

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



Vulgari imitazioni.

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO VIII

N. 44

30 ottobre 1938 - XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione, Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma
viale Libro e Moschetto, 6 - Telef.: 45-317 - 487-823
Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù, 6

Concessionarie Messaggerie Italiane

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

" PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

Eseguite i versamenti sul conto
corrente postale Num. 1-24718



EDITORIALE AERONAUTICA

ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 12,50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50. - Abbonamento annuo lire 40. - Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

pubblicazione trimestrale in volumi di 120-150 pagine. Organo dell'Istituto Internazionale di Diritto Aeronautico di Roma. Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35, estero il doppio.

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale scientifica a cura del Ministero dell'Aeronautica. Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24, estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 28, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

rivista periodica diretta da S. E. il Generale Ferrari. Pubblica estratti relativi ad esperienze e studi di Guidonia. Abbonamento a 12 numeri L. 30; un fascicolo L. 3.

IL BARACCONO DELLE MARAVIGLIE

Una delle più originali e veramente efficaci forme di propaganda è stata quella organizzata da una grande fabbrica svizzera di orologi. I più abili e ciarlieri rivenditori ed i più inequivocabili fogli di garanzia non sarebbero mai riusciti a produrre nel pubblico effetti più convincenti. Ma udite, udite, adunque!

Durante una manifestazione aerea svoltasi giorni or sono sull'aeroporto di Dubendorf, presso Berna, si è visto un aeroplano che, mentre compiva evoluzioni a grande altezza, di tanto in tanto lasciava cadere qualche cosa luccicante in mezzo al campo. Coloro che sono arcosi per raccogliere gli oggetti sono rimasti non poco sorpresi nel constatare che si trattava di orologi.

Ma lo stupore si è tramutato in sbalordimento quando, accostati gli orologi all'orecchio, si è udito un tic-tac imperiturbabile che annunciava la prodigiosa vitalità della macchina. Varcchie dozzine di orologi sono stati raccolti in queste eccellenti condizioni; tutti segnanti la stessa ora esatta e tutti sono passati per le mani della folla, qualcuno scomparendo nelle tasche, qualche altro per lasciare il nome della fabbrica sulle labbra aperte dei più che prossimi acquirenti.

Dicono che si tratti di un tipo speciale di orologio costruito completamente in alluminio leggerissimo, ma di una semplicità e di una perfezione assolute, adatto per i temperamenti più dinamici. Sbatte in terra questo orologio è come adagiarsi delicatamente in una scatola di ovatta; anzi, qualche persona bene informata assicura che per caricarlo, bisogna proprio sbatterlo in terra. E non crediate che la cosa sia molto esagerata perché, in fondo, si tratterebbe di un perfezionamento, seppure brutale, di un tipo di orologio a bracciale assai conosciuto che si mantiene in carica automaticamente con i movimenti involontari del braccio.

Però, il fatto degli orologi che cadono dall'aeroplano e che non si rompono è una novità talmente difficile a rac-

contare che, prima di ripeterla agli altri, vi consigliamo di assicurarvene personalmente.

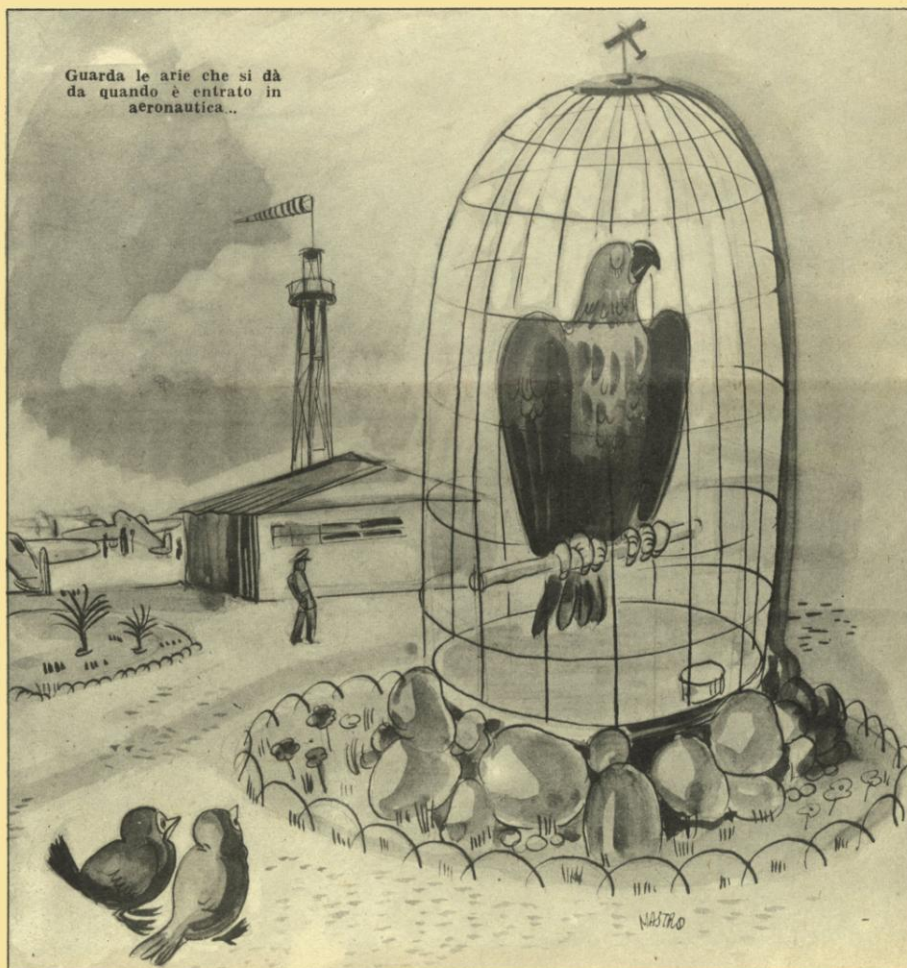
* * *

Quei cari palloni... per la difesa aerea di Londra non vogliono sentir parlare di disciplina. Dopo le nerissime giornate di fine settembre, culminate con la providenziale conferenza di Monaco, i bravi londinesi hanno voluto vedere come si sarebbero comportati i loro palloni se, putacaso, le cose avessero preso una brutta piega. L'esperimento, se non altro, ha avuto il merito di far tornare il buonumore anche a coloro che non si erano ancora convinti della distensione europea.

Poco dopo l'alba del giorno 8 corrente si sono visti nel cielo della metropoli giganteschi sa'sciccotti argentei legati a solidi cavi di acciaio. Si trattava del cellaudo della difesa anti-aerea della City, a mezzo del famoso sbarramento con palloni frenati. All'improvviso, quattro palloni, staccatisi dagli ormeggi, sono andati alla deriva; uno di essi, però, si è addirittura infortunato ed ha causato un finimondo con il suo cavo pendente alla cui estremità sembra sia rimasto attaccato qualche ordigno a forma di terribile uncino. Difatti, durante la corsa del pallone, il cavo ha abbattuto ed asportato siepi metalliche e palizzate di giardini, ha mandato in frantumi invetriate, ha danneggiato tetti e linee elettriche, telegrafiche e telefoniche. Per cinquanta chilometri l'indiviolato pallone è stato inseguito da staffette, ovvero da gruppi di cittadini e soldati che correvano fino a che il fiato reggeva; il compito veniva affidato poi ad altre forze fresche e così di seguito.

L'onore della cattura è toccato ad un gruppo di ragazzi che hanno tenuto a bada l'energimento fino all'arrivo di un autocarro con specializzati di aeronautica, i quali provvedevano subito a ridurre all'impotenza il ribelle svuotandolo di tutto il gas che aveva nella pancia. Una volta afflosciato, il pericolo era scomparso ed allora, fino a notte tarda, si è danzato, cantato e bevuto intorno alle spoglie del terribile pallone... sferzato.

L'IMBONITORE



SEDUZIONE DEL CIELO

Ho sempre pensato che l'innalzarsi nel cielo, pur essendo una azione indiscutibilmente materiale, provoca nell'uomo delle sensazioni appartenenti esclusivamente alla sfera dello spirito e dell'intelligenza. E come tutte le aspirazioni di natura superiore, quella di raggiungere il cielo e di spaziarvi ha sedotto sempre i più grandi pensatori, i più grandi poeti, i più grandi scienziati.

Zarathustra nello « Zend-Avesta » inneggia al cielo con entusiasmo e così si esprime: « Io lodo il cielo, il cielo che si creò da se stesso, il tempo infinito, l'aere immenso che domina le cime ».

Ovidio nelle sue « Metamorfosi » fa volare per il cielo Febo e Feltonle, Dèdalo e le loro padri e figli infelici e sfortunati.

Parmenide, poeta e filosofo greco vissuto nel VI secolo a. C., nel proemio del suo poema « Della Natura », descrive un suo viaggio per gli spazi celesti nel quale la sua fantasia spazia ricca e serena, sino a convincerlo di aver compiuto realmente e corporalmente il viaggio.

Kalisada, poeta indiano che la tradizione fa vivere alla corte del Re Vikramaditya di Oujjaini nel primo secolo della nostra Era, ma che più probabilmente visse nel sesto secolo, nel suo poema « Sakountala » fa svolgere un colloquio fra il Re Dushjanta e lo spirito siderale Matali, che viaggiano insieme attraverso i cieli in un cocchio di nubi.

Il Re domanda allo spirito: « In qual punto dei venti ora ci troviamo? » — e Matali risponde: « E' quello che trasporta la dea triforme e volge la costellazione dell'Orsa diffondendone ugualmente i raggi; e lo chiamano la via del vento Parivaha. Da quando Visnù fece il secondo passo (seconda incarnazione), qui non c'è più oscurità » — A tali parole il Re si esalta ed esclama entusiastico: — « Perciò il mio spirito si sente qui purificato e beato in tutti i suoi moti e divinamente sublimato ».

Kalisada, le cui espressioni superano bene spesso la lirica, è soprattutto conosciuto per il poema « Sakountala », già citato, che realmente rappresenta una eccezione nella letteratura sanscrita. Tutta l'opera è pervasa dall'idea aviatoria. La leggenda afferma altresì che Kalisada fu avvelenato dalla sua amante, la quale temeva che egli l'abbandonasse per fuggirsene negli spazi siderali.

Nella grande epopea indiana, le « asparase », geni femminili dell'etere, cantatrici e musiciste aeree, raffigurano le meteore luminose o le forme iridescenti dell'atmosfera.

Lo stesso Platone assicura che sopra ogni pianeta siede una sirena che con esso volge, facendo sentire ciascuna una nota della sua voce, e che da tali otto note differenti ne risulti un effetto ar-

monico meraviglioso che guida i misteriosi navigatori dell'aria.

Nell'antichità e nell'antichità classica, in Italia, dove il cielo è così terso e le notti così profumate, dove il cielo è divenuto lo stadio dei nostri prodigiosi velivoli, sognarono e poetarono sugli astri e sulle possibilità di raggiungerli, più o meno scientificamente, Ippone di Reggio Calabria, Elfante di Siracusa, Filolao di Crotona, Timeo di Locri, Aristeo, Archita di Taranto, Filippo di Medema, Ipparco di Metaponto. Concepiro, se non dimostrarono, la possibilità di spaziare e viaggiare nell'aria, e fra essi niuno fa tanto onore alla scuola d'Italia quanto Archita di Taranto, che si vuole abbia avuto una perfetta cono-

scenza dell'astronomia e della fisica con intuizione felice della legge di gravità e dell'aerodinamica.

Dunque, da quando esiste una letteratura sono stati trattati sempre argomenti siderali, con scorribande aeree e figurazioni astrologiche, finzioni che possono legittimamente essere attribuite al desiderio sempre costante dell'uomo di evadere dalla terra.

Taluno potrà obiettare che la poesia del cielo presso gli antichi non era altro che un complesso di finzioni mitologiche, di trasformazioni di uomini in astri, di superstizioni astrologiche prive di buon senso e di sentimento.

Ma l'aver conferito agli eroi delle prime età una fulgida im-

mortalità nel firmamento, l'aver premiato in tal modo i lavori di Ercole, il coraggio di Perseo, l'angoscia di Arianna, il dolore di Calisto, il genio di Orfeo, l'amor materno di Cassiopea e l'amor filiale di Andromeda; l'aver quasi voluto eternare fra le stelle gli amori e i dolori della povera umanità infelice, facendo risuonare per le strade del cielo tutte le passioni e facendovi splendere le fiabe più ridenti e grandeggiare le superstizioni più paurose, non rappresenta altro che l'infinito desiderio dell'umanità di sollevarsi e spaziare perdutoamente nell'aria, desiderio spinto sino all'esaltazione, sino all'esasperazione.

GUGLIELMO DELLA NOCE



4 CONNUBI AEREI

L'aeroplano è il fanciullo terribile dei mezzi di trasporto. Giunto ultimo al mossiere della corsa, s'è conquistato di un tratto ogni simpatia, quasi beffando le posizioni acquisite in secoli di sforzi. In questo risalire la colonna del progresso a passo di carica, l'aero s'è attaccato ovunque ha trovato un appiglio, ha tentato ogni via, nessuna trascurandone, anche impensata, anche negata « a priori »; ha, in una parola, saputo servirsi dell'esperienza altrui creando spesso nuove forme, rinverendo vecchie ossa d'antichi progenitori, ammantandosi d'ogni paludamento a portata di mano.

