decideva la resa credendo che il forte fosse già quasi tutto in mano a chi sa quanti nemici.

Ecco spiegato così l'arcano del nuovo mezzo di guerra. Un pugno di uomini audaci, montati su un fragile fruscante ala



L'orecchio delle batterie antiaeree. (Foto Associated Press).

Littorio XIX



L'elica in pioppo tenace, verniciata a spirito avrà una pala, ripiegabile, molto leggera (circa cinque grammi).

Ricopertura in seta per la fusoliera, tesa con cinque mani di emallite e verniciata poi con vernice a smalto rossa, ala e impennaggi, ricoperti con carta da fiori gialla verniciata con diverse mani di emallite.

Il modello, date le condizioni del tempo sempre cattive, non ha potuto essere provato con la carica al massimo anche perché non si dispone vicino alla città di campi abbastanza vasti. Però il modello ha decollato benissimo, dimostrando spiccate doti di « scalatore ».

Eccole alcune dimensioni.

Apertura alare	cm. 108
Superficie	dmq. 14,5
Lunghezza fus.	cm. 85
Peso totale	gr. 270
Peso per dmq.	» 18,6

ADRIANO CASTELLANI
Via G. Grande, 25 - Cremona

Trasmissioni flessibili

La matassa ad elastico utilizzata per azionare l'elica di un modello volante, sfruttando la potenza restituita dalla sua torsione, ha rappresentato e rappresenta, da anni, la soluzione più semplice e più economica, facilmente dosabile in potenza, comporta però inconvenienti che tutti gli aeromodellisti conoscono: quello dell'ingombro, e l'altro di non prestarsi a tutte le soluzioni. La necessità di contenere tale massa di una certa lunghezza, tesa fra due ganci, in un tubo od in una fusoliera, ha costretto quasi sempre i costruttori a mantenere il disegno dei loro modelli nella forma più ortodossa, limitando, o addirittura impedendo la realizzazione di tipi sperimentali specialmente di forme diverse dalle normali, quali ad esempio i « tutt'ala », o quelli ad ala battenti, elicotteri od anche semplicemente dei plurimotori mono-fusoliera. E quando essi si vollero comunque costruire, si dovette ricorrere a complicati sistemi di trasmissione ad ingranaggi od a biella, che in ogni caso, oltre ad una ingombranza di molto il rendimento a causa degli attriti di una certa importanza che venivano ad assorbire una percentuale non indifferente di potenza.

Pur avendo largamente sperimentato che in aeromodellismo la semplicità sta sempre alla base di ogni successo, e che i migliori risultati sono stati ottenuti dai modelli a elica in presa diretta con la ma-

Come vedrete in seguito la costruzione del «Littorio» è analoga a quella del «Pierino» precedentemente descritto su queste colonne. Potrete così osservare che il mio metodo di costruzione nei modelli ad elastico è ormai «standardizzato», infatti dopo numerose costruzioni ho potuto ottenere un facile, economico e nello stesso tempo robusto sistema di costruzione e montaggio, non trascurando naturalmente, la leggerezza, altro fattore indispensabile per la buona riuscita del modello.

L'ala del «Littorio» è costruita interamente in pioppo, bordo d'attacco, in tondino da 2 millimetri, longherone in tranciato da 1,5 mm. e bordo d'uscita triangolare, 3x7 mm. e centine in tranciato 1,5 millimetri alleggerite.

Lo stabilizzatore è costruito con centine alleggerite in tranciato da 1,5 mm. bordo d'entrata e d'uscita in tondino da 2 mm., inoltre è rinforzato con due longheroncini come si può ben rilevare dal disegno, quello anteriore è in compensato di betulla di 0,8 mm. mentre il posteriore è in balsa 3x7.

Le derive sono costruite con centine alleggerite in compensato da 1 mm., longheroncini in tranciato da 1 mm. e tondino da 2 mm. per bordo d'entrata ed uscita.

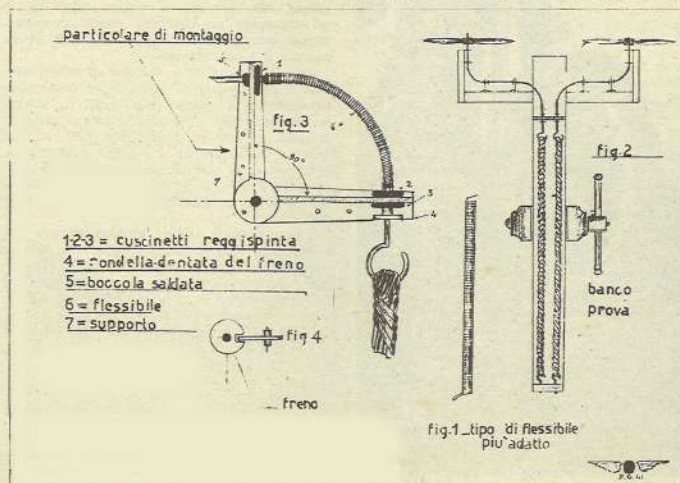
La fusoliera è costruita con ordinate alleggerite in compensato da 1 mm., mentre la falsa ordinata dove devono incastrarsi le baionette è di mm. 1,5. La fusoliera dovrà essere montata su un apposito scalo e prima del montaggio conviene preparare l'ordinata sulla quale si dovrà montare il carrello.

Le baionette in compensato di pioppo scelto da 3 mm., saranno molto alleggerite (naturalmente con buon senso, entro i limiti di una sicura resistenza) i listelli sono

tutti in tondino da 2 mm., eccetto i due che, chiameremo di forza, in taglio 2x2 mm., sistemando questi lungo la linea di trazione dell'apparuccio.

Il carrello, retrattile, credo sia abbastanza chiaro nel disegno la gamba è costituita da un filo d'acciaio di 1,2 mm. ruota in compensato da 5 mm. sagomata con forma lenticolare.

Il lappo dell'elica è in pioppo alleggerito internamente, ogiva pure in pioppo, asse del contropeso filettato, per facilitare il centraggio dell'elica e contropesi in pioppo profilato.



tassa senza moltipliche o demoltipliche di ingranaggi, mi venne fatto di considerare, qualche tempo addietro, l'opportunità di provare se le trasmissioni flessibili adottate in meccanica per certe macchine utensili, come pure in odontoiatria per i trapani dei dentisti, non fossero applicabili, in certi casi, anche in aeromodellismo. L'idea mi venne in mente in seguito al progetto di costruzione di un idro-modello a scafo centrale, bimotore, che avevo in animo di realizzare e per il quale mi occorreva lasciare le matasse nello scafo, portando invece le eliche su assi paralleli, sul bordo d'attacco dell'ala di tipo « parasol » piazzata su una grossa pinna dello scafo stesso. Ma era chiaro che se le trasmissioni flessibili vere e proprie usate in meccanica, mi avevano dato il concetto, esse a cagione del loro peso e della loro struttura studiata per potenze maggiori (anche se in realtà modeste) di quella fornita da una matassa d'elastico non potevano servire al mio caso. La prima difficoltà fu dunque quella della scelta del flessibile. Esclusa subito la possibilità di adottare il cavetto di trasmissione dei contattometri delle automobili per ovvie ragioni, provai in un primo tempo la treccia di filo d'acciaio di mm. 1,5 di diametro di quella azionante i freni delle biciclette da corsa, ma risultò troppo rigida; pensai allora di utilizzare la spirale di filo d'acciaio rivestita in gomma entro la quale scorre detta treccia. Liberata dalla rivestitura (vedi fig. 1) essa si dimostrò molto adatta allo scopo. (Ve ne sono però di quelle che non sono di acciaio ottimo e che non resistono alla torsione). Costruii una specie di banco di prova (V. fig. 2) che mi contenesse il gruppo moto propulsore esattamente come avrei poi dovuto piazzarlo sul modello realizzato i necessari supporti in lamierino di alluminio di 3 mm., adoperando per ottenere i perni rigidi, i raggi di filo d'acciaio di quelli per ruota da bicicletta che si dimostrarono ottimi, e che uniti alle spirali flessibili con accurate saldature a stagno.

