

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



UN AIRONE ATTACCA UNA NAVE DA GUERRA BRITANNICA.

**L'AQUILONE**  
*Settimanale per i giovani*

Direttore: **GASTONE MARTINI**  
 Anno XI N. 27  
 6 luglio 1941-XIX  
 Direzione e Redazione  
 Piazza del Popolo 18 - Roma

EDITO DALL'

**UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO**

dipendente del

**Ministero dell'Aeronautica**

Decreto Min. 371 del 26-6-1940-XVIII

Amministrazione

Roma - Piazza del Popolo, 18  
 Telef.: 67-576 - 681-178 - 681-597

ABBONAMENTI

Annuale L. 25; Semestrale L. 14  
 un numero contesimi 80  
 numeri arretrati il doppio

PUBBLICITÀ

Per i contratti pubblicitari rivolgersi alla  
 Ditta del Comm. Luigi Mancini  
 Via Gesù N. 8 - Milano

Prezzo delle inserzioni pubblicitarie

L. 2 per ogni mm. di colonna

Eseguiti 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 edito*

**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**

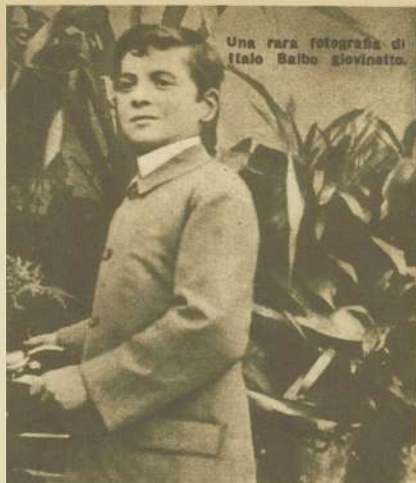
Costa due lire

# Vita di BALBO

Ora è un anno che Italo Balbo è passato nel cielo degli Eroi. Se tutta la sua vita fu un perenne anelito alla purezza e all'eroismo, la sua fine fu senza dubbio degna di quella vita. La sua stagione terrena era cominciata appena, che già Italo Balbo si trovò a militare nelle schiere più indomite e più generose: vale a dire nelle schiere che lavorano e che volevano lavorare per il bene e la grandezza della Patria. Ecco, infatti, Italo Balbo giovinetto che tenta di andare a combattere in Albania contro il dominio turco e per l'indipendenza schipetara. L'impresa fallisce, — Balbo non ha che quattordici anni, — ma in questo gesto noi troviamo già il Balbo degli anni che verranno. In questo primo slancio generoso, vi è già tutto Balbo, il futuro Balbo che confonderà sempre più i suoi interessi ideali coi supremi interessi del suo Paese. Affianco all'azione guerriera e volontaristica, noi già in quegli anni della sua prima giovinezza ritroviamo il Balbo che verrà. Infatti, eccolo, appena quindicenne, cimentarsi nella sua prima impresa giornalistica. Affianco all'azione, il pensiero; e in questo pensiero, lo studio specifico degli interessi italiani. Sorge la « Voce Mazziniana » e nascono i suoi primi articoli di battaglia politica. Ma non basta la sola e arida politica: lo spirito del giovane Balbo volge verso la poesia, nel senso alto e umano della parola. Anche qui però il giovane Italo vuol occuparsi della diffusione della lingua italiana nelle terre irredente. Vi è tutto il profilo di Balbo: di Italo Balbo uomo politico e politico di umanità e intelligenza.

Questo è il Balbo giovinetto, che noi, in quest'anniversario dalla sua scomparsa, abbiamo rapidamente voluto rievocare a edificazione e morale dei nostri lettori giovani. La sua vita, in seguito, fu tutta intonata a questa moralità e su questi impegni. Attraverso l'irredentismo, lo

interventismo della guerra del '15, col Fascismo nel dopo-guerra italiano particolarmente buio, noi abbiamo sempre il medesimo Balbo che si annunziò in quei lontani anni della sua giovinezza e forse fanciullezza. Appena infatti Mussolini viene chiamato a reggere le sorti di una nuova Italia che si annunziava nello spirito di pochi, noi troviamo Italo Balbo Comandante Generale della Milizia e poi Sottosegretario all'Economia Nazionale. La fiducia del Duce lo chiamava a tanto. Ma è



Una rara fotografia di Italo Balbo giovinetto.



Balbo fotografato il giorno in cui si brevettava pilota d'aeroplano.



Balbo a Los Alcazares durante la crociera del 61 idrovoltanti nel Mediterraneo occidentale. Fra i giornalisti che lo accompagnano vi è Nello Quilico, il più acuto profondo e fine tra gli scrittori politici italiani del nostro tempo. Il Quilico, uomo generoso e puro, compagno prezioso

precisamente in questo periodo che Egli fonda il « Corriere Padano », che fu ed è restato un organo di combattimento, e così come lo volle Balbo, una delle più pure espressioni del giornalismo fascista. Sempre come in quei lontani anni del suo primo sbocco, ecco Balbo uomo politico e



Odissea durante la crociera aerea nel Mediterraneo orientale.



Balbo con la Missione Italiana a San Diego di California ospita dall'ammiraglio comandante quella base aeronavale.



Balbo fra i passeggeri italiani di III classe del transatlantico che lo portava negli Stati Uniti a capo della Missione aeronautica italiana.

uomo di lettere e di interessi umanistici e teorici.

Comincia la piena stagione di Balbo: qui ha inizio la sua opera virile di uomo. Ma il suo vero posto di combattimento e di lotta, Balbo lo trova nel 1926 con la nomina a Sottosegretario per l'Aeronautica. Noi sappiamo che Balbo si accinse al nuovo compito con la tenacia e con lo slancio che gli sono oramai familiari. In pochi mesi prende il brevetto di pilota, e comincia la grande impresa di ricostruzione della nostra Aeronautica. Egli è il primo fra tutti con l'esempio. Queste sono pagine di gloria ancora vive e scolpite nel

cuore di ogni italiano. L'ala italiana, sotto il suo comando, conquista i più ambiti primati su ogni cielo e oceano. Nominato nel 1928 Generale di Squadra Aerea e nell'anno successivo Ministro dell'Aeronautica, è lui che fonda a Desenzano la Scuola di Alta Velocità, che porta l'Italia alla conquista dei più ambiti primati. Ecco ancora la Scuola di Navigazione Aerea di Orbetello, culla di piloti atlantici che stupiranno il mondo con le loro imprese. È la vita di Italo Balbo aviatore, pri-

mo fra gli aviatori d'Italia. Ecco Balbo che guida personalmente i voli in massa dei 61 aeroplani da ricognizione nel Mediterraneo occidentale, dei 24 aeroplani da caccia terrestre nella Europa settentrionale, dei 36 idrovolanti da bombardamento nel Mar Nero. Queste furono le prime brillanti e concrete affermazioni della concezione rivoluzionaria che solo in questa seconda guerra europea doveva trovare la sua più piena conferma. Cioè il proporsi e fare attuare collettivamente ciò che fino a ieri era opera dei singoli individui.



Crociera aerea del Decennale: la centuria alata su New York.



Conclusione del primo Giro aereo d'Italia voluto da Balbo.

La prima grande Crociera atlantica ebbe luogo nel gennaio del '31, da Bolama a Natal con dodici idrovolanti partendo da Orbetello e spingendosi fino a Rio de Janeiro. La seconda si svolse due anni dopo, — nel luglio del '33, — ed ebbe proporzioni assai più vaste: 24 apparecchi e 116 transvolatori partirono da Orbetello e, attraverso l'Islanda ed il Canada, raggiunsero Chicago e Nuova York. Al ritorno da questo



A Bologna il Re e Balbo assistono alla sfilata degli apparecchi che hanno partecipato alle Grandi Manovre aeree.



Il Duce decorò Balbo.



Balbo fra i coloni di uno dei villaggi agricoli da lui creati con tanto appassionato fervore.

una folla inneggianti. A Roma la Centuria sfilò sotto l'Arco di Costantino. In quella occasione Balbo venne nominato Maresciallo dell'Aria. Questo, espresso in brevi linee, deve la aviazione italiana alla personalità di Italo Balbo; personalità che era quella specifica del novatore e dell'inventore. Nel gennaio



Crociera aerea Italia-Brasile: gli idrovolanti di Balbo ammarano davanti a Rio de Janeiro.

1934 il Maresciallo Balbo viene nominato Governatore della Libia. Il giovane Impero italiano — come ebbe a dire una volta il Fuehrer, — molto dovrà a Balbo da questo momento in poi. Si direbbe, come è stato detto da qualcuno, che in Balbo si reincarnò, a tanti secoli di distanza, lo spirito di quel Lucio Balbo che fu proconsole romano. Balbo, infatti, Governatore della Libia, dimostra qualità di organizzatore e di colonizzatore che stupiscono gli stessi specialisti. Anzi, Egli fece ancora di più: realizzò ciò che per esempio taluni specialisti ritenevano impossibile fare. Nei sei anni del suo Governo, la Libia subisce un incremento sociale, politico, agricolo, economico e militare difficilmente valutabile in una breve nota commemorativa quale vogliamo essere le nostre povere righe. A noi basterà accennare che Balbo, nella sua grandiosa opera di colonizzazione, trasporto, in appena due anni, sulla Quarta Sponda, più di trentamila coloni e creò villaggi in zone che fino a pochi anni addietro erano luoghi squalidi ed infecondi. Un Generale inglese, nostro prigioniero, passando per quei luoghi non potette tacere la sua sincera ammirazione. Tutta la vita di Italo Balbo, la vita dell'Italiano Balbo, è segnata da grandiose

imprese e da più che perenni affermazioni. Tanto deve l'Italia ad Italo Balbo; questa nostra Italia che Egli tanto amò e servì appassionatamente, così come noi stessi delle nuove generazioni amiamo e desideriamo servire.

Ad un anno dalla sua scomparsa, in questa nostra sincera e commossa commemorazione noi abbiamo voluto, — semmai ciò fosse necessario, — ricordarlo ai giovani di Italia quale esempio, quale esempio da seguire e da amare. Balbo resterà nella storia del nostro Paese alta e



Prima di diventare Governatore della Libia Balbo ha compiuto una ardua e faticosa crociera aerea sulle regioni meridionali libiche fra Cufra e Gat, oltre il tropico. Una sosta nella regione del Tibesti.



Il Duce passa in rassegna gli apparecchi dell'aeronautica della Libia alla quale il Maresciallo dell'Aria ha dedicato tanto amore fino alla vigilia dell'attuale conflitto.

limpida figura e come misura delle possibilità dell'italiano del tempo nuovo, misura da richiamare continuamente alla nostra moralità e alla nostra fatica.



Una delle ultime fotografie del Maresciallo dell'Aria, Balbo paria ad un gruppo di ufficiali nell'imminenza di uno scontro in Marmarica.

# IL COLLEGIO AERONAUTICO DI FORLÌ



la mezza retta gratuita sia per benemerze familiari (orfani di Caduti, figli di decorati, Squadristi, ecc.) sia per merito personale (agli aspiranti che risultino in possesso della media di almeno 8 decimi).

La retta non è superiore a quella di un comune collegio. A richiesta dell'interessato, può venir concessa la rateazione della retta.

Ma ecco come continua il bando di concorso:

E' aperto un bando di concorso per la ammissione al Collegio Aeronautico di Forlì di num. 85 allievi, per le classi quarta e quinta ginnasio, prima Liceo classico, prima e seconda Liceo scientifico.

**REQUISITI:**

A tale concorso sono ammessi i giovani cittadini italiani che siano in possesso dei seguenti requisiti:

- a) essere iscritti alle organizzazioni della G.I.L.;
- b) possedere lo sviluppo organico e le attitudini necessarie per seguire con profitto le attività che si svolgono nel Collegio;
- c) non essere mai stati espulsi da Istituto di educazione dello Stato;
- d) possedere il titolo di studio prescritto per l'iscrizione alla classe cui il candidato aspira (promozione o diploma di ammissione conseguito in un istituto regio, pareggiato o parificato);
- e) appartenere alla razza ariana;
- f) essere nati posteriormente al primo aprile 1926 per la classe quarta ginnasio ed avere l'età corrispondente per le altre classi.

**DOMANDE:**

Le domande dovranno essere redatte con la modalità che potranno essere indicate dai Comandi Federali o dal Comando del Collegio ai quali gli interessati dovranno rivolgersi. Dovranno essere presentate entro il 10 agosto 1941-XIX.

**TITOLI DI PREFERENZA:**

- Sono preferiti nelle ammissioni:
- 1) Orfani di guerra, orfani di caduti per la Rivoluzione e per la Spagna;
  - 2) Orfani di militari delle forze armate dello Stato morti per cause di servizio;

Il Ministro dell'Aeronautica ha messo a disposizione num. 30 borse di studio per i figli degli Ufficiali e del personale della R. Aeronautica.



