

L'AQUILONE

settimanale per i giovani

Cmi 30 Un anno L. 14 - Sei mesi L. 7,50 - Estero, annuo, L. 28 - Num. arr. il doppio

EDITORIALE AERONAUTICA
LE VIE DELL'ARIA - L'ALA D'ITALIA - L'AQUILONE - RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO - RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

Direzione Amministrazione e Pubblicità:
ROMA — Viale Libro e Moschetto
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



SCUSI, SIGNOR AVIATORE, GIACCHÈ VA LASSÙ, POTREBBE RIPORTARMI IL PALLONCINO ?

CIÒ CHE SI FA ALL'ESTERO IN INGHILTERRA

GLI SPECIALISTI

Secondo quanto si afferma in Inghilterra, Halton è probabilmente la più grande e certamente una delle meglio organizzate scuole per la preparazione tecnica degli specialisti dell'aria.

Si crede che presentemente più di 4500 giovani dai quindici ai diciotto stiano seguendo i corsi, che hanno la durata di tre anni. Oltre 1700 di essi passano ai regolari reparti della R. A. F. ogni anno. Halton fu fondata nel 1919 per procurare all'aviazione britannica dei meccanici specializzati; e massimo assertore della sua istituzione fu il Capo di Stato Maggiore dell'aria di quel tempo, Lord Trenchard.

Gli allievi vengono scelti principalmente tra i provenienti dalle scuole tecniche e secondarie, le quali forniscono circa l'85 per cento dei giovani ammessi. Primo esame che subisce l'aspirante è quello medico e, a meno che non possieda già un certificato di studi, deve sostenere altri esami in matematica, scienze, composizione in lingua inglese e cultura generale. Da queste prove sono esonerati i figli degli ufficiali della R. A. F. in servizio e fuori servizio.

Si tengono due corsi all'anno, in gennaio e in agosto. Dopo le prime

settimane, durante le quali gli allievi vengono assuefatti alla disciplina e alla divisa, si procede alla assegnazione dei ragazzi ad una delle differenti branche di specializzazione, che sono le quattro seguenti: montatore, montatore armiere, radio-telegrafista, e meccanico specializzato nella costruzione degli strumenti. Agli allievi è permesso, nel limite del possibile, di scegliersi la propria specializzazione, e quelli che ottengono i primi posti negli esami di ammissione hanno la precedenza nella scelta.

Il centro di Halton è diviso in tre separati settori, "the Barracks", le caserme per gli alloggi, "the Workshops", le officine, dove si fa la preparazione pratica, e la scuola. In quest'ultima l'istruzione teorica e generale è destinata a rendere la mente attiva ed efficiente come il "Workshops" fa per le mani.

"La vita di Barracks" ha in sé un'idea di nuda tristezza, ma le "baracche" a Halton sono qualcosa di molto differente da quanto può far pensare l'espressione.

Quasi tutti gli sports vengono praticati, senza dimenticare il cricket e il base-ball. Vi è una spaziosa piscina coperta, la quale però in questi ultimi tempi, per l'accresciuto numero degli allievi della scuola, si è dimostrata assolutamente in-

sufficiente. I giovani, oltre ai due pomeriggi settimanali dedicati agli esercizi sportivi, hanno a loro disposizione il pomeriggio del sabato, che essi impiegano dedicandosi alle numerose attività dell'Halton Society, comprendenti la costruzione dei modelli volanti, il volo a vela, teatro di prosa, concerti musicali, ed altre salutari ricreazioni.

Nella scuola propriamente detta vengono occupate otto ore alla settimana, di cui sei sono destinate a lezioni di soggetto tecnico e due a lezioni di cultura generale, di storia, geografia, letteratura.

Settanta ufficiali istruttori dirigono queste varie attività, avendo da controllare a un tempo circa 1500 allievi, ossia tutti i ragazzi del corso.

Ma la parte dell'istruzione, alla quale naturalmente viene data la maggiore importanza, è quella di officina, che si compie nei "Workshops". L'istruzione iniziale consiste in una serie di esercitazioni, che ha inizio con dei saggi molto semplici di foratura, di montaggio e di rifinitura di parti staccate di aeroplano. Ogni esercitazione è contrassegnata col numero dell'allievo che l'ha compiuta, e viene passata ad un ufficio di controllo e di registro, dove l'opera è giudicata. Veramente importante è la sezione de-

stinata ai motori, nella quale i primi passi nella pratica dello smontaggio e del montaggio si effettuano su sette motori Austin. Gli allievi passano poi al Gipsy e al Cirrus. Semplici motori a quattro cilindri raffreddati ad aria e ad acqua sono i veri tipi ideali per i principianti, che vengono assegnati a ciascuno motore in numero non maggiore di quattro. Inoltre, lezioni ed illustrazioni sulle lavagne preparano la strada per ogni prova pratica. Dopo avere studiato magneti, carburatori, compressori, gli allievi passano ai motori più grandi, come i Rolls Royce Kestrels, Bristol Jupiter, Pegasus ed altri.

Un magnifico nuovo edificio ospita la sezione per le riparazioni delle strutture degli apparecchi. Qui non si fa altro che sezionare fusoliere, timoni, ali, per poi rimetterli insieme. Oltre agli altri apparecchi, fra i quali vi è il "1934 Westland" da combattimento, esiste un "Farey Battle" da poco arrivato alla scuola, che viene usato per l'istruzione sul funzionamento dei carrelli retrattili.

Gli allievi nei loro ultimi mesi di permanenza ad Halton si perfezionano nella messa a punto dei motori; infatti, se il tempo lo permette, i giovani allineano all'aperto sul terreno dell'aeroporto una fila di fusoliere senza ali, sulle quali installano e ritolono continuamente motori di ogni tipo, a stella e in linea.

I corsi ad Halton hanno una durata un po' superiore di quella delle scuole medie, ed appena chiusi, sono concesse 6 settimane di licenza. Gli esami vengono tenuti entro le prime 15 settimane e ancora alla fine di ogni corso. Gli allievi riscuotono uno scellino al giorno per i primi due anni e uno scellino e mezzo nel terzo anno.

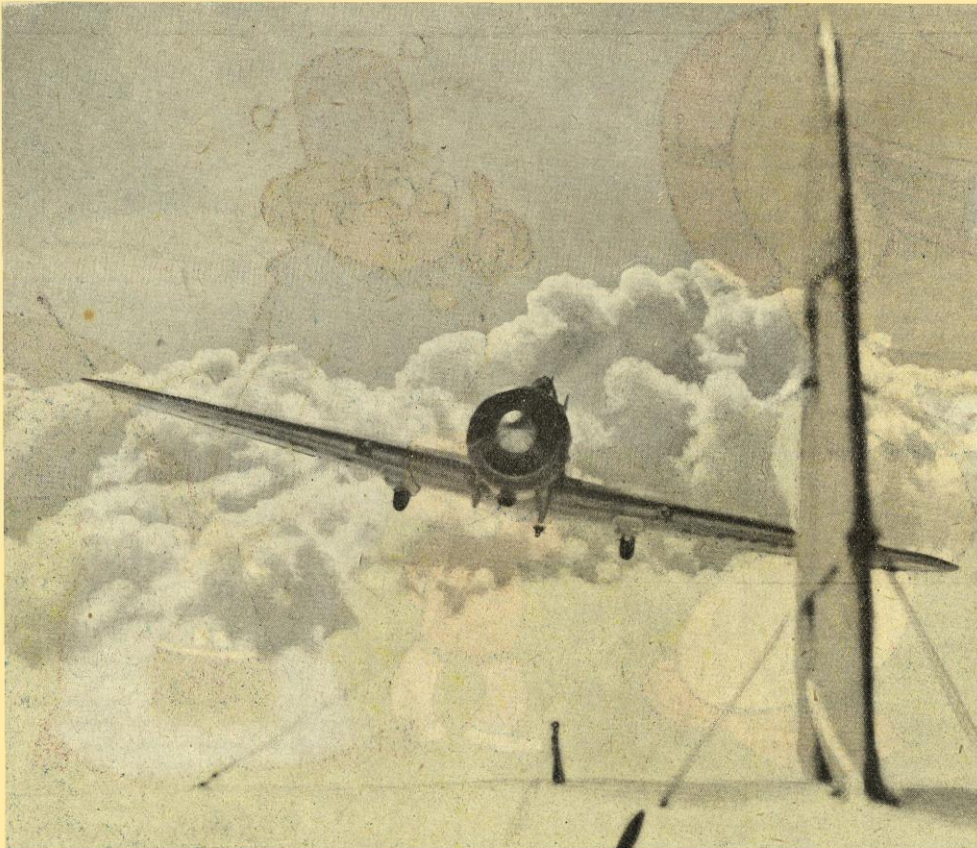
Finalmente quando essi escono in via definitiva dalla scuola, sono nominati Leading Aircraftman, ossia aviere capo, Aircraftman di prima e seconda classe, in relazione ai risultati ottenuti negli esami finali.

E quindi entrano a far parte dei regolari reparti della Royal Air Force.

PALLONI DI SBARRAMENTO

Si riparla insistentemente e con entusiasmo, specie in Inghilterra, della possibilità di proteggere le grandi città ed i centri industriali dalle incursioni aeree mediante lo sbarramento di palloni frenati. I sistemi suggeriti sono numerosi e svariati: in genere si tratterebbe di reti immense contenute da aerostati a grandissime altezze, entro cui i malcapitati bombardieri dovrebbero impigliarsi come tante mosche nelle tele di ragno. Si è anche pensato di far salire a quote diverse un gran numero di piccoli palloni portanti ognuno una torpedine che scoppi al primo urto e che costituirebbero un vero e proprio campo minato simile a quello con cui si vuol interdire il passaggio alle navi, in determinate zone di mare, durante la guerra.

Tutto ciò potrà sembrare attraente ed originale, e qualcuno si domanderà come non si sia mai pensato ad una cosa talmente semplice. Senza avere l'intenzione di esprimere un giudizio definitivo in proposito, perchè non si può mai prevedere quello che in avvenire il progresso potrà fare anche in questo campo, sarà bene tuttavia ricordare che lo sbarramento aereo con



Ecco un monoplano inglese da caccia e intercettazione del tipo «Gloster» mentre finge di attaccare un bombardiere

i palloni non è cosa nuova nè semplice. I palloni di sbarramento vennero impiegati per la prima volta in Italia per la difesa di Venezia nel 1916. Tutti gli elementi che costituivano il complesso dell'apparato (pallone, cavo metallico e verricello) erano posti su speciali galleggianti e piazzati, di notte, lungo la linea di fortificazione per un tratto di circa 14 chilometri, ad altezze che arrivavano fino a 3000 metri. Oltre che a Venezia, i palloni di difesa furono usati anche in altre località e precisamente a Ferrara, Ancona, Grado, Brindisi e Taranto. Non si può dire che tale sistema si sia dimostrato del tutto inefficace, perchè ridusse notevolmente il numero degli attacchi aerei sopra le città difese con questo mezzo. Nella notte del 23 luglio 1917 gli sbarramenti intorno a Brindisi fecero precipitare quattro aeroplani austriaci. Tutti gli aviatori perirono. Il sistema fu dopo adottato anche dai francesi, dagli inglesi, dai tedeschi e dagli austriaci; ognuno vi apportò modifiche ed accorgimenti per renderlo sempre più efficace. Alla fine della guerra i francesi, per esempio, raggiunsero le quote di oltre 4000 metri.

Ma se l'uso dei palloni potè in certo qual modo ridurre gli assalti degli apparecchi nemici, gli inconvenienti ed i difetti non furono nè lieti nè pochi: l'enorme quantità di materiale da impiegare per difendere tutti i punti ritenuti accessibili dal nemico; la distanza media di circa 200 metri da un pallone all'altro poteva benissimo permettere, magari con temerarietà, il passaggio di un apparecchio a meno che la rete non venisse infittita ed allora il maggior peso dei cavi riduceva di molto l'altezza della rete stessa; il vento, che talvolta agitava così forte i palloni da farli impigliare tra loro; infine il cozzo contro l'ostacolo non aveva sempre l'effetto desiderato perchè spesso i cavi metallici, di limitata resistenza a vantaggio del peso, si spezzavano o scivolavano lungo il bordo dell'ala a seconda della posizione dell'apparecchio.

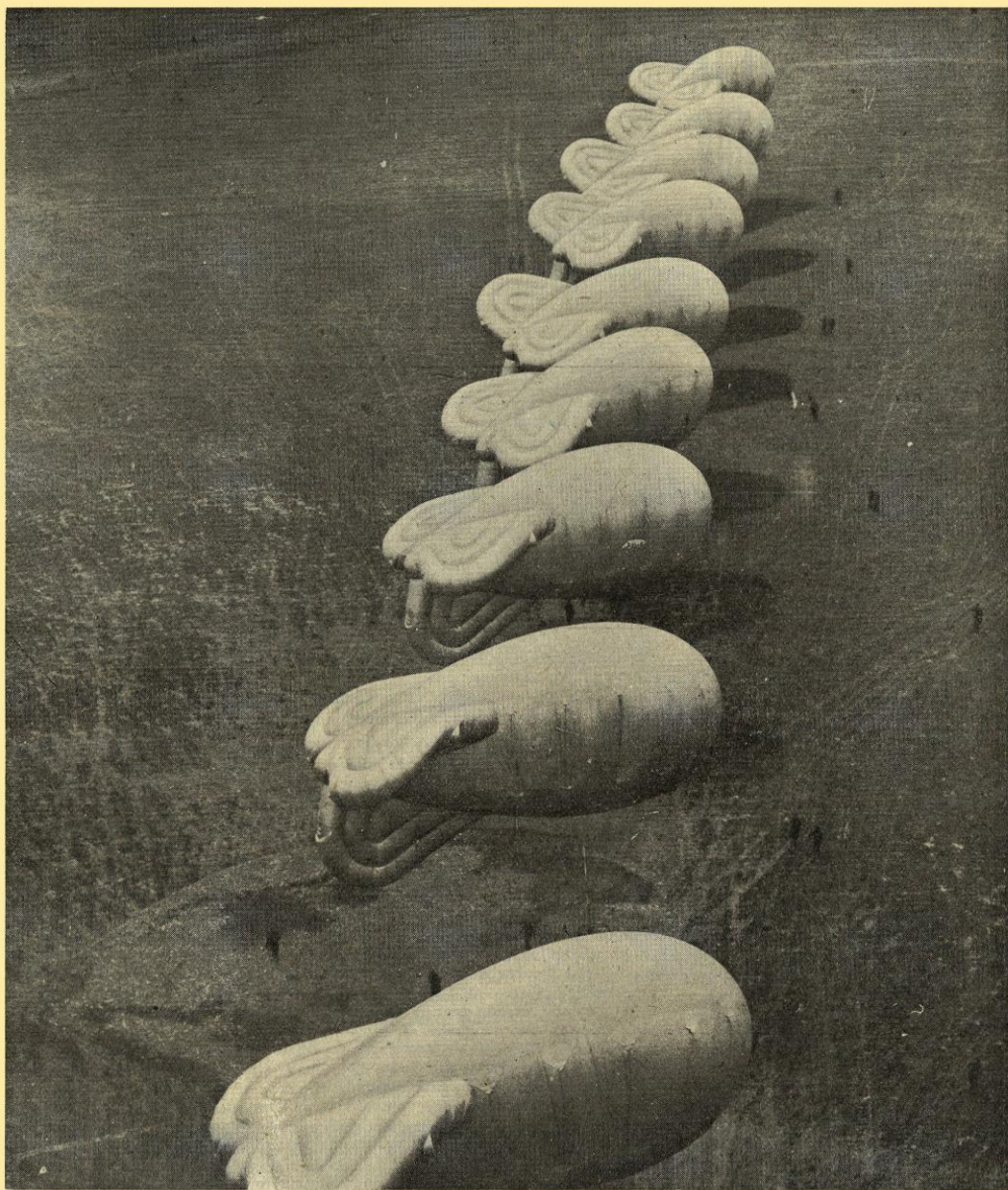
Oggi poi che il bombardamento può essere effettuato a grandissime altezze per mezzo dei soli strumenti, ossia senza bisogno di abbassarsi molto per scorgere il bersaglio, lo sbarramento con i palloni vorrebbe ancora di più ridursi le proprie attitudini di vigile ed intransigente guardiano, a meno che qualcosa di veramente nuovo non venisse a dimostrare il contrario.

CRONACA BREVE

IL DUCE, partito la mattina del 27 maggio dall'aeroporto di Guidonia pilotando un trimotore da bombardamento, ha atterrato sull'aeroporto di Viterbo, ove assisteva ad esercitazioni di volo degli equipaggi, quindi ispezionava in città il reggimento di granatieri ivi di guarnigione e ripartiva in volo atterrando a Guidonia.