In questo giuoco di fanciullone vi sono state le soluzioni buone e le cattive; gli scherzi e le trovate serie. Nei riguardi dei mezzi di trasporto l'aereo ha tentato il connubio con ogni forma precedente.

Se risaliamo ai primi voli librati di Lilienthal, il complesso macchina-uomo è ridotto all'espressione più semplice: le ali e gli impennaggi da una parte, la forza motrice, la direzione, il carrello d'atterraggio tutto fornito dall'uomo: la prima formula d'aereo si allò dunque al classico cavallo di San. to Francesco per vincere gli uccelli.

L'aero del Wright guadagna la forza motrice meccanica e lo scivolo dell'atterraggio. Questa rotta è la slitta (prima forma di veicolo apparsa dopo il sullodato cavallo) che presta la sua secolare stabilità e dolcezza di marcia allo irrequieto eroe della conquista aerea. Il carrello si impone quasi contemporaneamente. « Fatta la legge — dice un vecchio proverbio di vecchissimi tempi in cui ce n'era bisogno — trovato l'inganno »; stabilito che per volare bisogna correre un poco in terra, non si trovò niente di meglio della scelta del mezzo più stimato: la ruota divenne l'irrequieta protagonista dei termini di contatto tra i due nemici giurati: l'attaccamento alla terra e la libertà del volo.

L'uomo, si sa, ha l'estro del mai contento: perchè, se sulla terra si può correre con un aereo munito di ruote, non tentare altrettanto con una barca? L'acqua è più morbida, l'aveva ricordato Leonardo, e prima di lui, quel Giovambattista Danti, perugino, che eseguì i suoi esperimenti sul lago Trasimeno: così fu combinato l'idrovolante. In principio proprio un farfallone puntato con le sue zampe troppo sot-

tili dentro a scarponi galleggianti troppo grandi per lui.

A questo punto gli esperimenti possibili sembrano esaurire il calcolo delle combinazioni. Gambe, slitte, ruote, barche tutto era tentato; ma al fanciullo terribile sembrava ancora troppo poco. Si doveva trovare: urgeva un nuovo connubio.

Un bel giorno, per opera degli inglesi, si vide un aereo cercare il suo punto di atterraggio su una nave. Dopo d'allora, 1916, furono tanti gli esperimenti e il lavoro tenace degli uomini, che l'aeroplano finì con l'accordarsi con il campo galleggiante e fu creata la nave portaerei capace di immagazzinare nel suo ventre 70 od 80 apparecchi e di sginzagliarli al momento opportuno in esplorazione o in combattimento.

Le polemiche finora puramente teoriche su questo accordo non conoscono limiti: continueranno fino al giorno in cui una guerra documenterà il trionfo dei sostenitori o dei detrattori del sistema. L'accusa principale consiste nella vulnerabilità del campo di volo galleggiante. Per ovviare l'inconveniente, un semplicista, non di quelli che vendono erbe, ma di quelli che creano sentenze, propose la nave portatei sommergibile e tutto, secondo quel tale, sembrava risolto.

L'idea è tanto buffa da scoppiare appena guardata con l'occhio spolverato di qualche cognizione tecnica; però, in sala ridottissima, era già sperimentata, sempre ad opera degli inglesi, grandi creatori di ibridi al cospetto di Dio (si racconta che nel loro Zoo londinese posseggono alcuni incroci di leoni e tigrini, molto ben riusciti), con i sottomarini della classe M.

Questi battelli subacquei hanno, accosto alla torretta, una piccola aviorimessa per un *Parnall Peto* quasi tascabile non appena se ne ripieghino le ali. Per il lancio si usa la catapulte, il ritorno è naturalmente marino. Uno di questi sommergibili, se ben ricordiamo, affondò nella Manica non molti anni fa; sembra appunto per il cattivo funzionamento della porta della rimessa subacquea.

Noteremo, giacché la si è nominata, la catapulte, che anch'essa costituisce una sorta di ibrido d'un cannone e d'un aereo e passeremo agli accordi tra il più pesante e il più leggero. Ignoriamo



Il sommergibile « M 2 » mentre l'idrovolante « Parnall Peto » si prepara a partire dal suo ponte.

di chi sia l'idea primitiva, ma la torretta filata dagli « Zeppelin » al disotto dello strato di nubi che li proteggevano e i piccolissimi dirigibili sperimentati a Londra all'epoca della guerra sono certo tra gli antesignani del sistema che troviamo completo d'ogni particolare nel dirigibile americano *Akron*, scomparso pochi anni or sono in seguito a disastro.

L'*Akron* conteneva nel suo involucro cinque caccia che, calati con uno speciale braccio sotto il colosso, potevano sganciarsi ed eseguire voli ritornando ad agganciarsi con un adatto sistema rassomigliante un poco a un archetto di vettura tramviaria capovolto sotto il dirigibile e a un lungo naso terminante a uncino al disopra del velivolo. I risul-

tati, assicurano i tecnici americani erano soddisfacentissimi.

Tentate tutte le combinazioni, l'aeroplano è sembrato soffermarsi qualche anno nel pensare un nuovo strabiliante accordo. Come un ragazzaccio che dopo aver avuto per amici tutti i compagni di scuola, si riduce per i suoi dispetti a corto di soggetti, è stato pensato a escogitare qualcosa di sensazionale e ha gridato il suo *eureka* davanti allo specchio. Un aereo porta aereo, come un uomo porterebbe sulle spalle un altro uomo, secondo abbiamo letto delle guide andine nel Perù o di certi piantatori allucinati dalla febbre dei libri di London. E quest'anno il grande evento è accaduto. Un idrovolante, uno *Short* del tipo *Empire* usato largamente sulle linee aeree britanniche, s'è preso in gruppo un *Mercury* e, pena qualche anno di lavoro e dieci milioni di spesa, è riuscito un bel giorno a lasciare in aria il fratello minore meglio dotato per autonomia. L'economia del sistema non è facile scorgere, soprattutto dopo che i tedeschi, con l'aiuto della catapulte, sono riusciti a far compiere al loro *Do 18* lo splendido balzo di 8400 chilometri sull'Atlantico.

L'esperimento dello *Short Mayo* (dal nome del suo creatore) che ha fatto il giro della stampa come novità del più alto interesse, non è affatto nuovo: fino dal 1916, quasi contemporaneamente agli esperimenti delle prime protaerei, il luogotenente Day dell'aviazione inglese fece dei tentativi di distacco di un *Bristol Bullet* da un grosso, per l'epoca, idrovolante. L'estrema difficoltà e il pericolo delle influenze reciproche consigliarono di sospendere i voli: Day scomparve poco tempo dopo in un naufragio sulle coste del Belgio.

Abbiamo passato in rassegna le principali forme, diremo, di simbiosi dello aereo con altri mezzi di trasporto; con l'auto, il treno ce lo hanno dimostrato le pazzie acrobatiche di alcuni americani buontemponi. Gli esempi sono tutti stranieri; non ce ne duole se non per il caso della portatei che ci sembra avere una sua reale efficacia. Se domani, acquistando un pacchetto di sigarette o una bottiglia di colonia, scapperà fuori un aereo, ci verrà fatto istintivo di pensare all'Inghilterra e di imputare al maggiore Mayo, o all'ombra di Day lo scherzo; se lo saranno meritato, quasi quanto quel capitano Barjot della marina francese che auspica l'*avion porte avions*. Se gli aerei scappati fuori saranno qualche dozzina, penseremo con reverenza a lui, lo proiettiamo.

G. BARDI

Il « Composito Mayo » durante un volo di prova



VIVA L'AEROMODELLISTA

L'aeromodelista è un animale bipede terrestre, chimet, privo di organi atti al volo.

Vive raramente solitario; di solito nasce, cresce, si sviluppa e si riproduce nelle varie Sedi Provinciali della RUNA.

Si nutre prevalentemente di compensato, impiallacciatura, listelli, carta, ecc.; per qualche esemplare di lusso, bisogna importare dalle due Americhe gli alimenti consistenti in balsa e motorini a scoppio.

La specie dell'aeromodelista costituisce una grave calamità per gli aeroporti: essi infatti li invadono a seiami, specialmente nelle giornate festive, e costringono qualche volta un grosso trimotore di linea a ripetere il giro di campo.

I custodi addetti alla sorveglianza dei campi di aviazione sognano anche di notte giganteschi aeropostali che si infrangono contro una miriade di modelli volteggianti, mentre essi, degni ed infaticabili cerberi, sono costretti ad inseguire vanamente, come per una eterna dannazione, turbe di ragazzini privi di ogni rispetto per le norme di accesso al campo.

Scherzi a parte, l'aeromodelista è un gran bravo ragazzo, senz'altro superiore ai suoi coetanei.

Vero è che la mamma spesso si lamenta a causa di certe macchie di caseina sugli abiti che non vanno più via, oppure per i tavoli perpetuamente ingombri da pezzetti di legno, segatura, avanzi d'ogni genere e ritagli di carta tenacemente incollati al mobile....

Vero è che il babbo brontola continuamente per il poco soddisfacente andamento degli studi; purtuttavia anche loro se ne compiacciono e quando la mamma è sicura che quella birba di suo figlio non lo senta, è tutta orgogliosa di descrivere alle amiche quel meraviglioso modello che volava tanto bene, oppure le prodezze del suo rampollo alle ultime gare.

Il babbo, poi! Non è lui forse che non sa dire di no al figlio che gli chiede cinque lire per l'elastico? O peggio ancora, non

avete mai visto qualche dignitoso signore accompagnare l'eredità alle compere o al campo per le prove e dopo un breve ma accerrimo combattimento nell'intimo del suo animo, lanciarsi a pazzia corsa all'inseguimento di un modello, felice di poter discutere di carico alare, numero di giri, gliderina ed altre diavolerie del genere?

Quando un ragazzo ha preso sul serio il morbo dell'aeromodelista, allora non ci sono storie: l'aviazione ha un proscritto, anzi un tenace e convinto apostolo di più.

Dopo pochi mesi le nozioni aeronautiche non hanno più alcun mistero per lui ed egli ne parla come di cose intimamente familiari, da vecchio motorista di squadriglia, dividendo l'umanità in due grandi categorie: gli iniziati e i profani, d'visti da un profondo abisso.

Ma l'aeromodelista ha purtroppo anche dei nemici, sissignori! E non sono i custodi dei campi, brave persone in fondo a cui più o meno si riesce sempre a farla in barba; non sono quelli che disprezzano il loro sforzo e neppure gli indifferenti, ma sono invece gli pseudo competenti, sono quelle rispettabili persone che pur ignorando o avendo una concezione del tutto personale del principio di sustentazione del velivolo (degli altri misteri dell'aerodinamica poi non parliamone), indicano negli aeromodelisti « quei simpatici ragazzini che possiedono quelle poche elementari, ma fondamentali nozioni di aerodinamica » e che, specie quando sono in compagnia, per far sfoggio della loro competenza, chiamano presso di sé, con augusta degnazione, un bravo costruttore che sta facendo prove di volo con un « canard » e si compiacciono altamente: « ma bravo, ma bravo, e 'te lo sei costruito tutto da solo? — e rivolgendosi agli altri: — Vedete la passione? Questo ragazzo ha sbagliato: cerca di far volare in senso opposto il suo modello, ignorando che l'aeroplano non ha retromarcia; ma non importa! Domani correrà il suo errore e se ne renderà conto col suo proprio ragionamento.... »



Per questi bravi signori l'aeromodelista, specialmente quando ha già cominciato a scassare qualcosa, ha una sola risposta: « Fatemi un favore, pensate ai casi vostri! ».

G. PRETI

CRONACA BREVE

IL PRIMATO del peso unitario per passeggero trasportato, che finora spettava alla « Imperial Airways », è stato battuto ed è passato alle « West Coast Air Services », che hanno trasportato all'isola di Man un viaggiatore che sulla basculla raggiunse il peso di esatti 158 kg. Non fu cosa facile installare

nell'aeroplano un sì anormale personaggio che non poteva penetrare, camminando di fronte, nella carlinga, né assidersi su di una sola poltrona. Egli fu perciò costretto a sedersi sopra una grossa cassa contenente del sapone, che era stata posta presso la porta d'accesso.

La cronaca non dice se tale viaggiatore d'eccezione sia stato costretto a pagare doppio biglietto...

IL TRAFFICO dei passeggeri sulle linee aeree imperiali italiane ha preso un notevole sviluppo. Durante lo scorso anno sono stati trasportati, sulla linea Roma-Addis Abeba, 4710 persone, comprese 971 trasportate per ragioni di servizio. Sulla linea Gibuti-Addis Abeba ne furono trasportate rispettivamente 3207 e 243; sull'Asmara-Mogadiscio 2018 e 329; sull'Asmara-Addis Abeba 1164 ed 84; sulla Asmara-Assab-Gibuti 714 e 100; sulla Addis Abeba-Gimma 150 e 16; sull'Asmara-Gondar 41 e 17.