**Brunetti Ugo, Genova.** — Non è un brutto modello, ma non si può pubblicare prima di conoscere i risultati di volo. Manda a suo tempo disegni più completi e fotografie del modello. Se del caso, pubblicheremo.

**Angione Angiolo, Vicenza.** — I disegni non sono pubblicabili.

**Isidoro Guglielmo, Giarrè.** — Vedi la raccolta di tabelle pubblicata in questo numero. Ti consiglio i profili S.L.I., incidenza 7 gradi, oppure l'Esiffel 400. Ricordati che non si dice «nella speranza di un lecito invio» ma «di un sollecito invio». Saluti.

**Luciano Belforti, Piacenza.** — Vedi anche tu le tabelle di Profili pubblicate in questo numero.

**Priotto Giacomo, Gradellona.** — Come si fa a capire se vi sono correnti ascendenti? Ma, caro Giacomo, sei un bel tipo tu! Anzi tutto è un po' difficile stabilire se in un dato luogo vi è un'ascendenza, o meno. Però è ovvio che sotto un cumulo in formazione o sopra un vasto pendio contro il quale soffi il vento, vi saranno senz'altro correnti ascendenti. Esse saranno più o meno forti, ma vi saranno comunque. Alla seconda domanda non dovrei nemmeno risponderti: credi che i pesci potrebbero nuotare senz'acqua e noi camminare senza la terra sotto i piedi? Dunque come vuoi che un modello possa veleggiare senza correnti ascendenti? I modelli volanti si mantengono a lungo in aria in quanto possono sfruttare queste correnti. Gli alioni, come tu

Il Collegio Aeronautico di Forlì ha lo scopo di preparare i futuri allievi dell'Accademia Aeronautica di Caserta. Le finalità del Collegio sono dunque le seguenti: sviluppare nei giovani tendenze e caratteristiche spiccatamente guerriere, suscitando e mantenendo in essi il sentimento dell'onore, del dovere e della disciplina, nonché tutte quelle energie morali e spirituali che, unite a sane attitudini fisiche, caratterizzano il perfetto fascista, dare agli allievi le cognizioni indispensabili per conseguire una solida e pratica cultura generale ed una base di cultura sportiva e militare necessarie a chi aspira alla carriera delle armi. La disciplina è naturalmente dura, ma è temperata da una amorevole cura e comprensione, da parte dei superiori, per i bisogni e le reazioni spirituali degli allievi.

Il comando del Collegio è retto da un Ufficiale superiore della R. A. coadiuvato da ufficiali della G.I.L.; questo per quanto concerne l'ordinamento interno e l'istruzione pratica sportivo-militare.

Nel Collegio Aeronautico si frequentano regolarmente le classi del ginnasio superiore e dei due licei: classico e scientifico. L'insegnamento culturale è affidato a professori ordinari messi a disposizione dal Ministero dell'Educazione Nazionale; gli studi compiuti e i titoli conseguiti hanno, a tutti gli effetti, lo stesso valore di quelli conseguiti presso i corrispondenti istituti regi.

Inoltre gli allievi seguono corsi di Cultura Fascista, materie aeronautiche, aeromodellismo, volo a vela (campeggio estivo di Pavullo nel Frignano) e regolamenti militari.

E' noto che gli allievi del Collegio Aeronautico di Forlì hanno la precedenza assoluta nei Concorsi di ammissione alla Regia Accademia Aeronautica di Caserta.

Per l'anno scolastico 1941-42 sono disponibili i seguenti posti:

— IV Ginnasio superiore: posti 30 (limite di età: essere nati posteriormente al 1. aprile 1926);

— V Ginnasio superiore: posti 8 (limite di età: essere nati posteriormente al 1. aprile 1925);

— I Liceo classico: posti 9 (limite d'età: essere nati posteriormente al 1. aprile 1924);

— I Liceo scientifico: posti 30 (limiti di età: essere nati posteriormente al 1. aprile 1925);

— II Liceo scientifico: posti 8 (limiti di età: essere nati posteriormente al 1. aprile 1924).

Le domande devono essere presentate al Comando Federale di appartenenza entro il 10 agosto XIX. I corsi avranno regolare inizio al 16 ottobre.

E' superfluo aggiungere che al concorso vengono ammessi solo candidati iscritti alle organizzazioni giovanili del Partito e che

siano in possesso di altri requisiti fisici e organici e, soprattutto, che abbiano una vista perfetta, requisito principale per chi vuole intraprendere la carriera aeronautica.

Stralciamo dal Bando di Concorso, edito in questi giorni dal Comando Generale della G.I.L., la lista dei documenti che devono essere allegati alla domanda di ammissione (questa ultima in carta bollata da L. 4):

a) certificato di nascita del candidato (carta legale da L. 4) debitamente legalizzata;

b) certificato dal quale risulti la appartenenza alla G.I.L. rilasciato dal Comando Federale (carta legale da L. 4);

c) certificato di cittadinanza italiana di data non anteriore al presente bando vidimato dal Prefetto, se rilasciato dal podestà, legalizzato dal Presidente del Tribunale o dal Pretore se rilasciato dall'Ufficio di Stato Civile;

d) tre fotografie formate tessera con indicazione leggibile, a tergo, del cognome, nome, paternità del candidato;

e) titolo di studio dal quale risulti che il candidato ha ottenuto la promozione alla classe che aspira frequentare.

Il certificato (in carta legale da L. 6) dovrà specificare i voti conseguiti nelle singole materie, ivi compresi quelli di condotta e di educazione fisica.

I certificati non muniti dell'indicazione dei voti verranno valutati colla media dei sei;

f) certificato di rinvenimento o sofferto valore;

g) attestato sanitario comprovante che nella famiglia del candidato non vi siano casi di malattie ereditarie;

h) dichiarazione del padre, o di chi esercita la patria potestà, circa l'obbligo di corrispondere all'amministrazione del Collegio le quote di pagamento;

i) dichiarazione colla quale il padre o chi esercita la patria potestà, acconsente che l'allievo partecipi alle esercitazioni di volo.

Il candidato sarà sottoposto ad una accurata visita medica. Niente paura, però! Non è la terribile visita psico-fisiologica, simile ad una tortura cinese e tanto temuta. Si tratta di una visita accurata, meticolosa e scrupolosa, ma non ha niente a che fare con la «tortura» di cui sopra...

Gli allievi possono fruire del beneficio del



Esercitazioni di tiro.

3) Figli di minorati delle guerre e della Rivoluzione Fascista;

4) Figli di famiglie numerose;

5) Figli di fascisti che comunque prestino la loro opera nelle organizzazioni dipendenti dalla G. I. L.;

6) Candidati che abbiano frequentato con esito favorevole i corsi per graduati della G. I. L.;

7) I candidati che abbiano ottenuto il miglior risultato negli studi.

**SPESA A CARICO DELLE FAMIGLIE:**

Sono a carico delle famiglie degli allievi:

a) la retta annua;

b) l'importo per l'acquisto dei libri, degli oggetti di cancelleria e del materiale per l'igiene personale nella misura effettivamente spesa;

c) quota annua per assicurazioni infortuni;

d) le tasse di esame e di diploma;

e) la spesa di prima vestizione e la spesa di manutenzione corredo;

f) le somme che venissero eventualmente anticipate all'allievo per spese di carattere generale o straordinario strettamente indispensabili o per far fronte ad eventuali danni.

**BENEFICIO DELLA MEZZA RETTA:**

Alle famiglie le quali abbiano due figli negli Istituti della G. I. L. si concede che uno solo di essi paghi la mezza retta.

Inoltre il Comando Generale della G.I.L. accorda il beneficio della mezza retta:

- 1) ai figli del personale di ruolo della G.I.L. in servizio o in posizione di quiescenza;
- 2) per benemerze di famiglia;
- 3) per merito personale.

sai, sono apparecchi da bombardamento e ciò in questo momento ti deve bastare. Aspetta ancora un poco e vedrai che qualche ottimo Manuale scapperà fuori.

**Volontè Luigi, Pero.** — Sì, nei motori a scoppio c'è il carburatore. Detti motori, che sono del tipo «a due tempi», non vanno a benzina bensì a miscela.

**Saverio Lombardi, Rovigo.** — Ti rispondo subito, ma sarà sempre troppo tardi per il 26 corrente. Avete tutti una gran brutta abitudine, quella di costruire all'ultimo momento. Il modello per una gara dovrebbe essere invece costruito e messo a punto con la massima calma e in modo perfetto. Per l'ala del tuo veleggiatore puoi usare i seguenti profili: S. L. I., Eiffel 400, Göttinga 497, Göttinga 549.

Con questi profili l'ala deve avere un'incidenza di circa 2°. Le tabelle dei profili, richieste anche da altri aeromodellisti, vengono pubblicate nel presente numero de L'Aquilone. La centina estrema può essere di profilo biconvesso simmetrico (ad es. NACA M. 3). Quanto alla svergolatura, nessun pericolo. Si copre in modo normale, si bagna e si mette ad asciugare sul piano di montaggio, ponendo al di sotto del bordo d'uscita di ciascuna delle centine d'estremità un blocchetto di legno di spessore tale che anche queste centine si trovino ad incidenza o gradi rispetto al piano di montaggio. Si fa così anche dopo verniciata l'ala che sarà lasciata sul piano sino a completo essiccamento della vernice (una dozzina di ore).

# FRASCATI

## Marcigliana

### ANDATA E RITORNO

intervista con un campione

Domenica 15 giugno alle ore 13.30 il modello veleggiatore di Bruni di Frascati veniva sganciato dal cavo di rimorchio e cominciava a veleggiare nel cielo.

Era proprio seccato quel modello: nato a qualche centinaio di metri sul livello del mare, aveva — anche in voli di breve durata — ad affacciarsi sui pendii dominanti vallate aperte a perdita d'occhio, non si sentiva a suo agio nel cielo di quella stepposa pianura attorno alla quale le basse colline sembravano una barriera eretta per arrestare le sculceranze giovanili dei modelli troppo generosi molti dei quali si erano già impantati nelle chiome fronzute degli alberi che le coprivano.

Eppoi, ecco, non era abituato a tutto quel trambusto: dov'era la natia ridente e tranquilla cittadina, dov'era la scuola di Frascati, ove, centina per centina, era laboriosamente venuto alla luce? L'avevano cacciato assieme ad altri compagni in un angolo di un enorme scatonone nero che legato ad altri scatononi formava una serpe anodina: altri attraverso la campagna rorida di rugliata e che, sbuffando ed insudiciando l'aria, pro-

ri, constatò che si trovava ad un'altezza enorme, vertiginosa, mai prima raggiunta. Provò nuovamente un senso di angoscia e volle scendere senza riuscirci. Si sentì perduto e fu preso da una profonda nostalgia, un desiderio pungente di toccare ad ogni modo quella terra che altre volte, nell'atterrare dopo un breve volo, aveva maledetto per quei forti pugni sul naso che essa regolarmente gli somministrava. Impotente a far nulla cominciò a guardare più attentamente sotto di sé per cercare di riconoscere i luoghi sui quali si librava. Sulla destra v'era una striscia argentea, luccicante; non c'era da sbagliarsi, era il mare. Lo conosceva bene, ché anche dalla vetta del Tuscolo l'aveva spesso visto. Sulla sinistra v'erano monti. E il Tuscolo con la sua gran voce bianca dov'era mai? Provò a cercarlo fra quei monti lontani e non lo trovò. Intanto notò che stava scendendo e si sentì, strano a dirsi, più sollevato. Il vento ora lo spingeva rapidamente e intanto continuava a scendere. Ad un tratto, in direzione del suo muso, vide la croce del Tuscolo e una grande gioia lo prese: sarebbe tornato a casa! Bastava in-

barba, lo teneva per la coda, lo guardava da tutte le parti. Il frate sollevò poi il modello da terra, lo portò con sé e lo rinchiuse in uno stanzone, non senza aver prima trascritto l'indirizzo segnato sulla fusoliera.

Così due giorni dopo giungeva all'Ufficio Modelli Volanti della Sede Centrale della Runa una cartolina postale del seguente tenore: «Eremo di Camaldoli sopra Frascati, 16 giugno 1941-XIX. Spett. Unione, notifico che stamane nelle pertinenze di questo Eremo, sito in Comune di Monte Porzio Catone, altitudine circa m. 500, è stato trovato il modello volante appartenente a Bruni Ottavio. Sac. Arcangelo De Agostini Eremita Camaldolense».

\*\*\*

Il trambusto provocato da quella cartolina fu indescribibile: ci aspettavamo che il fuggitivo fosse rintracciato assieme agli altri due scomparsi dopo di lui, ma non credevamo che avesse potuto finire il suo volo a una tale distanza. Eppoi è l'unica volta da quando in questo mondo si fanno gare di modelli volanti che uno di essi, trasportato a decine di chilometri di distanza, se ne torna a casa con i propri mezzi (l'Eremo di Camaldoli si trova a circa due chilometri e mezzo da Frascati).