UN APPARECCHIO « Fiat A. 80 R. C. 41 » è partito il 26 maggio dall'aeroporto di Torino ed ha impiegato ore 2.40 per coprire 1100 chilometri rappresentanti la distanza che intercorre fra Torino e Belgrado, volando quindi alla media oraria di 412 chilometri, nonostante le avverse condizioni atmosferiche.

IN OCCASIONE del suo millesimo volo sulle Alpi, il capitano italiano Leonida



Questi che sembrano tanti bei salsiccioni pronti per essere arrostiti, non sono altro che nove dei tanti palloni di sbarramento per la difesa di Londra dagli assalti aerei

Schiona, pilota dell'Ala Littoria, è stato festeggiato in Germania dai colleghi della Società Luft Hansa e dalle autorità berlinesi, egli ha coperto complessivamente un milione di chilometri, sia con macchine italiane che con apparecchi tedeschi.

DUE AVIATORI tedeschi che partecipavano alle gare di volo veleggiato svoltesi in questi giorni a Berna, dopo alcune ore di volo trovandosi tra le montagne che dividono la Lombardia dalla Svizzera, decisero di raggiungere Gallarate; ma per mancanza di vento dovettero forzatamente compiere in località Sant'Anna presso Palla un atterraggio di fortuna che avvenne senza incidenti.

IN INGHILTERRA è allo studio un nuovo prototipo di aeroplano da caccia: il « Vickers Spitfire ». Questo velivolo dovrebbe, secondo i costruttori, raggiungere velocità superiori ai 500 km. orari. Sino ad oggi però il prototipo in esame ha dato pessimi risultati, dimostrando una facilità estrema ad entrare in vite. La stampa

francese rileva che in questi ultimi tempi l'Inghilterra si sta un po' troppo occupando dei caccia, trascurando il difficile problema del bombardiere.

UN ALTRO « VICKERS WELLESLEY » è precipitato in fiamme presso Bristol, in Inghilterra. E' questo il secondo dei tre « Vickers Wellesley » costruiti secondo il nuovo sistema geodetico. Come è noto, uno di questi apparecchi doveva stabilire il primato di distanza. Il primo di essi scomparve durante un volo lungo le coste inglesi, e non se ne trovarono più tracce. Rimane così all'Inghilterra un unico esemplare di « Vickers Wellesley » costruito col sistema geodetico.

IL PILOTA polacco Gora, partito con un alante dall'aeroporto di Leopoli, è rimasto in aria quasi nove ore ed è atterrato nei pressi di Wilna, dopo aver percorso 580 chilometri.

L'AVIATRICE francese Dupeyron ha percorso 4360 chilometri, battendo così di circa 200 chilometri il primato internazio-

nale femminile di distanza detenuto da Elisabetta Lion.

L'AVIATRICE tedesca Anna Reitsch ha stabilito il 15 maggio il primato internazionale di distanza con ritorno al punto di partenza per alianti, compiendo il circuito Darmstadt-La Röhn-Darmstadt di 250 chilometri in 5 ore e mezzo.

180 CHILOMETRI IN AEROPLANO per recarsi a scuola e per ritornare a casa ogni giorno, mattino e sera, non è una cosa che tutti siano capaci di fare.

Un documento ufficiale ci dà la prova che tale gita di resistenza è compiuta da uno studente americano.

Questo documento ci dice inoltre che 312 studenti degli Stati Uniti possiedono il loro proprio aeroplano e che 90 se ne servono personalmente per andare a scuola. Il numero dei collegati che hanno il brevetto di piloti è di 1.304. Tali statistiche dimostrano che le catastrofi aeree, per quanto assai drammatiche, sono poche in confronto del numero degli aeroplani che ogni giorno prendono il volo.

PRIMO VOLO A DOPPIO COMANDO

Lo squillo della sveglia mi trova già desto e pronto a scendere per la merenda. Sono tutto sossopra. Oggi farò il primo volo a doppio comando! A pensarci mi pare persino impossibile. Io, una persona per nulla eccezionale, alla scuola militare di pilotaggio! Eppure è così.

Ieri ho fatto il volo "impressione", un giro di campo con cabrate, picchiate, e qualche virata a go, e oggi l'istruttore mi lascerà mettere mano ai comandi. Giornata memorabile!

Inghiotto senza nemmeno gustare il cioccolato e via di corsa all'aviorimessa. Gli agili Caproncini sono in linea di volo. Gli specialisti si affannano attorno ad essi per gli ultimi tocchi. I motori borbottano svogliatamente. Di tanto in tanto qualcuno trasforma il suo borbottio in un canto allegro e potente. Si prova la ripresa. Le strutture tremano sotto lo sforzo, mentre l'erba del prato si piega sotto l'impeto dell'aria che passa sibilando tra i montanti.

Vocio allegro, confuso di allievi che indossano caschi e paracadute; ecco gli istruttori. Arrivano ad un ad uno guardando in alto qualche nuvola che nasconde a tratti il sole.

Attorno a loro si formano mucchi di giovani pieni di desiderio e di domande. Ed ecco il mio istruttore.

Dieci mani fanno a gara per aiutarlo ad indossare il paracadute. L'eccitazione va aumentando di minuto in minuto. Siamo attorno all'apparecchio che dovrà subire i nostri comandi inesperti.

L'istruttore ci dà una serie di preziosi consigli, poi sale, mentre l'allievo fortunato che proverà per primo prende posto sul suo seggiolino.

Si tolgono i tacchi; un rombo e l'apparecchio inizia il suo veloce rullaggio, decolla e s'allontana nell'azzurro, mentre noi trepidanti lo seguiamo con lo sguardo estasiato.

Due giri di campo, atterra, poi cambia allievo. Quello disceso non ha parole per descrivere le sue emozioni e mi fa spasimare di desiderio.

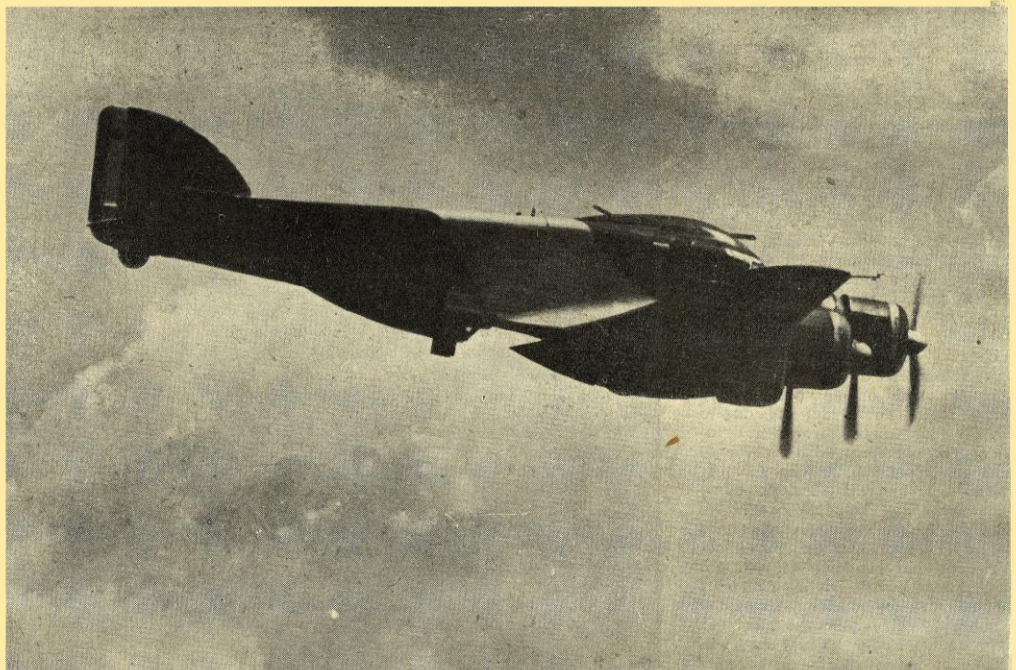
Impugnare i comandi; roba da far impazzire.

L'apparecchio gira, riatterra, riparte, gira, e atterra nuovamente.

Finalmente è il mio turno. Salgo, mi accomodo per bene le cinghie, aggancio il moschettone del paracadute, poi do l'anticipo: è il segnale che sono pronto. Il motore gira al minimo. L'istruttore guardandomi nello specchio mi dà gli ultimi consigli: leggerezza sui comandi massima attenzione, calma assoluta. Appoggio i piedi sulla pedaliera, impugno con la mano destra la *cloche* e con la sinistra la manetta del gas.

Sento i comandi muoversi: si parte! *Cloche* in avanti, tutta manetta.

L'apparecchio rulla veloce, solleva la coda; *cloche* al centro, poi leggermente al petto ed il Caproncino si stacca leggero dalla terra e sale su, su, mentre il campo rimpicciolisce alle spalle. Si sale ancora un po', poi l'aereo si mette in linea di volo col motore a regime normale.



La bella fotografia di un trimotore « S. 79 » in picchiata

Adesso comincia il bello! Laggiù a sinistra ecco una casetta; la mano dell'istruttore me la indica come punto di riferimento per il giro di campo e mi fa segno di virare. *Cloche* leggermente a sinistra.

L'apparecchio s'incrina paurosamente... Eppure mi sembrava di aver appena toccato. Il pilota corregge dopo avermi col capo fatto segno di manovrare meno forte. Il mio sguardo va dallo specchio al terreno che scorre sotto. La solita mano indica sotto un fossato; poi un ponte, una strada bianca che si perde dritta tra i campi. L'apparecchio vira all'incrocio del fossato con la strada, poi segue quest'ultima. Alla mia sinistra, subito dopo l'estremità dell'ala, scorgo piccolo piccolo il campo, dove altri apparecchi simili ad argentei libellule partono ed atterrano.

Ed ecco laggiù un altro punto di riferimento sul quale l'istruttore dirige l'apparecchio. Si vira ancora. Ora, bassa davanti allo scintillante disco dell'ala, intravedo la città! Sotto scorrono tra il verde dei giardini le case della periferia. La mano del pilota si sporge ancora una volta per indicare l'ultimo punto di riferimento: un lavatoio circolare dal quale si dipartono a raggiera molteplici viuzze. Qui l'apparecchio vira ancora una volta, quindi punta dritto sul campo che s'intravede chiaramente delimitato dai candidi pettini. Ora il Caproncino, motore al minimo, punta decisamente verso la terra; L'aria sibila forte tra i montanti e le crociere; la terra si avvicina sempre. Ecco il fossetto del limite del campo.

Ho l'impressione che il carrello debba sbatterci dentro, ma m'inganno; ci vorranno ancora parecchi metri prima ch'io senta il tocco delle ruote sul suolo. Se in volo il movimento dei comandi m'era sembrato impercettibile, ora a terra mi pare un pandemonio. La pedaliera oscilla costantemente senza ch'io possa quasi rendermi conto del motivo dei movimenti. Ora anche la coda

ha toccato terra e l'apparecchio dopo un breve rullaggio si arresta.

L'istruttore mi parla dei movimenti necessari, mi ricorda i punti di riferimento, poi si riparte! Una volta messo l'aereo in linea di volo, ecco che egli mi fa segno di virare sui punti noti. Leggero leggero, porto la *cloche* a sinistra e l'apparecchio vira docilmente. Sento i tocchi maestri che correggono le mie manovre. Chissà quante sciocchezze faccio, pazienza!

Ora riporto i comandi al centro e l'apparecchio si raddrizza.

Ma che vedo? Sogno o son desto? L'istruttore ha messo ambedue le mani sul parabrezza e guarda indifferente il paesaggio che scorre sotto. Dunque l'aereo è in balia dei miei comandi! Salvami, o cielo! Chiamo in aiuto tutta l'attenzione, la calma ed aspetto gli eventi. L'istruttore da occhiate furtive alla mia immagine riflessa nello specchio, ma fa l'impassibile. E' giunto il momento di virare e viro. Ho subito la sensazione di aver esagerato un poco e rimetto. L'istruttore conferma col capo la mia manovra.

Così navigando un po' a montagne russe, un po' a sghimbescio ed il rimanente inclinato su di un lato, arrivo al momento di dover entrare in campo.

Ultimo virage, poi l'istruttore mi fa cenno con ambo le mani di picchiare. Piano, piano spingo la *cloche* e l'apparecchio punta risoluto il muso verso terra. Sento la manetta del gas muoversi in avanti.

Bestia! M'ero scordato di ridurre il motore. Ora cerco affannosamente di mantenere pressochè rettilinea la planata del Caproncino e ci riesco se pur in parte. La mano destra dell'istruttore è scomparsa dal parabrezza pronta a rimediare ai miei pericolosi errori, mentre l'altra mi fa segno di correggere a destra od a sinistra, avanti od indietro.

La terra s'avvicina veloce. Ancora pochi metri! Ecco il fossetto.

Tiro leggermente la *cloche* al petto finchè sento le ruote toccare il suolo. Con i piedi intanto faccio del mio meglio per correggere il rullaggio.

L'apparecchio è fermo. Una corsa a terra fino alla linea di volo dove un altro allievo attende il suo turno.

Scendo e mentre saturo di gioia mi avvio verso i miei compagni, penso che questa sia la più bella giornata della mia vita; ma poi rifletto e concludo: "Questa è una delle più belle, ma la più bella sarà quella in cui per la prima volta salirò da solo nell'azzurro del cielo, portando su due ali tricolori la gioia d'un ideale avverato".

Radames Zaramella

Oltre che presso tutti i comuni giornali

"L'AQUILONE", "L'ALA D'ITALIA,"

"LE VIE DELL'ARIA", - la "RIVISTA

DI METEOROLOGIA AERONAUTICA,"

la "RIVISTA DI DIRITTO AERONAU-

TICO", - e la "RIVISTA DI ME-

CINA AERONAUTICA,"

sono

in vendita nei chioschi-librerie dell'Editoriale Aeronautica a:

ROMA - Piazza delle Terme

GENOVA - Piazza Corvetto

MILANO - Piazzale Oberdan

ALI ARMATE SUI CONFINI D'ITALIA

(Episodi di guerra aerea raccolti da Armando Silvestri)

PARTE SECONDA

I "bombardatori",

V.

Aquila ferita

(Continuazione dal numero precedente)

L'uomo, inebetito dalla realtà tremenda che lo mette innanzi ad uno spaventoso dilemma, resta immobile, come sciancato, contempiando con occhi dilatati dall'orrore le cose che lo circondano.

Egli non sa come fare, non sa come conciliare la sua impotenza, risica con la necessità di dar fuoco all'apparecchio. Quanti minuti sono passati in questo angoscioso smarrimento?

Molti, forse, o pochi. Chi può dirlo?

Un rumore sordo, fatto di borbottii e di voci, insistente, monotono, vicino, lo distrae.

L'aviatore guarda intorno a sé, e dall'alto della carlinga il suo sguardo spazia sulla pianura.

Lontano, dei gruppi di punti neri si muovono, si avvicinano, ingrandiscono: sono uomini. Vicino, sotto la carlinga, a portata di mano, quasi, dell'italiano, un individuo, un energumeno che dagli abiti si rivela un Albanese, si agita, bestemmia, e con un tridente sroga sulla macchina la sua ignoranza e il suo odio.

Il capitano Ercole Ercole si scuote, si muove, si sporge dalla carlinga e con voce irata, in cui vibrano dolore e collera, grida:

« Sta' fermo, canaglia! Finiscila! »

L'uomo s'arresta e guarda in su stupito. Certo non s'aspettava di trovare qualcuno vivo in quella bara piombata giù dal cielo. E che vuole quel tale? Che gli ha detto?

L'Albanese, un contadino ignorante che dev'essere istintivamente il nemico d'ogni cosa che sia fuori delle sue cognizioni, intravede forse una provocazione nelle parole dell'aviatore, pronunciate inconsideratamente in italiano?

Forse.

E' certo che arretra, irato, agitando il suo tridente, quasi a misurare il suo nemico e la distanza che ne lo separa. Poi si scaglia avanti, il tridente alto, per colpire.

L'aviatore, il volto contratto pel dolore e per l'ira generata in lui dalla profanazione volgare dell'energumeno, accarezza il calcio della *Mauser* e lo guarda in faccia.

Il tridente levato sta per colpire.

Con fermezza la mano dell'aviatore si stende, un colpo scatta. L'Albanese freddato, fa ancora un passo, trascinato dal suo impeto, barcolla, e finisce sotto l'apparecchio.

Sulla sua rozza casacca stilla qualche goccia del sangue che riempie la carlinga.