Tali saldature si dimostrarono di resistenza sufficiente senza bisogno di ricorrere a quelle a ottone che comportano l'inconveniente, grave in questo caso, di dover scaldare troppo i pezzi da unire minorandone di conseguenza sensibilmente la resistenza meccanica. Il dispositivo così messo insieme risultò subito in grado di funzionare; si trattava ora di trovarne i difetti e di eliminarli. Fra essi l'inconveniente maggiore si rivelò quello dovuto allo « sbaltimento » del flessibile, che veniva a prodursi nella fase di maggior potenza, e che in certi casi arrivò ad attorcigliare la spirale bruscamente, su se stessa.

Non mi fu difficile constatare che tali sbaltime erano in diretto rapporto con la curva lasciata descrivere dal flessibile in congiunzione coi due perni rigidi disposti a 90°, ed a quello della potenza della matassa. Infatti, diminuendo i fili di questa, il fenomeno si attutiva o scompariva del tutto; riducendo l'ampiezza della curva come alla fig. 3, detto fenomeno non si verificava neppure nel funzionamento a piena potenza. Si trattava ora di ridurre al minimo l'assorbimento di quest'ultima in seguito all'inevitabile attrito, o comunque di rendere questo assai minore di quello al sistema di rinvio ad ingranaggi. La cosa non fu di facile soluzione, perché volendo eliminare l'inconveniente dello sbaltime, avevo dovuto ridurre la curva del flessibile, come già detto, mentre gli effetti dell'attrito diventavano tanto minori quanto più ampio era il

gomito imposto alla spirale. Volli fare una ennesima prova con altro tipo di flessibile che mi riuscì di « pescare » per caso in una fabbrica di contattometri di tipo speciale e che per esser fatto di treccia di filo d'acciaio di un decimo di spessore rivestito da una spirale di filo pure delle stesse dimensioni sembrava fatto apposta per il mio caso, permettendomi di impiegare matasse di potenza notevole senza dar luogo a nessun inconveniente. Realizzato in via sperimentale il sistema, si trattava ora di semplificarlo e perfezionarlo al massimo. Allo scopo di poter caricare le matasse senza dover tener ferme le eliche colle mani, ciò che avrebbe dato luogo ad attorcigliamenti, si rese necessario costruire un dispositivo di frenaggio assai semplice (V. fig. 4) che dava anche la possibilità di lasciare libere le eliche stesse nel medesimo istante. Rivedendo accuratamente pezzo per pezzo, riducendo all'indispensabile le dimensioni dei supporti, dosando con parsimonia lo stagno delle saldature, il peso del dispositivo venne ridotto ad un'entità tollerabilissima quale è appunto necessaria ad un modello ad elastico. Peraltro nonostante la realizzazione e l'applicabilità del sistema, l'idromodello del quale avevo costruito anche in « balsital » un modello in scala per studiarne il comportamento in acqua, non fu poi costruito perché dovetti improvvisamente occuparmi d'altro (ne daremo però su queste colonne fra breve la descrizione ed il disegno di massima) ma l'esperienza mi aveva dimostrato sufficientemente il possibile pratico impiego delle trasmissioni flessibili in tutti quei casi in cui le forme speciali di un modello, richiedono di dover spostare l'asse di trazione da quello longitudinale della matassa, come ad esempio in un bimotore mono-fusoliera. La realizzazione del sistema descritto non è molto difficile, naturalmente è consigliabile solo ad aeromodellisti che abbiano una certa familiarità con la piccola meccanica, e sappiano, come si dice, lavorare di lima.



Per la prima volta si sente parlare della scuola di Rovigo.

Scommetto che non si sa nemmeno che esista, e non c'è da meravigliarsene. L'attività della scuola risale a tre anni fa; non è molto giovane. Molte altre scuole si sono già affermate anche se più giovani.

Fin dall'anno scorso la scuola funziona in pieno e sono stati istituiti due corsi: uno per principianti e l'altro di perfezionamento. Il corso per allievi dello scorso anno ha dato risultati abbastanza soddisfacenti, e per quanto concerne quello di questo anno, che volge quasi alla fine, si prevedono risultati maggiori. Il numero degli allievi si è quasi quadruplicato e tutti sono pieni di buona volontà. Grazie alla propaganda il tipo per l'aeromodellismo va sempre crescendo tra le file dei giovani polesani e cresce continuamente anche il numero degli ammiratori e degli appassionati. L'anno scorso sulle chine dei colli Euganei si sono svolte delle magnifiche ed appassionanti gare in periodo le quali, hanno dato ottimi risultati, ma si poteva ottenere di più se si fosse scelta una località più adatta.

Il programma per l'attività di quest'anno comprende un numero rilevante di gare da svolgersi con metodi più razionali ed adatti. Molti motivi hanno impedito la buona riuscita dei modelli ad elastico, forse perché molti aeromodellisti hanno preferiti i veleggiatori.

In questi ultimi mesi si lavora accanitamente per poter affrontare le forti squadre delle rappresentative venete che converranno a Rovigo per il raduno indetto dalla R.U.N.A. Con assoluta certezza quest'anno per la prima volta i nostri modelli riceveranno il battesimo del loro primo Concorso Nazionale, e la nostra scuola, ne siamo certi, non sarà meno delle altre.

Ecco alcuni dati comprovanti il lavoro compiuto sotto l'impulso e la direzione del Presidente della R.U.N.A. locale Capitano Tesini, il quale con entusiasmo ha dato tutto il suo appoggio morale e materiale per la buona riuscita e l'affermazione in campo interprovinciale degli aeromodellisti polesani.

Gli alunni che frequentano quest'anno i corsi sono in totale 45 (quarantacinque), dei quali 20 del primo corso, e 25 del corso di perfezionamento. Anche negli altri centri del Polesine, l'aeromodellismo, a mezzo del locale Comando G.I.L., incomincia ad avere i suoi rappresentanti. Un corso per principianti si è già iniziato nei locali della Scuola d'Arte di Castemassa, e ben presto altri corsi si inizieranno ad Adria e Lendinara.