Si cerca una carta topografica che, come al solito, non si trova. Mettiamo sottoposta vari uffici e alla fine ne troviamo una della Conosciazione Turistica Italiana. Si misura la distanza, in linea retta, fra il campo della Marcigliana e l'eremo di Camaldoli: millimetri 113,5. La scala è 1 : 250.000 e quindi la distanza reale è di poco più di 28 chilometri. Il primato nazionale di distanza per aeromodelli veleggiatori è battuto di quasi cinque chilometri!

Si corre alla redazione de L'Aquilone per comunicare la sensazionale notizia del modello che, dopo aver battuto il primato di

## VELECCIATORI ALLA CONQUISTA DI CRETA

I critici militari inglesi sono ancora sotto l'impressione — e ohissà per quanto tempo ci rimarranno ancora — del terribile colpo infitto a Creta alle loro dottrine dalla fulminante azione dell'Asse.

Analizzando ora alla luce dei fatti lo svolgimento della meravigliosa manovra di sbarco aereo effettuata dall'aviazione tedesca, il «Times» scrive che l'impiego di veleggiatori terrestri e marittimi hanno costituito un'assoluta novità, ed una ennesima sorpresa. Ed il giornale riferisce le testimonianze di un neozelandese che ha partecipato alla cattura di un veleggiatore prima che fosse costretto a mettersi in salvo coi propri compagni. Egli ha dichiarato che un grande quadrimotore «Focke Kulf» rimorchiava 10 veleggiatori separati uno dall'altro da una distanza di circa 60 metri; essi erano caratteristici per la loro enorme apertura alare e per la forma della fusoliera lunga e sottile. Ogni veleggiatore aveva a bordo 16 uomini in completo assetto di guerra, che all'atterraggio balzarono fuori in un attimo lateralmente poiché la fusoliera si apriva come una scatola. Il «Times» aggiunge che i paracadutisti furono impiegati per occupare posizioni isolate; essi calarono dove capitava: sulle cime degli alberi, sui costoni dei monti, sulle spiagge ed in mezzo alle piazzole dei villaggi, ed ognuno pensava alla propria difesa mettendo in atto un piano di azione improvvisato prima di congiungersi nel punto prestabilito per iniziare insieme il compito loro affidato. Secondo lo stesso giornale britannico i tedeschi hanno costruito un gran numero di apparecchi «Junkers» leggeri ed economici capaci di trasportare 40 uomini. Questi apparecchi non sono stati risparmiati nella battaglia di Creta purché «gli uomini fossero giunti a destinazione». Molti «Junkers» difatti sono rimasti danneggiati nell'atterraggio, ma essi non erano armati e probabilmente i loro motori erano già stati usati dagli apparecchi da caccia e da bombardamento. In definitiva si trattava di materiale già dichiarato fuori servizio e destinato a servire ancora un poco, quel tanto che era necessario per sfruttare con criteri di assoluta economia, un'impresa considerata la più stupefacente di tutta la guerra.

Secondo il «Daily Telegraph» l'invasione aerea dell'Inghilterra potrà essere tentata con l'impiego simultaneo della aviazione



La lezione di aeromodellismo.

cedeva veloce. Si era trovato di nuovo all'aperto fra tante case, tante come una volta, volando a ridosso di un costone, le aveva viste lontane, piccole, rose quasi eteree dalla foschia che velava l'orizzonte. E poi dopo una pazzia corsa in strani scatononi traballanti, dalle corna di lumaca, si era ritrovato in campagna adagiato sull'erba del prato, stordito e anelante con nelle strutture uno strano fremito. Quante ore erano passate? Chi lo sa! Al ricordo delle trascorse peripezie si sentiva rimescolare tutto, anzi non riusciva a volare più dritto; si agitava in moti convulsi; singhiozzava. Allora innalzò una preghiera, una supplica al nume tutelare dei modelli volanti (perché ve n'è uno): «Fammi salire, diova, fammi spaziarè nell'alto del cielo, portami, sulle ali del vento, al mio paese». Subito dopo, si sentì più leggero: si accorse che saliva; saliva roteando calmo e lento come un falco e il vento intanto lo portava con sé. Via sulla campagna, in alto, sempre più in alto verso sud-est. Fazzo di gioia cominciò a dondolarsi e a tarle capriole per un po'. Ma comprese subito sulle sue ali e si sentiva squassato dal gioco alterno delle correnti. Viaggiò a lungo fra le nuvole non trovando uno spiraglio per uscire. Ad un tratto vide sotto di sé del verde e si gettò a capofitto per sfuggire a quell'atmosfera opprimente. Sbuatone fuo-

fatti buttarsi un poco sulla destra e avrebbe atterrato sulla piazza di Frascati! Ci provò con tutta la volontà; impossibile, il vento lo spingeva con violenza quasi volesse schiacciare contro la collina. Cercò di divincolarsi da quella morsa implacabile, ma fu inutile, niente da fare! Si sentì perduto, era la fine. Essere arrivato così vicino a casa e non potersi tornare più! Sì, perché sarebbe rimasto là, fra i rami fronzuti di qualcuno degli alberi che coprono fittamente i pendii del Tuscolo; sarebbe rimasto a marciare fra sole e acqua a ridursi rottame inutile, senza che nessuno potesse sospettare la sua presenza in quei luoghi. Era ormai contro la collina: bosco, sempre bosco! Ad un tratto una valletta stretta gli apparve avanti al muso, quasi spoglia di alberi. Occorreva scendere lì, a tutti i costi! Punto qui il muso, sorpassò un muro a pochi metri d'altezza e si trovò sopra un vigneto. Chiuse gli occhi e si lasciò cadere. Le canne ed i tralci delle viti produssero orridi squarci nella sua ricopertura. Qualche centina e qualche listello restarono ammaccati. Provava ora dolore per le ferite, ma in compenso si sentiva anche invaso da una grande gioia; sarebbe, ro venuti degli uomini, avrebbero letto le parole scritte sulla fusoliera e avrebbe potuto così tornare a casa sua. Si guardò intorno: era poco sotto alla croce del Tuscolo, vicino ad una chiesa. Tutto era pace lassù e non si vedeva anima viva. Scese la notte e luciole assieme alle stelle si diedero a comporre un poema di luce nel silenzio della notte. In quel silenzio il veleggiatore, stanco, si addormentò. Dormì a lungo, tanto che non si accorse del sorgere del sole. Si svegliò nel sentirsi toccare, palpeggiare da mani curiose: un frate vestito di bianco, con una gran

distanza, è tornato a casa. L'entusiasmo è generale. Bisogna scrivere qualcosa.

Ecco perché mi sono recato a Camaldoli per farmi raccontare le varie peripezie del volo dal protagonista. Ve le ho fedelmente riferite e dovrei anche parlare delle nostre che non sono mancate. Sarà per una altra volta, quando ci sarà un po' di spazio nel giornale. Preferisco intanto farvi presente: 1) che sono in corso le pratiche per la omologazione del primato; 2) che Bruni si è fatto fare 113 fotografie col suo modello e presto ne vedrete qualcuna su L'Aquilone; 3) il modello, partito dalla valle del Tevere ad una altezza sul livello del mare di non più di una cinquantina di metri, ha preso terra a 500 metri circa di altezza. Quanto sia rimasto in aria è impossibile dire, certo per lo meno 4 o 5 ore.

CARLO TIONE



Salto del l'Asse.

# PROFILI



Molti giovani costruttori ci hanno richiesti quali profili debbano adottare per le ali dei loro modelli, altri ancora tabelle e grafici. Abbiamo quindi pensato di accontentare tutti pubblicando le tabelle relative ad alcuni ottimi profili e indicando per ognuno di essi l'uso e l'incidenza d'impiego (considerando i relativi piani di coda fissati sui modelli ad incidenza 0°).

## CLARK Y (piano-convesso).

Ali di modelli ad elastico di piccolo carico alare; piccoli veleggiatori; per impennaggio orizzontale dei modelli con motore ad elastico. Incidenza d'uso: per le ali +2°; per impennaggio: incidenza minore di circa 2° di quella alare

X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	3,60	6,43	7,83	8,79	9,56	11,32	1,68	11,37	10,49	9,13	7,34	5,21	2,79	1,50	0,00
Yi	3,60	1,42	0,91	0,59	0,39	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

## EIFFEL 400 (concavo-convesso).

Ali di modelli ad elastico con carico alare sino a 18 grammi per decimetro quadrato e anche oltre; ottimo anche per modelli veleggiatori. Incidenza d'uso: da 1° a 1°1/2 positiva.

X	0	1,5	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	4,80	6,63	7,48	8,77	9,79	10,50	12,50	13,10	12,60	11,60	9,90	8,00	5,80	3,10	1,69	0,00
Yi	4,80	3,39	2,85	2,03	1,41	1,00	0,10	0,10	0,60	1,30	2,00	2,40	2,20	1,30	0,71	0,00

## GOTTINGA 549 (leggermente concavo-convesso).

Ottimo per veleggiatori; serve anche per modelli con motore a scoppio e ad elastico. Incidenza d'uso: circa +2°.

X	0	1,5	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	3,45	5,7	6,8	8,45	9,65	10,7	13,2	13,85	13,4	12,05	10,05	7,9	5,35	2,7	1,4	0,00
Yi	3,45	1,95	1,6	1,1	0,75	0,55	0,05	0	0,1	0,3	0,55	0,65	0,55	0,3	0,15	0,00

## GOTTINGA 497 (concavo-convesso).

Per ali di modelli con motore ad elastico, a scoppio e per veleggiatori. Incidenza d'uso da +2° a +2° 1/2.

X	0	1,5	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Xs	3,70	6,15	7,25	8,70	9,75	10,60	12,50	13,40	13,10	12,25	10,70	8,65	6,10	3,20	1,64	0,00
Yi	3,70	2,10	1,45	0,75	0,35	0,15	0,10	0,70	1,45	2,10	2,40	2,35	2	1,25	0,70	0,00

## S.L.I. (concavo-convesso).

Profilo ottimo per ali di veleggiatori e anche di modelli con motore ad elastico. Incidenza d'uso: +2° circa.

X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	3,5	7	8,5	9,5	10,5	12,75	13,25	12,7	11,5	9,75	7,8	5,75	3,12	1,6	0,7
Yi	3,5	1,5	1	0,6	0,4	0,00	0,3	1	1,5	1,75	1,8	1,6	0,8	0,8	0,00

## SAINT CYR 58 (biconvesso simmetrico).

Simmetrico per piani coda veleggiatori e modelli con motore a scoppio. Incidenza 0°.

X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	0,00	1,37	1,76	2,10	2,31	3,13	3,50	3,41	3,20	2,83	2,33	1,76	1,09	0,50	0,00
Yi	0,00	-1,37	-1,76	-2,10	-2,31	-3,13	-3,50	-3,41	-3,20	-2,83	-2,33	-1,76	-1,09	-0,50	0,00

## NACA M. 3 (biconvesso simmetrico).

Simmetrico per piani coda e per centina estremità ala, come del resto anche Saint Cyr. In questo caso da scegliere l'uno o l'altro a seconda dello spessore del profilo usato per il resto dell'ala. Incidenza d'uso: 0°.

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	0	1,86	2,51	3,39	4,00	4,47	5,57	5,95	5,89	5,50	4,85	3,96	2,88	1,62	0,93	0,20
Yi	0	-1,86	-2,51	-3,39	-4,00	-4,47	-5,57	-5,95	-5,89	-5,50	-4,85	-3,96	-2,88	-1,62	-0,93	-0,20

## NACA M.3 (a muso appuntito) (biconvesso simmetrico).

Centina estremità dell'ala con profili Eiffel 400, Gottinga 549 e simili.

X	0	1,25	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	0	1,25	1,86	2,86	3,61	4,21	5,64	6,00	5,75	5,11	4,29	3,39	2,43	1,37	0,78	0
Yi	0	-1,25	-1,86	-2,86	-3,61	-4,21	-5,64	-6,00	-5,75	-5,11	-4,29	-3,39	-2,43	-1,37	-0,78	0

Tutte le quote indicate nelle tabelle (X; Ys; Yi) sono percentuali della corda (lunghezza) della centina. Esse possono essere prese come sono solo per centine di corda 100 millimetri. Per tutte le altre, di corda superiore od inferiore occorre moltiplicare le quote stesse per la corda della centina (espressa in millimetri) e dividere per 100. Si ottengono così le quote relative a quella determinata centina. Però, per disegnarla occorre anche tener presente che pure le quote X (distanze dal bordo d'attacco delle perpendicolari sulle quali vengono segnate le relative quote Ys e Yi) sono percentuali della corda della centina, quindi anche per esse va compiuta analoga operazione.

Esempio di calcolo di 2 centine, rispettivamente da mm. 80 e mm. 120 — Profilo Clark Y.

Tabella di profilo CLARK Y (vedi sopra).

Si moltiplica ogni quota per 80 e si divide il prodotto per 100.