E' tutto.

Ma il pilota guarda lontano, verso i gruppi di uomini che si avvicinano sempre più rapidi, e freme.

Contemporaneamente un'altra circostanza si aggiunge alle altre: il "cacciatore" austriaco che si abbassa e sta per prendere terra poco lontano.

Bisogna distruggere l'apparecchio! Il capitano scende dalla carlinga, passeggia nervosamente sulle zolle, osserva, spia, si lambicca il cervello in un delirio di rabbia e di angoscia, ma la soluzione non si vede, l'alternativa permane.

L'uomo non vuol darsi per vinto, rimonta sulla macchina, ritenta di smuovere i caduti, di calarli sull'erba... Invano!

E la gente s'avvanza, e si odono le voci, e si vedono i volti giugnanti...

Bisogna agire.

Quale la rinuncia più dolorosa?

L'uomo cade ginocchioni, e piange, d'un pianto silenzioso e doloroso che solca le guance di segni incancellabili. Le sue labbra si agitano, mormorano qualche cosa... Che? L'aviatore e Iddio, soli, lo sanno.

Poi la sua destra fruga nella tasca e cerca. Le dita, tremanti, febbrili, non riescono quasi a stringere l'umile oggetto che compirà il dovere. Il braccio si distende, le dita si agitano, e la rotella zigrinata stride brevemente sulla cote.

Una scintilla... Una fiammella vacillante... Un gesto breve...

Dappertutto, dai serbatoi forati, è colata la benzina, e imbratta e inzuppa, e copre ogni cosa. D'un subito la fiamma dell'accendisigaro si comunica alle strutture, ingigantisce, divampa, rugge...

Restare?

L'uomo esita un attimo. Restare accanto ai compagni, seguirli nella Gran Via che hanno intrapreso così luminosamente?

E la Patria? E la guerra? E il dovere? E i compagni? No.

D'un balzo l'uomo è sull'erba, e corre, vacillando, singhiozzando, pregando. Corre, ciecamente, fino a che un groviglio di sterpi non lo intrica, non lo prende e lo abbatte. Cade, e non può risollevarsi.

Così, immobile, ansante, con le pupille alle quali fan velo le lacrime di angoscia, può seguire l'ingigantire della fiamma, il procedere del fuoco, lo smembrarsi della potente macchina tricolore e, purtroppo, il dissolversi delle salme in quel vortice di fuoco.

Mentre il *Caproni* si va trasformando in un ammasso di rottami, la gente poco prima avvistata sopraggiunge. La distruzione li arresta a qualche passo, immobili, ironici, ghignanti. Si avvicinano anche i "cacciatori" del *Fokker* che ha fatto la buona preda, e frugano, esaminano, sorridono.

Si, l'aquila tricolore è finita. Un mucchio di rottami e tre cadaveri lo provano: sì, è finita.

Il crocchio si dissolve, ed è contento.

No, no, avversari! L'aquila non è finita, non è abbattuta: un aquilotto sopravvive e guai a voi quando riprenderà i cieli!

Ma quando quando?

Perché la situazione appare uscita. Il capitano s'è messo in cammino, appena certo di non essere scorto, ma non è andato lontano. La ferita col suo spasimo insopportabile, lo spossamento, l'angoscia sopravvive al terribile olocausto offerto silenziosamente sull'altare della Patria, lo schiaccia. Cammina incerto, fino a che una pozzanghera fangosa non lo arresta.

Li si ferma, denuda il braccio piagato, lava, in quell'acqua ed in quel fango, la ferita, la fascia con pezzi della sua biancheria, e ripiglia il cammino.

Il sole che tramonta gl'indica la strada. Laggiù, ad occidente, dove il cielo s'arrossa dei bagliori del

crepuscolo è la Vojussa, è l'Adriatico, è l'Italia, è la vendetta!

E cammina, cammina, fino a che la fatica non lo schianta sull'orlo d'un fosso per lui insormontabile.

Nei vecchi e nelle giovani soltanto può cercarsi ancora, con speranza, ciò che si suol chiamare pietà. Solo i vecchi, che hanno disimparato a odiare, e le giovani nate per l'amore che non hanno ancora conosciuto l'odio, possono compiangere e soccorrere.

Un vecchio ed una fanciulla, in un'alba livida e immobile, trovarono Ercole insanguinato e inerte, rovesciato nel fango di un fosso pieno di putredine, e lo raccolsero.

L'aquilotto, ferito, svenuto, lacero, non è più riconoscibile per uno di quei magnifici soldati del cielo che facevano fremere e sognare i semplici montanari, chiusi nelle loro brulle montagne, e forse per questo è raccolto così, con amore, con semplicità.

Un abito umile e silente, dalle mura pazientemente create con un lavoro di mosaico di cui materiale è la dura pietra della montagna, lo accoglie, per sapere le voci del suo delirio, e la tenace cura del vecchio, e l'amorosa attenzione della giovane.

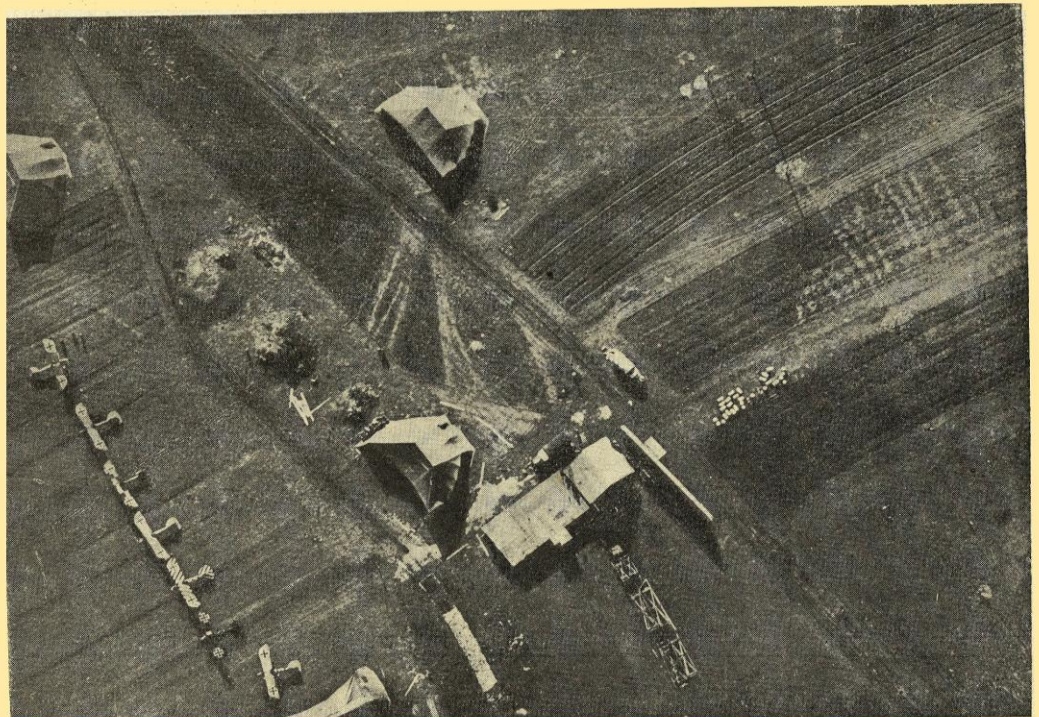
Il tempo scorre con l'allucinante succedersi di ore proprie al delirio; e il braccio, curato, cessa di essere trepido e martoriato da un dolore senza fine, torna delle dimensioni di prima e, pur costretto all'immobilità, annunzia col pizzicare sottile del sangue vigoroso entro le vene vivificate, il ritorno della vita.

Il tormento della malattia è passato, l'aquilotto è salvo.

Ma un altro tormento è in lui, e certo questo non possono lenirlo le paterne cure del vecchio né le fraternelle attenzioni della fanciulla.

Armando Silvestri

23 — (Continua).



Un campo austriaco sotto le ali dei bombardieri tricolori, prima dell'iniziarsi dell'azione

AVVENTURA SUL SAHARA

Ecco il racconto al quale la Giuria dell'Originale Concorso ha assegnato il quarto premio. L'autore del testo è il napoletano Massimo Vaglio. Le fotografie sono state eseguite da Paolo Vaglio e Marcello Jovine, anch'essi di Napoli.

— Dunque, signori, riassumendo: un apparecchio da turismo sorvola il Sahara portando a bordo due giovani avventurosi, affranti dal caldo e dalla sete; finalmente appare un'oasi ed il pilota, con uno sforzo disperato, compie la manovra di atterraggio; ma l'apparecchio, guidato da un polso reso malfermo dalla stanchezza, va a sbattere contro una palma e resta in quella posizione, mezzo fracassato. Il pilota, per il contraccolpo, urta con l'addome sulla leva di comando e sviene. L'amico tenta di fargli riprendere i sensi, quando alcuni arabi, con la speranza di far bottino, si avanzano minacciosi e tirano alcuni colpi di moschetto.

Siamo dunque a questo punto; lo apparecchio deve restare nella posizione di ieri; lei, signor Vieri, deve ora estrarre la pistola e difendersi disperatamente, finché il pilota riprenderà i sensi e l'aiuterà a liberarsi degli arabi. Tutti ai loro posti dunque; e attenzione!

— Posso preparare la pellicola?
— Sì! Montane una bobina di duecento metri. Gli arabi sono pronti?
— Sì, signore; sono già ai loro posti da qualche minuto.

— Benissimo. Pronti?.. Si gira!
Questa scena si svolgeva ai limiti delle oasi di Giofra nel Sahara italiano. Da qualche giorno una compagnia cinematografica aveva posto le sue tende nel villaggio di Socna, per girare sul luogo alcune scene a sfondo africano. Un biplano con la prua contro una palma, giaceva sulla sabbia a poca distanza dal folto palmeto, sotto il quale, operatori, regista e meccanici si affacciavano intorno ad una modernissima macchina da presa.

Sul Sahara infuocato e deserto due veloci biplani da ricognizione volavano a bassa quota, di ritorno da un volo di allenamento verso la

oasi di Cufra. Era passato da poco il mezzogiorno ed ancora cinquecento chilometri li separavano dall'aeroporto di Bengasi. A quell'ora i raggi del sole colpivano perpendicolarmente l'immensa distesa di sabbia ed il caldo intenso metteva a dura prova le pur magnifiche qualità fisiche dei due giovani aviatori dell'ala tricolore.

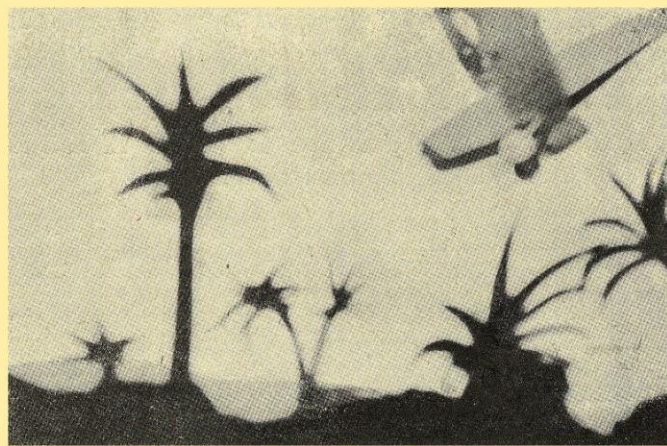
La regione che sorvolavano era spesso percorsa da carovane di beduini nomadi o di mercanti; non si meravigliavano quindi i due aviatori di scorgere a volte lunghe file di camelli che con il loro passo dondolante camminavano sulla distesa sabbiosa. Per qualche ora il volo procedette regolare nell'aria calmissima; ma l'Africa è il paese delle sorprese, e, inatteso, un vento furioso cominciò tutto ad un tratto a scuotere i due apparecchi, senza dare loro un momento di tregua e costringendoli anzi a pericolose acrobazie.

Carlo Signori, il più giovane dei due e il meno abituato a quel caldo intenso soffriva assai più del compagno; con la lingua asciutta, la fronte imperlata di sudore, le mani contratte sulla leva di comando, egli lottava contro il "ghibli" che si era abbattuto sulla zona con tutta la sua violenza.

Una raffica più furiosa investì ad un tratto l'apparecchio del Signori e, costringendolo ad una improvvisa cabrata, lo allontanò dall'apparecchio dell'amico, Roberto Zaffini, che, essendo più esperto di lui, era riuscito ad evitarla.

Ormai Carlo aveva abbandonato la lotta e aveva deciso di lasciarsi portare dal vento e di aspettare la calma. Col vento in coda la sua corsa aumentò straordinariamente ed egli si accorse di essere trasportato velocemente verso nord-ovest, lontano, cioè, dalla rotta prestabilita.

Il volo in quelle condizioni durò



L'apparecchio in leggera picchiata fu sull'oasi...

per un'ora; poi, quasi di colpo, il vento cessò e l'aria divenne più respirabile. Carlo non aveva la minima idea del luogo dove potesse trovarsi, né poteva sapere a che distanza fossero i centri abitati, e, per quanto avesse ancora benzina per qualche ora, lo preoccupava la mancanza di acqua; nelle nuvolette di fumo, infatti, sfuggivano ogni tanto dal radiatore ed egli temeva che, per l'eccessivo calore, si verificasse un grippaggio di pistoni. Una grande stanchezza prendeva a poco a poco il pilota, che interrogava ansiosamente l'orizzonte, sperando di scorgere il verde di un'oasi o le bianche mura di un villaggio. Mille pensieri diversi gli si affollavano nella mente e specialmente insistenti erano i suoi timori sulla sorte di Roberto. Che cosa ne era stato di lui? Aveva potuto vincere la turba del "ghibli", o anche lui aveva dovuto abbandonare la lotta? Ed egli, Carlo, dove sarebbe giunto? Per quanto tempo ancora avrebbe resistito a quel caldo soffocante?

Era ancora assorto in questi pensieri, quando vide delinearci all'orizzonte una macchia oscura che andava rapidamente ingrandendosi. Dopo pochi minuti, gli apparve la vera natura di quella macchia, e non poté fare a meno di lanciare un grido di gioia. Ben presto, con l'apparecchio in leggera picchiata fu sull'oasi e scrutò attentamente tra la vegetazione per scorgere qualche segno di vita. Aveva appena oltrepassata la distesa di verde che uno spettacolo inaspettato si mostrò sotto di lui a poca distanza dalle ultime palme: un biplano era posato sulla sabbia con la prua contro una palma, ed un uomo, con la pistola in pugno, cercava di difendersi da una quindicina di predoni che lo assalivano con scariche di moschetto. Subito immaginò che cosa era accaduto: Roberto, spinto anche lui dal vento, era giunto a quell'oasi, e, dopo di essere atterrato in malo modo, si era visto per giunta assalito da quei predoni. Il suo animo di italiano palpò al pensiero che il suo amico potesse tra breve soccombere; ed allora, benché non volesse fare uso di alcuna arma per non colpire Roberto, con uno di quegli atti di coraggio che solo il cameratismo fascista può insegnare, spinse innanzi la leva di comando e si gettò in ardita picchiata contro gli assalitori, cercando di spaventarli. A tre metri da terra raddrizzò di colpo l'apparecchio e, tirando a sé la leva, lo costrinse a prendere nuo-

vamente e rapidamente quota. Poi, virò a destra e si gettò di nuovo verso gli arabi, che ruggirono questa volta a gambe levate nell'interno dell'oasi. Carlo era ormai all'estremo delle sue forze; il volo durante il "ghibli", il caldo sortocante, le difficili acrobazie avevano logorato i suoi nervi. L'apparecchio, guidato da un polso stanco, rullo disordinatamente sulla distesa di sabbia e si arrestò presso le prime palme.

Un torpore strano si era impadronito del giovane; ed egli vide come in un sogno una macchina da presa, operatori che gesticolavano pieni di ira, arabi che toltesi il barracano apparivano vestiti all'europea, un pilota pieno d'ira, un altro che rideva come un matto; e poi tende, aeroplani di cartone, palme smontabili, ed una infinità di oggetti strani. E, tra tutte queste cose, cercò invano il volto amico di Roberto.

Ed il perché lo capì circa due ore dopo, quando, ripresi i sensi, seppe che... il film era stato modificato, e che il suo atto di coraggio, le sue acrobazie, sarebbero state presto proiettate sul bianco telone di un cinema.

Riposato, rifornito di acqua e di benzina e congratulato da tutti i presenti, partiva quindi per Bengasi, dove giunse felicemente poco dopo il tramonto.

Roberto era là, giunto qualche ora prima di lui, ed insieme pagarono da bere agli amici, come di rito dopo ogni avventura a lieto fine.