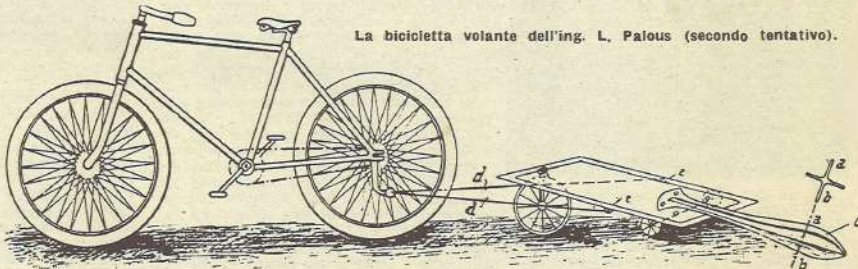
Storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

Per fortuna l'industria delle biciclette fece un grande passo: si inventarono i pneumatici.

Per i nostri tentativi una bicicletta leggera e rapida era un'assoluta necessità. Ne fu subito fatto l'acquisto. Su una strada laterale, di moderata pendenza, venne mi-

anche con un carico doppio.

Abbiamo quindi trasformato la costruzione (vedi figura 1). Le funi di trazione vennero applicate quasi parallelamente al suolo e non fissate, come prima, ai due angoli anteriori, ma esattamente nel centro del piano. Per dare al piano una certa



La bicicletta volante dell'ing. L. Palous (secondo tentativo).

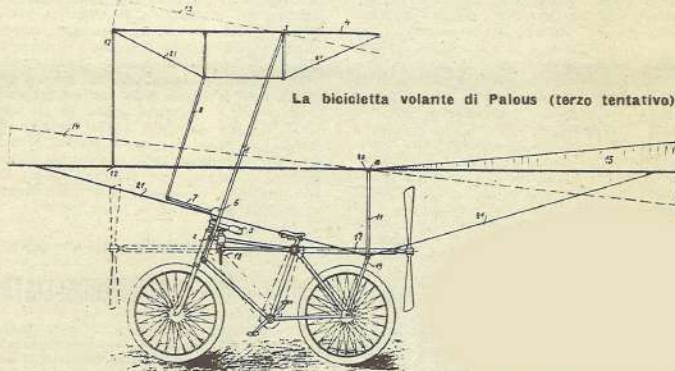
surato un percorso di esattamente mezzo chilometro. La velocità della bicicletta senza vela era di circa 48 chilometri all'ora. Con la vela si raggiunsero i 31 chilometri all'ora.

Al primo volo la vela, del peso di dieci chili, faceva ogni tanto dei salti causati più dal terreno accidentato che dalla tendenza del rimorchio di sollevarsi dal suolo. Il peso del rimorchio fu portato prima a nove e poi ad otto chili. Di più non era possibile, perché tutta la costruzione del piano e delle ruote, già all'inizio era troppo pesante. Col peso di nove chili si constatò un sensibile miglioramento: il piano si alzò dalla parte anteriore e portato a otto chili, si elevò completamente.

In base a questi risultati avremmo com-

stabilità, affinché non oscillasse nel movimento, montammo una croce rigida. Il nuovo rimorchio pesava, completo con le tre ruote e il pezzo di coda, esattamente cinque chilogrammi. Caricammo il piano dapprima con 8 kg. per assicurarci se il nostro primo tentativo era stato effettivamente errato. Previsione prontamente confermata: il piano non si alzò né a 8 né a 7, né a 6 kg., ma si elevò a 5,2 appena. Durante questi tentativi si mantenne sempre una velocità di 30 km. orari.

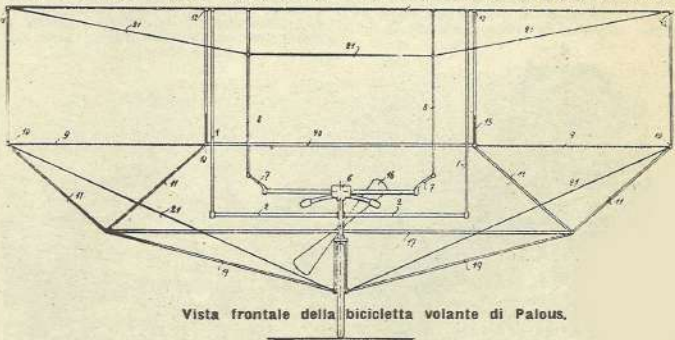
Poiché la nostra ipotesi sembrava giusta potevamo calcolare su una portanza di 5,2 chilogrammi per metro quadrato e procedemmo all'attuazione dell'idea propriamente detta. Trasformammo la bicicletta, togliendo completamente l'azionamento alla



La bicicletta volante di Palous (terzo tentativo).

messo quasi un grave errore, se non avessimo sottoposto ad una revisione il nostro primo tentativo (vedi L'Aquilone, n. 9). Si poteva ottenere con 12 metri quadrati di superficie alare circa 100 chilogrammi di portanza. A prima vista l'errore era visibile anche nella costruzione di prova. Evidente che tanto il piano quanto le funi

ruota posteriore. Sotto la sella fissammo un tubo nel quale era collocato un albero sull'estremità del quale, dietro la ruota posteriore venne fissata un'elica a due pale. L'impulso all'elica era dato con la stessa catena che veniva condotta all'insù e da due ruote coniche. La trasmissione fra il numero di giri del congegno dei pedali e



Vista frontale della bicicletta volante di Palous.

di trazione formavano col suolo un angolo di 30° e che quindi il piano veniva in certo qual modo strappato in alto dalla bicicletta. In teoria il piano avrebbe dovuto distendersi in direzione completamente orizzontale procedendo a velocità adeguata.

Il numero dei giri dell'albero dell'elica lo mutammo per ben tre volte per fermarci alla proporzione 1:6. Anche i tentativi con le diverse forme delle ali occuparono un tempo considerevole e il diametro dell'elica venne fissato in metri 1,2. La velocità della

L'« A. P. 13 » costruito a Napoli.





bicicletta così congegnata era quasi uguale a quella mossa direttamente dalla ruota posteriore.

Costruimmo una bicicletta nuova, forte, ma leggera, che avrebbe dovuto essere munita di superfici portanti. A prove concluse sulla capacità di carico del piano a trenta chilometri di velocità, potemmo stabilire esattamente la grandezza delle ali e le scegliemmo in maniera da ottenere una portanza di 130 chilogrammi.

Io ne pesavo 82 e la bicicletta con all'rinforzamenti e azionamento circa 42 chili, somma 124 chilogrammi. Stabilimmo quindi di estendere le ali a 25 metri quadrati. La applicazione di questi grandi piani ci procurò, in principio, non lieve fatica e dopo lunghissime prove montammo infine i piani secondo la figura 2 (visione laterale) e 3 (visione frontale). Davanti, sul telaio, saldammo due tubi (1) fissati ai tubi (2) e che all'estremità superiore (3) avevano delle cerniere nelle quali si muoveva una ala (4) di due metri di lunghezza e cinque metri di larghezza. Il controtrante (biella) (5) era mobile all'insù e all'ingiù, poggiato su una grande cerniera con freno (6) ed azionava le leve (7) e (8). Questa costruzione ci permise di spostare l'ala di dieci metri quadrati ad un angolo di 20° col suolo contro la direzione di movimento. Circa un metro al di sotto di quest'ala applicammo da ogni parte della ruota un piano (9), il quale in opposizione al piano superiore misurava m. 1,50 di larghezza e 5 metri di lunghezza. Queste due superfici portanti mobili come i piani superiori nelle cerniere (10) fissate alla loro volta ai tubi (11) erano unite coll'ala superiore nei punti (12) per mezzo di sottili giunture, in modo che anche questi piani potevano essere messi in obliquo per mezzo del manubrio (5) anteriore. La posizione obliqua di questi due piani era però minore di 5° di quella del piano superiore, secondo i tratti 13 e 14, per il migliore accesso dell'aria. L'allungamento dei due piani laterali verso la parte posteriore dava la necessaria stabilità, aumentata per l'applicazione di coste oblique interne (15) sulla parte posteriore delle ali. L'elica a due pale (16) di 1200 mm. di diametro era alloggiata in un lungo tubo (17) montato lateralmente al telaio. L'azionamento comune a catena sulla ruota posteriore venne tolto e la catena condotta dal congegno dei pedali sotto la sella. Qui l'azionamento veniva trasmesso da due piccole ruote coniche all'albero dell'elica. All'inizio il tubo