$\frac{3,60 \times 80}{100}$	$\frac{6,43 \times 80}{100}$	$\frac{1,42 \times 80}{100}$	ecc.
------------------------------	------------------------------	------------------------------	------

si ottiene la seguente tabella:

X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	2,88	5,14	6,26	7,03	7,65	9,05	9,34	9,1	8,39	7,3	5,87	4,17	2,23	1,2	0,10
Yi	2,88	1,14	0,73	0,47	0,31	0,006									

Dobbiamo ora disegnare il profilo in base alle quote trovate. Nulla di più semplice, ma occorre tener presente che le distanze X sono anch'esse percentuali della corda della centina e dovranno pertanto essere calcolate come sopra:

$\frac{2,5 \times 80}{100}$	$\frac{5 \times 80}{100}$	ecc.
-----------------------------	---------------------------	------

Noi otterremo così i numeri 2; 4; 6; 8; ecc. che ci rappresentano precisamente la distanza dal bordo d'attacco della perpendicolare sulla quale viene presa la corrispondente quota Ys e Yi (vedi figura).

Analogamente si procede per calcolare la centina di corda 120 millimetri:

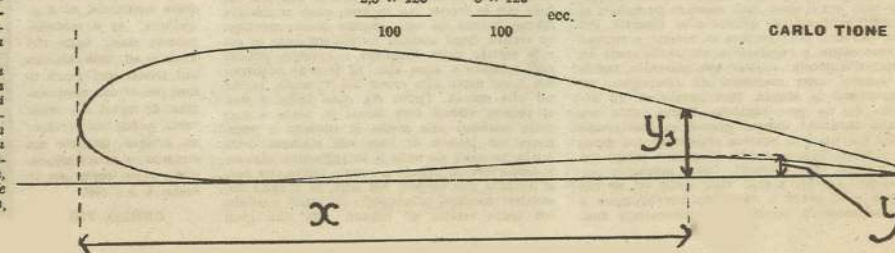
$\frac{3,60 \times 120}{100}$	$\frac{6,43 \times 120}{100}$	ecc.
-------------------------------	-------------------------------	------

si ottiene la seguente tabella del profilo Clark Y (centina di mm. 120 di corda):

X	0	2,5	5	7,5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	95	100
Ys	4,32	7,72	9,4	10,55	11,47	13,58	14,02	13,64	12,59	10,95	8,80	6,25	3,35	1,80	0,14
Yi	4,32	1,70	1,09	0,71	0,47	0,01									

e analogamente a quanto fatto sopra, occorre calcolare anche le quote X:

$\frac{2,5 \times 120}{100}$	$\frac{5 \times 120}{100}$	ecc.
------------------------------	----------------------------	------



vera e propria, dei paracadutisti e dei veleggiatori. Gli apparecchi trasporto-truppa possono alloggiare sino a quarantacinque uomini di fanteria completamente equipaggiati, ma sono relativamente poco veloci e molto vulnerabili nell'aria da parte della caccia e dell'artiglieria antiaerea. Inoltre per l'atterraggio sono necessari degli aeroporti di grandi dimensioni; ne risulta quindi che, come avvenne in Olanda, gli apparecchi trasporto-truppa verrebbero impiegati soltanto dopo che il nemico si fosse impadronito di un certo numero di aeroporti per mezzo di paracadutisti od in altro modo. Al contrario, i veleggiatori costituiscono un ottimo mezzo per il trasporto di truppe. Costruiti interamente in legno, di cui i tedeschi abbondano e del costo non superiore alle 500 sterline, il veleggiatore ha il vantaggio della silenziosità, e ciò è di grande importanza, in quanto, essendo dotato di una velocità molto limitata, può atterrare in qualsiasi punto dell'Inghilterra meridionale. Certamente lo sbarco di truppe per mezzo di veleggiatori avverrebbe alla caccia ed ai difensori a terra di distruggerli. Però bisogna tener conto che, a differenza degli aeroplani, il veleggiatore non essendo dotato di motori né di complicati congegni di comando, non ha nessun punto vitale che una volta colpito lo farebbe precipitare al suolo. Il maggior pericolo per i veleggiatori è l'atterraggio che, come è noto, avviene molto lentamente. Non bisogna confondere il veleggiatore con l'aliante, che può approfittare delle correnti di aria per guadagnare quota e ritardare l'atterraggio. Il veleggiatore invece, una volta abbandonato l'apparecchio rimorchiatore, deve necessariamente atterrare qualunque sia il pericolo da affrontare.

A sua volta l'Esercito, organo ufficiale del Ministero della Guerra spagnolo, esaminando le possibilità di una invasione aerea della Gran Bretagna, scrive che una massa di 20.000 bombardieri — cifra assolutamente accessibile al potenziale bellico tedesco — si potrebbe effettuare un vero e proprio schiacciamento aereo della isola inglese. Ondate di 6-800 apparecchi si avvicenderebbero con cronometrica precisione sugli obiettivi aerei terrestri e navali frazionando la resistenza nemica. Frattanto, dalle basi della Manica, Stukas, sommergibili e mas protetti dalle formidabili artiglierie costiere attaccherebbero con estrema violenza la flotta britannica, liberando la Manica da ogni ostacolo.

# Ancora sui raccordi alari

Nel numero 14 de «L'Aquilone» è stato pubblicato un interessante ed acuto articolo sui raccordi alari; in esso l'Autore, dopo aver dimostrato l'utilità di un raccordo tra ala e fusoliera, passando a descriverne i vari tipi, si sofferma sulla tendenza, abbastanza diffusa, a ridurre la corda alare e lo spessore del profilo in corrispondenza della fusoliera. Dopo avere inizialmente ammesso che tale modo di risolvere il problema è razionale, passa a criticarlo per concludere poi che se pure modelli costruiti in tal modo hanno dato buoni risultati, «la distribuzione della portanza (e quindi l'efficienza) è meno buona di quella che avrebbe potuto essere con un'ala rettangolare attraversante la fusoliera al centro e in assenza di ogni raccordo o con raccordi piccoli e ben conformati».

Mi sia permesso di dire che non sono della stessa opinione: mi sembra invece che tale tipo di raccordo sia razionale e conveniente sotto parecchi punti di vista e che non abbia i difetti che «Margus» gli attribuisce. Cercherò di dimostrarlo.

Il problema di unire ala e fusoliera in modo da creare la minima resistenza possibile, oltre a quella propria dell'ala e della fusoliera prese separatamente, è il problema di unire un corpo «portante» con uno «non portante». La portanza, che nell'ala ha un determinato valore, cade bruscamente a zero in corrispondenza della fusoliera: da questo salto, da questo squilibrio, nascono i vortici che creano resistenza all'avanzamento, non essendo altro che l'effetto di una energia cinetica che l'aria ha acquistata a spese del corpo che l'ha attraversata. Viceversa: un'ala non portante, incastrata normalmente alle pareti di una fusoliera, non produce resistenza di interferenza. Il raccordo dunque deve avere il compito di evitare il brusco salto e di rendere progressiva la caduta della portanza.

Tutte queste cose le dice anche «Margus», parlando di filetti fluidi «inclinati verso il basso» che interferiscono con quelli aderenti alla fusoliera che sono invece paralleli al moto: è chiaro che dove l'ala spinge l'aria verso il basso c'è una spinta dell'aria verso l'alto (portanza) e viceversa.

Viste così le cose, risulta evidente che un ottimo raccordo può essere realizzato facendo diminuire progressivamente la portanza per mezzo:

- della riduzione della corda alare;
  - della diminuzione dell'incidenza;
  - dell'adozione di profili biconvessi simmetrici ad incidenza nulla all'incastro.
- «Margus» dice che in queste condizioni l'ala si scinde in «due piccole ali separate ed indipendenti, di allungamento minore in quanto la apertura è ridotta a metà».

Questo non è assolutamente vero. Se il raccordo è fatto bene, senza esagerare nella rastremazione (cosa che del resto è impedita da necessità costruttive) la portanza diminuisce sì fino ad annullarsi, ma questo fenomeno non ha nulla a che fare con i vortici d'estremità che diminuiscono con l'aumentare dell'allungamento. Pensateci un momento e ve ne persuaderete.

«Margus» prosegue riferendo che esperienze condotte nel laboratorio aerodinamico di Göttinga hanno rivelato essere molto dannosa ogni rientranza anche piccola che pregiudichi la regolare distribuzione della portanza secondo l'apertura alare. Questo è verissimo; ma non c'entra. Nel famoso laboratorio germanico si sono confrontate all'«isolate» e si è trovato quanto sopra è stato riferito e che del resto era quasi intuitivo. (Le esperienze avevano scopo quantitativo). Ma nessuno pensava a raccordi alari: si voleva soltanto sapere quanta resistenza produceva quell'incavo che è necessario, per ragioni di visibilità, proprio solo in quei casi in cui l'ala è separata dalla fusoliera. (Biplani e monopiani ad ala rialzata). E quando «Margus» dice «si può immaginare cosa succeda quando la riduzione di corda, o di spessore, o di incidenza, o di tutte e tre le cose insieme si mettono ad eliminare quasi totalmente la portanza al centro dell'ala» è facile rispondere che «sempre» la fusoliera elimina totalmente la portanza nella zona in cui attraverso l'ala e la riduzione di corda, di spessore e di incidenza, non fanno che collegare gradualmente questa zona di portanza nulla creata dalla fusoliera, con la zona fortemente portante dell'ala, o, in una parola, «raccordano» l'ala alla fusoliera.

La difficoltà di realizzare un raccordo del genere è di ordine costruttivo: infatti proprio dove lo sforzo è maggiore l'ala è più sottile. Una soluzione è rappresentata dall'uso dei montanti; oppure, molto più elegantemente, si può creare la caduta della portanza lasciando costante lo spessore dell'ala; ma variando il profilo fino a renderlo biconvesso a portanza nulla, e inclinando progressivamente verso l'alto le ali in corrispondenza dell'innesto con la fusoliera, in modo che vengano ad incastrarsi normalmente alla superficie della fusoliera stessa. È il caso del veleggiatore tedesco «F. S. 18».

Questa disposizione è anche molto opportuna per un'altra ragione. Essendo molto difficile determinare esattamente a priori l'assetto a cui volerà il modello, il profilo biconvesso simmetrico all'attacco che in sede di progetto era a portanza zero, in volo assume una certa incidenza, positiva o negativa ed il raccordo non funziona

## storia e tecnica del VOLO MUSCOLARE

(Continuazione dei numeri precedenti)

QUALE FORMA DEL VOLO A TRAZIONE MUSCOLARE CI INDICA LA VIA GIUSTA?

### A) Il problema del lancio.

Mentre in Francia ci si aggrappava al problema dell'«Aviette» vedendo nella «bicicletta volante» la via più adatta per pervenire al volo a trazione muscolare, in Germania si iniziò un nuovo sviluppo dello sport del volo. Sulla Wasserkuppe della Rhoan nel 1921 furono fatti tentativi di volo senza motore, i quali a dispetto di tutti gli increduli ebbero ben presto dei successi considerevoli. Questi successi costituivano la ragione sufficiente per costruire gli apparecchi a trazione muscolare a somiglianza dei veleggiatori. In tal modo il problema del volo a trazione muscolare venne attaccato certamente da un lato più favorevole; e fu assodato che nel lancio dell'apparecchio a trazione muscolare non si potevano seguire gli stessi metodi usati per il volo a motore.

Così l'apparecchio del fratello Schaedler del 1912 ricorda molto le prime costruzioni di Bleriot. Questi tentarono di facilitare il lancio alzando il più possibile l'estremità della coda per mezzo di una rotella (i vecchi apparecchi di Bleriot ed un apparecchio a trazione muscolare del conte Puisseux avevano la stessa disposizione) mettendo in moto la loro macchina partendo da una posizione di volo. Ma come lo dimostrano prove successive tale mezzo ausiliario non è sufficiente per raggiungere la necessaria velocità di sollevamento, prima che la perdita di potenza del pilota sia giunta al disotto della necessaria forza di lancio, calcolata a 2 e 2,5 cv. Se i fratelli Schaedler affermano di aver eseguito dei voli di 70 metri di lunghezza a 1-1,5 metri dal suolo, si deve ammettere che mezzi ausiliari oppure il declivio collinoso abbiano reso possibile il lancio.

Interessanti a questo riguardo le esperienze che il costruttore Koenig ha fatto con il suo apparecchio. Questa macchina, un velivolo ad ala alta, che pesava con 90 mq. di superficie soltanto 40 kg. non riuscì a volare sebbene esistessero tutte le premesse per l'esecuzione di brevi voli.

Koenig si riprometteva voli di 200 metri, che sono certamente nel regno del possibile come lo dimostrano le distanze raggiunte da Duennebell sul monoplano di Haessler e Villinger. Koenig però fallì, a causa del problema del lancio.

Koenig tentò di facilitare il lancio facendo alzare da un aiutante l'estremità della coda in maniera da dare all'apparecchio la posizione di volo. Sebbene corresse su pista di lancio preparata, la macchina non partì, perché come dice Koenig — essa percorse i primi dieci metri di lancio con la coda bassa.