UN NUOVO FRENO aerodinamico Ballerio per aeroplani è stato sperimentato sul campo di Arcore (Milano). Lo strumento, applicato ad un apparecchio « Breda 15 », ha dato brillanti risultati. Il freno, oltre a ridurre notevolmente lo spazio necessario per l'atterraggio, potrà essere utilizzato anche a scopi militari. L'ideatore è un volontario di guerra, ferito della Rivoluzione ed uno dei più giovani piloti italiani.

LE ESPORTAZIONI di materiale aeronautico degli Stati Uniti hanno già raggiunto per il 1938 un valore di 80 milioni di dollari, raddoppiando il totale delle esportazioni del 1937.

A DECORRERE dal 1° novembre corr. fino al 28 febbraio XVII le comunicazioni aeree tra Roma e Budapest sono state portate da tre a sei settimanali.

Attualmente il collegamento tra le due capitali viene assicurato da Roma a Budapest ogni lunedì, mercoledì e venerdì con coincidenza a Venezia. Dal 1° novembre una coincidenza è assicurata a Vienna per Budapest anche il martedì, giovedì e sabato mediante aeromobili della compagnia magiara « Malert ».

GLI APPARECCHI da caccia « Vickers Spitfire » di cui ci si preoccupava fino a poco fa in Inghilterra per la loro scarsa maneggevolezza, vengono ora costruiti in serie su larga scala. Numerose squadriglie della R. A. F. sarebbero già state equipaggiate con tali apparecchi.





L'AVIAZIONE DEI PIONIERI

Invitare i giovani a sfogliare di tanto in tanto le non ancora ingiallite pagine della storia del volo umano; fargli conoscere d'avvicino i nomi di coloro che furono i pionieri di quel miracolo scientifico, credo sia cosa che farà un gran bene alla loro anima osservatrice e appassionata.

Servirà agli studiosi adolescenti per sapere, attraverso quali geniali tentativi, si è giunti alla vittoria conquistatrice dello spazio e con quali enormi e, talvolta ignoti, sacrifici.

Gli episodi salienti, essendo tanto vicini a noi e appartenendo alla nostra giovinezza, ci sarà facile raccontarli ai ragazzi di oggi, ai ragazzi che sentono nella loro anima vivace la stessa passione dei pionieri di ieri.

Frughiamo dunque fra il cosiddetto vecchiume... di 30 anni fa, fra i numerosi trabiccoli di legno e tela nascosti nei musei, fra quegli strani congegni che oggi fanno ridere i ragazzi e che invece mandarono in visibilo le folle acclamanti di tutto il mondo. Osserviamoli uno alla volta, dettagliatamente, con un poco di attenzione e chissà che fra questo vecchiume non sorga qualche nuova idea, perchè alle volte succede proprio così, quando l'osservazione è spinta allo studio e non si limita soltanto alla distratta e semplice curiosità.

Ho detto che non sarà male che i nostri ragazzi — intendo parlare di quelli che, come i lettori assidui del giornale *L'aquilone*, si occupano con passione ed intelligenza di aeromodellismo — scendano con me fino ai primi gradini di quella meravigliosa scala che dal buio dell'impossibile sale oggi verso la luce del trionfo, verso l'azzurro conquistato dall'ala meccanica.

Su questi primi gradini troveremo i classici del volo umano e potremo conoscere le straordinarie imprese dei pionieri, quasi tutti poveri di mezzi ma straricchi di audacia e di intelligenza, ritenuti i pazzi dell'aria, i sognatori incorreggibili dell'impossibile.

Per incominciare, togliamo dall'impolverato elenco retrospettivo un monoplano, uno dei primissimi monopiani, quello ideato, costruito ed sperimentato dal pioniere Roberto Esnault-Pelterie. Questo apparecchio fu chiamato «R.E.P.» dalle iniziali del nome e del cognome del suo inventore e risultò la meraviglia del tempo, perchè, a differenza di tutti i pochi aeroplani costruiti fino allora il frassino e abete, il «R.E.P.» era tutto metallico, meno, certamente, la copertura. Come si può vedere dalle figure qui unite, esso era formato da tubi leggerissimi raccordati da speciali manicotti saldati a fiamma ossidrica.

La fusoliera era stata studiata in una forma a buona penetrazione e portava due pinne verticali (impennaggio stabilizzatore per l'equilibrio laterale), una disposta superiormente e l'altra sotto il corpo e prolungata dal timone di direzione.

Il timone di profondità era costituito dalla stessa coda, tutta mobile e anch'essa costruita con leggeri tubi di

metallo. Fu questo monoplano il primo costruito in metallo. Il carrello di atterraggio presentava una interessante caratteristica, una novità in confronto dei carrelli o sistemi di sospensione escogitati da tutti gli altri inventori e costruttori di aeroplani.

Il sistema del monoplano «R.E.P.» era costituito da una ruota centrale a sospensione elastica disposta sotto il motore, e cioè sotto l'estremità anteriore della fusoliera, e di una ruota più piccola disposta sotto la coda. A ciascuna delle estremità dell'ala, per mezzo di un asse a gomito vi era applicata una ruota leggera da bicicletta. Queste ruote laterali, insieme a speciali rinforzi o pattini di legno, servivano ad evitare urti dannosi all'ala.

Nell'atto di rullare sul terreno, per iniziare il volo, l'ala assumeva quasi subito la posizione orizzontale in virtù di una manovra equilibratrice del pilota, in modo che le due ruote laterali si sollevavano da terra. Raggiunto quel coefficiente necessario di velocità e per la manovra stabilizzatrice della coda mobile, anche la ruota centrale lasciava

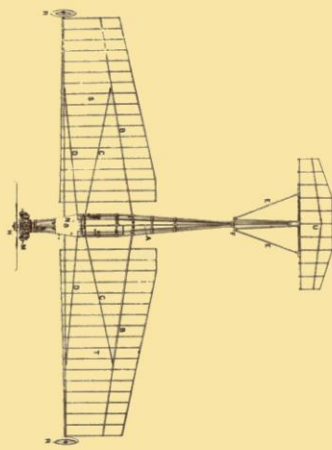
il terreno e permetteva all'apparecchio di sollevarsi dolcemente nello spazio.

Nell'atterrare il funzionamento della sospensione oleo-pneumatica della ruota centrale funzionava perfettamente e poteva anche frenare la corsa sul campo per mezzo di un dispositivo speciale. Anche questo dispositivo di freno e di sospensione rappresentò una novità del massimo interesse, dato che tutti gli altri inventori, compreso il Biériot, usavano nei loro carrelli di atterraggio sospensioni elastiche a base di forti cordoni di gomma o di molle di acciaio.

Il «R.E.P.» fu un monoplano che, come il Biériot, l'Antoinette, il Demoiselle del Santos Dumont, diede ottime prove di stabilità, di tenuta d'aria e di facilità di manovra.

Il tipo 2 bis pesava, in ordine di marcia, soli 420 chilogrammi e possedeva una superficie portante di 15 mq. Era monoposto e la manovra era ridotta a sole due piccole leve, una per la manovra del timone di profondità (costituito, come abbiamo detto, dalla coda) e l'altra per comandare il timone di direzione (costituito dal prolungamento della pinna verticale inferiore) e contemporaneamente ottenere lo svergolamento (*gauchissement*) dell'ala.

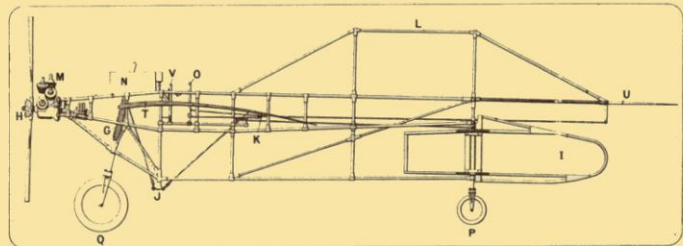
L'elica ideata da Roberto Esnault-Pelterie era di quattro pale, di sezione rettilinea e del diametro di metri 2, era anch'essa metallica ed innestata diret-



rità. La velocità ottenuta dal monoplano «R.E.P.» fu di 70 chilometri orari e fu aumentata in seguito con i motori di maggior rendimento costruiti sempre nelle Officine R.E.P. e cioè:

- motore R.E.P. da 40 HP a 10 cilindri del peso di 72 chilogrammi;
- motore R.E.P. da 60 HP a 14 cilindri del peso di 98 chilogrammi.

Il posto del pilota era nella fusoliera, in apposito seggiolino e la sua posizione, completamente libera, gli permetteva di vedere il suolo davanti



tamente ad un motore R.E.P. a 7 cilindri della forza di 30 HP e del peso di soli 52 chilogrammi, cifre queste che meravigliarono il mondo aviatorio perchè rappresentavano, in quel tempo, un primato di leggerezza e di regola-

a se quando l'apparecchio toccava terra.

Nell'anno 1913, cinque anni dopo la comparsa e l'affermazione del caratteristico monoplano «R.E.P.» a questo subì delle variazioni nel carrello di atterraggio. Infatti fu abbandonato il sistema della ruota centrale e di quelle applicate alle estremità dell'ala e furono sostituite da un carrello a due ruote e un pattino posteriore.

Intanto l'inventore Roberto Esnault-Pelterie riuscì anche a costruire aeroplani a più posti e motori potenti, che furono apprezzati e riconosciuti di ottimo rendimento.

Organizzò una scuola di pilotaggio a Buc ed ebbe come piloti in vari primati gli aviatori Laurens, Molla, Amerigo, Bobba e Gilbert. Nel 1910 conquistò il primato dell'ora con passeggero con 79 chilometri; nel 1912 quello di velocità sui 300-400-450-500 km.

Malgrado l'efficienza e la linea graziosa di libellula, la facilità di manovra e la velocità, il monoplano «R.E.P.», questa opera meravigliosa di un autentico studioso e pioniere, fu presto dimenticata, a causa forse della guerra mondiale e fu confusa fra i ferri vecchi della genialità umana e restando di essa un ricordo e un esempio per coloro i quali, seguendo le orme gloriose dei pionieri, seppero, dopo, dare all'aviazione oderna la potenza di un'arma terribile e la velocità di un proiettile alato.

GIUSEPPE SEGANTI

AEROMODELLISMO ANNO XVI

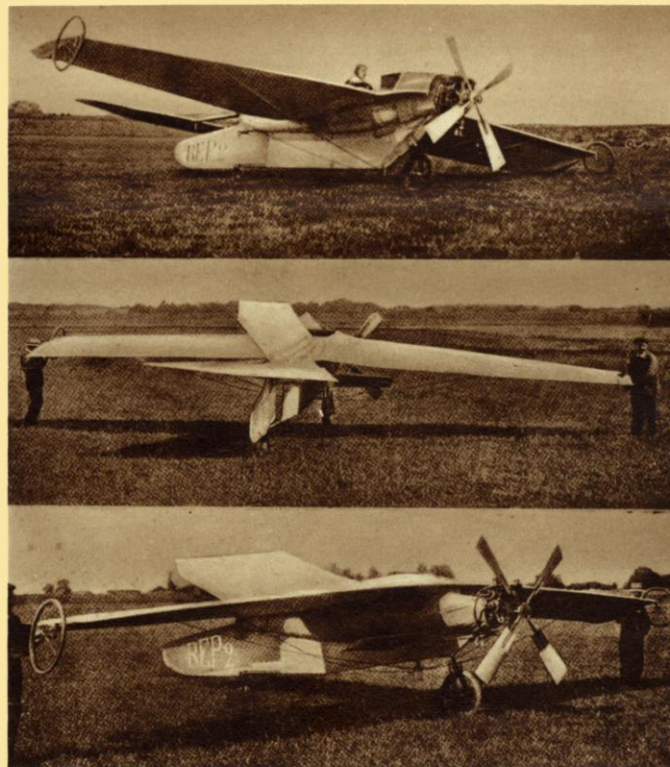
MATERIALI, DISEGNI, SCATOLE DI MONTAGGIO, UTENSILI, MOTORINI A SCOPIO

M O V O

MODELLI VOLANTI E PARTI STACCATI

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 70.666

Richiedere il nuovissimo catalogo illustrato 1938-1939 inviando a mezzo della L. 2