(17) montato era stato applicato nel punto (18) perchè l'elica aiutasse l'ascensione. Tale congegno avrebbe dovuto sostituire il timone di profondità e nel mio caso le movibilità delle ali. Il tubo dell'elica (17) era sorretto da due tubi (19), che da ambo le parti della ruota posteriore erano fissati sull'asse. Le due ali laterali, onde aumentare ancora la stabilità, erano state collegate alle cerniere (10) per mezzo del tubo di collegamento (20); (21) gli irrigidimenti in corde di pianoforte. L'insieme rappresentava una costruzione alquanto utilizzabile dopo una serie di innumerevoli esperimenti.

Per la partenza era necessario che due uomini, uno da ogni lato, mantenessero l'equilibrio finché l'apparecchio avesse raggiunto una certa rapidità. Naturalmente il muoversi sul suolo richiedeva già un'abilità speciale. Più di cinquanta volte accadde che l'apparecchio si rovesciava come e si rompesse, oppure che una parte di esso non fosse sufficientemente stabile e si spezzasse già per la vibrazione o per il proprio peso. I tentativi durarono circa un anno ed infine potei partire anche da solo.

L'ing. Palons continua la descrizione dei suoi vari tentativi laboriosissimi che gli costarono quasi due anni di fatica. Le prove ebbero termine con una caduta che Palons spiega come segue: «No, per dire il vero, non atterrai, ma capotai col mio apparecchio e, sebbene non ferito gravemente, il lavoro di un anno e mezzo era perduto. Da quel momento divenni pessimista, salvai di tutta la macchina solamente i pneumatici, la sella ed alcune piccole cose, il resto lo lasciai sul cumulo di macerie».

Anche nell'anno 1906, quando in Europa non si aveva che una pallida idea dei voli dei fratelli Wright, venne descritto e illustrato in un noto libro tecnico un apparecchio ad elica con azionamento a pedale di grande ingenuità. È stato poi soprattutto Felix Faure a studiare, profondamente, in collaborazione col noto aviatore Godard le premesse per un sollevamento, costruendo la macchina illustrata in queste pagine.

In un libro, «Die Flugmaschine» (La macchina volante), Berlino 1909, è descritta una bicicletta trasformata ad apparecchio ad ali battenti da R. Schelies, i cui lavori tecnico-aeronautici sono oggi completamente dimenticati. Leggiamo in questo libro, a proposito di questo apparecchio: «R. Schelies in Amburgo, che già da parecchi anni si occupa della tecnica del volo, è un seguace dell'apparecchio ad ali battenti. Ha già costruito diversi apparecchi dei quali i primi non erano muniti di motori, ma rappresentavano una combinazione fra un libratore e un apparecchio ad ali battenti che si muovevano unicamente sfruttando il vento e la forza umana».

(Continua).

H. G. SCHULZE e W. STIASNY

POSTA DELL' AEROMODELLISTA

Emilio Gallottini, Ferrara. — Puoi benissimo fare la matassa con l'elastico del quale disponi: la sezione complessiva deve essere uguale a quella occorrente con l'altro elastico. In quanto al tuo sistema di piani di coda mobili, è ingegnoso, ma troppo difficile da realizzare, poiché gli spostamenti risulterebbero certamente eccessivi.

Telmon Franco, Susa. — Dopo aver costruiti quattro modelli (se li hai costruiti con cura e con buoni risultati, costruttivamente parlando) puoi costruirne di qualunque tipo. Tavole costruttive puoi trovarne presso L'Aquilone, come sai, o rivolgendoti alle Ditte specializzate. Per il modello che indichi, eccoti l'indirizzo del costruttore: Mario Ferugli, presso RUNA, Udine.



SERENA vicenda

Le anime degli apparecchi in disuso erano in lotta. Attraverso il filtro delle molte storie aeronautiche ne scorgevo le sagome ora goffe ora battagliere ma docili. Da tempo una ribellione serpeggiava fitta profondamente fra i molti tipi di aeroplani; e soltanto ora era agglantata, portandosi viva e presente alla conoscenza degli esperti e dei giorni.

Mi era stato affidato l'incarico di una inchiesta; e insieme avevo avuto in consegna libri e fascicoli e volumi in folio, e raccolte di articoli, e grosse pubblicazioni monografiche e bibliografiche aeronautiche, perché riuscissi a forza di buone letture a cavar fuori il bandolo della questione. Ma di pagina in pagina sempre peggio m'ero andato a trovare, fin tanto che una notte mi svegliai aeroplano. Era una cosa dapprima inspiegabile, e dopo mortificante ed eroica insieme.

Vicini, quasi a portata d'ali mi erano tanti apparecchi, ce n'erano di ogni tipo e modello e costruzione, di ogni annata aeronautica, dai vincitori dei primi premi a Villa Glori, e degli esperimenti di Francia e America e Inghilterra, a quelli più vecchi, pochissimi noti.

Riconoscevo le ingabbature dei pionieri, e qua e là intravedevo le ombre degli eroi, ombre baffute, anzi baffutissime, quasi direi baffi con ombre, e pagliette e berrettucci alla sportiva, e strani veli di pionieresse, di antiche virago 1912. Anche c'erano aeroplani caduti in guerra, tutti lustri del decoro conferitogli dalla gloria; e alla lontana m'era facile intravedere il Gennariello e lo Spirito di S. Luigi, e poi ancora tanti altri dei quali più o meno sapevo avventure e vicende, ma che pel momento sfuggivano alla pronta indagine. Sagome buffe e intelaiature quasi da tram, sintesi di aeroplani e resti di incidenti e avventure senza fortuna, tipi ricercatissimi ancor vibranti dalla soddisfazione di essere consegnati alla storia, m'erano compagni di rimessa.

Pianamente una serenità so-
andò posandosi sul mondo aeronautico che mi era prossimo; dalla sorpresa del primo momento cominciai a cogliere il buono e il non buono. Intanto ero un aeroplano, ma di che potenza e valore e produzione e marca non sapevo. Mi ignoravo quasi completamente. Forse ero il generico «aeroplano» dei discorsi popolari, l'aeroplano sintesi, l'estremo termine, il tutto della storia e della cultura e dell'avvenire aeronautico. Non mi era facile, non era possibile rispondere agli interrogativi che mi ponevo. Forse ero un Macchi, o chissà un Sorcio Verde, o un caccia; peccato non ci fossero specchi, avrei potuto considerarmi un poco.