Massimo Vaglio



... una macchina da presa, operatori che gesticolavano...

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgersi all'Amministrazione de «L'aquilone», viale Libro e Moschetto - Roma -

Da UMBERTO DARBESIO, Torino, via Van-chiglia N. 23, pianterreno, troverete quanto occorre per costruire aeromodelli: materiali, disegni, insegnamenti.

AEROMODELLISTI — Materiali, disegni, istruzioni per costruire modelli volanti troverete da Giolitto Giovanni, Lagrange, 31 - Torino.

VENDO DISegni costruttivi per motorino: scoppio Giuseppe Garda, via Vespri Siciliani 4, Milano.

GIULIO DOUHET COMMEMORATO DA S.E. VALLE

La sera del 30 maggio, alla Scuola di Guerra Aerea, in Roma, è stata tenuta una solenne commemorazione del gen. Giulio Douhet. Alla presenza di alte personalità dell'Esercito, della Marina e della Milizia, di numerosi ufficiali generali e superiori dell'Arma Aerea, e di molti funzionari civili del Ministero dell'Aeronautica, il Sottosegretario gen. Valle ha pronunciato il discorso celebrativo, ricordando anzitutto le parole scritte nel 1911 da Giulio Douhet, allora capitano di Stato Maggiore, quando l'aeroplano aveva per la prima volta effettuato un circuito chiuso di un chilometro raggiungendo il primato di altezza di 400 metri: "Non posso che esprimere la mia fede completa ed assoluta nel trionfo dell'aeroplano in tutti i campi nei quali potrà svolgersi la navigazione aerea. Il nuovo mezzo è magnificamente adatto all'anima italiana".

L'oratore ha continuato rievocando la lotta sostenuta da Douhet per il trionfo della sua tesi rappresentata dal principio "Resistere alla superficie per fare massa nell'aria".

Il generale Valle, notato quindi come l'enunciazione di tale ardua visione del futuro sembrasse, allora, un paradosso, ha esposto come il precursore della guerra nell'aria incontrasse nel Duce del Fascismo il

realizzatore del suo principio e l'Arma Aerea sorgesse a carattere unitario con spirito altamente offensivo, inquadrata nelle varie branche del Regime.

Ricordato l'ammirato giudizio che il generale francese Pétain ebbe a dare su Giulio Douhet pochi anni or sono, il gen. Valle così ha proseguito:

"Lo scopo del miglior rendimento da ottenere nel potenziale bellico della Nazione, era sempre la sua idea predominante. Tale rendimento massimo deve essere raggiunto nel quadro del bilancio complessivo delle forze armate, potchè altrimenti si cadrebbe nell'utopia. A tal fine egli propone fino dai primi anni dell'Era fascista la istituzione di un Ministero unico della guerra, della marina e dell'aria ed un Comando unico in guerra delle tre forze, comando dipendente direttamente dal Governo. Oggi il Ministero delle Forze Armate è una concreta realizzazione che più non si discute, e per quanto riguarda l'unità di comando essa è stata fissata con parole indimenticabili dal Duce nel memorando discorso al Senato il 30 marzo dell'Anno XVI: "La storia ci dimostra che fu sempre fatale il dissidio tra la condotta politica e quella militare della guerra; nell'Italia del Littorio

questo pericolo non esiste: in Italia la guerra, come fu in Africa, sarà guidata agli ordini del Re da uno solo".

Il generale Valle ha così concluso: "E' necessario sempre più fortificare ed affinare gli spiriti per resistere ai tentativi di fiaccare l'animo della Nazione in armi; è necessario essere pronti a ritorcere verso il nemico, con raddoppiato vigore, qualsiasi offesa che intenda colpire dall'alto il nostro territorio. Questo sanno gli aviatori dell'Italia fascista e questo promettono alla memoria di Giulio Douhet".

Il chiaro ed efficace discorso del gen. Valle è stato accolto da un vibrante applauso. Quindi il Sottosegretario all'Aeronautica ordinò che



Il siciliano Costantino Fassò, detto « Accipiter », con l'aeromodello « Eolo »

tosse levato il drappo tricolore che ricopriva il busto marmoreo del generale Douhet, che porta sulla sua base scolpite le parole mussoliniane: "La visione di Douhet ci appare come quella di un precursore". I presenti, in piedi, salutando romaneamente, hanno osservato un minuto di reverente silenzio.

UNA GRANDE NOVITÀ per i lettori de "L'aquilone,,

Avvertiamo i nostri lettori che col primo numero del prossimo luglio la veste de L'aquilone verrà completamente trasformata.

Il formato sarà alquanto ingrandito e la stampa verrà eseguita con i più moderni sistemi di rotocalco a colori.

Il contenuto del giornale ri-

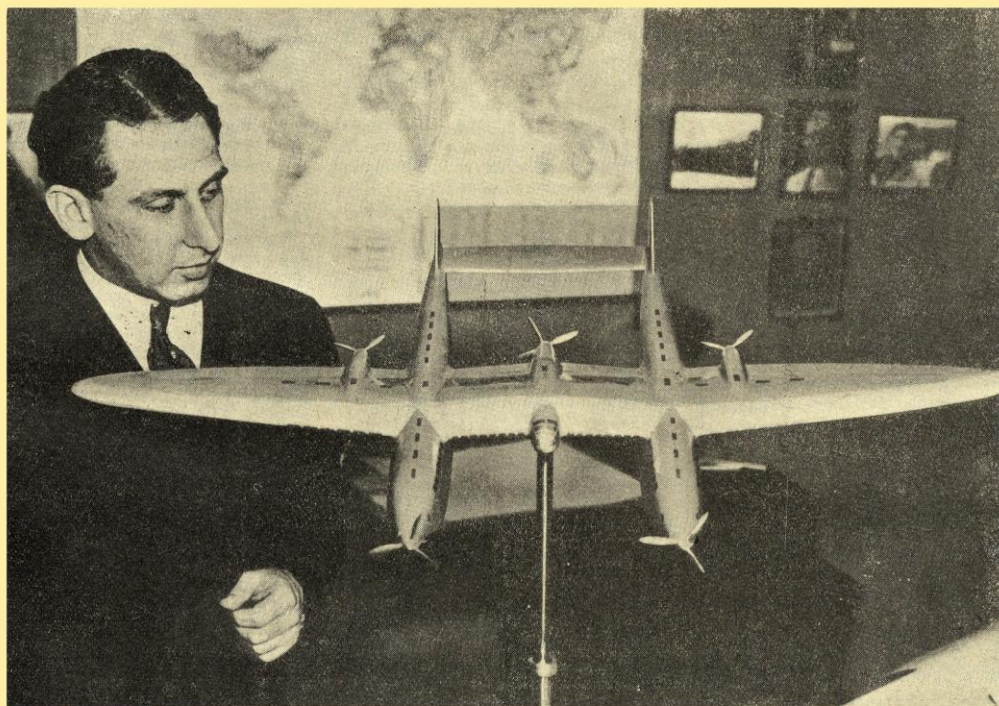
marrà invariato nella sostanza. Saranno particolarmente curate speciali rubriche che verranno via via create. Uno sviluppo maggiore verrà dato all'aeromodellismo, mentre gli articoli di divulgazione scientifica e quelli relativi ai problemi che riguardano il volo a vela troveranno nel giornale maggiore spazio e nuovi scrittori.

L'aquilone diventerà così uno dei più brillanti e interessanti giornali per la gioventù. Il prezzo verrà leggermente aumentato anche in base alle tariffe imposte dalle competenti autorità sindacali. Pubblicheremo nei prossimi numeri le nuove tariffe relative agli abbonamenti e alla vendita spicciola.

Tutti i vecchi abbonamenti saranno validi sino alla loro regolare scadenza.

IMPORTANTISSIMO !

Gli abbonamenti annuali con l'attuale tariffa che perverranno alla nostra Amministrazione entro il 30 giugno (c. a.) saranno considerati come se fossero effettuati in base alle vecchie tariffe. È dunque un affare. Non dimenticate di contrarre l'abbonamento, o di rinnovare lo scaduto, entro il 30 giugno



Questa fotografia ci mostra il noto costruttore nord-americano Severski, vicino al modello di un gigante dell'aria da lui progettato, che potrebbe essere adibito tanto a servizi bellici che commerciali

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

CORSO D'AEROMODELLISMO (TEORIA - COSTRUZIONE - ESPERIENZE)

Se consideriamo il caso (fig. 3) della tavola inclinata in movimento nell'aria nella direzione della forza F , l'angolo i , che il piano forma

Per ridurre la forza R al minimo, nelle costruzioni aeronautiche si è ricorso allo studio delle forme che offrono la minima resi-

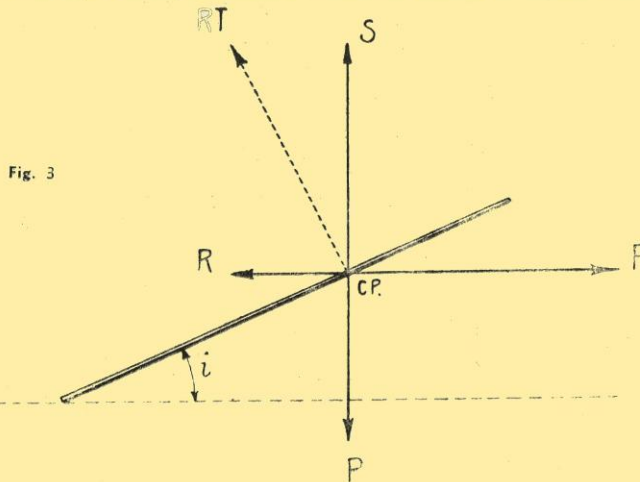


Fig. 3

con la direzione del movimento, si chiama *incidenza*.

Potremo così constatare che sulla tavola agiscono contemporaneamente quattro forze partenti da un punto CP di reazione, punto che si chiama *centro di pressione*.

F rappresenta la forza di trazione, P la forza prodotta dal peso proprio, R la forza di resistenza all'avanzamento, S la forza di sostentamento.

Eguale disposizione di forze possiamo considerare di avere sull'ala di un aeroplano in volo. Perciò, sia per la superficie piana della tavola, sia per il cervo volante, sia infine per l'aeroplano, quando la forza S diventa maggiore di quella P avviene il sollevamento.

La forza F , trazione data dalla potenza del motore, agisce con una certa velocità e in contrasto con questa forza si forma la forza R , che rappresenta la resistenza dell'avanzamento, la quale resistenza diverrà sempre più grande quanto più aumenterà la velocità, o l'angolo di incidenza.

La forza S , sostentamento, si forma in contrasto con la forza P quando agisce la forza F , ed anche questa aumenta con l'aumentare della velocità di F , mentre, se aumenta l'incidenza del piano, essa diminuisce fino a diventare nulla ad una incidenza di 90° rispetto alla linea del movimento, cioè quando la tavola sia disposta verticalmente.

La forza RT è la risultante totale che, scomposta, dà le componenti S e R .

Quindi, a parità di risultante, la forza S sarà tanto più grande quanto più piccola sarà la forza R .

stenza all'avanzamento, o, come si dice comunemente, di *buona penetrazione*.

Se si osserva un aeroplano moderno, si vedrà fino a qual punto il costruttore si è preoccupato di dare ad ogni singola parte del suo apparecchio forma di buona penetrazione: ali, fusoliera, carrello, ecc.; tutte parti che, ad un es-

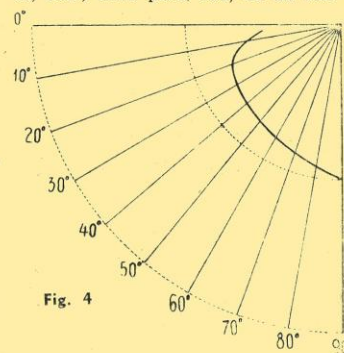


Fig. 4

me superficiale, danno l'impressione di forme mostruose e che hanno, invece, la sagoma più adatta per offrire la minima resistenza alla traslazione dell'aria.

Tali forme sono il frutto di speciali studi che costituiscono una parte dell'aerodinamica e le conseguenze di speciali esperienze fatte allo scopo di ridurre la resistenza R al valore minimo.

Questa condizione permette di ottenere la massima velocità con una data potenza di motore; viceversa, per un determinato valore della velocità, che dipende anche dalla potenza del motore, si ottiene la massima forza sostentatrice S . Dunque è chiaro che il costruttore

deve, per prima cosa, sfruttare le migliori forme aerodinamiche per ottenere, con la potenza a sua disposizione, la forza sostentatrice più grande possibile in confronto di una forza di resistenza minima.

Tutto ciò l'aeromodellista deve tenere in grande conto, perché nelle sue costruzioni egli avrà sempre a sua disposizione potenze minime da sfruttare al massimo.

Abbiamo detto che sulla superficie piana in movimento vi è un punto chiamato *centro di pressione*, al quale è applicata la forza della risultante totale e sul quale si concentrano e reagiscono le altre forze.

Questo punto è in posizione variabile a seconda dell'incidenza della superficie rispetto alla linea di trazione.

È stato provato (Legge Avanzini) che tale centro di pressione si sposta, col variare dell'incidenza, tra il primo quarto avanti e la metà della superficie. La stessa cosa, però, non avviene se la superficie è curva: in questo caso è stato riscontrato che il centro di pressione, situato nel mezzo della superficie per incidenza di 90° , si sposta in avanti a mano a mano che diminuisce l'incidenza fino verso il valore di 15° e poi, da 15 gradi fino a zero gradi, ritorna bruscamente indietro.

Le figure 4 e 5 sono i diagrammi della posizione del centro di pressione, secondo varie incidenze, rispettivamente per una superficie piana e per una superficie curva.

Nella figura 4 la superficie piana è rappresentata dai raggi del maggiore arco di cerchio tratteggiato. L'arco di cerchio minore, tratteggiato, di raggio metà, rappresenta il punto di mezzo della superficie.

La corrente d'aria orizzontale, proveniente da destra, incontra la superficie con varie incidenze uguali all'angolo formato dalla retta orizzontale e dal raggio corrispondente alla posizione della superficie. Se la superficie è disposta secondo il raggio inclinato di 10° l'azione della corrente d'aria si concentra nel punto di intersezione del raggio a 10° con la curva continua del diagramma.

Tale punto si trova circa al 30 per cento della lunghezza della superficie, a partire dal punto più avanzato, *bordo d'attacco*, rappresentato dal centro dei cerchi.

Aumentando l'incidenza, la posizione del centro di pressione si allontana dal bordo d'attacco, fino al punto di mezzo della superficie, 50 per cento della lunghezza, per incidenza di 90 gradi.

Nella figura 5 la superficie curva è rappresentata dalle linee curve, ed analogamente alla superficie piana, la posizione del centro di pressione è data dall'intersezione di ognuna di tali curve con la curva del diagramma. In questo caso, per incidenza si intende l'angolo formato dall'orizzontale con la retta che unisce i due estremi della

curva rappresentatrice della superficie.

È importante notare, confrontando i due diagrammi, che partendo da incidenza 0° , nel primo caso il centro di pressione, da una posizione avanzata, retrocede regolarmente fino al mezzo della superficie per l'incidenza di 90° ; nel secondo caso invece, da una posizione arretrata oltre il mezzo della superficie, per l'incidenza di 0° , si sposta in avanti fino ad un massimo di avanzamento per l'incidenza di 15° , quindi retrocede fino al mezzo della superficie per l'incidenza di 90° .

Noteremo subito che la superficie piana è stabile mentre la superficie curva è instabile. Infatti, se la superficie piana tende ad aumentare l'incidenza, il centro di pressione viene a trovarsi più indietro, quindi tende a sollevare la parte di superficie posteriore e si ristabilisce l'equilibrio.

Per la superficie curva, invece, fra 0° e 15° d'incidenza, che sono i limiti normalmente usati, essendo il cammino del centro di pressione diretto in avanti, lo squilibrio viene accentuato.

Si è voluto accennare a questo fenomeno perché la sua conoscenza sarà utile quando nella costruzione delle ali si dovrà fare la scelta del profilo, o della sezione alare, cosa

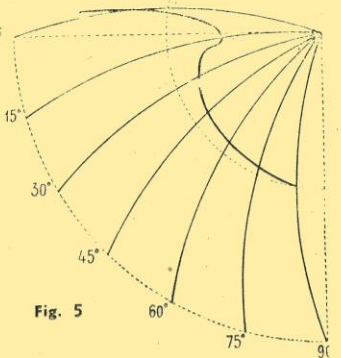


Fig. 5

molto importante della quale parleremo più oltre.