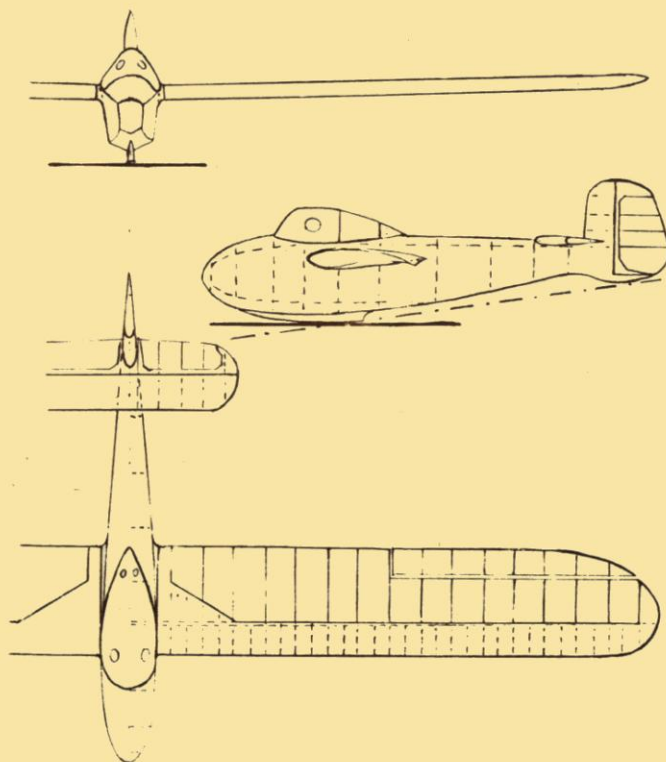
nel mondo del volo silenzioso

IL NUOVO VELEGGIATORE D.G.T.L. S. AMBROGIO

In un anno di appassionato lavoro, il giovane milanese Gian Luigi Della Torre (D.T.G.L.) ha costruito un piccolo apparecchio che ad Asiago ha dato ottime prove delle sue caratteristiche di volo e di maneggevolezza. Ecco i dati principali:

| | | |
|---------------------|---------|-------|
| Apertura alare | m. | 10,26 |
| Lunghezza | m. | 4,60 |
| Superficie alare | mq. | 9,40 |
| Allungamento | m. | 11,— |
| Peso a vuoto | kg. | 90,— |
| Peso totale | kg. | 160,— |
| Carico alare | kg.-mq. | 17,— |
| Min vel. di discesa | m.-sec. | 0,80 |

L'ala segue nelle sue linee principali quella dell'«H 17». I profili adottati sono il G 535 e un M6 ideale. A differenza dell'«H 17», il «S. Ambrogio» è ad ala centrale e a sbalzo. L'ala possiede un longherone solo. La torsione è interamente assorbita dal bordo d'attacco ricoperto di compensato e trasmessa alla fusoliera attraverso il sistema normale della diagonale. La fusoliera è, nella parte anteriore, a sezione esagonale arrotondata, men-



tre nella parte posteriore essa passa ad una sezione triangolare. Nonostante le apparenze, il posto di pilotaggio è comodo e offre spazio sufficiente an-

che ad un pilota di statura superiore alla media. L'ordinata principale della fusoliera porta un pezzo di longherone, alle estremità si attacca il mono-

longherone delle ali. Il montaggio risulta così semplice e rapido. L'organo di atterraggio è costituito da un robusto pattino. La capotina trasparente è di sezione triangolare arrotondata. Gli impennaggi sono completamente a sbalzo; quello orizzontale è fissato alla fusoliera con tre bulloni.

Oltre alle caratteristiche normali degli apparecchi di dimensioni così ridotte (piccolo peso, maneggevolezza ottima, ecc.), il «S. Ambrogio» ha sorpreso ad Asiago per la sua esigua velocità di discesa e per la sua ottima finezza. La sua velocità normale di volo è sui 65 km.-h. e corrisponde ad una velocità di discesa inferiore al metro al".

L'ala silenziosa in...

GERMANIA. — È stato inaugurato il nuovo terreno di volo a vela della Hornisgrinde. La Hornisgrinde è la cima più elevata della Foresta Nera settentrionale ed ha già permesso numerosi voli ben riusciti. Ora vi si inizia una regolare attività di volo.

Nel pressi di Marburgo è stato tenuto un campeggio germano-belga di volo a vela. In 10 giorni sono stati conseguiti 6 brevetti «C», 3 brevetti di pilota di allante, 3 brevetti di volo a rimorchio e un attestato «A».

GRAN BRETAGNA. — Ecco i risultati dell'annata scorsa (1-8-37-31-7-38) dello Yorkshire Gliding Club. Soci 145, attestati «A» 56, «B» 41, brevetti «C» 36 «C» d'argento 4. Campo di volo Sutton Bank. Il Club ha preso come sua direttiva di istituire il massimo numero possibile di corsi, per diminuire di conseguenza il numero degli allievi partecipanti ad ognuno di essi.

Movimentata prova di un aeromodello francese

Le «Ailerons Nantais» — sezione Aeromodelli dell'Aero-Club dell'Atlantico di Nantes — distribuisce alla stampa il seguente comunicato, che noi, a puro titolo di informazione, riproduciamo qui sotto.

«L'undici agosto 1938, l'aeromodellista Gilberto Allain, allo scopo di procedere ad altre prove del suo apparecchio G A 5 Mistral, si portava in una località detta del «Beauséjour» presso il Comune di Nantes. Il tempo era pessimo. L'aeromodellista Allain, dopo molte prove, caricò il motore ad elastico del suo modello a 1475 giri. L'apparecchio prese subito quota, valutata dallo stesso costruttore, a 150-200 metri. L'apparecchio scomparve verso Nord-Ovest, e malgrado tutte le ricerche fatte dall'Allain, non fu possibile ritrovarlo. Senonché il 16 agosto l'Allain ricevette una lettera che gli annunciava il ritrovamento del suo modello. La lettera veniva da un certo René Pasquier, turista di passaggio nella regione nantese. In questa lettera il Pasquier spiegava che il giorno 11 agosto aveva veduto questo piccolo aeroplano a Frossay che sembrava stesse per atterrare: senonché, ad un dato punto, bruscamente, il modello riprese quota. Il Pasquier, interessato vivamente da questa meravigliosa piccola macchina volante, la seguì, con la sua automobile, fino a Corcept, dove l'aeromodello, verso le 8 e un quarto, atterrò. Sembra dunque molto facile — continua il comunicato — ricostruire le differenti fasi del volo: nella località detta del «Beauséjour» del Comune di Nantes, l'aeromodellista Gilberto Allain lancia il suo aeromodello G A 5, tipo «Mistral» alle 7 meno un quarto. L'aeromodello prende quota, poi si dirige verso Sautrau. Giunto a questo punto, l'apparecchio trova una corrente ascendente che lo trasporta verso la Loire; e, seguendo la Loire, fino a Frossay, dove il turista lo vede nel momento in cui sembrava volesse atterrare. Poi il G A 5 riprende e, sempre seguendo la Loire, atterra a 10 chilometri dal Comune di Corcept. Il G A 5, tipo «Mistral» ha dunque — afferma il comunicato — percorso circa 40 chilometri, restando in aria un'ora e trenta. Ecco i dati tecnici dell'apparecchio: peso in ordine di volo 325 gr.; apertura m. 1,30; lunghezza m. 0,97; superficie portante dm² 19,96; carico al dm. gr. 17,14; superficie della sezione maestra cm² 96,36; superficie dell'impennaggio orizzontale dm² 3,85.



Il veleggiatore «DTGL S. Ambrogio» sul campo di Asiago.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA



L'« M. C. 10 » di Mario Caprolì lanciato dal celebre Tosaroni.



Aeromodelлисти di Rovereto a Bordella.

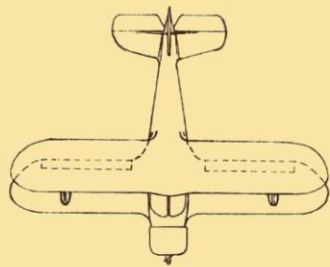


Il monzese Angelo Colombo con il suo « Roma » di recente costruzione



Giuseppe De Pieri di Treviso con un elegantissimo veleggiatore di sua creazione

L'AEROMODELLO "A. P. 14,"



L'aeromodello a elastico A. P. 14, di cui *L'aquilone* pubblica la Tavola Costruttiva, riproduce in scala il biplano monomotore americano *Beechcraft* destinato al trasporto passeggeri e al turismo. Questo interessante apparecchio ha molte caratteristiche insolite, che fin dalla sua prima costruzione hanno lasciato perplessi gli studiosi e il pubblico in genere. L'esperienza ha poi dimostrato che le innovazioni avevano la loro ragion d'essere ed erano senz'altro vantaggiose.

La costruzione, di tipo misto, non presenta speciali novità, essendo le ali in legno e la fusoliera in tubi di acciaio saldati. E' invece interessante lo scalamento nettamente negativo delle due ali. L'ala superiore, che si raccorda perfettamente col tetto della fusoliera, si trova, infatti, più indietro dell'ala inferiore, che si attacca alla fusoliera in basso e porta gli alloggiamenti per le ruote del carrello retrattile. Le ali sono riunite da montanti unici incastrati, con una semplice crociera in cavo piatto. Questo insieme, oltre a favorire la visibilità, semplifica la costruzione della fusoliera e, in particolare, del parabrezza. La fusoliera, si raccorda anteriormente con l'anello del cappuccio Magni-NACA e posteriormente, invece di avviarsi verso la coda con linee convesse, si assottiglia rapidamente con superfici concave. Anche questa novità si è dimostrata aerodinamicamente buona. Il velivolo originale porta anche varie sistemazioni moderne, come i deflettori d'intradosso nell'ala inferiore, per l'ipersostentazione e l'atterraggio.

Il nostro aeromodello A.P. 14 conserva le caratteristiche aerodinamiche del-

l'originale e può essere facilmente realizzato con mezzi normali. Si tratta di un biplano semplice, che può essere costruito leggero e robusto. Si avrà la avvertenza di aumentare, nel modello, il V laterale di tutte e due le ali, per aumentare la stabilità in volo, e si ometteranno le crociere in filo, che in piccola scala fanno troppo sentire il loro dannoso effetto sulla resistenza aerodinamica. Del resto, anche senza di esse, le ali resteranno ben collegate dai montanti.

Le ali, eguali, portano i soliti quattro listelli formanti longheroni, e le centine sono in compensato sottile o in tranciato di pino. Questo materiale può essere usato per tutto l'apparecchio, avendo cura, però, di modificare convenientemente l'alleggerimento delle ordinate e delle centine, previsto per il compensato.

Nei punti di forza, per l'attacco del carrello e dei montanti, si lasceranno le centine piane.

La fusoliera porta due listelli longitudinali di forza in corrispondenza dell'asse di trazione, ed altri di forma, per mantenere la forma originale. Questi ultimi listelli vanno convenientemente curvati a vapore.

Nella parte anteriore troviamo il solito tappo in legno leggero, intagliato o tornito, con la sistemazione dell'elica, col suo gancio, cuscinetto e scatto libero. L'elica indicata è di facile costruzione in compensato, ma può essere vantaggiosamente usata anche l'elica di tipo americano a pala larga scolpita, assai leggera e di buon rendimento. Con matassa potente è consigliabile un passo di 1,5 o 2 volte il diametro.

I montanti sono attaccati alle rispettive centine con piccoli fermacampioni di ottone. Questo collegamento risulta assai rigido, ma per la flessibilità propria dei montanti e delle ali stesse, la cellula risulta in pratica elastica abbastanza per assorbire gli urti senza danno.

Il carrello porta due gambe fisse a sbalzo in filo d'acciaio. Fissando bene queste alle ali, si può fare a meno delle controventature, sempre a vantaggio dell'elasticità. Le ruote sono in sughero con rondelline laterali in compensato. E' consigliabile il conglomerato di sughero, assai compatto, ma anche la scorza naturale è assai buona, specialmente se se ne rende liscia la superficie nel modo recentemente descritto sull'*Aquilone*.

Gli impennaggi sono del tipo normale, ma il piano orizzontale è suddiviso in una parte fissa ed una mobile. Questo consente di aggiustare sperimentalmente il timone di profondità, in modo da ottenere una planata corretta. E' assolutamente necessario assicurarsi di questa prima di dare carica alla matassa ed iniziare i voli con l'elastico.

Molti aeromodelлисти trascurano in genere la costruzione di bipiani, e questa tendenza può essere in parte giustificata con ragioni aerodinamiche. Tuttavia il biplano ha ancora i suoi vantaggi, fra gli altri quello di contenere in piccolo spazio una grande superficie, e di facilitare, anche nei mo-

delli, la costruzione leggera con carichi alari modesti.

Non sarà male, perciò, che anche in questo campo, che è stato uno dei più fortunati per l'aviazione italiana, i nostri studi vengano un po' approfonditi.

FIDIA PIATTELLI

Un nuovo primato per idromodelli

Il giorno 15 ottobre l'aeromodellista Giulio Pelegi di Genova ha eseguito, nello specchio d'acqua dell'idroscalo di Genova, un tentativo di primato di durata per la categoria « idromodelli con matassa elastica », superando il precedente primato, detenuto dal francese Vincere con 49", di ben 51" 1/5. L'idromodello di Giulio Pelegi ha infatti segnato il tempo di 1'30" 1/5, nuovo primato internazionale. L'apparecchio del quale si è servito Pelegi per il tentativo è il « Rondine », costruito su disegni di Fabio Calcaprina, che il 5 giugno conquistò all'aeromodelismo italiano il primato di distanza per idromodelli coprendo 723 metri, e che, trasformato in terrestre, vinse al Concorso Nazionale di quest'anno nella categoria A) con due ottimi voli. La R. U. N. A. ha richiesto alla Sede Provinciale di Genova gli incartamenti del volo, per inviarli alla F. A. I. affinché il primato venga presto omologato.

CHIEDETE

al vostro giornalaio

GUERRA
AEREA

Numero unico del
più grande interesse

UN FASCICOLO L. 1,50

SUPER LAZZARETTI
BIANCHI - DEI
OLIMPIA - PARIOLI

Le biciclette superiori alle
migliori. Preferitele

DITTA ROMOLO LAZZARETTI
ROMA

Via Bergamo 3-A-B - Piazza Fiume
Viale Manzoni, 79 - Tel. 863-828

LA STRANA FUGA DI UN VELEGGIATORE

— Pronto?