Il tempo passava senza troppo peso; doveva esser notte, e solo la luce che pareva esserci propria, blandamente rischiavava la rimessa. Caduti in un sonno profondo, tutti gli aeroplani in posa assai dolente di abbandono, mi apparivano freddi, inanimati, enormi giocattoli dei quali difficile era la descrizione.

Volai all'interno le osservazioni. Ero composto di congegni, ordigni misteriosi, tubicini sottili e lunghissimi serpeggiavano da una all'altra estremità; fili e condutture e manopole e tiranti dei quali intuiro il valore ma non l'uso. La coscienza di essere qualcosa non mi si presentava, non comprendevo il perchè della trasformazione, e volgevo l'esperienza al sogno, cercando convincermi che al risveglio avrei di buona volontà ripreso lo studio della rivolta degli apparecchi in disuso.

Per gradi, attraverso la maturazione delle ore arrivai a convincermi di essere anch'io un rottame, un catenaccio, forse raccolto con tanti altri brani di antica vita aeronautica per formare un museo o una pagina di storia, pronta per essere consegnata a una scuola.

Insofferente, un leggero tremito sentii

corrermi per tutta la intelaiatura, avvertivo calore circolarmi per le superfici, e freddo e caldo alternarsi ed insieme un desiderio smisurato di muovermi, fuggire e ripigliare la vita che come aeroplano doveva essermi segnata dal primo momento? La immobilità non era consona alla mia struttura e mi urgeva spazio aria libertà, tutte cose di alto valore. Febbre e rabbia si mescolavano in un crescendo violento, e per moto spontaneo mi trovai acceso, turbante nelle eliche.

Di fuori luce lunare, e già sognavo di cieli notturni, ai banchi di nuvole. Rivivevo avventure che mi dovevano essere state certe, mie e antiche, tornavo alla sensazione di dovermi e di obblighi rispetti e onori

Il «C. R. 32», costruito dal bergamasco Luciano Sorlini, vola.



e sufficienze che mi spettavano. Ma di più era la libertà mio diritto primo. Ed alla libertà anelavo. Ruggivo, mugugliavo. Tutti gli apparecchi lontani e vicini, i rottami e i ferrivecchi, le alberature e gabbie e ricordi di aeroplani dell'aviorimessa si erano destati; svegli attenti aspettavano qualcosa di miracoloso mi pareva che doцesse d'un tratto avvenire. E forse il miracolo ero io, vecchio mal ridotto apparecchio, anima quasi di aeroplano caduto o fracassato sul nascere.

Le saracinesche si apersero, entrò luce di fuori, una luce tenue che segnò l'aviorimessa di ombre angoli zone chiare e macchie di nero. Luce nella quale si proiettava la voce dei motori, e invitava il giro delle mie tante eliche.

Eliche, eliche; me ne sentivo ovunque, come un uomo all'improvviso si accorge dei propri pensieri e ne sopporta il peso e ne subisce il volume e l'intensità, di ogni elica mi pareva saperne i giri, la violenza il bene e il danno.

Non più rottame, non più anima di aeroplano caduto in guerra o caduto in sfacelo, ma rinnovato ma fresco ma impetuoso ancora, gravai nel vuoto che scavavano le eliche anteriori, e fuggii dall'alcova, dalle amicizie sconosciute, dal posto assegnatomi, abbandonando il museo eventuale, e la pagina di storia assegnatami.

Fuori, il campo aveva l'erba rasata, era



Un interessante idromodello, con galleggianti combinati tra gli scai e le alette idropiane, del triestino Stenio Rossetti.

fresco e l'aria fresca mi giovava, sentivo gioventù per ogni congegno, non mi accorgevo degli alberi lontani né della caserma addormentata fra cespugli e vialetti e tante altre cose della giornata degli uomini.

Percorrevi il tratto dell'aviorimessa alla pista di lancio; sentii voci, molte voci confuse nella notte; mi accorgevo di passi e correre affrettato di persone e uno sbandare di discorsi e richiami. Ero sulla pista, le eliche mi portarono avanti; sentivo l'elasticità delle giunture e la mollezza delle ruote e la gracilità della terra che percorrevi. Un soffio, e tra il sì e il no ero distaccato dall'erba, la sfioravo, la vedevo ancora alla luce dei fari e lampade e della luna. Ero alto, libero, avventurato.

In alto, riposai della corsa, della fuga, presi fiato. Mi ascoltavo respirare, ero come un mare immenso tutto ondate contro una sabbia dura, contro scogli; ero vento battuto alla rinfusa in una foresta a combattere lupi persi rami troncate. Mi ascoltavo, ero una musica.

Il meccanismo complicato e minuto funzionava pulsava animato, sano; giudicavo sereno la potenza e la gioventù degli uomini. All'improvviso un fiume sotto, lungo torto disteso in languidezza fra la vegetazione, mi avvertì che ritornevo l'avventura del «bateau ivre». Sì, anch'io incurante di tutto correvi la libertà, e abbandonati gli ormeggi fuggivo alla ricerca di arcipelaghi siderali, mari nuovi isole disancorate.

Una fantasia di nuvole dolci al tatto e molli, e che presto dimenticavano la loro palpata leggerezza, mi era incontro, mi avvolgeva. La terra era fuori di ogni possibilità. Adagiate sulle mie ali (ne accusavo il peso alle spalle, un peso fisico animale, e ne calcolavo l'apertura innalzandomi), le nuvole sparse mi accompagnarono un poco; fu il primo felice incontro.

Avuta contezza dell'essere insieme mente ordinata al comando e mezzo meccanico da impegnarsi, mi fusi mi consumai nell'ardore dell'impresa, e salii ancora. Ero il Centauro e il Pegaso, o il mito del Centauro e del Pegaso rifiutati moderni, ero il sogno del volo umano realizzatosi. Sognavo Dedalo e Icaro.

Dalla terra salivano discordi voci, comandi ronzio di motori; mi si dava la caccia. Nell'aria avvertivo avvisi annunci segnalazioni: «un aeroplano è fuggito dal campo. Attenzione, attenzione, attenzione. un aeroplano impazzito ha preso la via del cielo».

Memorie di vecchie antiche gare di velocità vinte, o desiderate vincere, mi tenevano, speronavano; nel vuoto del vento, nel turbi-

noso giro delle eliche trascinavano il mio peso; volavo come angelo, come aquila, ero il pensiero degli aeroplani e degli uomini. Ma il tempo non mi era amico, il giorno veniva incontro alle ore, si spegnevano le stelle, ero salutato dagli albori del sole. Urgevano alle spalle ronzanti aeroplani; l'inseguimento si faceva sempre più accelerato. Da pazzo salii ancora, salii a raggiungere la gentilezza dei cieli, vedetta della terra all'incontro dei mondi, staffetta della fine di ogni orario e ogni quadrante. Un tuffo, e io fui nel vuoto; il cerchio era vinto superato; ero al di là degli arcobaleni, giocato vinto dalle eliche.

Viaggiai incontro a stormi di stelle, avvicina i mondi inconsueti, fiumi di colori e mari senza vele. Ero salutato da angoli e da sirene, udivo musiche senza ascoltare, intendevo voci senza capire. La terra gravemente continuava sotto di me; avrei potuto calarmi dove avessi voluto, solo che scegliessi il luogo. Riconoscevo paesi, sapevo i meglio campi e i più bei prati del mondo; mi aiutava la memoria e la scienza di tutti gli aeroplani che mi avevano preceduto.