Come già abbiamo detto, i tentativi dovettero purtroppo essere interrotti prematuramente e come unico risultato bisogna ammettere che la forza umana non è sufficiente per un lancio che avvenga *soltanto* per trazione dell'elica.

Sulla forza necessaria al lancio di un apparecchio a trazione muscolare molto leggero (44,5 chili) ci danno alcune spiegazioni i tentativi dell'americano Gebhard. Egli fece trascinare la sua macchina, un mostruoso apparecchio a sette ordini di ali, da un'auto-

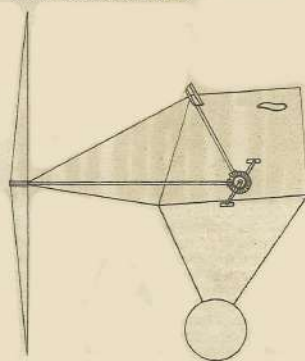
più. Se invece le ali si incastrano alla fusoliera in posizione quasi verticale, la portanza è sensibilmente nulla a tutti gli assetti di volo.

Si può poi sfruttare il fatto che un'ala che presenti al centro un V frontale molto accentuato innalza considerevolmente il Centro di Pressione ed il Centro di Spinta Laterale, per adottarla in un modello ad elastico, con la possibilità di installare una più alta potenza motrice, dato che la posizione elevata del C. S. L. contrasta efficacemente la coppia di reazione dell'elica. (Vedi gli articoli di Travagli sull'argomento). Un'applicazione dei principi ora enunciati è rappresentata dal «Grillo» T. G. 19, il cui progetto risale all'anno scorso.

Per completare la rassegna dei tipi di raccordi alari iniziata da «Margus» con il suo articolo, accenniamo ad un raccordo che, pur essendo nato dalla necessità di elevare il più possibile il C. S. L. rappresenta una soluzione molto brillante e quasi integrale del problema dell'eliminazione delle influenze fra ala e fusoliera: quello in cui l'ala è mantenuta a notevole distanza dalla fusoliera da una sottile penna carenata e che, ideato dall'americano Carl Goldberg per il suo celebre «Zipper», ha avuto una straordinaria diffusione fra i modelli con motore a scoppio.

GUIDO TERZAGO

di lancio deve anche oggi considerarsi il più favorevole. Tuttavia non ci si fermerà. Anche i fratelli Wright nei primi anni fecero sollevare la loro macchina per passare poi al lancio autonomo di essa.



Schema di avviamento per i contatori di giri dell'apparecchio dell'ing. König.

Resta l'importanza del lancio con la fune elastica che rese possibile l'esecuzione dei primi voli su percorsi più lunghi con apparecchi a trazione muscolare. (a. XLII).

H. G. SCHULZE e W. STIASNY  
(Continua.)



Il cicloplano dell'americano Gebhardt (1924).

Alla Maroiglina: pronti per il lancio.



Concorrenti dell'istituto S. Gabriela.



# il motomodello 'NEMBO-S.S.'

Anche in campo aeromodellistico il biplano è duro a morire seppure a morire riuscirà. Si è ridotto è vero a pochissimi esemplari, ma si mantiene ancora in vita, e in modo talvolta molto onorevole. Il «Nembo S S» è dunque un biplano discendente da tutta una famiglia di modelli di tale formula di cui il capostipite traeva forza per le sue ali da una vigorosa matassa di elastico e che fece bella mostra di sé al Salone Internazionale di Bruxelles durante un'esposizione internazionale di aeromodelli. L'altro, descritto assai recentemente, era invece dotato di motore da 10 cmc. ed era nato con spiccata predilezione per lo sport unito al gionalismo, tant'è vero che si chiamò nientemeno che «Corriere Emiliano»! E fu la passione per lo sport insieme ad una innata disobbedienza che ne causarono l'immatura, seppur gloriosa fine. Sembra che la razza dovesse essere finita inesorabilmente, quando un giorno, esaminando con una punta di malcelata malinconia i resti confinati in un polveroso cassone, i costruttori decisero con fermezza di farlo rivivere sotto migliore spoglie. Ed il «Nembo S S» dopo paziente lavoro invernale in locale dove il riscaldamento era... supposto e neppure la fiamma della passione degli ormai celebri biplanisti Sacconi e Scrocco; riusciva a dare un po' di calore, prese corpo ed all, il tutto in un azzurro cupo e quasi imbronciato. E come nella famosa fiaba, venuta la primavera, il «Nembo» fece il suo primo volo e lo fece con quella sua aria sbarazzina che è caratteristica della sua famiglia.

Non si diede neppure la briga di rullare molto; appena liberato dalla mano che lo tratteneva ed alla quale trasmetteva i fremiti della sua impazienza, mise il muso argenteo verso l'alto e cominciò a salire arrampicandosi con delle «tirate» da fare invidia ad un guerriero fratello maggiore. Era un mattino assolutamente azzurro, con un cielo spazzato dall'insolito vento notturno; di quei cieli che danno la nostalgia al pilota costretto a fare troppo il «terrestre», ed il biplano col suo motore dal ronzio di calabrone gigante sembrava avere una improrogabile necessità di andare velocemente sempre più in alto fino a sembrare un puntino scuro vagante nello spazio. Quanti metri al secondo di salita? Certo più di quattro se in soli quattro minuti di motore raggiunse una quota stimata a circa 1000 metri. Poi un volo librato lentissimo, ma con una decisa tendenza a spostarsi dal campo di lancio fino a sparire al 10° minuto di volo. C'era da aspettarsi, come purtroppo avviene spesso, di recuperare solo i resti, ma il «Nembo» volle far vedere la sua alta classe con un atterraggio da asso. Schivò, dicono i presenti, con una virata secca due alti pioppi che, come i famosi gendarmi di Pinocchio,

sembravano volere sbarrare la strada al monello e prese terra indenne. Cioè, no; i due montanti delle ali erano spariti né fu possibile rintracciarli nelle vicinanze; mistero, che il modello certo non svelerà mai! Ed ora che ha voluto, prima di far parlare di sé, dimostrare le sue capacità, abbiamo potuto esaminarlo attentamente. Le sue linee generali sono molto similari all'«F 339» da cui deriva; perfettamente uguale nella fusoliera e negli impennaggi ha la stessa apertura alare. Rispetto all'«F 339» le ali hanno forma leggermente rastremata verso l'ultimo terzo; sono anche spariti a scopo di leggerezza e di un più facile smontaggio gli archi, sostituiti da due montanti di alluminio di 3 mm. di spessore ed a forma di N. Il profilo dell'ala è rimasto quello dell'«F 339», dimostratosi di una straordinaria efficienza nonostante si tratti di un biconvesso simmetrico. Il carrello è stato alleggerito senza per questo comprometterne la robustezza e le ruote pneumatiche a palloncino sono più piccole di diametro. Il motore è un «Giglio» da 10 cmc. cappotto con una carenatura di alluminio extraleggera e che permette mediante parti incernierate una facile accessibilità al motore stesso oltre a consentirne un soddisfacente raffreddamento. Un serbatoio molto ben realizzato, alimenta per caduta il motore al quale è stata applicata una vaschetta a galleggiante ed a livello costante, ed è piazzato fra i due montanti che reggono l'ala superiore. E' inoltre sagomato secondo linea di ottima penetrazione. Particolare menzione richiede la struttura alare che è stata realizzata con materiale corrente data l'introvabilità del balsa nel momento attuale, e che grazie all'esperienza dei costruttori non ha impedito di mantenere il peso in limiti minori di quello dell'«F 339» pur con la necessaria robustezza. Il «Nembo» deve le sue ottime caratteristiche di volo ad una formula rivelatasi ottima e cioè: esuberante potenza, carico alare medio, buona superficie portante, riduzione al minimo consentito dalla resistenza di tutto il complesso all'avanzamento. E' in sostanza un modello che può anche far parlare di sé in un tempo non lontano, ma è bene non svelare interamente le speranze e le intenzioni dei costruttori.

GIOVANNI FABBI

# CRONACHE

## Arezzo

Dopo avere atteso per più di due settimane un miglioramento delle condizioni atmosferiche finalmente nel giorno dell'Ascensione ha potuto aver luogo la 1. Gara Interprovinciale di Aeromodelli Indetta dalla Sede Provinciale «U. Perticucci» della R.U.N.A. di Arezzo in collaborazione con il Comando Federale della G.I.L. di Arezzo.

A questa gara avevano aderito le Sedi di Firenze, Prato e Passignano.

I voli si sono iniziati alle ore 10,30 precise per la Cat. Modelli a motore elastico alla quale erano iscritti 16 aeromodellisti; fin dall'inizio della Gara si è notata la rilevante superiorità dei fiorentini i quali, con il concorrente Pavanello Renzo hanno raggiunto il tempo di 1, e 21", tempo che rimarrà insuperato per tutta la Gara. Bindi, sempre di Firenze, si avvicinava raggiungendo il tempo di 1', ottenendo così il secondo posto. Capecci di Prato otteneva il terzo con 50". Il fatto che gli aretini non han potuto nemmeno classificarsi a causa della deficienza delle masse elastiche la mancanza delle quali si era riparata con matasse non adatte allo scopo, ha volto la Gara in un netto favore per i fiorentini. Così alle ore 12 terminavano le Gare per i modelli a motore elastico con la seguente classifica:

1) Pavanello Renzo (Firenze) con 1'21"; 2) Bindi Mario (Firenze) con 1'; 3) Capecci Bruno (Prato) con 50".

Dopo aver consumato la colazione presso la mensa del C. F. della G.I.L. i concorrenti ritornavano nel campo nelle prime ore del pomeriggio, dove iniziavano alcuni lanci di prova dei loro veleggiatori.

Pu' durante uno di questi lanci con il modello del concorrente fiorentino Fracchetti Francesco, sganciatosi a circa 20 metri di quota, entrava in una corrente termica di notevole intensità che lo portava in soli 5 minuti alla quota di circa 400 metri dalla quale per l'appesantimento provocato dalla umidità contratta in una nube ritornava a terra dopo un volo di 13' e 53"; purtroppo questo straordinario volo non poteva essere classificato non avendo ancora avuto inizio le gare. Alle 15 precise si iniziavano i lanci

la durata della Gara stessa il 1. e 2. posto, tenuti rispettivamente dagli aeromodellisti Galantini Ippolito e dal popolare aretino «Cicala» (Caneschi Lanfranco).

Tutto sembrava favorire gli aretini (eccetto lo sfortunato Conti Enzo il cui modello dopo aver dato prova, anche con poca quota, delle magnifiche doti di veleggiamento, si scassava in un lancio male effettuato) quando il pretese Brachi Mauro, restato fino allora quasi negli ultimi posti, otteneva un tempo superiore a quello del Galantini 1. classificato, superandolo di soli 11 secondi.

Pertanto Galantini non ha potuto più lanciare, essendo ormai scaduto il termine della Gara. Così si chiudeva la Gara veleggiatori con la vittoria del pretese, che dal computo dei punti ottenuti da Gasparini concorrente per ogni città, venivano ad esser pari con gli aretini e a superare i fiorentini solo di pochi secondi, ciò che dimostra la combattività della Gara. Indi veniva stabilita la classifica della quale risultava:

- 1) Brachi Mauro (Prato) con 2' e 33"; 2) Galantini Ippolito (Arezzo) con 1' e 52"; 3) Matteucci Valfredo (Firenze) con 1' e 41"; 4) Caneschi Lanfranco (Arezzo) con 1' e 35"; 5) Meucci Giovanni (Prato) con 1' e 35".

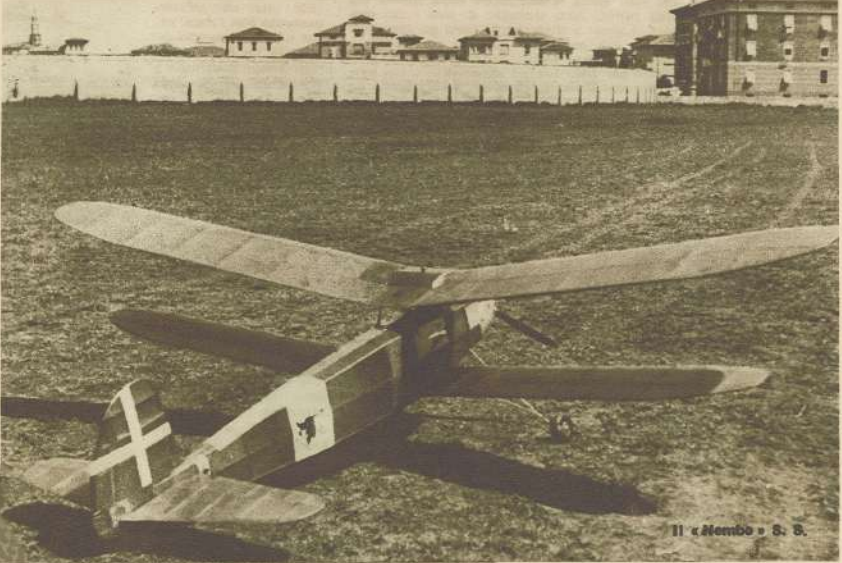
L'istruttore per l'aeromodellismo Barbell Guglielmo di Firenze, lanciava indi il suo modello a motore a scoppio, il quale, salito fino ad una quota di circa 200 metri per arresto al motore causato dalla mancanza di benzina, discendeva in un magnifico volo planato, scomparendo ben presto alla vista degli astanti. Per fortuna veniva recuperato pochi minuti dopo.