— Sì, lancia! — grido a Berton che regge il veleggiatore. Corro per un po'; poi rallento. La salita è stata veramente bella ed assai rapida. Com'è piccolo lassù il mio «Roma»! Ecco, è sganciato; ora è quasi immobile contro la corrente che in alto si muove; quasi, poiché ruota adagio adagio su se stesso in mirabile scivolata d'ala; eccolo lanciato: è assai veloce, è già lontano, ma ancora dentro il campo. Io sono sicuro del fatto mio; prima di lanciarlo, ho piegato leggermente il timone di direzione del mio apparecchio, ed ora obbedisce continuamente a quella forzata sollecitazione.

Difatti è di nuovo contro vento; poi un'altra scivolata. Però la quota è già di molto diminuita; è a poco più di venti metri dal suolo. Ma come? Non ritorna più verso di me? Eppure deve tornare, non lo voglio assolutamente perdere. Corro a più non posso e Berton dietro i miei passi. Ma sento che il modello mi sfugge. Ancora pochi secondi ed esso sarà di là dalla rete, nella strada di traffico... No, Ora sta voltandosi; ha compiuto solamente una ricognizione. Io e Berton continuiamo a correre più calmi. Ma il pericolo rimane. Ormai siamo giunti sotto il mio modello che però tende alla rete... la raggiunge la sorpassa. Oh, non avere le braccia lunghe cinque o sei metri! Io mi accingo alla scalata rapidamente, non abbandonando con gli occhi il modello (miracolo questo di cui solo gli aeromodellisti sono capaci) il quale in favore del vento sta allontanandosi sulla strada. Io sono in bilico sulla cima della rete quando un autotreno passa veloce e rumoroso a pochi metri da me. Subito dopo lancio un urlo, mentre Berton mi guarda impacciato e disorientato. Intanto io, saltato sul marciapiedi e agitando le braccia, mi slancio in avanti; ciò che ho visto mi sbalordisce: il veleggiatore ha atterrato lietamente entro le quattro pareti del vasto rimorchio, e con lui viaggia ad oltre 30 all'ora verso mete ignote.

Inutile ormai gridare e correre. L'auto è laggiù; sta attraversando il piccolo ponte sul fiume... ora è già dall'altra parte e scompare.

Io ho gli occhi pieni di lacrime e le orecchie mi ripetono l'insulto fragoroso del tubo di scappamento di quel dannato... Rapito! E sotto i miei occhi! E non poter far nulla!

Il mio cervello lavora febbrilmente; la strada è lunga alcuni chilometri e conduce ad una piccola cittadina, a Thiene. C'è bensì una scorciatoia che abbrevia di molto la strada per giungere al paese, ma ci vorrebbe un mezzo di trasporto veloce. La mia bicicletta è laggiù, lontana, in mezzo al campo, e Berton sta dirigendosi verso essa. Ma no, non va...

Ad un tratto un fragore mi giunge alle spalle, mi volto e vedo, a cavallo della sua motocicletta, il mio amico Baricolo che s'arresta ai miei piedi per chiedermi cosa diamine faccio in mezzo alla strada. Ah! Ora mi sento ritornare la speranza, balzo sul seggiolino posteriore della macchina e grido a Baricolo attento: «Corri, lancia la motocicletta a tutta velocità verso Thiene, non per la strada maestra, ma per quell'altra delle fornaci. Su, corri!». Ma egli resta perplesso a guardarmi e allora gli fornisco una breve spiegazione, dopo di che mette in moto la macchina che parte velocemente.

Finalmente, dopo un mezz'ora di pazzia corsa, arriviamo al punto in cui dovrà sboccare l'autotreno.

Io scendo e mi pianto a un lato della strada in aspettativa.

Bell'avventura! Autotreno con carrozzeria rossa e gialla... Quello? No. E' senza rimorchio... Accidenti, com'è veloce! Problema serio: come lo fermerò? Ho in mano il fazzoletto; mi planterò in mezzo alla strada. Il fegato non mi manca. Ma se l'autotreno avesse abbandonato il viale Trento? Meglio non pensarci.

Ma ormai non dovrebbe tardare. Forse è quello là. Ma è rosso scuro. Che fare? Bisognerebbe vedere dentro. E' sul lato della strada un palo di traliccio metallico. Con due salti sono tre metri più in alto. Un qualcosa di bianco risalta sul fondo vuoto del rimorchio. Sarà il modello? Ora è vicino. Perbacco! E' lui! Un salto a terra.

L'autotreno mi fila davanti. Uno scatto,

una rapidissima corsa e un saltello. La lucida strada fila sotto le mie gambe penzoloni. Sotto il naso ho la targhetta con la scritta: «Vietato farsi trainare». Le rido in faccia. Con due flessioni e alcuni movimenti salto nel rimorchio. Ecco il modello: nulla di rotto. Ma bisogna agire; non si può saltare dall'auto in corsa. Cautamente scendo dal rimorchio sul triangolo di collegamento; di lì arditamente mi aggrappo all'auto. Scavalco il parapetto e corro balzelloni verso il finestrino che guarda nella cabina.

Senza altro vi urlo: «Fermate!». Poi penso a ciò che ho fatto e un brivido mi corre per la schiena; una faccia appare nel rettangolo ed urla qualcosa. Ed io: «Debbo scendere!».

L'auto ha un sussulto, cui fa seguito un sibilo d'aria compressa.

Poco dopo, mentre l'auto sta fermandosi, il compagno del guidatore, balzato di macchina, vede un ragazzo che, saltato da una sponda all'altra, solleva dal fondo del rimorchio un candido gabbiano ad ali spiegate, lo lancia in avanti, salta a terra, lo riprende a volo allontanandosi velocemente, troppo velocemente. Chi ne capisce qualcosa?

Il guidatore, chieste spiegazioni al compagno, trova che questi ne sa meno di lui... e intanto io, ansando per la corsa, ho gli occhi fissi in alto, al bell'aliante, che, rispondendo al dolce impulso che riceve dalla mano, tende, soavemente, all'azzurro suo regno...

ANTONIO CORSINI

FILIPPO MEZZACAPO - Velletri. — La tua invenzione per eliminare gli ingranaggi nella sistemazione delle matasse nelle semi-ali non elimina, purtroppo, gli ingranaggi, poiché non si tratta di altro che dell'ingranaggio più rudimentale, e quindi di minore rendimento. Tu assicuri di aver provato il sistema, con ottimi risultati: se lo guardi bene, noterai che si tratta di un movimento a scatti, poiché i quattro bracci di ogni crociera corrispondono a quattro denti di una ruota dentata. Dalla tecnica delle macchine risulta che per avere una trasmissione di moto regolare, è necessario che almeno due coppie di denti siano a contatto, cosa che non può avvenire con quattro denti soli per ruota. Quanto più i denti sono piccoli, e quindi numerosi, tanto più regolare e quindi più efficiente è la trasmissione.

GIOVANNI TOFFOLO - Pordenone. — L'elastico più adatto per i modelli volanti è quello a nastro di m/11 1x3. L'elica di maggiore rendimento è quella bipala, rispetto alla tripala. Il balsa è un legno americano leggerissimo, e difficilissimo da trovare in Italia, a meno di non voler spendere, per un modello, una somma spropositata, specialmente quando si tratti di principianti, come mi pare il caso tuo. Il carrello retrattile, credo, è cosa complicata ed inutile nei modelli. L'ala in genere è sovrapposta alla fusoliera per questioni di facilità di centratura.

GIAR.

Il Premio "Notte di Natale,"

La Commissione del «Premio della Notte di Natale» avverte Enti, Associazioni ed i cittadini che le segnalazioni dei casi da proporre per l'assegnazione del premio, dovranno pervenire entro il 30 ottobre perché sia possibile provvedere in tempo ai necessari accertamenti.

Si ricorda che il «Premio della Notte di Natale» assegna la somma di L. 25.000 mensa ogni anno a disposizione dell'industriale milanese Angelo Motta, come riconoscimento ad atti umani compiuti da cittadini italiani che, superando il consueto, il mediocre, per il loro profondo e singolare contenuto di eroismo, di sacrificio e di volontà, si sollevano a poesia.

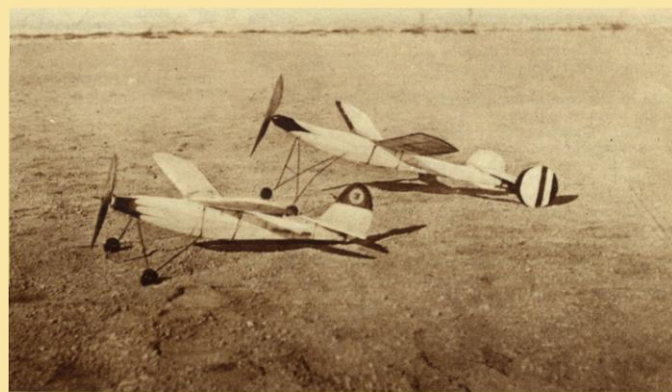
Non debbono essere i casi di eroismo per i quali esistono già riconoscimenti da parte dello Stato o di altre Fondazioni, ma quelli eccezionali per le ragioni che li hanno ispirati, per il modo con il quale sono stati compiuti.

Non è necessario abbiano richiesto il rischio della vita, possono essere soltanto grandi gesti di bontà ingenua, spontanea, profondamente umana.

Le segnalazioni dovranno essere indirizzate direttamente al Comitato per il «Premio della Notte di Natale», piazza Duomo n. 23, Milano, oppure ai Centri di Segnalazione sorti in molte località.



Il veleggiatore (Ap. 2.45 - S. 33.9 - Peso 500 g.) del patavino Oscar Marchi.



Due aeromodelli costruiti dagli allievi delle scuole italiane di Tunisi.



Un bel gruppo di aeromodellisti fiorentini.



Costruttori della scuola della R.U.N.A. di Firenze.

Maia fra le M stelle

racconto
fantastico

(Continuazione dal numero precedente)

Tutto il resto era aereo, impalpabile, quasi senza peso, quasi senza contorno; e su tutto regnava un grande silenzio, un perfetto silenzio che neppure il vento rompeva, che neppure l'onda cèrula del lido rompeva, col suo fresco ansimare privo di voce.

Soprattutto per quel sordomuto silenzio, i due giovani, dopo il primo stupore, provarono un senso penoso di smarrimento. Avanzavano lenti tra i viali, ma il loro passo non faceva risuonare la ghiaia e non lasciava orma.

Non incontravano nessuno. Nessuna forma, nessuna ombra, nessuna voce umana.

— Vanni — disse Gualtiero con un brivido — che infinita solitudine! Si direbbe che l'isola è disabitata. — Sembra l'isola dei morti! — fece Vanni, pallido.

Ma la sua mente ragionatrice lo richiamò subito da quello smarrimento.

— Caro Gualtiero, ho capito — disse, riacquisitando pienamente la padronanza di sé e ritrovando la vena di amara ironia che gli era consueta: — Non è questa l'isola delle creature perfette? E' quindi naturale che non vi si incontrino esseri umani!

Gualtiero, rasserenato dalla sicurezza dell'amico, sorrise.

— Sai che penso? — continuò Vanni — Penso che noi pure, mio caro, ci resteremo poco. Non appena metteremo fuori la nostra indole, saremo inghiottiti dall'atmosfera terrestre e precipiteremo giù...

— Come angeli ribelli! — fece Gualtiero. — Precisamente. Ebbene, sai che ne penso? Che non me ne dispiace. Quest'atmosfera è per creature angeliche, non per noi. Almeno, non per me. Questa la chiamerò l'Isola dell'Inverosimile, perché uomini perfetti non ne esistono!

Ma Gualtiero non parve persuaso di quell'affermazione recisa.

— Diremo, l'Isola dei fiori perfetti. Questo lo ammetterai, spero.

— Lo ammetto. Tuttavia, guarda come sono: non coglierei mai una di queste rose. Mi sembrerebbe di rompere un ordine divino e non ne avrei il coraggio. Meglio una rosa di laggiù, una di quelle nostre molli rose che si bagnano di rugiada, che si sfogliano al vento, che si piegano in un estremo sospiro.

— Le rose del giardino di Thea... — disse Gualtiero fissando con intenzione l'amico.

Ma Vanni a quel nome si oscurò.

L'altro non si lasciò disarmare: — Vanni, ora che siamo quassù, in questa solitudine che dà un immenso bisogno di sincerità, perché vuoi nascondere ancora il sentimento che provi per mia sorella?

Dominato dal suo peccato d'orgoglio, sentendosi avampare il viso, Vanni s'alzò di scatto e si difese quasi con ira:

— Non è vero! Io non consentirei mai al mio cuore, se il mio cuore mi tentasse con un sentimento impossibile. Io sono povero e sposerò una fanciulla del mio ceto. Non voglio essere debitore a nessuno, di nulla. Voglio essere io, sempre, padrone del mio destino. Voglio essere io, sempre, superiore, e in tutto, alla donna che sceglierò, dovesse questa rinuncia spezzarmi il cuore!

Non aveva finito di dire l'ultima parola, che una nube l'avvolse, lo fasciò come d'una bambagia molle, lo sospinse, lo trascinò verso il mare.