Non resistevo alle memorie abbandonate, e in picchiata, a precipizio, corpo veloce precipite, mi calai giù a tutte eliche, perdendo drani della superficie; dimenticandomi in un fiato di amore verso prati e boschi e montagne.

Giù, come stella che cade e svanisce, giù, meteora terrestre. La sfera ingrandiva sempre, ero nel cerchio della vita che mi aveva voluto aeroplano. Come un razzo sentii essere ormai essere lanciato a ferire un corpo; un prato un fiume freddo e alberi intravidi e pietre, poi fui un caldo respiro fra le erbe fresche e attonite, verdi.

Anima di aeroplano in disuso, dopo, volteggiavo sul posto.

Il cielo ritrovava il fumo dei falò; nel fiume nubi galoppavano scuotendo la soma. Ragazzi e soldati mi s'erano fatto d'attorno; e guardavano commentando col gesto; era una scena ampia, un paese di colline e ruscelli chiuso da montagne ad anfiteatro che si misuravano nel freddo dell'acqua corrente. Gente si lavava, gareggiando in schiene nude e saponate. Venivano dal bosco fruscii che contro l'altezza dei fusti erano un nulla stracciato jatto colore. I soldati si mettevano al sole nudi, commentando la loro forza, il vigore, raccontavano di storie lontane.

«Ha atterrato un aeroplano», dissero, «guarda, si muove ancora...».

RENATO GIANI



Aeromodelлисти rodigini in mezzo alla neve. Uno, che stava a sinistra, è stato sacrificato per ragioni di spazio.

Cronache aneddotiche della guerra aerea

Il moncone dell'idro

resistere ancora? No. Il telegrafista cade sfinito, scivola nell'acqua. Il motorista lo afferra per la cintola. Un'aspra tremenda lotta con le onde infuriate che vogliono un'altra vittima e riescono a strapparla

L'Airone è partito con un tempo non cattivo ed ha compiuto la sua opera di ricognizione a Navarino, ma ora è sotto le scari e le alette idropiane, del triestino Stenio Rossetti.

L'apparecchio che teneva l'aria da tre ore, volge la prua verso la rotta del ritorno, quando sbucca d'un tratto dietro la cortina del temporale un bimotore da combattimento, un «Blenheim». Si prepara una lotta impari. L'idroplano italiano è più lento e meno armato. Comincia l'azione, di colpo.

Il «Blenheim» è sotto l'Airone, che picchia veloce e cerca d'abbassarsi su mare. Il bimotore gli va appresso. L'idro manovra audacemente ed accortamente. Si sottrae a due puntate, ma una terza tirata a cinquecento metri lo coglie nell'ala sinistra. Le lesioni forse non sono gravi... Sì, no, Sì... Una lingua rossostra. La struttura sta per prendere fuoco. Le fiamme stanno per propagarsi dal bordo dell'ala verso la fusoliera.

Occorre ammarare. Si lancia il segnale di soccorso. Il primo pilota riesce, contro le ventate avverse, con uno sforzo inaudito a portare l'apparecchio ormai squilibrato con gli scarponi sull'acqua. Gli uomini dell'equipaggio si riversano sul lato dell'ala destra. L'ala sinistra è distrutta. Il fuoco attacca la fusoliera — Mollare il canotto pneumatico!

L'ordine è seguito da una grandinata di proiettili. E' il «Blenheim» che spara sui naufraghi. Feriti? Nessuno. Il troncone dell'idro, furiosamente sbalottato, non ha fornito al nemico molta facilità di mira.

Il bimotore se ne va. Resta l'equipaggio italiano afferrato ai resti dell'idro non ancora distrutti. Il motore centrale brucia. Il fuoco attacca l'ala destra.

— Al canotto! Al canotto!

Un'ondata impetuosa porta via il canotto prima che sia usato. Adesso accadrà che tutto il velivolo incendiato con il gruppo umano s'innabiserà nel mare... Ma ecco che un'altra ondata strappa dal telaio, che è una fiamma sola, l'ancora intatta coda dell'apparecchio.

E' come un improvviso mezzo di salvezza mandato da Dio. L'alleco motorista V. con un balzo afferra l'estremità della coda che sta per essere portata via dall'acqua e vi si mette a cavalcioni, tendendo le braccia ai compagni rimasti sull'ala bruciata. Il primo pilota ed il telegrafista, liberatisi dalle tute e lanciatisi in mare, riescono ad aggrapparsi al troncone di coda. Il secondo pilota, l'armiere, l'osservatore, lanciatisi anch'essi, scompaiono tra i flutti.

Tre uomini sono ora su quel misero avanzo che minaccia ad ogni momento di sprofondarsi. Intrizzati, quasi nudi, schiaffeggiati dalla tempesta. Passa un'ora e l'ansia e il tormento non danno accenno di fine. Passano tre o quattro ore. Potranno



Alla Torraccia; ecco un modello del romano Giuliani. Il motore è stato costruito secondo gli schemi pubblicati da «L'Aquilone».

dalle mani del compagno. Rimangono in due. Il viso del primo pilota ha come un pallore di morte. Anche lui si abatterà? Il motorista se ne accorge con terrore. Come potrà il suo comandante tenersi fermo su quella cigolante tavola di salvataggio? Come potrà resistere a quel terribile succedersi di marosi che lo vogliono divellere?

Il motorista subito si puntella con i piedi, con una mano sostiene sé stesso e con l'altra stringe il braccio del pilota. Ma anche questo sforzo non potrà durare a lungo. Il giovane resiste finché può, ma giunto al punto che sente sfuggirgli il compagno ricorre ad un estremo tentativo. Si tratta di prevenire uno strappo più violento. Quello che può essere definitivo.

Egli allora afferra il corpo quasi inerte dell'ufficiale, stringendolo a sé, petto contro petto, e con le mani rimaste libere si abbranca disperatamente alla coda del galleggiante. I due cuori battono l'uno sull'altro. Il camerata che ha un residuo di forze lo divide con il camerata, per resistere alla morte, tenendolo abbracciato. Se il soccorso tarderà moriranno insieme.

Ma il soccorso arriva in tempo. Un motoscafo viene a porre in salvo i due superstiti del naufragio. Sei ore di combattimento con la tempesta.