Delle superfici curve si farà grandissimo uso. Difatti, come vedremo, dal punto di vista della migliore utilizzazione delle superfici portanti, quelle curve si prestano molto di più al sostentamento. Esse danno un buon rendimento aerodinamico.

In pratica si è trovato che una piastra a sezione spessa di un determinato profilo pur presentando una resistenza all'avanzamento, è soggetta a una forza di sostentamento, anche a piccole incidenze. Ciò si deve al fenomeno della ripartizione dei filetti d'aria intorno alla superficie, filetti che si trasformano in due correnti di cui una segue la parte superiore e l'altra la parte inferiore della piastra, per poi, contemporaneamente, ricongiungersi posteriormente a questa.

La corrente d'aria superiore viene ad essere dotata di velocità più grande di quella inferiore, per cui la differenza di velocità che si crea provoca una depressione nella parte superiore, depressione dovuta all'aumento di velocità della corrente d'aria e nella parte inferiore una pressione dovuta alla minore velocità della corrente d'aria.

L'effetto combinato di depressione e pressione, provoca il sollevamento della piastra anche ad una incidenza di zero gradi.

(Continua)

PROBLEMI COSTRUTTIVI

Il carrello d'atterraggio

Nel numero precedente abbiamo accennato a due tipi di carrello ottimi sotto tutti gli aspetti e da noi adottati sui nostri modelli.

Dei due, quello a gambe di forza principali (fig. 1; vedi anche fig. 2 del precedente articolo) è più aerodinamico, più elastico, ma non può essere montato su apparecchi molto pesanti perché, data la sua conformazione senza tiranti trasversali, dovrebbe in questo caso essere costruito in filo di acciaio di notevole diametro, altrimenti le gambe di forza risulterebbero troppo flessibili lateralmente e si avrebbero a lamentare i difetti già esaminati. Esso



tuttavia può essere considerato il migliore per i modelli da gara e di carico non superiore ai 15-16 grammi per decimetro quadrato.

Il carrello a tripode (fig. 2) è più rigido e quindi più adatto per apparecchi più pesanti. Si monteranno inoltre carrelli di questo tipo sui modelli sperimentali che necessitano di una maggiore robustezza di tutte le strutture e segnatamente negli organi di contatto con il suolo i quali sono assoggettati a bruschi urti durante la lunga e laboriosa messa a punto.

Mentre sul carrello del primo tipo possono usarsi indifferentemente ruote in legno o in gomma, queste ultime si dovranno invece preferire nel carrello a tripode in quanto con la loro propria elasticità ne compenseranno in parte la maggiore rigidità.

Vediamo ora in particolare come sono costruiti entrambi i tipi di carrello e come vengono fissati alle strutture della fusoliera.

Il carrello del primo tipo è composto di due gambe di forza principali che giacciono in un piano quasi perpendicolare all'asse longitudinale della fusoliera e di due secondarie, oblique rispetto alle prime e fissate sull'ordinata immediatamente anteriore a quella dove esse sono montate (fig. 1). Le gambe principali sono in filo d'acciaio da mm. 1,5-2,5 a seconda del peso e

della grandezza del modello; quelle secondarie, pure in filo d'acciaio, hanno un diametro da mm. 1-1,5. Nel particolare della figura si vede chiaramente come vengono sagomati i due pezzi che costituiscono il carrello. Si deve porre molta cura nelle saldature; ove trattisi di piccoli modelli, esse non sono necessarie e possono essere sostituite con due strette legature in filo, bagnate di colla.

Specialmente se le gambe di forza principali hanno un diametro di mm. 2-2,5, è opportuno carenarle aggiungendovi posteriormente una appendice ben sagomata. Essa può essere in legno di spruce, tiglio o cirmolo e nei modelli di non grandi dimensioni, in balsa della qualità "hard" cioè a vena stretta (fibre fitte). Le carenature saranno fissate al filo d'acciaio mediante fascette di seta incollate con emmailite.

Il carrello verrà fissato alla fusoliera mediante legature abbraccianti sia l'ordinata che il longherone e al centro, da una fascetta di seta attorno all'ordinata.

Alcuni usano fissare il carrello con ribattini in alluminio, con chiodini ed altri mezzi metallici. Noi siamo assolutamente contrari a tutti questi sistemi. Non si deve dimenticare che le sezioni dei vari pezzi di legno usati nella costruzione dei modelli volanti sono già ridottissime e pertanto chiodi, viti e ribattini altro non farebbero se non pregiudicare la resistenza delle strutture.

Essi, inoltre, aggiungono peso, complicano inutilmente le cose e non assicurano comunque un'unione perfetta fra i pezzi che tengono insieme, in quanto anche se, dopo qualche brusco urto, il legno non si spezza, esso tuttavia cede e si crea un certo giuoco fra il legno ed il modello, cosicché i pezzi non restano più fermi e fissi fra loro.

Colla alla caseina ed emmailite, fasciature in tessuto di seta e legature in filo sono i migliori mezzi da impiegare nell'unione delle varie strutture di un aeromodello: essi non indeboliscono i pezzi, non danno un aumento di peso molto sensibile e garantiscono la perfetta unione delle parti anche dopo severe sollecitazioni.

Nel carrello a tripode (fig. 2) le due gambe di forza principali di ciascun lato sono costruite in un solo pezzo piegato in modo da formare un V che porta al vertice un occhiello. Il carrello resta così composto di due parti distinte che vanno fissate alla fusoliera indipendenti l'una dall'altra. Esse vengono poi collegate da una terza gamba che parte dal lato opposto ad ognuno dei due V; per esempio, nel caso delle due gambe di forza principali costituenti il V a sinistra della fusoliera, la terza gamba parte dal lato destro di questa, come del resto chiaramente spiegato dal disegno, e va ad infilarsi nell'occhiello che il V in parola forma al suo vertice. Nei modelli piccoli i carrelli sono costruiti in filo d'acciaio di diametro non troppo forte, epperanto si può fare a meno della saldatura in questo punto piegando invece il filo come indicato in figura.

Per i carrelli a tripode s'impiegherà filo d'acciaio da mm. 1,2, 1,5 e 2 a seconda della grandezza e del peso del modello. Le tre gam-

be dovranno avere diametro eguale.

Si costruiscono dapprima i due V — destro e sinistro — e si deve aver cura che essi riescano perfettamente eguali. Si fissano sulle ordinate come indicato in figura. Si costruirà poi il pezzo costituente le terze gambe dei due tripodi, lo si fisserà alla fusoliera come indicato per il carrello di cui alla figura 1, dopo averne introdotte le estremità negli occhielli dei V laterali, trattenendole con saldatura o piegatura.

E' interessante tener presente che, nel modello volante, il carrello, oltre a permettere il decollo e a favorire il ritorno al suolo, ha pure influenza sul centraggio dell'apparecchio. Esso infatti, data la sua conformazione e la posizione nella quale viene montato, ha per effetto di spostare in avanti ed in basso il baricentro dell'apparecchio. Mentre la prima azione consente l'impiego di pochissima zavorra anteriormente, lo spostamento in basso del centro di gravità è cosa ottima in quanto è noto che un modello non è centrato e per il volo a motore e per quello librato, se la sua linea di trazione (cioè il prolungamento dell'asse dell'elica) non passa al di sotto del centro di pressione ed al di sopra del centro di gravità.

Inoltre quanto più è grande la distanza fra i due punti suddetti tanto maggiore è, a parità di tutti gli altri fattori, la stabilità longitudinale e trasversale dell'apparecchio.

Può darsi il caso che, alle prime prove di volo, il modello, centrato in volo librato, non lo sia in quello a motore, durante il quale assume un assetto molto cabrato entrando in perdita di velocità. Vuol dire che la linea di trazione non passa nella posizione giusta e si rende necessario o inclinare verso il basso l'asse dell'elica, o montare sul carrello delle ruote più pesanti. Qualora si reputi più utile o più semplice quest'ultima operazione, si potranno montare ruote in spugna di gomma o con disco in legno e tubetto di gomma. Se dopo di ciò il difetto di centraggio sussiste an-

cora, sia pure d'innuito, si procederà senz'altro ad inclinare verso il basso l'asse dell'elica.

Ed ora, già che siamo in tema di organi di contatto con il suolo, due parole sul pattino di coda.

Il pattino deve essere leggero ed elastico. Può essere costruito in filo d'acciaio oppure, più raramente, in canna d'india.

Esso va fissato alla fusoliera in corrispondenza di un'ordinata che dovrà essere pertanto rinforzata opportunamente, ma può anche essere piazzato all'estremità posteriore della fusoliera.

Un ottimo pattino può essere formato col prolungare al di sotto di essa il timone di direzione. Utilizzando a tal fine una parte della superficie di tale impennaggio si elimineranno il peso e la resistenza passiva, del resto piccoli, dovuti all'applicazione di qualsiasi altra specie di pattino.

C. Tione

CONSIGLI UTILI

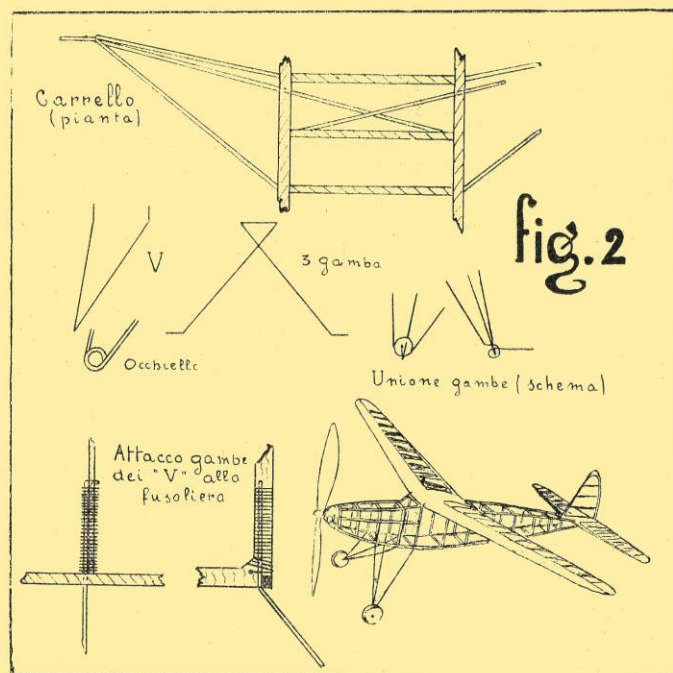
COLORE DELLA RICOPERTURA. La ricopertura, con qualsiasi materiale venga eseguita, dev'essere di colori tali da permettere di seguire quanto più a lungo è possibile il modello in volo e di individuarlo da lontano ad atterraggio avvenuto.

Specialmente a quest'ultimo fine non si deve fare abuso di striature, chiazze di colori diversi, ecc., per non incorrere nel fenomeno del mimetismo.

E' poi da notare che a seconda delle condizioni atmosferiche, (cielo sereno, nuvole, misto) i vari colori sono più o meno visibili; comunque ritengo la miglior cosa sia l'adottare una combinazione di due colori e precisamente il rosso (nelle sue gradazioni chiare) per la fusoliera ed il timone di direzione, ed il bianco, o meglio il giallo chiaro per le ali e per l'impennaggio orizzontale.

Si possono anche usare le combinazioni seguenti: coloniale-avorio; bianco-azzurro; ecc., ma saranno da scartare quelle in cui entrino a far parte il celeste, il verde chiaro, il grigio, l'argento.

C. T.



MOTORI A SCOPPIO PER AEROMODELLI

Nella rivista "Samolet" (Il velivolo) A. Uralskii ha proposto un nuovo tipo di motorino per modelli di velivoli, il quale, in confronto degli altri tipi ordinariamente usati, presenterebbe il vantaggio di un au-

carica di miscela fresca il cui volume sarà espresso da:

$$Ve = (1 - \varphi) \cdot (V_n - V_n) \eta_k$$

Prendendo come base della cilindrata la cifra 100 e supposto che il

del pistone. Ne consegue che la parte di cilindrata effettivamente sfruttata è soltanto il 64 per cento della cilindrata completa.

Il volume dei gas di esplosione deve essere sostituito con una miscela fresca con pregiudizio minimo della potenza specifica del motore. La sostituzione deve essere nella misura dell'80 per cento, tenendo conto che il 20 per cento dei gas esplosi debbano servire come materia antidetonante.

Ora, in conformità della formula su riportata, nel momento d'inizio della compressione la carica di miscela fresca rimasta nel cilindro è ridotta a :

$$(1 - 0,25) \cdot (0,8 - 0,16) \cdot 0,8 = 0,37$$

cioè, al 37-40 per cento della cilindrata completa, e, nella migliore delle ipotesi, al 50 per cento.

E perfettamente chiaro che tale quantità è insufficiente per l'ottenimento di una potenza specifica elevata del motorino.

Il motorino per modelli proposto dall'A. di cui si descrive qui la costruzione, presenta il vantaggio di un'affluenza molto maggiore dell'aria proveniente dalla camera dello albero di manovella, ciò che si ottiene dando al pistone una forma a scala. Tale motorino è di forme più semplici e la sua costruzione è anche più facile.

La parte principale del motore è costituita da un cilindro, ricavato da un sol pezzo unitamente alla parte superiore del carter. La parte superiore del carter è rappresentata da un corpo cilindrico di diametro maggiore in confronto del cilindro motore.

La superficie esterna presenta delle alette per il raffreddamento del cilindro. In testa al cilindro vi è un'apertura praticata col trapano e filettata che serve per introdurre la candela.

Il pistone del cilindro, conformato a scala è munito di segmenti. La parte superiore del pistone è provvista di un deflettore che ha per scopo di orientare la marcia dei gas nel cilindro. Qualora il deflettore venisse costruito separatamente e poi fissato alla testa del pistone, è necessario costruirlo con lamiera non troppo sottile, al fine di evitare un riscaldamento eccessivo accompagnato da detonazioni. Il pistone è congiunto con la biella mediante uno spinotto.

La parte inferiore della biella è smontabile; al fine di poter regolare il giuoco necessario fra il perno dell'albero a manovella e la superficie interna dell'occhio inferiore della biella mediante sottra-



Claudio Bason, di Pola, con il suo ultimo modello a elastico

TABELLA I.

Caratteristiche generali dei motorini per aeromodelli che hanno partecipato alla gara.

NOME DEL MOTORE	Diametro del cilindro (in m/m.)	Lunghezza della corsa del pistone (in m/m.)	Cilindrata in cm.3	Rapporto di compressione	Numero di giri massimo al minuto	Potenza in c. v.	Peso senza carburante in grammi
MM 1	22	25	9	5	4,750	0,2	200
PP-4	20	20	5,85	4,5	4,200	0,13	180
OK-8	26	28	14	5	4,000	0,28	400
OK-9	26	28	14	5	4,200	0,3	400
SZCH-5	25	24	10	5,2	4,500	0,24	250
BIAL	30	25	19	5	3,000	0,25	550
Siednicz	35	35	23	5	2,800	0,5	850
—	22	25	9	6	4,000	0,2	220
MAK-Z	32	26	15	5	3,000	0,5	800
MZ-2	17	18	4,5	6	4,800	0,1	140
Brown-Junior	22,2	25,4	9	5	5,000	0,22	185
Baby-Cyclone	19,04	20,62	5,85	4,5	5,000	0,17	150
—	40	40	—	4,5	3,500	1,5	1,900
—	35	35	—	5	3,500	1,00	1,100
—	22,2	25,4	9	5	4,350	0,18	200
MK-1	22	25	9	4,5	4,000	0,18	220

TABELLA II.

Dimensioni delle aperture dei motorini e rapporto percentuale fra la loro superficie e la superficie superiore del pistone.

NOME DEL MOTORINO	Diametro del cilindro	Lunghezza della corsa del pistone	Aperture di ammissione				Aperture di travaso				Aperture di scarico			
			Altezza		Superficie	Altezza		Superficie	Altezza		Superficie			
			m/m	lattezza		m/m	lattezza		m/m	lattezza				
ZSCH-5	25	24	5	10	0,5	10,2	4	12	0,48	10	5	11	0,55	11,2
MM-1	22	23	4	16	0,64	17	4	16	0,64	17	4	16	0,64	17
PP-4	20	—	5	0,24	3,5	3	15	0,45	16	4	16	0,64	—	—
MAK-5	32	26	7	15	0,05	13	6	17	1,02	12,3	8,5	8,7	1,4	18
OK-8	26	28	5	20	1	19	5	20	1	19	5	20	1,0	19
Cyclone-Malwith	19,04	20,62	—	5	0,24	3,5	3	15	0,45	16	4	15	0,45	16
Brown-Junior	22,2	25,4	4	16	0,64	17	4	16	0,64	17	4	16	0,64	17
BIAL	30	25	4,5	20	1	14,5	5	20	1	14,5	5	22	1,1	15,7

NOTA - Nei motori PP-4 e Cyclone-Malwith, in luogo della superficie dell'apertura di ammissione è stata presa quella dell'apertura sull'albero cavo.