In un attimo, fra altre nubi, scomparve, come dissolto. Gualtiero si sentì cadere il cuore: « Ecco, non ha saputo meritare quest'atmosfera di perfezione ».

Il demone della superbia gli suggerì questo pensiero: « Ed io? Io rimarrò in questo Eliso in eterno. Io sono poeta, vivo molto di sogni e di ideali, sono superiore agli altri uomini, non ho pesanti difetti da trascinare. Sono « fatto della sostanza di cui son fatti i sogni ». Sono un essere molto in alto, un essere perfetto, e quest'Isola è mia... ».

Ma all'ultimo pensiero giunse appena, perché anch'egli, tradito dalla sua stolta superbia, si sentì avvolgere dalla nube molle che lo trascinò verso il mare.

Anch'egli, seguendo l'amico, precipitò giù, rapidamente, rapidissimamente, in un vortice folle, verso i paesi della Terra...

PARTE TERZA

E' il mattino. Tutte le ombre sono scomparse, e la pineta s'è ridestata e stilla per ogni ago una gocciola di rugiada, piena d'azzurro.

Nella palazzina degli inventori, Thea, china sui due giovani assopiti, spia ansiosamente il loro lento ridestarsi.

Fido le si strofina contro e mugola piano.

— Ma sì, bravo, bravo — dice Thea carezzando il

buon cane. — Se non eri tu, mio caro Fido, guidato certo dalla Provvidenza, a quest'ora queste due creature che mi sono immensamente care, non sarebbero più di questa terra...

Si china ansiosa su Vanni: — Vanni, svegliatevi... Ah, finalmente! Il lungo sonno pesante si snebbia. Vanni si muove. Respira profondamente. Gli tremano le ciglia. Apre la bocca.

Che dice? Quale sarà la sua prima parola? Thea accosta l'orecchio a quelle labbra, che nell'ultimo crepuscolo di sonno mormorano il suo piccolo nome odoroso: Thea; e subito, l'altro nome stellare: Maia...

Ora s'è svegliato anche Gualtiero. I due giovani si osservano sorridente, come stupiti di ritrovarsi dopo così strano viaggio, così curiose avventure. Finalmente tutto si spiega.

L'imprudenza di Gualtiero ha rischiato di perderli. Hanno respirato senza maschera il potentissimo gas allo stato puro, non ancora provato; ne sono rimasti dapprima tramortiti, poi ipnotizzati.

Fido li ha scoperti, miracolosamente, guidato da un istinto misterioso; è corso a cercare aiuto, ha trascinato Thea al rillino, appena in tempo per evitare una fine tragica.

La fanciulla ha spalancato le finestre, ha liberato l'aria dal terribile gas, ha fatto rinvenire i due giovani. A poco a poco i sensi sono tornati, ma subito un suono di piombo li ha trasportati sulle ali chimeriche dei loro pensieri dominanti, delle loro speranze.

Li ha immersi in un sogno vago, fantastico, un lungo sogno strano, a tratti lieve come un riposo, a tratti pesante come un incubo.

Ora sono ben desti; pure una strana perplessità li tiene ancora in un'atmosfera di dubbio.

E Maia? Dov'è Maia?

Turbati i due giovani guardano.

Gualtiero dice, con una voce che ha un fremito misterioso: — Che sia rimasta tra le stelle?

Vanni si scuote. Vuol ridere, ma è così grande la suggestione creata da quello sguardo e da quelle parole!

— Andiamo a vedere se c'è Maia — dice.

Il cuore di Thea, a quel nome, trema.

Escono, seguiti dalla fanciulla ansiosa; aprono la rimessa. Ah! E' ben svanito il sogno, coi suoi vapori malati, evanescenti e insidiosi!

Maia è là, salda creatura d'acciaio, realtà possente e magnifica, strumento perfetto che veramente li condurrà tra le stelle.

I due giovani la guardano, l'accarezzano, le girano intorno; toccano con gesti lenti il congegno mirabile ov'è rinchiusa tutta la radiosa speranza dei loro domani.

Thea ha ormai capito tutto e li lascia soli. Si precipita al telefono. La sua voce armoniosa è piena di note gioconde:

— Pronto! Pronto! Sono Thea. Avvertite la signora che fra poco saremo a casa tutti e tre: io, Gualtiero, Vanni. Sani, salvi e felici... Sì, venite a prenderci con la macchina grande... Riempitela di fiori... Vi aspettiamo subito... Sì, oltre la pineta. Villino delle Bellule... Ma subito ».

La bella macchina fila veloce verso la città. La mattina è radiosa. Ecco, le consuete voci, i rumori, i suoni della vita. La prima cosa che sentono è la voce squillante d'un piccolo giornalino. Il, all'angolo del Corso.

— Un nuovo primato mondiale dell'ala italiana!

Una potente voce di radio comunica:

— Attenzione! Attenzione! Su Caproni 161, motore Piaggio P. XI, il pilota italiano Aster ha raggiunto in volo i ventimila metri!...

Sono le tappe raggiunte.

Parole, numeri, nomi, stupefacente realtà.

Ma essi le supereranno. Andranno ancora al di là di queste mete. Ancora più alto.

Domani.

Tenteranno il gran volo con Maia, fino alle stelle!

FINE DIORAMA



ROMANZO GIALLO
UMORISTICO
DI ENZO JEMMA

Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

Volentieri — acconsenti Nieves e, presa la stilografica portata da mistress Neverheard, scrisse su un foglietto del suo taccuino: « Mio caro papà, non stare in pensiero per me se non posso raggiungerti per ora. Mi trovo al sicuro, ospite... — Nostra, naturalmente — suggerì l'americana che seguiva la scrittura.

— Grazie, signora, accetto di cuore — rispose Nieves, rivolgendole uno sguardo di gratitudine, e continuò a scrivere — « ...della signora del Ministro Neverheard. Ti scongiuro di non fare alcun atto di ostilità contro gli assediati finché questi rispetteranno la tregua di una settimana concordata con me. Tutto andrà per il meglio, vedrai. Ho buoni motivi per credere che entro pochi giorni gli smeraldi si ritroveranno e che la pace tornerà a Pesadumbre. Sta' tranquillo, papà. Ti abbraccio forte forte. La tua Nieves. - P. S. Tratta bene il parlamentario, il quale ha trattato bene me ». - Ecco fatto, — disse, consegnando il foglio a Joselito. Questi lesse, insieme coi compagni più vicini, poi, toltosi il berretto, con un suntuoso e sventolante saluto degno d'un cortigiano di Luigi XIV.

— Va benissimo, señorita! — esclamò — Sul suo onore Joselito vi promette che i patti saranno osservati. Io stesso porterò il biglietto a sua eccellenza don Tobias, vostro padre.

— Ma che sperate di fare in una settimana, mia cara ragazza? — domandò a Nieves la moglie del ministro, mentre l'auto si dirigeva di gran corsa alla Legazione degli Stati Uniti.

— Non lo so neppure io, signora. Eppure ho come un presentimento che qualcosa d'imprevisto stia per accadere. D'altronde in sette giorni troverò almeno il modo di salvare papà.

— Comincio a credere, — disse sorridendo mistress Neverheard — che, con tutto il rispetto per vostro padre, avremmo dovuto far voi presidente della repubblica. Ah, ma che sbadata! — esclamò, frugando nella borsetta — Ho un telegramma per voi, giunto stamani alla Legazione. Eccolo. Leggete pure, figliola!

— Grazie, signora — disse Nieves. Disuggellò nervosamente il foglietto.

— Oh! — esclamò — E che vuol dire?

— Brutte notizie? — chiese premurosamente l'americana.

— Non saprei... — mormorò pensierosamente Nieves — Giudicatene voi stessa — soggiunse. — E' del colonnello Ximenes.

— « Jacksonville - lesse a voce alta mistress Neverheard - Parto in volo per Europa donde tornerò subito. Abbracci. - Rodrigo ». Strano! — esclamò restituendo il telegramma — E che va a fare in Europa il nostro colonnello?

— Dio solo lo sa! — rispose con un sospiro Nieves — Anche questa ci voleva!

CAPITOLO XXII

IL NEMICO DELL'AERONAUTICA

Il señor Pinheiro Bandeirante do Maranao, residente dell'isola Flores del gruppo delle Azzorre, aperse un occhio, brontolò cose confuse e niente affatto benevole all'indirizzo di chi lo aveva toccato sulla spalla, e si rigirò sull'altro fianco facendo pericolosamente oscillare l'amaca.

Le cicale dell'ombroso giardino tacquero e si disposero a seguir la scena con attenzione.

— Mi dispiace molto di disturbarvi, — disse l'impiegato che aveva svegliato il señor Pinheiro — ma non potevo farne a meno. Arrivano!

— Ma chi arriva; chi? Per tutti i lupi di Trazoz Montes, chi è lo scocciatore d'oggi? Non mi dite, se v'è cara la pelle, Gago, che si tratta di qualche aeroplano!

— Eppure, signore, purtroppo è così... Fin da ieri ci avevano segnalato il suo arrivo... Viene da Bermuda.

— Per le luride acque del Mondego! — sbraitò l'infelicitissimo Pinheiro cominciando a infilarsi i sandali. — Ma quando la finirà questa pioggia di aeroplani? Idrovolanti a colazione, aeroplani a pranzo, a cena, a merenda. Mai, signori miei, mai che uno mi venga a dire: « Signor residente, è arrivato un carrettino a mano! Signor residente, è arrivato un mercante girovago di pignatte con un somaro! ». Nossignore, perchè il girovago e il somaro sono creature modeste e tranquille, non disturbano nessuno loro... Dammi il casco, Gago. Guardami se la camicia è pulita. Sì? Meno male! E invece i signori transvolatori hanno bisogno di complimenti, di qualcuno che li riceva con discorsi, musiche, banchette, coriandoli... Dammi la sciarpa, Gago! Andiamo! Ah, il discorso me l'hai portato?

— Certo, signore, eccolo...

— Sarà bene che lo ripassi un po'... « Non appena la maestosa, imponente mole della vostra aeronave, o signori... ». Ma che vi prenda un accidente, Gago! M'avete dato il discorso dei dirigibili.

— Oh, mille scuse, signor residente! — mormorò l'impiegato tutto confuso frugando nella cartella che aveva in mano. — Ho preso l'uno per l'altro. Ecco quello dell'aeroplano.

Un domestico accorse.

— Telefonano dall'ufficio radio che fra cinque minuti saranno qui, signor residente.

— Eh, ho capito, ho capito! — gridò esasperato e salì, seguito dall'impiegato e da un altro paio di individui d'aspetto decorativo, su un'auto modello 1902, che tuttavia possedeva ancora quattro ruote e un motore.

— E' sgombrò il campo, Gago?

— Sì, signor residente. Ho fatto cacciar via i muli e le pecore. Eccoci arrivati, d'altronde.

Due personaggi che indossavano una giubba rossa con bavero e paramani giallo oro, e calzoni bianchi con bande verdi, accorsero, portando la mano alla visiera dell'impennacchiato casco coloniale in segno di saluto.

— Vóialtri — ordinò il residente ai nuovi venuti — ricordatevi di stare sempre ai miei fianchi e un passo indietro. Siamo intesi? Che ci sta a fare quella vecchia zoppa, così mascherata, laggiù?

— E' la nonna della ragazza che ha l'incarico di offrire in costume paesano un mazzo di fiori agli aviatori. Siccome la nipote è malata, così ha pensato di sostituirla.

— Via! Via, imbecilli! Mandatela a casa, all'ospedale, al cimitero! Su, Gago, prendete quel mazzo. L'offrirete voi agli aviatori.

— Ma, signor residente! — protestò con voce lamentosa il funzionario. — Gli aviatori hanno la abitudine d'accarezzare i capelli e di baciare in fronte chi offre i fiori.

— Non vi succederà niente di simile, rassicuratevi. Se ci provano, fate un passo indietro.

— Arrivano! — esclamò un agente, additando un punto oscuro che era apparso a ponente e andava ingrandendo con un ronzio sempre più forte.

(Continua).

ENZO JEMMA



collaborazione dei giovani

L'ALBERO DELLA CUCCAGNA

VOLI DI PROPAGANDA

Quando il sor Checco, grasso e tondo fattore di campagna, lesse sul giornale «Voli di propaganda 25 lire» saltò dalla poltrona con la massima agilità consentitagli dal suo pancione, e corse dalla moglie, una donnetta tonda come lui, bassa, allegra:

— Ma guarda, Teresa, — e agitava in aria il foglio — ma guarda! Io, tu e Mario, voliamo con sole 75 lire! Una vera cuccagna! Non ti sembra?

— Sì, sì, sarà bello; non dico di no. Ma... devo confessartelo? Io... ho paura.

— Ma che paura, che paura! — e il sor Checco agitava le braccia come se fosse stato un uccello che volava. La sore Teresa, allungando il labbro inferiore, alzando le spalle, ripeté:

— Mah! Io per me non vengo. Ho paura. Ma il sor Checco allora si arrabbiò sul serio:

— Ma devi venire, perché senza di te non viene neanche Mario. E io solo... non volo.

— Ah! forse hai paura anche tu, e non vuoi andar solo, e vuoi la compagnia? Eh?