POSTA Aerea

Ido Vicari, Moglia. — Andiamo per ordine. La tua idea relativa alla costruzione degli apparecchi in scala è buona, ma io temo che tu non ne possa far nulla. Non le case costruttrici opporrebbero dei rifiuti, ma il competente ministero. Le tue opinioni a questo proposito collimano con le mie, ma, purtroppo, ciò non significa che si possa cambiare la testa alla gente. Se il tuo amico industriale (a proposito, potresti favorirci il suo indirizzo?) vuole tentare, tenti. Ma digli pure che non gli sarà facile procurarsi gli schemi costruttivi di molti apparecchi, specialmente degli ultimi tipi. E poi, ripeto, anche venendo in possesso degli schemi, occorre avere l'autorizzazione. Ad ogni modo tienimi informato intorno agli sviluppi di questa faccenda. Vedrei volentieri qualche campione di questo genere di giocattolo (a proposito secondo: so che una ditta di Roma ha in progetto, o sta addirittura realizzando qualche cosa di simile, ma credo che si tenga molto alla larga dalla realtà). Poi mi parli di regenti. Ma racconta, perbacco. Noi ti leggeremo. Scriverai anche un romanzo? Di bene in meglio. Io ho degli amici all'Accademia. Ti raccomanderò loro nell'eventualità che tu intenda diventare candidato all'immortalità (almeno a quella burocratico-ufficiale delle Accademie e degli Istituti). Con la tua offerta di sostituire Crivello arrivi tardi. A parte il fatto (incredibile, è vero) che Crivello lavora per noi anche al campo, il mio editore ha assunto una bravissima signora che (finalmente) oltre a rispondere puntualmente a tutte le lettere alle quali non posso prontamente rispondere io, fa mille altre cose con uno zelo e una precisione mai visti a «L'Aquilone». Nobili è a Bologna, da quanto mi consta. Io non lo vedo da parecchio tempo. Desidero vederlo, ma so che è (come dicono le persone pseudo-istruite) oberato di lavoro.

Bruno Carletti, Pesaro. — Ti dico pubblicamente che tu puoi scrivere. Ma ti dico anche che le cose che mi hai mandato (diligentemente scritte a macchina come ti ho chiesto) non sono adatte al tuo giornale. Il lancio del veleggiatore rosso è scritto quasi come desidero, io, ma non interessa il lettore. Quando si scrive un pezzo per un giornale, bisogna raccontare qualche cosa di originale. Con altre parole, nel racconto deve succedere qualche cosa di nuovo, nello scritto ci deve essere una trovata, insomma. Nel tuo veleggiatore rosso non succede nulla di eccezionale, di avventuroso, di nuovo. Un ragazzo che ha molta passione per l'aeromodellismo costruisce un veleggiatore di colore rosso, lo lancia e il modello vola per qualche secondo. Il ragazzo è felice. Come vedi, io ho raccontato la storia in circa 25 parole, e avrei potuto farlo con meno. Il secondo pezzo è pieno di retorica ed è assai meno adatto del primo a «L'Aquilone». Ma non ti scoraggiare. Con lo stile del veleggiatore rosso potrai in avvenire raccontare qualche cosa di interessante. Allora io pubblicherò e non loderò soltanto le intenzioni.

Ohe, Mestre. — Hai quasi ragione. Ma non ti sei accorto che «L'Aquilone» ti ha... quasi accentato. Il costruttore di aeromodelli è... quasi una realtà (sembra... quasi impossibile).

Ciabatta di Tison, Treviso. — Mi accingo a farti una cultura enciclopedica e dopo scriverò un trattato in 27 volumi che ti invierò in risposta a tutte le tue domande. (Prattanto a qualcuna risponderà privatamente qualche mio palafreniere).

Giuseppe Acconti, Milano. — Congratulazioni. Finalmente sei pilota d'aeroplano e sei felice. Sono contento. Mi piace che tu riconosca all'aeromodellismo, a «L'Aquilone» e a me (ma guarda un po', c'è un anchetto) funzioni utili e preziose agli effetti della realizzazione del sogno aviatore... Mi chiedi se, dopo un anno, quasi, di assenza, puoi tornare nella nostra famiglia. Che domande. Questa è la famiglia di tutti gli aviatori di domani, sì, ma anche di quelli di oggi. Lo sai che, finita la guerra, faremo un raduno di tutti i vecchi abbonati e lettori de «L'Aquilone»? Sarà un raduno commovente. Tu non mancherai. Ho tanto desiderio di rivedere i cari vecchi sicuri amici. Come ho il desiderio di conoscerne personalmente di giovanissimi. Alla fine della tua lettera mi sono fer-

mato ad ammirare l'ingenua e tuttavia poetica illustrazione a colori.

Gianni Gozzini, Bordighera. — Che colpa ho io se non mi giungono belle fotografie (o non me ne giungono affatto) dal luogo dove sei nato e da quello dove abiti, cioè della provincia di Imperia e da quella di Brescia? Tu la qualifichi una vergogna, questa? Non per me, naturalmente. Almeno voglio sperare. (Ma, ora che ci penso, perché non sei nato in altra provincia? o perché non abiti in altra provincia? Mi viene il sospetto che quelli di Brescia, per esempio, non mandino nessuna bella fotografia al solo scopo di punirti, perché te ne sei andato ad abitare una città di mare... Che gente perdisa quei bresciani).

Camillo Grosso, Napoli. — Come avrai veduto, il corso d'aeromodellismo è incominciato. L'indirizzo che chiedi è: via Lutetia numero 5, Roma. Dicono che i corsi di volo a vela verranno iniziati a primavera, ma non so nulla di certo. Perché non ti rivolgi alla R.U.N.A.?

Antonio Settini, Milano. — Spero che tu abbia ricevuto buone nuove dai tuoi cari lontani. Auguri di bene e non dimenticare di fare buona propaganda, in favore del tuo giornale e dell'aeromodellismo, fra i tuoi compagni di scuola.

Grijo Nero, Lecco. — Poco ho capito leggendo la tua lettera. Cerca di scrivere in modo decente, per piacere. A «L'Aquilone» puoi abbonarti in qualsiasi giorno. Puoi anche chiedere i numeri arretrati. Nei prossimi numeri compariranno le puntate di una lezione intorno alla costruzione di un veleggiatore.

Aldo Brovarone, Vigliano Biellese. — Dunque anche tu sostieni che «L'Aquilone» è il più bel giornale che esista. Sono con-

tento. E sono anche contento che ti interessi il romanzo «Ragazzi e scimmie alla guerra». A questo proposito tu ti lamenti per le troppe interruzioni, cioè per l'irregolarità nella pubblicazione delle puntate. Ora ti spiego. Devi sapere che l'amico Guerri, detto Crivello, è un uomo alquanto disordinato. Inoltre egli dice di sì a chiunque gli chieda di fargli un lavoro qualsiasi. Perciò è sovraccarico di lavoro. Per meglio dire era sovraccarico di lavoro quand'era a Roma presso la nostra redazione. È accaduto così che spesso le tavole del romanzo, che egli dipingeva pazientemente e — diciamo — con un certo buon gusto e molto spirito, sono rimaste delle intenzioni. Poi Guerri è partito per il campo di aviazione dove sta sperando di ottenere il brevetto di pilota militare (dico sperando, perché fino ad oggi di voli ne ha fatti pochi, uouno; ma di ciò parleremo un'altra volta, nelle notizie stupefacenti, credo). Ma c'è un'altra cosa da dire. Molti lettori, pur non chiedendoci di trascurare la pubblicazione del romanzo «Ragazzi e scimmie alla guerra a colori», ci hanno ripetutamente pregati di pubblicare «molte scene di guerra aerea a colori». Abbiamo pubblicato due vignette a colori ogni numero sacrificando le tavole del romanzo. Ma ora Guerri annunzia di aver spedito due di queste tavole e di voler condurre a termine l'opera. Vedrai dunque che qualcosa succederà. La tessera la riceverai presto. Stiamo stampando una nuova, molto bella. Ho rice-