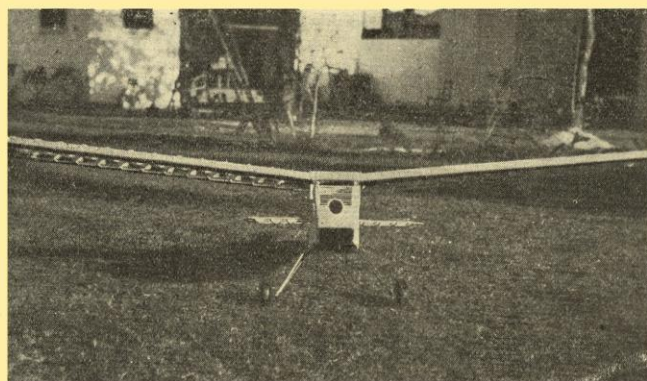
mento della potenza per litro di cilindrata.

I tipi di motorini a benzina a due tempi, proposti da vari costruttori, presentano l'inconveniente, che l'interno del cilindro non rimane sufficientemente vuotato dai gas di esplosione ed il miscuglio d'aria e vapori di benzina non viene sufficientemente premuto nel cilindro. Ciò deve attribuirsi al fatto della quantità d'aria troppo piccola fornita dalla camera suddetta. Ad ogni corsa del pistone dal basso all'alto, viene aspirato, in tale camera, un volume d'aria eguale al volume generato dal pistone, diminuito del volume occupato nel cilindro dalla apertura di ammissione moltiplicato per il coefficiente di alimentazione. Si ha cioè:

$$Ve = (V_n - V_n) \eta_k$$

Tenendo conto che durante il travaso una parte della miscela fresca si mescola con i gas d'esplosione e sfugge attraverso il tubo di scarico, rimarrà allora nel cilindro una

rapporto di compressione sia 1:5, la capacità della camera di compressione sarà eguale al 20 per cento della cilindrata. L'altezza dell'apertura di travaso può essere supposta eguale al 20 per cento della corsa



Il modello con motore a scoppio costruito da M. Villa

zione di pezzi intermedi. L'albero a manovella è ricavato da un sol pezzo e non è provvisto di contrappesi, ciò che semplifica la sua fabbricazione.

L'albero a manovella ruota entro due cuscinetti, l'uno dei quali è a fondo chiuso. Tali cuscinetti vengono dapprima composti e poi applicati, mediante saldatura, fra la parte superiore e la parte inferiore del carter. Quest'ultima parte è costruita con lamiera di ferro ed è munita di flangie, mediante le quali essa è fissata alla parte superiore con l'ausilio di viti.

TABELLA III.

NOME DEL MOTORE	Durata della fase espressa col numero di gradi dell'angolo di rotazione dell'albero a manovella		
	aspirazione	travaso	scarico
MAK-5	110	120	140
BIAL	104	120	136
MM-1	110	120	140
PP-4	130	120	130
OK-8	110	120	140
OK-9	110	120	140
ZSCH-5	110	125	145
Brown-Junior	110	120	140
Baby-Cyclone	130	120	130

Si analizzi il funzionamento ed i pregi di siffatto motorino. Allorché il pistone ha raggiunto il punto morto superiore, l'apertura praticata nel corpo del cilindro coincide con l'apertura praticata nel pistone e l'aria, mista ai vapori di benzina, viene aspirata nel carter del motorino dal carburatore che è congiunto col cilindro. Il volume della miscela aspirata è una volta e mezza superiore alla cilindrata del motorino, dato il maggior diametro della parte inferiore del pistone.

Supponendo che l'altezza dell'apertura di aspirazione sia pari al 20 per cento della corsa del pistone e che il volume generato dalla parte inferiore del pistone sia 1,5 volte maggiore di quello generato dalla parte superiore, si può determinare, in base alla formula (1) il volume della miscela aspirata, come segue:

$$Ve = (1,5 V_n - V_n) \eta_k$$

esprimibile anche in misura percentuale rispetto alla cilindrata completa, come sotto:

$$Ve = (1,20 - 20) \cdot 0,8 = 80 \%$$

Supponendo che il coefficiente di efflusso durante la fase di soffiamento sia anch'esso eguale a 0,25, la

quantità d'aria mista a vapori di benzina che rimarrà nel cilindro nel momento d'inizio della compressione sarà espresso da:

$$V_e' = (1 - \varphi) \eta_k V_k$$

$$V_e' = (1 - 0,25) 0,8 \cdot 1 = 0,6:$$

cioè al 60 per cento.

Dimodochè, nel motorino sopra descritto, si ha un aumento della carica della miscela che produce un aumento della sua potenza specifica per litro. Ciò si può ottenere senza complicazioni costruttive in confronto degli ordinari motorini a due tempi.

E' perfettamente chiaro che tale

motorino può avere forme costruttive diverse. Si può, ad esempio, piazzare l'albero a manovella in modo che esso poggi su un cuscinetto unico, ecc., a seconda delle possibilità e dei mezzi di cui dispone il modellista.

(Continua)

Ing. Luccardi

LE SCUOLE

AVERSA

Il giorno 16 u. s., nella R. Scuola Tecnica Industriale per meccanici di Aversa, ha avuto inizio un corso di aeromodellismo. Per le iscrizioni rivolgersi alla Direzione della Scuola stessa.

SE AVESSI LE ALI!

I

So benissimo che questa è una frase che avrete detta, o meglio sospirata, chissà quante volte! Pare una cosa da nulla, è vero? Una bella mattina vi svegliate con le ali, le spiegate e ve ne andate a zozzo pel cielo... Eh, no, amici. E' troppo semplice, così. Credo invece che la faccenda sarebbe più complicata. Vediamo un po' insieme.

Dunque, voi da un pezzo desideravate le ali; un bel paio d'ali robuste, dalle penne lucenti, di un bel colore, non so, azzurro, o rosa, o fragola, o crema, o lattuga... Fate voi, insomma. Voi le desideravate con quella pallida, vaga, incredula speranza che si nutre per un colpo fortunato alla lotteria di Tripoli o di Merano. Nulla più.

Ma ecco che un lunedì mattina, svegliandovi, vi sentirete qualcosa, come una grossa pelliccia con una armatura di stecche, che vi molesta dietro la schiena e si prolunga giù giù fino alle caviglie facendovi il solletico con alcunchè di morbido e flessibile.

Sorpresi, vi rizzate a sedere sul letto, vi stiracchiate e vi accorgete che, oltre alle braccia, agitate qualcosa di nuovo e d'insolito, che spinge e si dibatte sul dorso, dentro la camicia da notte; qualcosa come un'aquila prigioniera che, dopo qualche sforzo, lacera la tela e si fa prepotentemente strada ai due lati delle spalle. Sono le ali, le sospiratissime ali che si son decise a spuntarvi la notte; belle, grandi, pronte a servirvi.

— Oh! E questo? Accidenti! Ma io... Uh! — dite voi, guardandovi allo specchio, e non vi riesce,

di esprimere in modo meno cretino la vostra sorpresa e, si bisogna convenirne, il vostro sbigottimento.

— E adesso come faccio a muoverle? — pensate, e subito segue un fracasso spaventoso di oggetti infranti, misto a scoppi di lampadine. Che cosa è successo? Questo soltanto: che, obbedienti al vostro desiderio, le ali, che certo avranno un'apertura non inferiore ai tre metri; si son messe a battere, spazzando tutto quello che c'è sulla toletta, sul comodino e sul cassetto, colpendo il lampadario, rovesciando le seggiole e urtando i vetri delle finestre.

Accorrono la mamma, il babbo, i fratelli, se ne avete, la nonna reumatizzata, il prozio podagroso, la domestica con la scopa, il cane e il gatto. Spalancano l'uscio, spalancano la bocca, sbarrano gli occhi e gridano, con concordia ammirabile: "Ah!" Bellissimo!

Passiamo sopra, adesso, ai commenti, alle recriminazioni, al chiacchiere che si farà attorno alla vostra simpatica persona. Dopo esclamazioni e chiacchiere infinite, la vostra famiglia concluderà che si tratta di vere ali e che, dal momento che ci sono, potete tenerle.

Naturalmente tutti vorranno toccare, lasciare le vostre belle ali; la nonna dirà che, da ragazza, la domenica portava un vestito di quel colore e tutto pieno di lustrini; vostro padre vi ammonirà che potete servirvene solo dopo fatti i compiti; la mamma vi racconterà di stare attenti agli aeroplani e Marian-tonia, la domestica, racconterà che di Pasqua, a Montecalderaro, il suo paese, alle bambine più belle attaccano sulle spalle un paio d'alucce

di cartone dorato. Le ha portate tante volte, lei, ed era proprio un amore!

Ma il prozio podagroso tace; il vostro prozio è una persona positiva e di spirito critico. Osserva e tace, lui; crolla la testa e finisce col domandare:

— Spiegame un po', Ciccillo; come farai a metterti la giacca?

E' un problema davvero serio, quello di vestirsi, e voi non ci avevate pensato. Il vostro sarto non aveva certo preveduto che un giorno vi sarebbero spuntate le ali. Per la camicia, piuttosto male che bene, si può ancora rimediare; due spacchi dal colletto in giù e qualche bottone; ma per la giacca, la faccenda è ben più ardua.

La nonna vi propone d'indossare una delle sue camicie da notte, con trine e nastri; sotto, naturalmente, dovrete coprirvi con pesanti maglie e mutandoni di lana. Con quella camicia, lei giura, assomigliarete tutto a un certo angelo che sta in un'oleografia sacra al suo capezzale. Voi arrossite, protestate, vi vien voglia di piangere; ma non c'è rimedio. La proposta della nonna è la più pratica, e ognuno la approva per acclamazione.

Ed ora si tratta di provare le famose ali. Voi siete già rinfagottato nella camicia da notte della buona vecchia, che vostra madre, a furia di forbici e di spilli di sicurezza, vi ha adattata addosso alla meglio. Vostro fratello Spiridione, giallo e invidioso, vi sussurra: "Addio, cherubino!" e sghignazza rumorosamente per farvi rabbia. Voi lo fissate con occhio rovente di collera e giurate in cuor vostro di regolare i conti più tardi.

Scendete tutti in giardino, quattro palmi di verde, con qualche fiore qua e là, d'aspetto avvilito e sbadiglioso.

Vostro padre, per qualche oscura ragione nota a lui solo, (forse teme che scappiate) vi lega a un piede il capo di una corda lunga cinque o sei metri e, impugnata solidamente l'altra estremità, vi dice: "Su! Ora puoi volare comodamente. Prova!"

E' il gran momento! Spiegate di botto, e non senza un po' di batticuore, le vostre ali e qualcuno strilla "Ahi!". L'estremo dell'ala destra è andato a piantarsi in un occhio del malvagio Spiridione. Voi ridete, felice, e solo un po' vi spiace di non averlo fatto apposta. Già le ali battono vigorose e la vostra famiglia si disperde qua e là, toccando per la nube di polvere e di fucelli che il vento da voi alzato provoca. Già fate i primi saltelli, sempre più alti, sempre più alti... Ecco; potete reggervi, tirarvi su... Maledizione!

Uno strattone della corda che vi tiene per un piede vi fa ruzzolare. Vi mettete a piangere come un bambino, mentre Marian-tonia vi spazzola le ali e Spiridione raccoglie due o tre penne sparse per far l'impennaggio alle frecce del suo arco.

— E' per andare a caccia d'una certa cornacchia che so io! — borbotta, lanciandovi uno sguardo che vi fa fremere.

— Su, su! — esclama vostro padre, severo — Smettila di frignare — La prova è andata benone. Com-



con il suo modello «V. T. I»
L'aeromodellista Marchese, di Assisi.

prerò una corda più lunga e, uno di questi giorni ti lascerò fare un gran volo, almeno fino al terrazzo.

Voi tacete, ormai, non piangete più. Ma in cuore covate un gran progetto che nessuno deve sapere.

(Continua)

e. i.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

E' l'unico manual* completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo.

E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

EDIZIONI DE "L'AQUILONE",
ROMA - Viale Libro e Moschetto

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
In carta extralusso robustissima
LIRE 25 franco di porto

Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiederanno direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

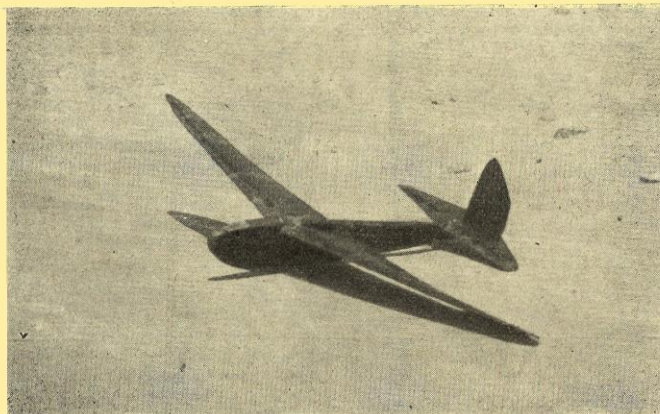
AEROMODELLISMO ANNO XVI'

Modelli volanti, disegni, materiali
scatole di montaggio, utensili

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

CATALOGO ILLUSTRATO INVIANDO L. 1



Un veleggiatore costruito dal milanese Ludovico Galbiati

IL CAROSELLO ATTORNO AL FARO

Soledad, 16 aprile

La grande giornata!

Stavamo tutti attorno alla tavola, sulla spiaggia, e la cena era al termine. (Dall'apparizione del Castellano dell'Aria, ogni atto della nostra vita si svolgeva all'aperto, per timore di non essere pronti al segnale). Già l'ombra calava sul mare e il gran faro, acceso, sprigionava il suo livido fascio che si perdeva nelle brumose lontananze, quando... Attenzione, ora, amici. Un concorrente francese ci stava raccontando delle sue prodezze in Spagna e teneva lo sguardo tisso in alto, sperduto dietro il fumo della sigaretta.

— Sì, signori, — diceva — avevo già abbattuti, dopo soli dieci minuti di volo, ben ventisette bombardatori nazionali, e mi apprestavo a distruggerne un'altra cinquantina, quando... Eh! — urlo, tacendo un saito prodigioso — Uac! In!

Volteggiò oltre la tavola, inclampò, ruzzolò, si rialzò e si lanciò a capofitto nel suo iper-rotor-umero che sonnecchiava poco distante.

Solo un secondo duro il nostro sbalordimento; il tempo per accorgerci anche noi che, a perpendicolare sulle nostre teste e a grandissima altezza, un magnifico razzo rosso e oro s'era spiegato ad ombrello. Il segnale! Non udimmo lo scoppio perché, in preda a un indescribibile tumulto di grida e d'esciamazioni, ognuno s'era lanciato verso il suo apparecchio, in un'ansia frenetica di decollare in tempo.

Il primo ad apparire nel raggio del faro fu — occorre dirlo? — l'ingegnoso Ulisse. Da ventiquattrore egli girava col suo aeromobile a motore anacciato adosso e col pallone che, già gonfio, gli oscuava sul capo. Il bravo ragazzo non fece altro che liberarsi dai grossi piombi che portava in tasca per non staccarsi involontariamente da terra; istantaneamente si sollevò nell'aria e subito fu investito dal fascio del proiettore. Fu in quel preciso momento che s'udì uno sparo e il pallone scoppiò rumorosamente. Un'asi gli occhi, raccapricciato, in attesa della catastrofe, ma, quando li riaprì timidamente, invece d'un urlo di orrore fu un grido d'ammirazione quello che mi uscì dal petto. Ulisse, l'ingegnosissimo, prodigioso giovanetto, ruotava maestosamente attorno al faro, come sostenuto da una sbarra splendentissima di luce, che, partendosi dal petto, lo congiungeva con la lanterna. Evidentemente i suoi calcoli erano esatti e quella era la famosa luce solidificata di cui mi aveva tanto parlato. Ma, intanto, chi era il vile criminale che aveva sparato il colpo?