La Commissione ha proceduto alla consegna dei premi. Con i «Gasparini» concorrente dal Socio Cav. Dott. Gasparini Marcello, alla Sede di Firenze meglio classificata; premio della Sede Centrale della R.U.N.A., all'aeromodellista Brachi Mauro di Prato, primo classificato categoria veleggiatori; le altre somme in denaro agli altri vincitori.

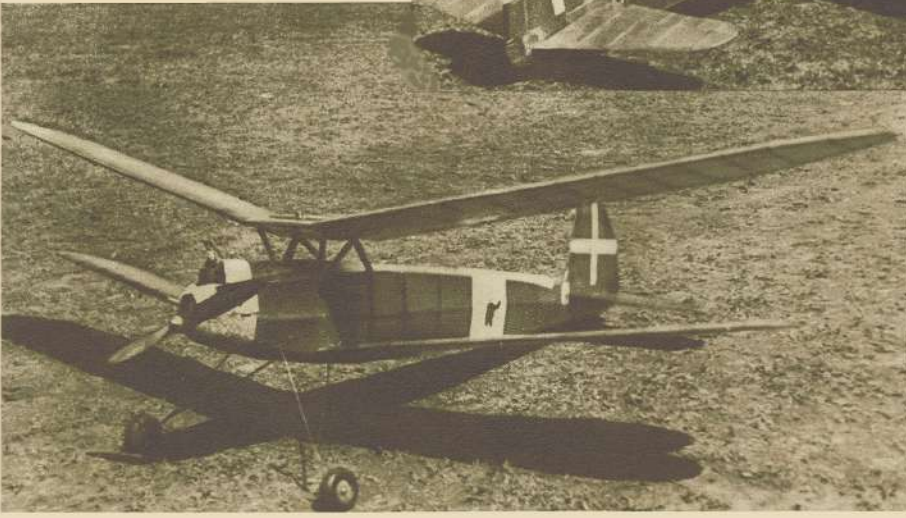
## Messina

Già da diversi anni in Messina esisteva una attività aeromodellistica latente, non coordinata e guidata da un Ente competente.

I primi aeromodellisti furono riuniti da un volonteroso appassionato che con l'aiuto del Comandante la Sezione Treareonautica, rimise in funzione



Il «Nembo» S. S.



vaievoli per la gara «Categoria Veleggiatori». I fiorentini iniziarono i lanci non riuscendo però a superare il minuto, i passignanesi purtroppo non potevano neppure classificarsi essendosi i loro modelli scassati alle prime prove; di poi lanciavano i pretesi ottenendo solo dei tempi minimi.

Iniziarono i lanci gli aretini i quali dimostreranno la loro netta superiorità su tutti i concorrenti, confermando così le ottime doti dei modelli a grande apertura, con i quali infatti essi partecipavano. In un primo tempo la Gara restava combattuta fra i fiorentini e gli aretini, i quali ultimi terranno per quasi tutta

della massa ed inoltre per la mancanza di un campo adatto a poter dare dimostrazioni pratiche.

Gli ostacoli superati sono stati molti, specialmente per la totale assenza in piazza di materiale adatto, tanto che i pionieri dell'aeromodellismo messinese costruirono i primi modelli in cannuce o addirittura in canna.

Oggi mediante l'assidua attività del Delegato per l'Aeromodellismo (il volonteroso appassionato di cui si è parlato) la Scuola funziona in pieno.

In data primo giugno è stata formata la Scuola Federale d'Aeromodellismo avendo la nostra assorbito una nascente Scuola della G.I.L.

Era giorni sarà messo in funzione un attrezzatissimo laboratorio, sorto per il compiacente interessamento del Comando Federale; frattanto il 7 del corrente mese, con una semplice ma austera cerimonia sono stati inaugurati i nuovi Corsi d'Aeromodellismo per allievi principianti ed aspiranti.

In Sicilia si lavora sodo e in silenzio. Il mistero delle due Sicilie è all'epilogo...

# Cronache aneddotiche della guerra aerea

## Il taccuino nella sabbia

— Debbo inviare una lettera in Inghilterra...

— In Inghilterra!

— Sì. Proprio lassù... A Liverpool.

— Ma non saranno certo dei parenti... Li italiani non ce ne sono più... Hai degli amici a Liverpool?...

— No. Rassicurati. Non vi ho né parenti e né amici.

— Ed allora a chi vuoi scrivere?

— Voglio scrivere... No, non ti posso rispondere in due parole, alla spicciola... La risposta è lunga. Necessario che ti racconti l'antefatto... Ma tu dappriima rispondi a questa domanda. Ammesso che io abbia il diritto o il dovere di mandare una lettera in Inghilterra, che suggerimento mi dai?

— Ma è semplice quanto mai. Lettera aperta in una busta indirizzata al Comando di base. Provvederà il Comando stesso al resto...

— Hai ragione. È semplicissimo. Strano che non ci abbia subito pensato. Non mi chiamerai uno sciocco, no? Ma stordito, distratto, imbambolato, hai pur diritto di chiamarmi. Non mi offenderai. Sì, che sono distratto, sì che sono sconvolto. Abbastanza...

— Ebbene, di'. Racconta. Deve essere interessante quanto stai per dirmi...

— Ascolta... Mi scuserai le prime battute che forse a te sembreranno superflue... Mi è rimasto così impresso l'inizio di quella giornata che non posso fare a meno di accennarvi. Il colonnello ci aveva comunicato l'ordine. Azione di bombardamento. Comandava la mia squadriglia il capitano M. Il campo era una fornace. Sole rovente. La sabbia volteggiava nell'aria. Ricorde le ultime istruzioni, il mio gruppo si sciolse e ciascuno a correre al proprio apparecchio. Allegri e rumorosi, come sempre. Andavamo a prendere un po' di fresco in quota... Elettrizzante il momento dell'involo, non è vero? Pare che si diventino una molla... I motori rimbombano. Scivoliamo sulla pista di lancio. Ce ne distaccammo ad uno ad uno. E quando il campo sotto fu quasi impercettibile ci stabilimmo in una giusta formazione di volo, che doveva essere bella a vedersi da lontano.

Certo, che i nostri monoposti cacciatori dovevano apparire come uniti e legati da una invisibile cordocella. Sfracciammo in lungo per un buon pezzo e prendemmo ancora quota... Cielo limpido e niente di nuovo. Ma fino ad un certo punto... Poiché il nuovo avvenne. Non erano passati forse quindici minuti dal decollo e mi accorsi di essere solo. Completamente staccato dalla formazione. Come sia accaduto, non te lo so dire. Forse, una di quelle fantasticherie che prendono a volte gli aviatori, pur rimanendo attenti ai comandi... Chi sa! È certo che io, improvvisamente, mi ritrovai colpevole di un grave atto di indisciplina e di insubordinazione... Ne avrei pagato le dure conseguenze, a terra... Ma basta. È necessario che ti racconti il resto. Dunque, ero solo. A destra, nessuno. A sinistra, nessuno. Udivo soltanto il rombo del mio motore. Ripresi a fantasticherie, a ricordarmi le cose e le persone più disperate. Sentivo il rimorso della mia mancanza. Acuto. Lacerante. Mi pareva che qualcuno sghignazzasse da poco lontano. E poi il phigno si fece vicino vicino, divenne una risata serocantante. Feci un sobbalzo sul sedolo... Stavo sotto il fuoco di una mitragliatrice. Ero assalito da una caccia nemica. Reagii. Colpo forte alla leva. Il mio apparecchio si inclinò in basso. Sopra di me vidi per un attimo la coda dell'avversario. Tolsi il gas e mi rimisi in linea. Mi volsi. L'inglese faceva una virata, per ripiombarmi addosso. Si accostò. Sparò. Sentii un colpo alla guancia. Un proiettile di striscio. Assaporai il mio sangue. La lotta divenne allora furibonda. L'inglese era audace ed abilissimo. Da parte mia e da parte sua fu un succedersi di acrobazie, sbandate, picchiate. E le mitragliatrici sgranocchiavano senza minuti secondi di

intervallo... Poi l'inglese tacque. Il suo apparecchio si ripiegò, si capovolse, precipitò lasciando la solita striscia di fumo ricurva... Andava a cadere nel deserto... Ma le cose non finivano lì, amico mio. Quella sabbia aspettava anche me. Il mio mo-



Sulle sabbie roventi della spiaggia di Sottomarina gli aeromodelli dei chiogetti Vincenzo Donaggio e Vittorio Cason si scambiano le loro impressioni.

lore non funzionava affatto bene. Dovetti atterrare. E il caso volle che io atterrassi a poche centinaia di metri dal luogo dove si era fraccato il caccia nemico. Ne viddo distintamente il mucchio dei rottami. Ero stanco, assai stanco. Tuttavia, dimenticando me stesso, ebbi un solo pensiero: l'aviatore inglese. Poteva essere ancora vivo! Forse avrei potuto recargli soccorso... Difficilissimo, impossibile. Dopo quella caduta! Ma non accadde tante cose straordinarie nella nostra vita di guerra? Mi avviai piano piano verso i relitti. Affondavo i piedi nella sabbia e faticavo a tirarli fuori. Ce la feci però. Vi giurai. E rimasi senza respiro. No, non era un mucchio di relitti. Era un rogo. Il fuoco aveva tutto distrutto. E tutto reso irrimediabile. Lo scoppio non aveva lanciato intorno che parti già infiammate e consunte. Non ressi a quella vista. Mi voltai, col cuore stretto da una morsa. Ritornai sui miei passi. Verso il mio apparecchio semisommerso nella sabbia...

Ed eccomi ora al nocciolo del racconto. Avevo quasi camminato per 200 metri, quando un piede, affondando, urtò in qualche cosa di solido. Mi curvo. Vedo del nero nel giallo. Un taccuino, ti dico! Io raccolgo né più e né meno che un taccuino in pelle nera. Solido lupo pesante. Col filo dorato e chiuso strettamente con un fermaglio d'acciaio. Lo apro. Le pagine bianche senza scritto. Nel mezzo delle pagine una busta piegata a metà, non ingombrata... Dentro la busta una lettera interrotta e traociata con una calligrafia minuta minuta. Vedì, la lettera è questa. Comincia così: «My dear boy...». Tu conosci l'inglese?

— No.

— Ebbene, ti dico io. È un padre affettuoso che scrive al figlio, come fanno tutti i padri che combattono. Noi sappiamo ciò che si scrive...

— E c'è l'indirizzo sulla lettera?

— Sì. Humprey S., Liverpool - High Street n. 8.

— Adesso capisco. È questa la lettera che vuoi spedire in Inghilterra?

— Sì.

— Ma di', tu come spieghi il fatto? Un taccuino disperso nella sabbia...

— Il fatto io lo ricostruisco così. E la ricostruzione mi pare logica ed esatta. L'aviatore stava scrivendo una lettera al



Il vecchio lupo di mare racconta le sue avventure al piccolo inesperto terragnolo (costruzioni degli allievi della R.U.N.A. di Pescara).

sfogo ha avuto per conclusione l'elogio della mia gente, giacché — penserà — io sarei napoletano, o calabrese.

Ebbene, dirò che sono veneto, a scanso di equivoci, ed affermerò a chiare lettere che per me non esistono Milano, o Roma, o Venezia, o Catania. Per me esiste l'Italia. Per me contano gli italiani. Non disprezzo Roma, perché Roma è bella, superbamente bella, come non disprezzo un mio simile perché è bello, o ricco, o felice. Io amo Roma. E amo Milano. Però non amo i milanesi campanilisti, coloro che ascoltano beandosi canzoni che incominciano così: «Lascia che il mondo diga, ma Milan è una gran Milan», o qualche cosa di simile. Canzoni di questo genere rivelano superbia, prosopopea, campanilismo, presunzione. Il mediocre è finito, se Dio vuole — ed è urgente, se si vuol essere degni di possedere un impero, di avere una coscienza nazionale e non regionale o paesana. Con le tue accuse e i tuoi sospetti, caro il mio Piccardi, dimostri di essere un uomo poco sereno. Le cose si guardano dall'alto, sì, ma non con superbia, bensì con magnanimità. Dimostri altresì di non avere nessuna idea di come si fanno i giornali. I quotidiani milanesi, ad esempio, hanno una pagina dedicata tutta a Milano e quando parlano di cinematografi, di teatro, di mostre d'arte, ecc., si riferiscono agli spettacoli o agli avvenimenti milanesi. Ora, se ci sono in Italia giornali a carattere nazionale sono proprio i giornali milanesi, il Corriere della Sera e il Popolo d'Italia in testa. Se dai un'occhiata alle riviste milanesi riscontrerai la stessa cosa. (Naturalmente così accade a Torino, a Napoli, a Roma). Perché dunque pretendere che L'Aquilone, che si stampa a Roma, e a Roma si vende in misura dieci volte più grande che a Milano, ignorasse dei fenomeni viventi quali un Tosaroni o un Guerci? (Non sai che Tosaroni è un'istituzione dell'aeromodellismo nazionale? e che perfino dalla Spagna e dalla Rumenia ci chiedono notizie di lui uomo ammesso o di lui aeromodellista provetto? Ma lasciamo andare le amenità e torniamo al serio).