UMORISMO DI RAGAZZI



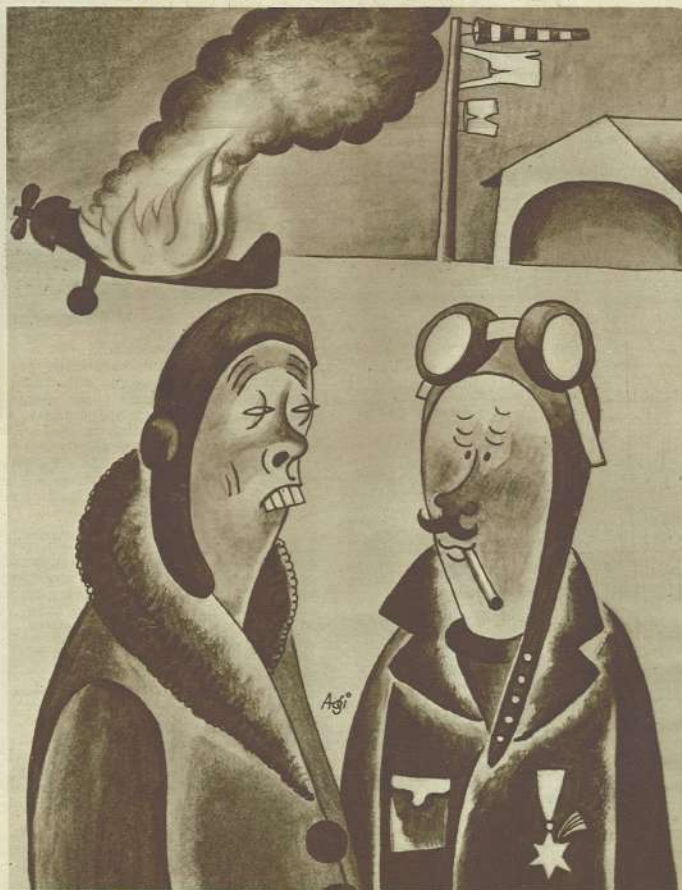
— Vedi? quel portiere è un pauroso. Non fa un saltavaggio a volo se non ha il paracadute, il casco, gli occhiali...

vuto i tuoi disegni. Ottima idea di disegnare tutti i tipi di apparecchi inglesi e tutti i tipi tedeschi. A proposito: dove li hai copiati? Vuoi scrivermelo? Forse noi pubblicheremo presto uno o due librettini della collezione «Aviazione per tutti» con le fotografie e i dati caratteristici e probabilmente anche gli schemi di tutti gli apparecchi italiani, tutti i tedeschi e tutti gli inglesi (forse anche quelli francesi e americani). Scrivimi quando vuoi e ciò che vuoi.

Aeromodellisti di Verona, Treviso e Rovigo. Quel rompiscatole di Aquila Bianca (Antonio Corsini, via Luciano Manara numero 1, Vicenza) pretende che lo stampi un avviso nel quale sia detto che, chi di voi desidera corrispondere con lui, per uno scambio di idee, gli scriva pure liberamente e sollecitamente. Vi pare che io possa stampare un simile avviso? Quello è matto.

ZIO FALCONE

RAFFERIE



— Oh yes, ogni volta che ho l'ordine di attaccare una formazione italiana incendio l'apparecchio; tanto il risultato è lo stesso e si fa prima!

LEGGETE

PERCHÉ L'AEROPLANO VOLA

SETTIMO FASCICOLO DELLA COLLANA DI DIVULGAZIONE AERONAUTICA

AVIAZIONE PER TUTTI

IN VENDITA PRESSO TUTTE LE LIBRERIE EDICOLE ECC. COSTA SOLO UNA LIRA

oppure inviate l'importo all'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO Roma, Piazza del Popolo 18, mediante il c. c. postale N. 1-24712

Leggete L'ALA D'ITALIA

BAGI - ALCYON
Modelli volanti brevettati

Completi in ordine di volo - Chiedere catalogo illustrato inviando L. 2.00 a B A 61 - Via Sacconi, 4-B - ROMA

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO
Roma, Via San Michele 22 *telefono 580-680

**CAPRONI
AERONAUTICA
BERGAMASCA**

PONTE S. PIETRO (Bergamo)

Telegrammi: CAB - Telefoni: 4081 - 4091 - 4092

AEROPLANI)
MILITARI
COLONIALI
TURISMO
ACROBAZIA



FIAT
C.R.42

CAPRONI VIZZOLA
SOCIETÀ ANONIMA

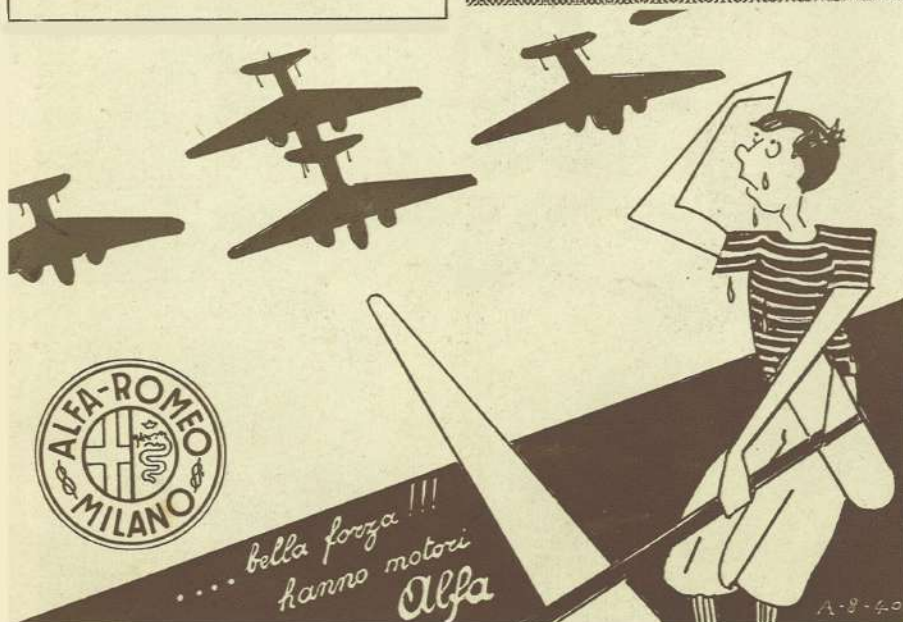


VEICOLO DA CACCIA E INTERCETTAZIONE
CAPRONI VIZZOLA "F. 5,,
Velocità massima km/h 310; salita a 6000 m. in 6'3"



**PER OGNI GIOVANE
PREAERONAUTICO
IL SUO MANUALE
DI SPECIALIZZAZIONE**

1. Il pilota preaeronautico L. 6,30
2. Il motorista preaeronautico „ 7,35
3. Il montatore preaeronautico „ 8, -
4. Il marconista preaeronaut. „ 7,50
5. L'elettricista preaeronaut. „ 8, -
6. Il fotografo preaeronautico „ 6,30
7. L'aiutante di Sanità preaeronautico „ 7,50



CHIEDETELO ALL'UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO - Roma - Piazza del Popolo N. 18 - inviando l'importo mediante il C/C Postale n. 1/24178

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



DUELLO FRA UN «RO 44» E UN IDROSILURANTE INGLESE «SWORDFISH».