Ma non ho il tempo di riflettere. Le partenze si succedono rapidissime, si sommano, si accavallano. "Addio, amico!" — mi grida una voce nota, quella di Momo. Egli mi sfiora, ronzando, a bordo d'una impressionante macchina tutta di specchi girevoli e di lenti a triplice espansione catafratte. "Ma come? — gli urlo, sbalordito — e l'apparecchio a fumo di sigarette?" "Fumo negli occhi!" — mi giunge debole la sua risposta, subito seguita da uno scroscio di risa ironiche. Demonio! Ora capisco. Ci ha disorientati tutti facendoci credere che partiva con quel tabaccolo a tabacco, e invece aveva

in serbo questo po' po' di roba! Ecco lassù, che naviga placidamente nel raggio del faro, stretto fra Ulisse e l'elettro-ipo sterante d'un concorrente portoghese. Scaglionati lungo il fascio di luce, ruotano una ventina d'altri apparecchi dalle forme d'incubo; ma presto il loro numero è più che dimezzato, perché in gran parte escono dal fascio luminoso, per la loro velocità o eccessiva o insufficiente. Ah! Eccone due che, emersi improvvisamente dall'ombra, cozzano insieme e cadono incastrati lentamente e barcollando in mare. Uno è il famoso iper-rotor-alittero del francese. Come ho saputo più tardi, nessun danno alle persone.

Tutti questi fatti, lunghi a descrivere, accadono nel breve termine di sessanta secondi. Ecco lassù infatti il secondo razzo che segna l'inizio della corsa. Nessuno può essere ormai più ammesso.

Qualcuno sospira accanto a me. E' un bel giovanetto dall'aria pensosa. Riconosco Sergio Resemini, uno degli iscritti alla gara che avevano maggiori probabilità di vittoria.

— Ma come? — grido — E perché non sei partito? Non era in ordine l'apparecchio?

— Tutto era a posto, — mi risponde, fissando melanconico il fascio di luce che trascina nel suo giro i corridori — Solo che non ho potuto fare in tempo.

— Possibile? Tu così svelto? E poi la tua macchina era fra le più vicine.

— E' vero; ma gli altri avevano tanta fretta... e io mi sono tirato da parte per lasciarli passare. Mi sembrava corretto cedere il passo.

Contemplo a bocca aperta questo ultimo campione di cavaliere antico. E c'è qualcuno in questo secolo di gomitate, di spintoni, di zuffe accanite per arrivar prima, che si tira cortesemente da parte per lasciar il passo ai concorrenti?

Gli stringo, nel buio, la mano.

— Ti ammiro; — gli dico — ma tempo per te. Abbi presente che, nella lotta per l'esistenza, chi si ferma, chi resta indietro è perduto. Troverai nove uomini su dieci che approfitteranno della tua gentilezza d'animo per calpestarti e privarti perfino dell'aria che respiri. E non solo non ti saranno grati, ma ti scherniranno... Oh, ma guarda! Che succede?

Il raggio del faro s'era bruscamente arrestato nel suo moto di rotazione, senza nemmeno avere compiuto una cinquantina di giri dall'inizio della corsa. Trasportati dal proprio impulso, tutti gli apparecchi, meno due, erano usciti dal fascio di luce. I due erano quelli di Ulisse e di Momo che, pel principio meccanico che li ispirava, non potevano uscire dal raggio. Repentinamente il faro si spense. Seguirono grida di stupore e di allarme ed io rimasi di gelo pensando ad Ulisse che si reggeva in aria sostenuto solo dalla sbarra di luce, ora che il pallone era scoppiato. Ma ecco il faro riaccendersi e rimettersi in moto, però nel suo fascio non c'è nessuno. Accanto a noi, ronzando, si posa l'apparecchio di Momo che, oltre al padrone, ha a bordo Ulisse generosamente pescato mentre precipitava in mare. Non abbiamo il tempo di scambiare delle impressioni. Lassù, sulla loggetta del faro, sta succedendo qualcosa. Alcune ombre sembrano lottare, mentre sulla cima della lanterna è posato come un enorme pipistrello. La lotta è terminata, il pipistrello spiega le ali e spicca il volo tenendo afferrata una figura umana che si dibatte. Tutti, nella luce del faro, riconosciamo la persona sbilena del concorrente sovietico e nel pipistrello, che ora è più simile a un rondone, "L'ultimo sogno" del Castellano dell'Aria. Nessuno di noi aveva visto il russo prender parte alla corsa e quella carabina che gli si distingue a bandoliera lo denuncia per l'autore dell'attentato contro l'ingegnoso Ulisse.

L'Ultimo Sogno fa un giro completo nel raggio del faro, e sempre tenendo ghermita la sua preda, bruscamente scompare, assorbito dalla oscurità profonda.

Nessuno parla, nessuno saprebbe pronunciare una sillaba.

Solo stamani il guardiano del faro ci ha consegnata una pergamena lasciata dal Castellano dell'Aria, nella quale si dichiarano vincitori, a pari merito, l'ingegnoso Ulisse e Momo....

Silvio Estri



"Sempre più difficile, sta bene; ma adesso si esagera!". Questo è il senso di un discorso tenuto di fronte a un numero Dick Depew, discorso accolto con roso uditorio di piloti dal capitano frenetiche acclamazioni.

Dice il bravo Dick che gli aeroplani vanno diventando troppo complicati e che a furia di volerli rendere perfetti si riempiono di tanti aggeggi e contraggeggi che un bel giorno sarà difficile trovare qualcuno capace di manovrarli.

Ora, se questo stato di cose è tollerabile per l'aviazione civile, dove un pilota non ha da fare altro che il suo mestiere, diventa un bel guaio per quella militare, dove un pilota dev'essere anche un soldato. Bisogna che l'aeroplano militare sia accessibile alla media dei piloti e non a quelli d'eccezione soltanto. L'aviazione da guerra necessita di molto personale, e, di conseguenza, siccome è impossibile obbligare gli aviatori ad esser tutti eccezionalmente intelligenti e abili e, contemporaneamente, valorosi soldati, è più saggio costruire aeroplani militari, magari meno perfetti, ma meno delicati e complicati, e accessibili, per la manovra, alla grande maggioranza degli aviatori.

Ha, torto, il nostro Dick?

L'Imbonitore

PRIMATI FEMMINILI

Il mondo ha una coorte fitta di aviatrici, valorose e audaci quanto i loro colleghi maschi. E le aviatrici hanno, anche esse, la tabella dei propri primati.

Eccole l'elenco:

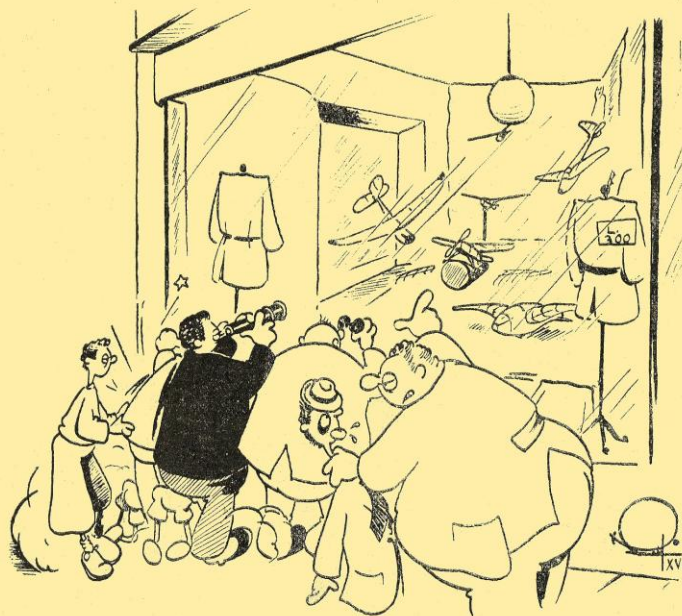
Distanza in linea retta — Amelia Earhart; agosto 1932. 3939 chilometri — Lockheed Vega. Prath Withney 450 CV.

Altezza — Maryse Hilsz; giugno 1936 14.310 metri. Potez 506-Gnome e Rhone 900 CV.

Velocità su base — Jacqueline Cochran; ottobre 1937. 471.417 metri. Deversky P. 35 — motore 1100 CV.

Velocità su 100 km. — Elena Boucher; agosto 1934. 412.371 metri. Caudron Renault 450 — Coppa Deutsch.

Velocità su 1000 km. — Elena Boucher; agosto 1934. 409.184 metri. Caudron Renault 450 — Coppa Deutsch.



Ad Ancona è stata tenuta, in un negozio di abbigliamento, una mostra di modelli volanti. Il successo dell'iniziativa ci è dimostrato da questo disegno dell'amico Enzo Pandolfi

Hanno rubato gli smeraldi!

ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

(Continuazione dal numero precedente)

— Bisogna che io torca il collo a quel cardellino — borbottò cupamente il generale. — Il guaio è che oggi è più influente che mai e mena come vuole pel naso quel rammolito di tuo marito. Esci proprio ora da una riunione, dove ho provato quel che si deve patire all'inferno. Rodrigo sospetta di me, anzi, di noi, e me l'ha lasciato chiaramente comprendere. Mi ha quasi attaccato di fronte. Deve pure aver capito che io qualcosa da tenere o da nascondere, e se ne approfitta.

— Ay de mi madre! — sospirò donna Pelaya — Che cosa credi che sappia?

— Chi lo sa? E' possibile che sia tutta vanteria e che solo si butti a indovinare. Chi può dirlo? Certo che non è uno stupido ed è ancora più certo che non ci può soffrire. Ed ora, come se non avessimo abbastanza nemici, ecco che tu ti metti a stuzzicare la figlia di tuo marito. Cerca di guadagnarla a noi, piuttosto, sciocca!

— Non credo che ci riuscirò — mormorò con un filo di voce Pelaya che fissava, con l'occhio della immaginazione, una visione spaventevole, in cui la Costa Azzurra, Parigi, coi loro ritrovi, i teatri e le folle eleganti, sprofondavano per lasciar posto a una squallida inferriata di prigione. — E che facciamo, noi, adesso? — soggiunse.

— Non ne ho la minima idea! — fece Osmundo al massimo dello sconforto. — Ximenes sospetta. Non ha alcuna prova, ma infine sospetta. In questo momento Tobias è in conferenza con quel dannatissimo ministro americano che gli comunica chissà che cosa su quei luridi smeraldi. Son certo che gli soffierrà qualche perfida insinuazione sul mio conto. E' una situazione senza uscita, Pelaya. Più ci penso e più me ne convinco. Se rimaniamo c'è il rischio d'essere da un momento all'altro incolpati del furto; se partiamo, è come denunciarci... Che possiamo fare?

Seguì un silenzio profondo che durò qualche minuto, alla fine del quale Osmundo bruscameente risollevò la testa. Lo sguardo gli brillava d'una luce di resurrezione.

— Un momento, Pelaya! — disse, con voce bassa, ma gonfia d'energia — Un momento! Chi è il ladro? Quello che è scappato in aeroplano con gli smeraldi. Noi non c'entriamo per nulla! Tutto quello che si potrà dire su noi saranno infami calunnie, perfide manovre per stornare i sospetti dai veri colpevoli e farli cadere su di noi. Capisci? E infine, chi è il vero colpevole? Il ladro, forse? Nossignore. Quello è un furbo che, trovata una ricchezza a portata di mano, se n'è appropriato. Il vero colpevole è l'attuale governo in carica, che non sa custodire il più prezioso tesoro dello Stato, l'ultima risorsa di Huasteca. Lasciarsi derubare così è delitto! Anzi, chi ci dice che il gover-

no e il ladro non siano d'accordo per spartirsi il bottino all'estero?

Ascoltami bene, Pelaya: nulla è perduto! Anzi, forse tutto va per il meglio. In fin dei conti che cosa volevi tu? Andare a spassartela all'estero. Ed io? Diventar presidente. Ebbene, presidente lo sarò e tu andrai in Francia, te lo dice Osmundo. Audacia, ci vuole, agire subito e temerariamente. In questa faccenda avrà ragione chi agirà per primo e strillerà di più. Vedrai, sorellina, di che sarò capace, vedrai! Rideremo, te lo assicuro, Pelaya!

— Ma che cosa vuoi fare? — domandò ansiosa la donna.

— Lo saprai. Meglio non parlare per ora. Hai visto che i discorsi trovano sempre orecchi pronti a spiare.

Il generale si levò, magnifico e impettito nella sfarzosa uniforme. Era tornato il brillantissimo soldato dei giorni di parata.

A gran passi raggiunse l'uscio.

— Credo d'aver capito! — gli sussurrò Pelaya raggiungendolo — Sarò con te. Però... — aggiunse esitando — non vorrei che qualcosa di male accadesse a Tobias, mi capisci? E' un vecchio rimbambito e brontolone; ma, dopotutto...

— Ho capito! — la rassicurò Osmundo — Sta' tranquilla. Gli assegnerò una pensioncina perchè vada a passare i suoi ultimi anni in una casa di salute svizzera.

La faccenda si complica

L'indomani di quella movimentata notte, mentre il palazzo del governo sembrava ancora dormire quasi per riposarsi delle emozioni della vigilia, noi vediamo il colonnello Rodrigo Ximenes, al volante di una

svelta torpedo di marca italiana, dirigersi a discreta velocità alla periferia della capitale. I numerosi crocchi di sfaccendati che stazionano in mezzo alle strade, discutendo di politica o di bevande alcoliche, lo costringono a rallentare spesso. Ma Rodrigo non dimostra d'impazientirsi; anzi, si volge sovente e fa cenni amichevoli in risposta ai cordiali saluti di molti passanti. Ma eccolo mandare una soffocata esclamazione di sorpresa. Attraverso la finestra d'un caffè gli è sembrato di scorgere in una saletta a pianterreno una ben nota faccia, tetra e baffuta: quella di don Osmundo Tunancia.

Ma è appena un attimo; il proprietario di quella faccia si è curvato rapidamente sotto il tavolo come per raccogliere qualcosa, ottenendo così lo scopo di sottrarsi alla vista; e nel frattempo l'automobile è passata. Ximenes non ha avuto che il tempo di notare che la saletta, oltre a quegli che sembrava il generale, conteneva parecchi altri individui d'aspetto militare.

— Guarda guarda, — fece fra sé Rodrigo — Era Tunancia, ne son certo. Che diavolo può fare vestito in borghese alle nove del mattino al Caffè dell'Insorto Trionfante, insieme con tutti quei brutti ceffi pari suoi? E perchè ha cercato di nascondersi? Ah, se non avessi tanta fretta! — e Rodrigo premette l'acceleratore immergendosi in profonde meditazioni.

Noi approfitteremo del suo tacito raccoglimento per presentare un po' meglio questo simpatico personaggio che tanto favore sembra godere presso don Tobias, il quale spesso gli parla col tu come a figliuolo od amico, e che turba i sonni del generale Tunancia e della sua interessante sorellina Pelaya...

Il nostro Rodrigo era figlio del colonnello Manuel Ximenes caduto molti anni prima al fianco di Tobias Escardón del Muelle, allora semplice generale, durante un aspro combattimento contro bande di ribelli comandate precisamente da Osmundo Tunancia.

Tobias rappresentava la tendenza progressista del paese, ossia correttezza di governo, agevolazioni agli stranieri bene intenzionati, scambi culturali e pacifiche relazioni con tutto il mondo. Osmundo era invece l'esponente dell'aspetto peggiore della tradizione ispano-americana: indolenza burbanzosa, passione per le ribellioni e le scorrerie armate, disprezzo, dovuto ad ignoranza, di ogni cosa estera, e irresistibile tenerezza al sopruso e alla sopraffazione.

Il partito di Osmundo era stato vinto e disperso; ma Tobias non aveva abusato del suo trionfo e, forse con troppo generosità, allo scopo di giungere alla definitiva pacificazione del paese, aveva sposato Pelaya, la sorella di Osmundo, innalzando questi a un'alta carica militare.

In quanto a Rodrigo, il figlio del suo fedele amico, lo aveva mandato a studiare in Italia, donde era tornato con una immensa voglia di ripulmare Huasteca sul modello fascista e con un fiammante brevetto di pilota aviatore in tasca.