Ci sono altre ragioni per cui su L'Aquilone si parla più di uno che dell'altro. Un tempo ne L'Aquilone non si parlava che dei milanesi. Non credere che io non ricordi. Il gruppo milanese, gli aeromodellisti milanesi, Avionetta, la sede di via Ugo Foscolo, Taliedo, ecc., erano tutti argomenti e nomi che incontravi in ogni pagina del giornale. C'è stata poi l'era di Vultur e di Falchettaccio e di qualche altro. (Contemporaneamente si parlava allegrementemente del pittor Tricheck, del pittor Malgino, di Giarella, di Crivello, i quali erano e sono i migliori amici dei nostri ragazzi, e i ragazzi li amavano e li amano e si interessano di loro e delle loro gesta, e non si preoccupano di sapere se Crivello è di Roma, o di Milano, e quelli di Napoli non protestavano e non protestano perché ci si occupava e ci si occupa sovente di Giarella e dell'ingegner Bi, che sono dei petroniani e non del parterpe). Ora non si sente più parlare di Milano, perché a Milano si dorme, o perché qualcuno fa lo stegnosio. Ecco la verità vera. Abbiamo letto scritto e ripetuto le mille volte che L'Aquilone è il giornale di tutti. Su L'Aquilone può scrivere chiunque. L'Aquilone è a disposizione di tutti. Chi rimane volontariamente nell'ombra, o si fa vivo soltanto per accusare di delitti che nessuno ha mai compiuti, non può pretendere di essere (lui e la sua città) sulle bocche e sulle penne degli scribi e dei tribuni. Del resto, è bastato che tu scrivessi una lettera, magari spicciolata, per essere oggetto di una chiacchierata (di una ciarria, direbbero i miei amici aeromodellisti della Falange) una chiacchierata che è veramente troppo lunga...

## POSTA Aerea

Rondineina Palladiana, Vicenza. — Non essere ingiusta. Di Vicenza si parla, e spesso, sul nostro giornale. In quanto ad Aquila Bianca... Beh, lasciamo correre. Ho qui parecchi di suoi scritti... Che dici dunque? Attorno al mio libro, cioè al «Senza testa» lavoro, ahimè, quando posso; e posso proprio poco.

Paride Piccardi, Milano. — Non sapevo che tu fossi della polizia. Le «prove accumulate» contro L'Aquilone servono alla gente sospettosa e malfidente che trasforma le zanzare in elicotteri e gli scarabei in carri armati. Tu affermi con la massima serietà ed asprezza (come se tu dicessi che il mare è salato e i fiumi scendono dai monti) che noi «labbiamo a morte con i milanesi» e che noi facciamo «delle parzialità». Mentre scrivo queste cose la mia sedia e il mio tavolo fremono. Devi sapere che (e me lo perdonino i tifosi dello sport) io non riesco a capire nemmeno gli entusiasmi e i furori di coloro che parteggiano tanto accanitamente per il Milan, per la Lazio, per la Juventus, per la Roma, eccetera. Immagina se io posso sopportare della gente che fa dello stupido campanilismo! I milanesi disprezzano i romani, i bolognesi, i ferraresi, i ferraresi e bolognesi e i padovani, i napoletani i baresi e via dicendo. Questo è un costume medioevale che degrada l'Italia. I veneti, i lombardi, i piemontesi, gli emiliani, i romagnoli parlano con un certo tono di superiorità dei meridionali senza conoscere i meridionali, senza sapere nulla di loro, né usi, né costumi, né origini, nemmeno la geografia e la storia delle regioni che disprezzano.

C'è tanta intelligenza, tanto buon senso, tanta cultura (sissignore anche tanta, tanta, tanta cultura), tanta onestà e tanta bontà nell'Italia meridionale che i signorini del Settentrione nemmeno immaginano. (A questo punto il mio caro Paride penserà che il mio

# Il segreto

romanzo

(Continuazione dal numero precedente)

Non che Renata le piacesse in modo particolare, ma da quando il cavaliere lo aveva trattato come un suo pari, innalzandolo al rango di confidente, l'ambizione del segretario, compressa per tanti anni, galoppava sfrenatamente attraverso gli illimitati pascoli del sogno. Egli non trovava più nulla d'impossibile, ed ora, nel campo delle sue possibilità, entrava, per quanto ancora in modo piuttosto vago, quello di un matrimonio con la figlia di Panfin e della propria conseguente elevazione al rango di socio comproprietario della ditta.

Proprio una graziosa e brava signorina — dichiarò, con deferente ammirazione, rivolto al cavaliere. — E' raro che in una sola persona...

— Sì, sì; ma veniamo alla ragione che vi ha condotto qui, adesso — lo interruppe piuttosto asciuttamente Panfin. — Che c'è di nuovo?

Corbacchia tirò il fiato, fece scintillar le lenti e, con studiata lentezza, sillabò:

— Mario Rossi è partito per Milano.

— Mario Rossi? E chi è Mario Rossi?

— Quel giovane che ieri sera...

— Ah, ho capito! — esclamò il cavaliere. — E che va a fare?

— Va a ordinare un aeroplano.

Un aeroplano?

— Precisamente, un aeroplano.

— Ma per comprare un aeroplano ci vogliono soldi, e un meccanico come lui...

— Stamattina alle otto, io stesso gli ho versato i soldi per il viaggio e l'ho munito di lettere di presentazione del commendatore Verna.

— Sentite, Corbacchia, — supplicò Panfin — raccontatemi le cose ordinatamente, se volete che vi capisca qualcosa.

— Insomma, è successo questo. Ieri sera, sul tardi, il cameriere del commendatore è passato a dirmi che stamane mi facessi trovare in ufficio mezz'ora prima. Mi sono presentato alle sette e mezzo e ho trovato Verna che finiva allora di dettare a Cleofe...

— Cleofe? Chi sarebbe?

— La signorina Valdinucci, la stenografa. Entrato io, è uscita lei. «Corbacchia, m'ha detto il commendatore, prendete nota di quello che dovete far subito. Alle otto cercherà di voi il signor Rossi e dirà che sono stati lo a mandarlo. Aprite questa busta (attenzione che contiene tremila lire), gli conterete e consegnerete il denaro e vi farete rilasciar la ricevuta. Poi, insieme con lui, consulterete l'orario ferroviario e troverete un treno che lo porti a Milano per mezzogiorno. Andate pure e dite alla signorina che si sbrighi a batter quelle lettere». Sono uscito e sono andato a sollecitar la stenografa. Aveva quasi finito e così ho potuto legger le lettere, che erano due: una per il ragioniere Patonzi, un corrispondente della nostra ditta.

— E che diceva?

— Era una semplice presentazione. Raccomandava questo Mario Rossi, pregando il ragioniere di essergli largo di consigli e di appoggio. L'altra, molto più interessante, era diretta a una casa costruttrice di aeroplani, e diceva che Rossi era l'inviato di fiducia del commendatore, incaricato di trattare per l'acquisto o la costruzione di un apparecchio.

— Un aeroplano? E per chi sarebbe quest'aeroplano?

— Per il commendatore, a quanto pare.

Il cavaliere eseguì un certo numero di gesti che, eloquentemente, dimostravano sorpresa e curiosità.

— Io mi domando e dico — sbottò poi — che diavolo sta macchinando quell'individuo. Un aeroplano! Che sia impazzito? Ha già passato la sessantina, Verna. E' possibile che proprio ora gli salti il grillo-bizzoso di darsi all'aviazione? Che lo sappia, l'unico sport che pratica è quello del sigaro toscano.

— Non si tratta di sport, ma di qualcosa molto più importante! — dichiarò dandosi arie misteriose Corbacchia.

Tacque un momento, allo scopo di esasperare la curiosità del cavaliere, poi la-

sciò cadere questa grossa parola:

— Equatore.

— Equatore? — ripeté stupefatto Panfin. — Che vuol dire?

— Come, non lo sapete? L'equatore è quella specie di anello che non si vede, ma ci fa sempre caldo perché il sole sta sempre lì sopra e gira attorno al mondo...

— Ma sì, ma sì... Non fate lo scemo, per carità! — gorgogliò il cavaliere. — So benissimo che cos'è l'equatore e non me lo farò dimenticare neppure codesta vostra ridicola definizione. Quel che voglio che mi diciate è che c'entra l'aeroplano con Verna e l'equatore.

— Il fatto è questo — soggiunse Corbacchia, mortificato — nella lettera alla ditta di costruzioni aeronautiche, il commendatore specifica che l'apparecchio di cui ha bisogno dev'essere robusto e adatto ad operare nel clima dell'Africa Equatoriale.

— Accidenti!

— Eh già! — approvò il segretario, scuotendo il capo.

— Verna vorrebbe andare in volo in Africa Equatoriale?

— Pare; anzi, per esser più precisi, vuol viaggiare in aeroplano attraverso l'Africa Equatoriale. Per andarci in volo semplicemente, bastava ricorrere a qualcuna delle compagnie di navigazione aerea.

— Giusto — ammise pensosamente Panfin.

— Anzi, se volete il mio parere, — proseguì Corbacchia — si tratta di affari completamente fuori del normale. Che bisogno ci sarebbe di un aeroplano personale per qualcosa di ordinario? Ho pensato che, se il commendatore rinuncia a servirsi della rete aerea del luogo o delle solite carovane o mezzi di superficie, una ragione importante ci dev'essere.

— E quale sarebbe, secondo voi, questa ragione?

— Mah! Per quanto con sicurezza non possa dirlo, pure qualche congettura mi arrechio a formularla.

S'indugiò un momento a congratularsi mentalmente con sé stesso per la forbitezza e precisione del suo linguaggio, e proseguì:

— Tutto mi porta a credere che il commendatore voglia agire da solo e in gran-

de segreto per qualche scopo misterioso. Se no, viaggerebbe come tutti gli altri, non vi sembra?

— Avanti!

— La decisione dev'essere stata repentina; forse in seguito a qualche notizia ricevuta che non è passata per le mie mani. In quanto a quel Mario Rossi, è evidente che ha una gran parte in tutto questo: per lo meno quella di pilota e compagno di viaggio. Fra l'altro, ho saputo dalla governante del commendatore, che prima di venir qui ho fatto cianare, che questo Rossi, dopo essere stato rilevato come sappiamo con l'auto al «Riposo del Carrettino» s'è trattenuto un quarto d'ora col principale e, quando è uscito, aveva una aria... sapete, non so come dire... l'aria di una persona che finalmente ottiene quello che da anni cerca. Almeno questa è stata l'impressione della governante.

— Sarà forse perché da meccanico d'officina è stato promosso pilota — disse Panfin, riflettendo.

— Può darsi — ammise Corbacchia, e, dopo un momento, aggiunse — mi par difficile, adesso, attuare il piano che si discuteva ieri sera. A che serve ormai quel benedetto uomo ha già preso la sua decisione, non solo, ma la sta realizzando?

Incoraggiato dal silenzio perplessi del cavaliere, continuò:

— Tanto più che adesso quel Rossi, il quale ha certo fittato un miglioramento della sua posizione, farà fuoco e fiamme per non lasciarsi sfuggire ed eserciterà sul commendatore un'influenza assolutamente opposta alla nostra.

— Di questo possiamo esser più che sicuri — convenne Panfin. — Non tutti i giorni accade che ad un operaio si presenti l'occasione di fare una crociera africana, passando settimane e mesi accanto al suo principale, con la possibilità di mettersi in evidenza e far carriera.

— State zitto un momento ora. Lasciatemi riflettere — soggiunse.

Si balocò un poco con un tagliacarte, fissò con grande attenzione il calamaio in forma di gondola e, socchiudendo furbesca-mente gli occhi, disse lentamente, come se distillasse le parole:

— Secondo voi, dunque, Corbacchia, è ormai difficilissimo trattenere Verna o, peggio ancora, farlo recedere dalla sua decisione e rinunciare ai suoi progetti.

— Impossibile — rincalzò recisamente il segretario.

ANTARES

(Continua.)

## FILATELLA

SOLUZIONE DEL CONCORSO INDETTO SOTTO GLI AUSPICII DELLA DITTA SAVARESE DI GENOVA

(Via XX Settembre 139 r) e bandito nel numero 20 de L'Aquilone del 18 maggio 1941-LIX.