— Oh, figurati se è per questo! No, no, no! Ma gli è che... gli è che... insomma, lo senza la mia figliuola non ci vado.

Vedendo che suo marito non si scoteva, non si lasciava smuovere, la sore Teresa alzò di nuovo le spalle, sospirò come un mantice e disse:

— Ebbene, vengo: ma bisogna convincere anche Mario!

— Figuratevi se il ragazzo si fa pregare! Non ci sta a pensare ai due volte, vedrai!

— O di che parlate, che nominate me? — domandò il figlio entrando. Egli, al contrario dei genitori, era alto, snello e mingherlino, con un ciuffo di stoppa, che gli ricadeva sulla fronte, sempre scompigliato.

— Di', Mario, ti piacerebbe volare? — domandò il sor Checco ridendo sotto i baffi. Gli occhi celesti del ragazzo si illuminarono.

— Figuratevi! L'è il mio sogno!

Il sor Checco volse uno sguardo soddisfatto a sua moglie, e poi tornò a volgersi al ragazzo:

— Ebbene, domenica vedrai! Mario non credeva alle proprie orecchie: gli sembrava impossibile.

Ma era vero: la domenica, il sor Checco, col suo migliore vestito, lucido, non so se per l'uso o perché così voleva la moda, fece

attaccare al carrozino un vecchio cavallo spolato, grigio, e disse a Maso, un ragazzo che era insieme cameriere, staffiere, ortolano:

— Maso, oggi ci devi menare all'aeroporto della città. Poi aspetti, finché noi torniamo dal volo.

— Che volo, sor padrone? — domandò Maso.

— Non ti interessare: mettili il vestito buono, e fa' presto.

Maso, zitto zitto, andò a vestirsi, e intanto la sore Teresa appariva sulla porta. Sul suo corpo rotondo era tesa la seta verde di un vestito che sembrava dovesse scoppiare: in testa, un cappello giallo che seguiva chissà quale moda. Ella, gonfia e tronfia come un tacchino che fa la ruota, aveva un largo sorriso sulla fonda faccia, e sembrava proprio contenta. Apparve anche Mario, che aveva un vestito di fustagno color miele, coi calzoni... quasi lunghi, con in testa un cappello da uomo, che se ne stava duro e impettito, senza forma e senza grazia. Tutti e tre avevano lo stesso sorriso sulle labbra: finalmente arrivò anche Maso, quando il sor Checco cominciava a perdere il sorriso e la pazienza, e i due coniugi salirono sul carrozino, facendone sgolare pietosamente le molle. Mario si mise in serpe, accanto a Maso, e via.

Eccoli all'aeroporto. Ecco il sor Checco, sbuffante e affannato, che cerca di comprare i biglietti, di farsi avanti nella lunga striscia di gente (non è giusto, dovrebbe aspettare il suo turno), e finalmente se ne esce trionfante dal codazzo, sventolando tre foglietti azzurri. Teresa e Mario gli andarono incontro: egli, scienze come un monumento, fece cenno di seguirlo; e andarono. Gli altri passeggeri furono sorpresi e meravigliati (e qualcuno non poté trattenere un sorriso) quando il sor Checco, la sua metà e il figlio, nel loro pretenziosi abiti da festa, salirono sull'apparecchio.

Maso che s'era fermato fuori, si alzava in piedi sul sedile e allungava il collo per spiare le mosse dei padroni. Quando furono tutti accomodati nelle poltroncine, i tre si scambiarono uno sguardo di soddisfazione: ma quando l'apparecchio si alzò, la sore Teresa mormorò: «Mamma mia, mamma mia!» e si fece il segno della croce, mentre tutti gli altri passeggeri scotevano la testa e sorridevano.

Mario e il padre, benché anch'essi subissero l'emozione del loro primo volo, cerca-

vano di mantenere un contegno più serio, di farsi notare meno. Ma Mario non si poté trattenere dal turarsi le orecchie, e il sor Checco diceva, a voce alta, credendo di parlare tra sé e sé: «Ma si va troppo alti, troppo alti!».

Quando si discese, la sore Teresa lanciava i suoi «Mamma mia! oh, Madonnina bona! oh, Gesù!» a voce alta e squillante. E quando fu di nuovo a terra, soffiò come un mantice, e non le parve vero di sentirsi il terreno fermo e sicuro sotto i piedi.

— O che hai avuto paura, mamma? — domandò Mario ridendo.

— Macché, macché! — rispose brusca la sore Teresa — figurati! Ma però... — aggiunse poi, mentre saliva in carrozino (e qui ci fu un nuovo cigolio delle molle) — però io preferisco... non so, stare in aria così sospesi mi sembra una mezza opera del diavolo!... Insomma, io preferisco il mio carrozino.

E con queste parole la sore Teresa si abbandonò sul divanetto. E buttandosi indietro, e sventolandosi con il fazzoletto, ella disse:

— Però... ci siamo divertiti, è vero? Bello, proprio bello.

Nessuno le rispose. Certo Mario e il marito facevano le loro riflessioni sul bel volo. Maso fece schioccare la lingua e la frusta: tirò le redini; e il vecchio cavallo grigio riprese la via di casa.

— E' stato bello, eh? — diceva la sore Teresa al marito, la sera, mettendosi a letto.

— Sì, bello, e poi, per 75 lire, s'è volato un bel pezzetto — e rigiratosi su un fianco, il sor Checco cominciò a russare, perché aveva molto sonno, e si era subito addormentato. La sore Teresa lo imitò senza per tempo in mezzo. Ma passati i primi momenti d'emozione, anche il giorno dopo i tre parlavano con piacere del volo.

— Ma che peccato che sia già finito! — esclamò Mario.

E il babbo, ridendo:

— Non temere, alla prossima occasione si torna in città a volare.

E così nella mente dei tre contadini, ai quali pochi anni (e anche mesi) prima, volare sarebbe sembrata una cosa impossibile, entrò anche questo nuovo ordine di idee. E la sore Teresa si convinse che non c'era da aver paura, e aspettava con impazienza «la prossima occasione».

Così tre rozze persone, abituate alla vita dei campi, erano state conquistate, ammaliate, dall'infinita bellezza del volare!

M. VITTO



Il francobollo aereo d'Italia

| | |
|---------------------|--------------|
| 9. rosa lilla cupo | (» ») |
| L. 1000 | L. 275 |
| 10. lilla carminato | (» ») |
| L. 35 | L. 15 |
| 11. rosso | (» ») 1861 |
| L. 8 | L. 3 |
| 12. carminio | (» ») |
| L. 5 | L. 2 |
| 13. rosa carminato | (» ») |
| L. 10 | L. 2 |
| 14. rosa pallido | (» ») |
| L. 15 | L. 4 |
| 15. rosso opaco | (» ») |
| L. 0.50 | L. 6 |

80 CENT.

| | |
|---------------------|------------------|
| 1. arancio scuro | (emissione 1858) |
| L. 50 | L. 50 |
| 2. arancio | (» ») |
| L. 45 | L. 45 |
| 3. bistro arancio | (» ») |
| L. 40 | L. 60 |
| 4. arancio bistro | (» ») |
| L. 50 | L. 60 |
| 5. ocra oliva | (» ») 1859 |
| L. 250 | L. 50 |
| 6. ocra giallo | (» ») |
| L. 180 | L. 35 |
| 7. giallo arancione | (» ») 1860 |
| L. 0.50 | L. 15 |
| 8. giallo | (» ») |
| L. 4 | L. 25 |
| 9. arancio vivo | (» ») |
| L. 8 | L. 20 |
| 10. arancio | (» ») |
| L. 0.50 | L. 15 |

3 LIRE

| | |
|----------------|------------------|
| 1. r a m e | (emissione 1861) |
| L. 20 | L. 400 |
| 2. rame lucido | (» ») |
| L. 10 | L. 424 |

Oltre le varietà di colore, che come abbiamo visto, sono numerosissime, bisogna ricordare ancora le varietà: *effigie capovolta*, e *doppia effigie l'una dritta e l'altra capovolta*. Il valore commerciale di tali varietà è altissimo: circa 50 volte il valore normale, per la prima, e circa 75/90 volte per la seconda.

E ancora, bisogna ricordare i *francobolli frazionati*. Tali esemplari consistono in un francobollo, per esempio, da 10 centesimi tagliato a metà e usato per affrancatura da 5 centesimi. Vennero usati, quasi esclusivamente, nei territori dell'ex-Stato pontificio, dove tale usanza era molto frequente. Si conoscono cinque pezzi:

| | |
|---|------------|
| 70 cent., tagliato a metà e usato come 5 cent. | L. 2000; |
| 20 cent., tagliato a metà e usato come 10 cent. | L. 3400; |
| 40 cent., tagliato a metà e usato come 20 cent. | L. 1500; |
| 80 cent., tagliato a metà e usato come 40 cent. | L. 10.000. |

FRANCOBOLLI PER STAMPE

Emissione 1861 — Non dentellati - Cifra in rilievo (fig. 1).

| | | |
|--------------|---------|---------|
| 1 cent. nero | L. 0.25 | L. 0.50 |
| 2 cent. nero | » 2 | » 3 |

Di questi pezzi esistono le seguenti varietà, escluse quelle di colore che non hanno alcuna importanza:

| | | |
|------------------|-------|----------|
| Cifra capovolta: | | |
| 1 cent. | L. 40 | L. 6.500 |
| 2 cent. | » 50 | » 6.500 |

| | | |
|---------------------|-------|----------|
| Errore di cifra: | | |
| 1 cent. con cifra 2 | L. 75 | L. 1.000 |
| 2 cent. con cifra 1 | » 100 | » 18.000 |

Francobollo sezionato:
2 cent. a metà per 1 cent. — L. 5.000

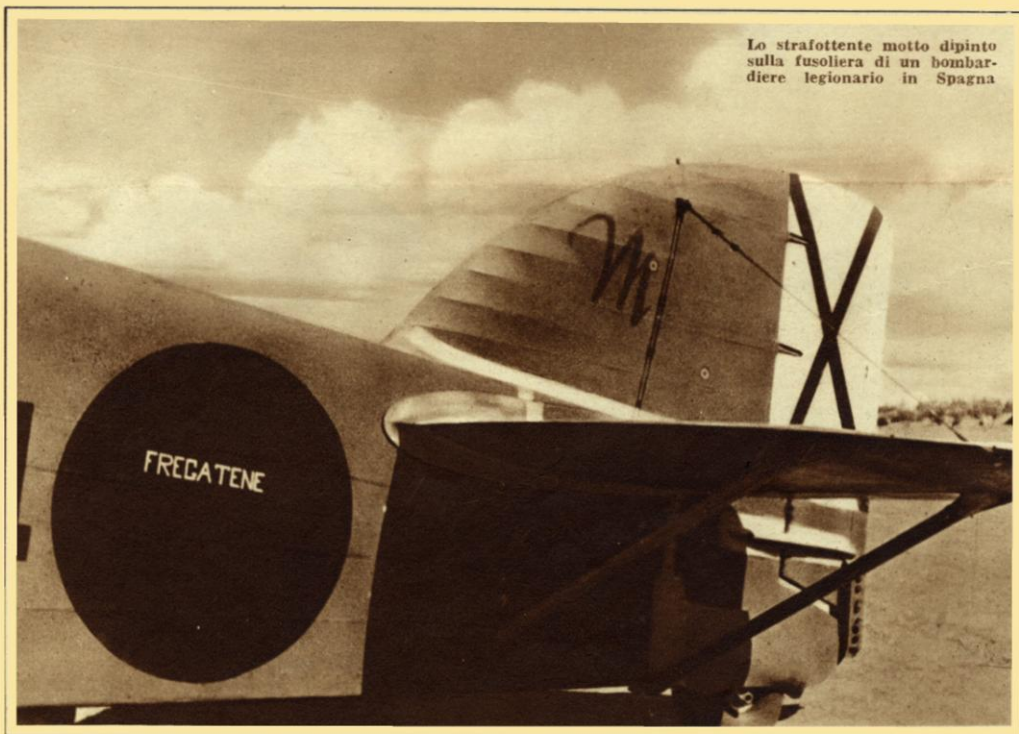
MAURITIUS POSTOFFICE

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

E' l'unico manuale 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 extralusso robustissima, 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.

Lire 25 franco di porto
Edizione di lusso in tutta tela L. 30
Vaglia all'Editoriale Aeronautica,
Roma, viale Libro e Moschetto 6.



Lo strafottente motto dipinto sulla fusoliera di un bombardiere legionario in Spagna



Spigolature

Eliche coassali — Le due eliche accoppiate sullo stesso motore ed a rotazione inversa, soluzione ideata ed applicata per la prima volta in Italia sul famoso idrocozza «Macchi 72» di Agello, sono attualmente in prova su un monomotore «Curtiss P. 37».

I risultati registrati sono stati finora notevolissimi.

Precisamente il contrario di questa soluzione è l'accoppiamento di due motori paralleli che azionano una sola elica. Anche questa idea non è nuova.