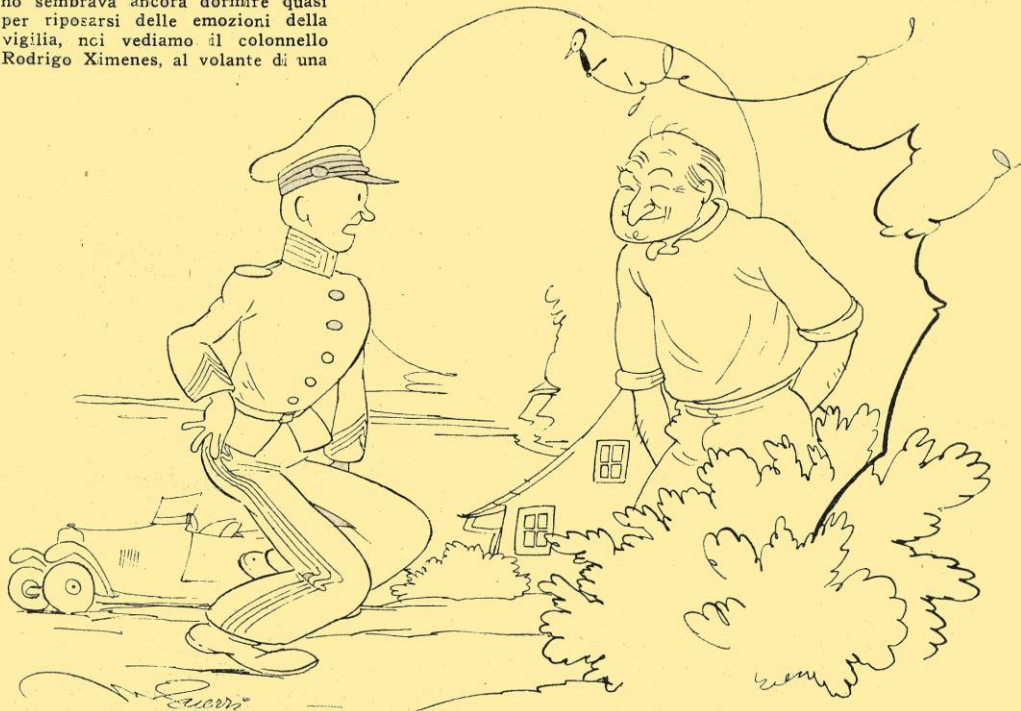
E così a venticinque anni Rodrigo era comandante della guardia presidenziale e capo della cosiddetta aviazione huastecana; una dozzina di sconquassati apparecchi incapaci di decollare, ad eccezione di un ottimo monoplano biposto di marca italiana che Rodrigo s'era portato dietro al suo ritorno a Huasteca.

Ed ora chiudiamo questa noiosissima parentesi aggiungendo che Rodrigo e Nieves, la figliuola che don Tobias aveva avuta dalla prima moglie, morta molti anni prima, si volevano un gran bene, alla barba o, se preferite, ai baffoni dell'ingombrante e losco don Osmundo.

Rodrigo, frattanto, era uscito dai sobborghi di Pesadumbre e si avviava per una strada secondaria pochissimo battuta, fiancheggiata da folti alberi. S'arrestò davanti a un cancello di legno, discese, lo spinse e s'inoltrò pel viale col piglio deciso di chi conosce la strada.

(Continua)

Enzo Jemma



...Avete un modo tutto vostro di sorprendere la gente!



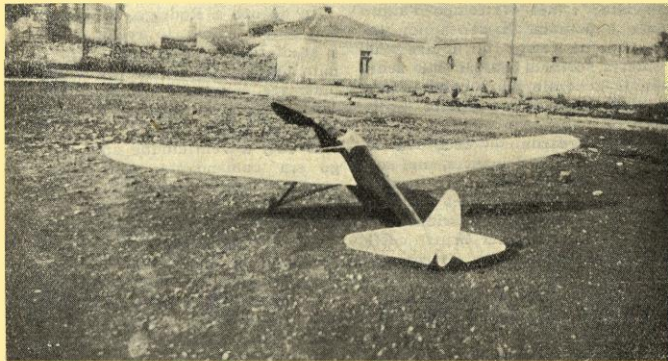
AGLI ALUNNI DELLA III^a B DELLA R. SCUOLA INDUSTRIALE DI COMO — Il vostro regalo mi ha veramente commosso, e vi ringrazio tanto tanto, e con voi ringrazio il vostro bravo professore che ha voluto firmare il suo bel romanzo. Lo sto leggendo con interesse, e sono certo che mi piacerà sino in fondo. So che siete molto svelti e che avete tante iniziative. Sono sicuro, quindi, che la vostra buona volontà darà ottimi frutti, che potremo raccogliere assai presto. Tenetemi informato della vostra attività.

CARLO CONTI - Como — Senza dubbio, voi aeromodellisti di Como meritereste un monumento! Te ringrazio della bell'a lettera

la laurea in ingegneria, quindi frequentare per un anno uno dei tre istituti di specializzazione aeronautica esistenti in Italia, e più precisamente a Torino, a Roma e a Napoli. Ho provveduto a far correggere il tuo nome sulla fascetta.

GIANPAOLO PECORARO - Biella — Il distintivo è partito al tuo indirizzo non appena ci è pervenuto il vaglia. Sono dolente di doverti dire che attualmente siamo sprovvisti delle copie che mi chiedi di inviarti.

PAOLO BERTINI - Pisa — La tua idea per la copertina è buona, ma assomiglia troppo ad un'altra già pubblicata tempo fa.



L'aeromodellista Claudio Bason, di Pola, ha costruito questo bel modello di monoplano

e delle ottime fotografie, che vedrai presto pubblicate. Saluta la tua gentile fiduciaria.

CARLO BATTISTELLI - Ancona — Lo pseudonimo «Condor» appartiene a un aquilone senese; devi quindi trovarne un altro. Le due fotografie verranno (a loro tempo) pubblicate. Sappi però che una meriterebbe gli onori del cestino, invece di quelli dello zinco. L'idea che offri ai nostri pittori è più fiacca di un vecchio asmatico dopo l'ascesa della scalinata dell'Ara Coeli di Roma.

GIULIANO MARIOTTI - Milano — Rimanda pure lo spettacolo del tuo suicidio; i numeri, il cui mancato arrivo ti ha reso tanto infelice, ti sono già stati spediti. Per riguardo alla salute dei nostri pittori, non ho voluto mostrar loro la tua idea per la copertina, che perciò è finita, di nascosto, nel solito cestino.

CANT. Z. 509 - Lucca — Per divenire ingegnere aeronautico devi anzitutto guadagnarti

Provati ancora: salvarsi i nostri pittori, da un sicuro esaurimento cerebrale e ti guadagnerai un bel libro.

PIERINO CHIARELLI - Verona — La tessera ti giungerà tra poco. Sono contento che il nostro distintivo ti piaccia.

RENATO EUZZOR - Firenze. Probabilmente nella confusione determinata dal cambiamento di sede la tua lettera è andata perduta, perché non sono riuscito a trovarla tra quelle della cartella «Idee per la copertina». Sii perciò tanto gentile da inviarmi nuovamente la tua idea.

EZECHIELE CORETTI - Cremona — Salute al figliuol prodigo! Mi parli degli esami, della pagella della scuola, ma non mi dici proprio quello che è più importante.

Spero sia andato tutto bene; ad ogni modo ti faccio i miei migliori auguri. Circa l'idea della mostra, approvo senz'altro, però devi stare attento e fare una cosetta seria, perché a noi la pubblicità sfacciata non piace affatto. Ti consiglio per-

ciò di non disegnare grafici «con il cammino ascensionale del giornale», tabelle e manifesti. Basterà che tu esponga alcune copie de «L'Aquilone», tavole costruttive (ne hai?) e aeromodelli. Fammì sa peré presto qualcosa.

ERMANNO PAVESI - Milano — Quante volte devo ripetere che per le questioni di carattere tecnico dovete rivolgervi a Giarella, e non a me? Santi Numi, sembra che lo facciate apposta! Ripeti dunque la faccenda a Giarella. La tua idea per la copertina, dopo un lungo soggiorno sul tavolone dell'Ufficio Artistico, intorno al quale i nostri pittori sono stati per ventiquattrore di seguito discutendo violentemente come trattare il tuo prodotto, è finita nel solito cestino...

WALTER VIRGILI - Udine. — Ho provveduto a farti spedire i numeri che ti interessavano e il supplemento al n. 15. La tua battuta per la copertina è stata incaricata dal nostro consiglio di redazione di accompagnare nel suo viaggio quella inviata dall'amico Ermanno Pavesi, al quale rispondo qui sopra.

ARMANDO SALADIN - Montegnana — I numeri per i quali hai inviato lire due e quaranta in francobolli ti sono già stati spediti. La tua idea per la copertina è veramente buona, ma è uguale ad una che ha ispirato una vignetta pubblicata da poco su un bisettimanale umoristico assai noto.

L-BUSI - Pernumia — Caro amico, temo proprio che la tua lettera sia andata smarrita, poiché non sono riuscito a trovarla nel mucchio di corrispondenza che minaccia di fraccassare sotto il suo peso continuamente in aumento il mio tavolo: ripeti perciò l'idea tua e di tuo cugino, e abbiti, raddoppiati, i saluti aerei.

DANILO NAPOLETANO - Terni — I corsi di volo a vela dipendono dai FF. GG. CC., e perciò ti devi rivolgere presso quel Comando per avere le informazioni che richiedi a me. Tutto ciò che concerne l'ammissione all'Accademia Aeronautica di Caserta è raccolto nel volume «Come si diventa pilota aviatore» che puoi avere inviando alla nostra Amministrazione la somma di lire 3.

NELLO ROMANATO - Rovigo — Nessuna delle tue idee è riuscita a vincere la «vertigine del cestino», (terribile forza che attira verso il cestino tutte le idee per la copertina che giungono sul mio tavolo) e sono quindi tragicamente perite. La tua sensazionale invenzione, piani e tutto, l'ho passata all'Ing. Sofistico perché veda se è il caso di sottoporre il frutto del tuo ingegno al Consiglio Nazionale delle Ricerche. In ogni modo ti farà sapere la sua opinione nella sua «Bottega».

FRANCO PIRAZZINI - Forlì — Il modulo lo devi richiedere al Comando Federale, che è l'ufficio competente. Non possediamo le tavole del «V. T. 3». Le parti di questo veleggiatore sono state pubblicate nel numero 10 di quest'anno con le loro misure, e quindi per costruirlo non devi far altro che affidarti a quanto troverai in quel numero de L'Aquilone. Sono contento che il nostro giornale ti piaccia. Perché non ti abboni? Se lo fai entro questo mese, puoi usufruire delle vecchie tariffe. Con il prossimo mese andranno in vigore quelle nuove con prezzi aumentati.

GIULIO BARCOVICH - Fiume — Una delle idee che hai inviato è buona, e verrà realizzata da uno dei nostri pittori.

SANDRO GIACCHETTI - Ancona — Rivolgiti alla sede della R.U.N.A. presso la quale hai effettuato l'associazione, e cerca di sollecitare perché ci venga inviato il tuo nominativo. Non appena esso ci giungerà, ti verrà spedito il giornale, e avrai anche la tessera.

BOLIDE ROSSO - Vicenza — Voi di Vicenza fate le cose in grande! Anche i biglietti da visita con il pseudonimo! La foto che hai inviato è molto buona, e verrà pubblicata prestissimo, forse in uno dei primi numeri in rotocalco.

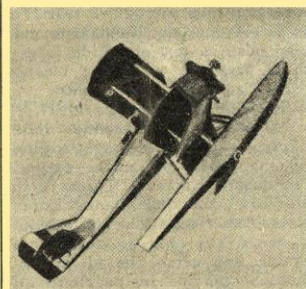
Zio Falcone

GOSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE - S. A.

CAPITALE int. versato L. 2.400.000

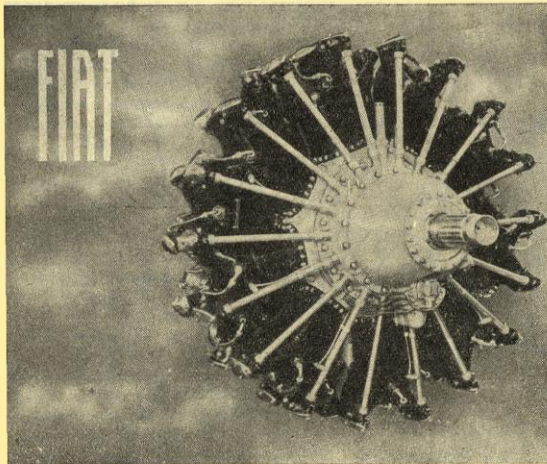
Sede Sociale e Stabilimento
MARINA DI PISA

COSTRUZIONE DI AEROPLANI E IDROVOLANTI CIVILI E MILITARI IN LEGNO E IN METALLO



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6"

Tipo da caccia e ricognizione - Bilibano ad ali pieghevoli
Catapultabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità mass. 290 km-ora a 2000 mt. Salita 5000 metri in 12' - Motore FIAT A. 59 700 HP.



MOTORE FIAT A 80 RC

POTENZA 1000 - 1200 CAV

31 marzo 1938 XVI - 8 primati internazionali di velocità per idrovolanti

(Apparecchio «CANT. Z 509»)

Sui 2000 Km.

velocità media Km/ora 399,644

Sui 1000 Km.

velocità media Km/ora 403,424

N.° 67 PICCOLA ENCICLOPEDIA AERONAUTICA ILLUSTRATA

AVIAZIONE, STORIA (continuazione) 1919 - 5 febbraio: inaugurazione del primo servizio aereo pubblico effettuato con aeroplani, della società tedesca Luftreederei sul percorso Berlino, Leipzig, Weimar; 8 febbraio: primo trasporto aereo internazionale pubblico compiuto dalla società Farman sul percorso Parigi-Londra; 4 aprile: primo trasporto aereo pubblico con dirigibile effettuato in Italia tra Roma e Napoli con dirigibile semirigido tipo «M»; 16-17 maggio: prima traversata dell'Atlantico in idrovolante compiuta dal comandante Read con quattro uomini di equipaggio da Terranova a Horta (Azzorre) (V. Atlantico, trasvolate); 14-16 giugno: prima traversata dell'Atlantico in aeroplano compiuta da Alcock e Brown da Terranova a Clifden; 12 novembre - 10 dicembre: primo collegamento aereo Europa-Australia effettuato da Ross Smith e tre compagni;

1920 - dall'11 febbraio al 31 marzo primo collegamento Europa-Giappone compiuto da Ferrarin e Masiero; 1920-27 febbraio: primo volo a più di 10.000 metri di altezza compiuto a Dayton dal maggiore Schroeder su aeroplano (metri 10.093); 20 ottobre: primo volo

a più di 300 km/ora compiuto da Sadi-Lecoq a Villacoublay (302,8 chilometri/ora).

1922 - dal 30 marzo al 5 giugno: prima traversata dell'Atlantico sud compiuta dagli aviatori Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

1923 - 2 novembre: Primo volo ad una velocità superiore a 400 km./ora compiuto dall'aviatore americano Brown su Curtiss a New York (417.087 km. ora).

1924 - dal 19 marzo al 28 settembre: primo giro del mondo in aeroplano compiuto dagli aviatori Smith, Wade e Nelson con tre apparecchi Douglas D. T. 2;

1925 - 3 e 4 febbraio: il primo volo di più di 3000 km. effettuato da Le-maitre e Arrachart da Etampes a Villa Cisneros (3166 km.); dal 20 aprile al 7 novembre: trasvolata dei tre continenti (Roma-Melbourne-Tokio-Saigon-Roma) di 55.000 km. compiuta dal t. c. Francesco de Pinedo e dal motorista Campanelli su idro Savoia Marchetti S. 16 bis. Primo volo a lungo percorso effettuato sempre con lo stesso apparecchio e con straordinaria regolarità;

1926 - 9 maggio: primo sorvolo a-



S. M. il Re al circuito di Brescia

reo del polo nord compiuto con un aeroplano da Byrd e Floyd Bennet; 11-14 maggio: prima traversata completa della calotta polare artica compiuta col dirigibile di costruzione italiana «Norge» comandato dal generale Nobile e avvenuta a bordo della spedizione artica Amundsen-Ellsworth dallo Spitzberg a Teller nell'Alaska;

1927 - dall'8 febbraio al 16 giugno: coppia traversata dell'Atlantico e delle due Americhe compiuta dal colonnello

Francesco de Pinedo, dal capitano Carlo del Prete e dal motorista Zacchetti a bordo di un idro Savoia Marchetti S. 55; volo notevolissimo per la lunghezza (48.000 km.) per le due trasvolate atlantiche e per il sorvolo dell'America del sud; 20 e 21 maggio: il pilota Carlo Lindbergh compie il famoso volo, solo a bordo di un apparecchio Ryan denominato «Spirit of S. Luis» collegando New York a Parigi.

(Continua)

In corso di stampa

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO

ENZO JEMMA



L'20

libri per i giovani
EDITORIALE
AERONAUTICA
R. O. M. A.

EDIZIONE DI LUSO - 300 PAGINE, 30 DISEGNI - LIRE 20
PER GLI ABBONATI ALLE PUBBLICAZIONI DELL' "EDITORIALE AERONAUTICA", LIRE 18 - PER I VERSAMENTI SERVIRSI DEL C.C.P. N. 1-24718



L'eloquente motto dipinto sul timone verticale di un apparecchio legionario in Spagna