Le risposte erano le seguenti:

1) La vignetta appartenente a un francobollo della serie di Posta Aerea emessa in Spagna nel 1936, si ricorda del 40. Anniversario dell'Associazione della Stampa di Madrid. Di tale tipo, nella serie, vi sono tre valori: 2, 4 e 10 Pesetas.

2) Essa illustra un episodio del famoso poema eroicomico «Don Chisciotte della Mançana di Cervantes de Saavedra, e raffigura il protagonista con il fido scudiero Sancho Pança, mentre cacciano un cavallo di faggio, detto Clavilegno, da essi ritenuto alato e magico.

Questa volta il successo è stato senza precedenti, e ha superato ogni più rosea previsione. Segno questo che la filatella fa continuamente nuovi proseliti, che i nostri concorsi sono originali e che suscitano, lo interesse più vivo nei lettori, che L'Aquilone è un giornale sempre più diffuso, che i premi messi in palio erano allettanti, ma... soprattutto che il Concorso era piuttosto facile.

Sono pervenute in redazione, esattamente 789 risposte, di cui quasi 500 esatte. Figuratevi quindi, quanto ha dovuto faticare e sudare il povero Mauritius a leggere, a vagliare, a far la caccia agli errori.

Si perché errori ve ne sono stati e molti: a parte quelli assai grossolani (c'è stato chi — non si capisce con quale criterio — ha attribuito il francobollo all'Iraq, alla Ungheria, alla Turchia, al Perù e perfino alla Patagonia, che è soltanto una regione della Repubblica Argentina); ve ne sono stati altri — assai numerosi — che hanno confuso l'emissione con quella apparsa nel 1905, in occasione del 3. Centenario della prima edizione del Poema di Cervantes. Come abbiamo fatto coloro che hanno risposto in tal senso, non si capisce. Eppure era assai facile, una volta stabilito che si trattava di un francobollo della Spagna, consultare attentamente un catalogo, per accertarsi che, nella emissione del 1905, non vi erano valori illustrati con vignette del genere; bastava continuare a sfogliare il predetto catalogo, per trovare, nel 1936, fra i francobolli della posta aerea, quello corrispondente all'illustrazione pubblicata su L'Aquilone.

Molti concorrenti, pur avendo data la soluzione esatta, hanno però affermato che si trattava di una serie emessa per commemorare la presa di Madrid; invece la guerra non c'entra affatto, perché la parola *presa* in spagnolo vuol dire *stampa*. Altri hanno detto che il cavallo di legno raffigurato nella vignetta è *Rocinante*, il celebre destriero di Don Chisciotte. Anche costoro hanno sbagliato perché il cavallo dell'hidalgo spagnolo era sì magro e patito, ma di carne ed ossa; mentre quello di faggio, ritratto dal francobollo si chiamava Clavilegno ed il suo volo era frutto della fantasia dell'esaltato cavaliere errante.

Tutte queste risposte hanno portato, naturalmente, alla eliminazione di moltissimi fra i partecipanti; così, a poco a poco, la cerchia di essi si è ristretta fino a che la

DITTA SAVARESE DI GENOVA

ha potuto fermare la propria attenzione su una trentina di soluzioni, fra le quali ha scelto le fortunate vincenti.

Per la scelta è stato tenuto conto, oltre che della precisione delle risposte, anche dei dettagli di cui esse sono state arricchite, e così sono stati proclamati vincitori del Concorso i seguenti concorrenti:

1) Franco Bolchini, Via Vincenzo Monti n. 28, Milano;

2) Gian Luigi Zanotti, Via Dossena n. 7, Cassano d'Adda (Milano);

3) Francesco Berni, Via Nomentana numero 78, Roma;

4) Arnaldo Stefanelli, Corso Roma n. 90, Brindisi;

5) Fratelli Capretti, Via Battaglia n. 38, Brescia;

6) Giulio Combi, Viale Carseo 67, Roma;

7) Antonio Lieheri, Via Magenta n. 7, Livorno (Mare);

8) Giuseppe Grandis, Via del Nifontano n. 22, Varese;

9) Piero Loeito, Santa Lucia (sobborgli di Perugia);

10) Giordano Pio Jacchia, Via Pancaldo n. 9, Milano.

Ai essi verranno spediti i premi, offerti dalla Ditta Savarese di Genova, consistenti in una serie di francobolli per i primi quattro, e in un albo per i francobolli d'Italia per gli altri sei.

Agli altri 749... arriverete al prossimo concorso.

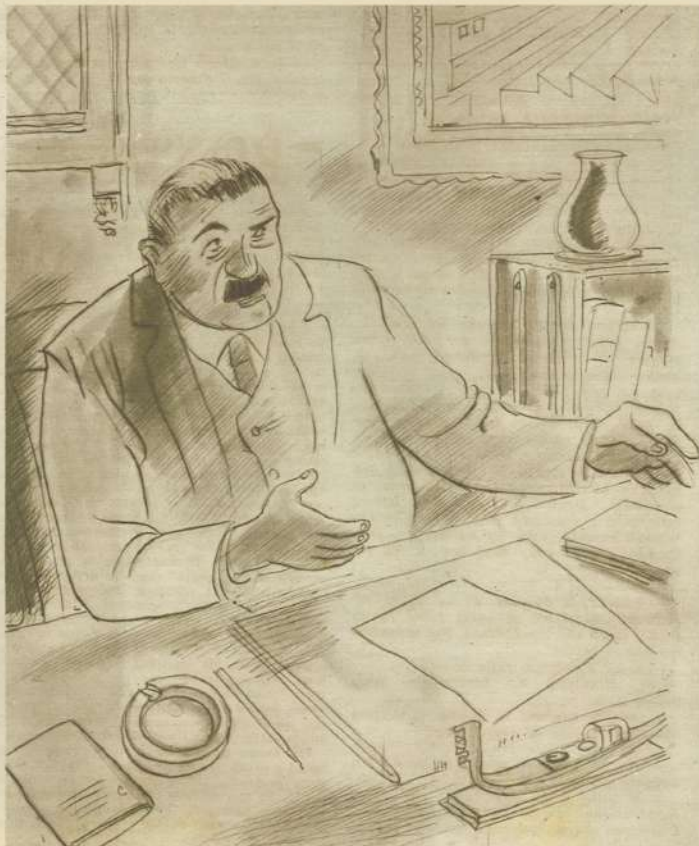
MAURITIUS

UFFICIO EDITORIALE AERONAUTICO

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalca VECCHIONI & GUADAGNO

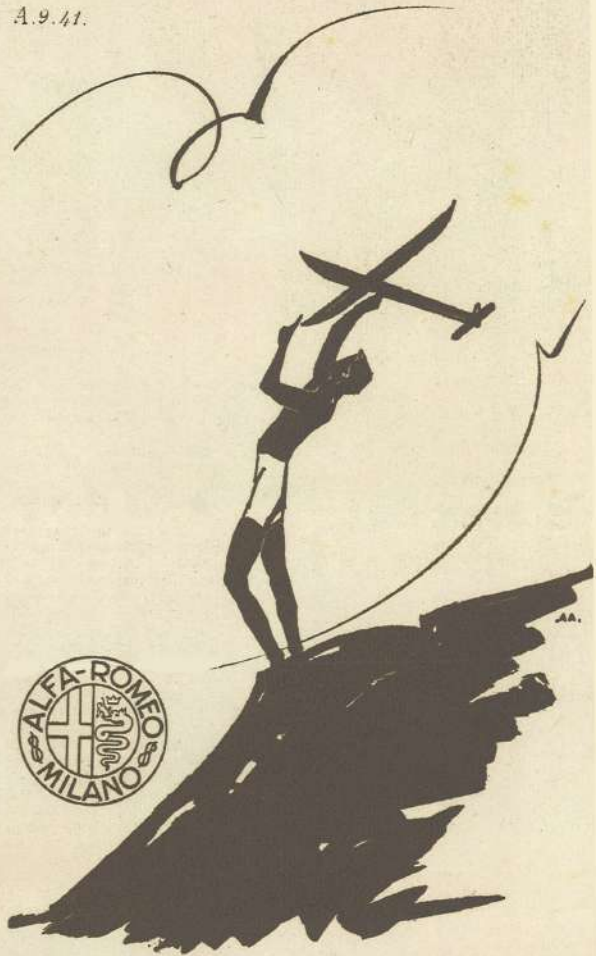
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680



— Ma sì, ma sì... Non fate lo scemo, per carità!



A.9.41.



*Alcune raccomandazioni:  
Fila, come se tu avessi un motore Alfa!*

**Aeronautica  
Predappio S.A.**

COSTRUZIONE E RIPARAZIONE  
AEROPLANI DA BOMBARDAMENTO  
RICOGNIZIONE CACCIA  
SCUOLA TURISMO

STABILIMENTI IN PREDAPPIO E FORLÌ  
CAMPO DI VOLO FORLÌ

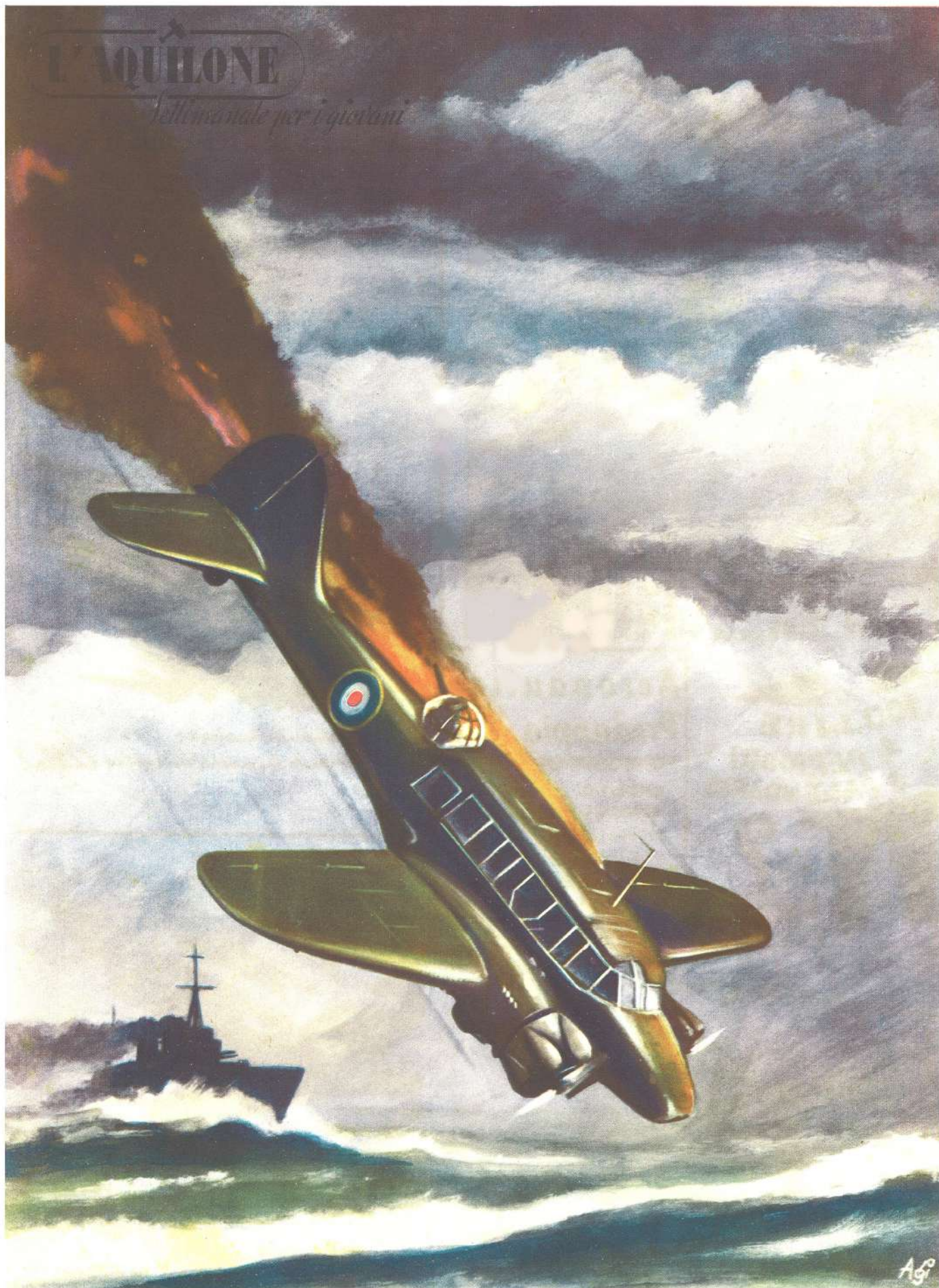
**100 LIRE  
4 PERIODICI  
1 CALENDARIO**

**?**  
*lo saprete  
prossimamente*



L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



UN APPARECCHIO BRITANNICO ABBATTUTO DA UNA NOSTRA NAVE DA GUERRA.