L'italiano Bugatti costruì sul finire della grande guerra, un gruppo motopropulsore formato da due motori di 8 cilindri accoppiati ed azionanti precisamente una sola elica. Tale soluzione viene ora applicata oltre Atlantico su un Lockheed «Altair». I due motori Menasco a sei cilindri affiancati ed indipendenti l'uno dall'altro, mettono in movimento una sola elica a passo variabile a mezzo di ingranaggi a disinnesto automatico. I costruttori dicono che i vantaggi sono facilmente dimostrabili. Innanzi tutto si realizza la sicurezza del bimotore senza lo svantaggio dell'aumento di resistenza all'avanzamento. A parte la notevole riduzione della lunghezza di comandi, di cavi e di tubature, la soluzione offre anche la possibilità di fermare un motore in caso di «panne», dato il disinnesto automatico. Basterà soltanto diminuire il passo dell'elica per agevolare lo sforzo del motore in azione a causa della potenza ridotta.

Lodevole servizio — Durante sette anni di servizio sulle aerolinee inglesi, l'apparecchio «Heracles» Handley Page 42, ha percorso 1.250.000 miglia, pari a 50 volte il giro del mondo. Dei 95.000 passeggeri trasportati nemmeno uno ebbe a soffrire danni di sorta e l'apparecchio non è mai stato costretto ad alcun atterraggio di fortuna.

Nel Siam — A dire proprio la verità, la aviazione civile siamese non è imponente. Lo scorso anno ha trasportato 64 passeggeri impiegando una flotta aerea di 3 apparecchi. In questi giorni si è riunita l'Assemblea Generale Annuale, a cui ha partecipato anche il direttore generale delle Poste e Telegrafi, il quale dirige pure l'aviazione civile. Sembra che sia stato deciso di portare a quattro il numero degli apparecchi. Ma la cosa non è sicura, perché le discussioni continuano.

La «Gordon Bennet» — Ecco una classifica non definitiva della gara per palloni liberi «Gordon Bennet» svoltasi in questi giorni:

1. L. O. P. P. (Polonia), con km. 1650; 2. Warsava II (Polonia), con km. 1470; 3. S. II (Belgio), con km. 1450; 4. Maurice Mallet (Francia), con km. 1400; 5. Polonia II (Polonia), con km. 1390.

Il «Composito» terrestre — Dopo i risultati soddisfacenti dell'idrovolante composito «Mayo», è stata annunciata in Inghilterra la costruzione di apparecchi terrestri per realizzare l'accoppiamento anche con questi tipi di aerei. E' superfluo ricordare quali siano i vantaggi dell'apparecchio composito; essi consistono soltanto nella possibilità di far decollare un apparecchio con fortissimo carico di carburante. Naturalmente, l'apparecchio decollante ne contiene quel poco che è necessario per decollare. I motori dei due velivoli funzionano tutti insieme alla partenza. Raggiunta una quota sufficiente per il sostentamento, il grosso apparecchio portante si libera del fardello che ha in groppa, per mezzo di speciali congegni di sgancio e con una «affondata» repentina. L'apparecchio destinato al viaggio può così mettersi in cammino con una grande quantità di benzina che non avrebbe mai potuto sollevare da solo.

Si dice che il nuovo apparecchio composito terrestre raggiungerà i 500 chilometri all'ora e sarà capace di trasportare nella notte a Nuova York la posta imbucaata la sera a Londra.

Ed ora, una piccola nota per i curiosi. Sapete perché si è dato il nome di Maja all'idrovolante portante, ed il nome di Mercurio a quello portato? Perché, nella mitologia, Mercurio è il figlio di Maia e di

Giove. E' quindi naturale che Maia, da brava mamma, aiuti il piccolo e ciccione Mercurio a compiere i primi passi che sono i più penosi e che, nel linguaggio degli aviatori, si chiamano «i decolli con fortissimo carico».

Lezioni di volo a 12 lire l'ora — La nuova organizzazione inglese che deve permettere a tutti, uomini e donne, di imparare a volare per un prezzo minimo (meno di 12 lire l'ora, in certi casi) si sta sviluppando rapidamente. La signora Miles, moglie e collaboratrice del noto costruttore, è stata nominata uno dei quattro ufficiali in capo della organizzazione che è presieduta da Lord Londonderry.

Galleggiati pneumatici. — Due membri della prima spedizione polare di Byrd, il capitano Mac Kinley e Mike Thorn, hanno fatto costruire un galleggiante pneumatico per idrovolanti e lo hanno sperimentato con successo. Esso è fabbricato con parecchi strati di tela gommata, del tipo usato per i dirigibili ed è suddiviso in cinque scompartimenti indipendenti gonfiati a debole pressione.

Secondo gli inventori, questo galleggiante offre i seguenti vantaggi: inattaccabilità dalla corrosione, peso inferiore della metà nei confronti dei galleggianti normali, grande elasticità in maniera da non essere danneggiato in eventuali urti, prezzo di costruzione assai modico. Gli inventori ritengono inoltre che l'uso di galleggianti gonfiati ad aria diminuisce sensibilmente lo sforzo al quale vengono sottoposti gli idrovolanti al distacco ed all'amaraggio, come pure quando sono ancorati in mare agitato. Il brevetto prevede anche un dispositivo per gonfiare i galleggianti da bordo dell'apparecchio in caso di perdita di pressione. E (aggiungiamo noi) di metterci nel caso... una pezza.

AI COMBATTENTI D'AFRICA

L'Editoriale Aeronautica sta per compilare un volume che ha lo scopo di documentare, quasi esclusivamente attraverso l'immagine fotografica, il lavoro svolto in pace e in guerra, prima, durante e dopo la conquista, dall'Aviazione in A.O.I.

Per raccogliere la maggior copia possibile di materiale, si rivolge un appello a tutti i combattenti d'Africa, di volere inviare all'Editoriale — indirizzando Editoriale Aeronautica, Ufficio T.A. (A.O.I.) - Viale Libro e Moschetto 6 - Roma — le fotografie in loro possesso che interessino più o meno direttamente le attività aviatorie svolte in A.O.I.

Le fotografie possono essere stampate in qualunque formato purché siano nitide, e debbono essere accompagnate da una dicitura che spieghi ciò che rappresentano, precisando data, luoghi e persone, e dal nome e indirizzo del proprietario. Tutte le fotografie pubblicate saranno ricompensate, ed inoltre il nome del loro autore sarà citato nel libro.

Confidiamo che tutti i combattenti d'Africa vorranno rispondere all'appello, per rendere più completa e vasta la documentazione della grande conquista italiana.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI utensili e materiali

Ci chiedete catalogo per l'anno XVI inviando L. 1,50

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 — BOLOGNA

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento VECCHIONI & GUADAGNO
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580.680.

L'ULTIMO ALLOBO CHE ANCO RA MANCAVA AL TRIONFO MONDIALE DEI MOTORI ISOTTA FRASCHINI

CINQUE PRIMATI MONDIALI

1 ORA A Km. 99,737 mila
3 ORE A Km. 99,584 mila
6 ORE A Km. 99,052 mila
9 ORE A Km. 94,723 mila
12 ORE A Km. 93,314 mila

ISOTTA FRASCHINI

In seguito ad ulteriori trattative fra l'Editoriale Aeronautica e la R. U. N. A. è stato convenuto che tutti i

BALILLA

regolarmente iscritti alla G. I. L. che presenteranno la tessera in regola per l'anno in corso potranno divenire

SOCI DELLA R.U.N.A.

con diritto all'abbonamento annuo a

L'AQUILONE

versando soltanto lire 10 direttamente alla Sezione della R. U. N. A. più prossima al loro domicilio.

Tutti gli altri soci della R.U.N.A., all'infuori dei Balilla, avranno diritto di ricevere gratuitamente

LE VIE DELL'ARIA

I soci della R. U. N. A., che dimostrano di essere in regola con i versamenti per l'anno, in corso, possono abbonarsi a

L'AQUILONE

versando direttamente alla Amministrazione dell'Editoriale Aeronautico soltanto lire 20.

I soci della R. U. N. A. che volessero ricevere L'Aquilone in luogo de Le Vie dell'Aria, devono notificare questa loro intenzione inviando direttamente all'Editoriale Aeronautico, lire 10.

Soltanto l'abbonamento contratto dai Balilla sarà vincolato alla scadenza della Associazione alla R. U. N. A. che va dal 28 ottobre di ogni anno al 29 ottobre dell'anno fascista successivo. Per gli altri abbonati, l'Associazione al nostro giornale potrà avere inizio da qualsiasi giorno. La scadenza dell'abbonamento a L'Aquilone, quindi, non sarà più vincolata a quella dell'Associazione alla R. U. N. A. Per ottenere la riduzione, basterà che il socio della R. U. N. A. dimostri che la sua associazione è regolare e non è scaduta.

Da oggi in poi, dunque, chi vorrà associarsi alla R.U.N.A. dovrà rivolgersi direttamente alla sua Sezione più vicina e chi vorrà abbonarsi a L'Aquilone dovrà rivolgersi alla nostra amministrazione, in viale Libro e Moschetto, 6 - Roma. Servitevi del nostro conto corrente postale numero 1-24718 intestato all'Editoriale Aeronautica, Roma.

Diamo qui, per ulteriore chiarimento, le seguenti tariffe:

Abbonamento annuo ordinario a L'Aquilone L. 25 —
Abbonamento ordinario semestrale a L'Aquilone » 13 —
Abbonamento annuo per i soci della R.U.N.A. . . » 20 —
Abbonamento semest. per i soci della R.U.N.A. . . » 11 —
Sostituzione da parte dei soci della R. U. N. A. delle Vie dell'Aria con L'Aquilone » 10 —

ASSOCIAZIONE ALLA R. U. N. A.

Con diritto all'abbonamento a L'Aquilone da parte dei Balilla L. 10 —
da inviarsi direttamente alle Sezioni della R. U. N. A.

AERONAUTICA UMBRA - S. A.

Capitale Lire 4.500.000 - Versato Lire 3.000.000

Sede legale: MILANO

Officine in Foligno Indirizzo Telegr.: AVIOUMBRA - Tel. 65 - FOLIGNO
CAMPO DI COLLAUDO: STERPETE - FOLIGNO

Costruzioni Aeronautiche e Meccaniche

**COSTRUZIONI MECCANICHE
AERONAUTICHE S. A.**

CAPITALE INTERAMENTE VERSATO L. 2.400.000

Costruzione di aeroplani e idrovolanti
civili e militari in legno e metallo**IDROVOLANTE "M. F. 6,,**

Tipo da caccia e ricognizione - Biplano ad ali pieghevoli - Catapultabile - Carico utile Kg. 920 - Autonomia in crociera Km. 1200 - Velocità massima 290 Km. ora a 2000 metri - Salita a 5000 m. in 12' - Motore Fiat A. 59 da 700 HP.

**AEROPLANI
MOTORI**

È uscito

IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO

Romanzo di Enzo Jemma illustrato da Alberto Mastrojanni

Lire 20 franco di porto

Sono in vendita presso l'Amministrazione della Editoriale Aeronautica (Viale Libro e Moschetto 6, Roma) due volumi di

CARATTERISTICHE AERODINAMICHE DI ALI

In tali volumi sono raccolti i risultati di esperienze compiute nel Laboratorio Aerodinamico di Gottinga (vol. I) ed i risultati della galleria a densità variabile National Advisory Committee for Aeronautics (vol. II).

I due volumi, che contengono moltissimi grafici e tabelle, costano complessivamente L. 55 (un volume L. 30).

Eseguite i versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.

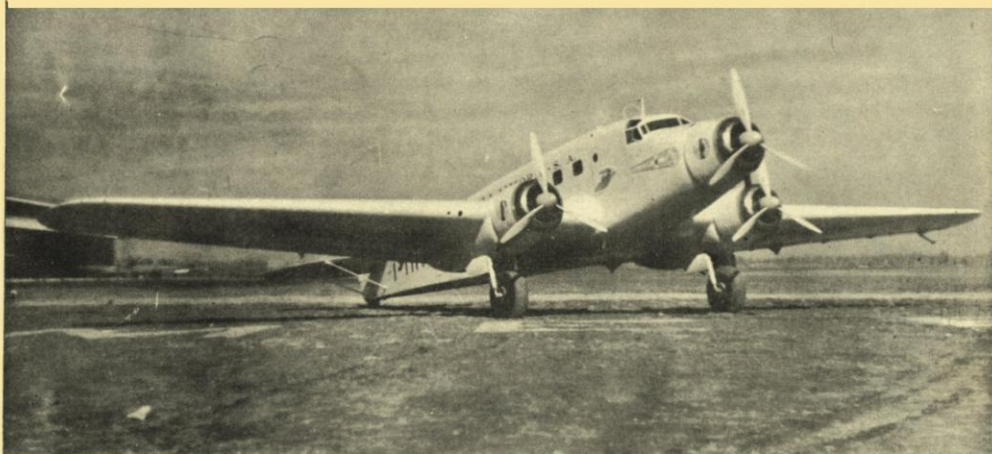
S. I. A. I.

Società Italiana Aeroplani Idrovolanti "Savoia Marchetti,,

**A V I O
INDUSTRIE
STABIENSI
CASTELLAMMARE
DI STABIA**

*

**COSTRUZIONI
AERONAUTICHE
IDROVOLANTI
ED AEROPLANI**

**S. M. 75 - TRIMOTORE CIVILE PER 18-24 PASSEGGERI**

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

