

L'AVIOLONE

Abb. annuo L. 15 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università - Telef. 45-317



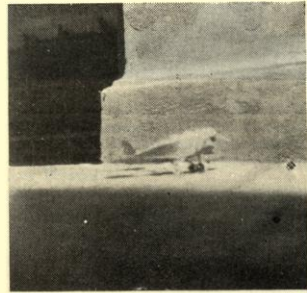
DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: « ATTERRAGGIO LUNGO »

CONCORSO NAZIONALE DI MODELLI VOLANTI

Art. 1. — La R.U.N.A. bandisce un Concorso Nazionale di modelli volanti per l'anno 1936-XIV.

Le prove di detto Concorso si svolgeranno a Roma, sull'aeroporto del Littorio, o su altro campo, nei giorni 12-13 settembre 1936 Anno XIV.

Art. 2. — Possono partecipare al Concorso solo i soci delle Sedi Provinciali e delle Sezioni Autonome in regola con la tessera per l'anno XIV, che non siano notoria-



Un modellino costruito dal volenteroso Giacomo Tirelli, di Reggio Emilia.

mente proprietari od appartenenti ad aziende commerciali costruttrici di modelli volanti.

Art. 3. — Al Concorso sono ammesse quattro categorie di aeromodelli:

cat. a) modelli volanti a tubo con motore ad elastico, costruiti su disegno d'insieme fornito dalla R.U.N.A.;

cat. b) modelli volanti a fusoliera, con motore ad elastico od equivalente (esclusi i modelli «canard»). Dimensioni massime: m. 1,50 di lunghezza della fusoliera;

cat. c) modelli volanti a fusoliera con motore meccanico (escluso l'elastico e la polvere pirica). Dimensioni massime: metri 2,50 di apertura alare.

Art. 4. — Alla cat. a) possono partecipare concorrenti che alla data di svolgimento del Concorso non abbiano superato il 16° anno di età, e ciò deve essere comprovato a mezzo di un certificato di nascita da trasmettersi alla R.U.N.A. dalla Sede Provinciale o Sezione Autonoma, unitamente ai verbali delle eliminatorie.

Art. 5. — I modelli delle categorie b) e c) debbono soddisfare ai seguenti rapporti per la lunghezza L della fusoliera, la minima superficie portante S consentita, e la minima superficie consentita della sezione maestra della fusoliera s.

$$1) \text{ minima } S = 1/4 L^2$$

$$2) \text{ " } s = 1/100 L^2$$

$$3) \text{ " } s/S = 1$$

—
25

Il valore di s non dovrà essere inferiore al maggior valore dato dalle formule 2 e 3.

Il carico alare non dovrà essere inferiore a 12 gr./dmq. di superficie alare.

Art. 6. — I modelli della categoria d) debbono soddisfare ai seguenti rapporti:

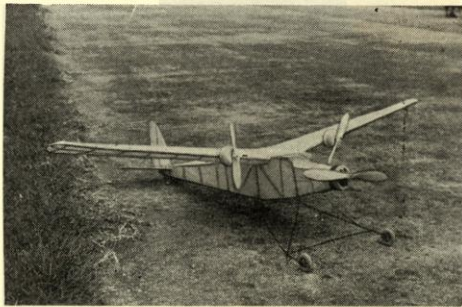
$$1) \text{ minima } S = 1/3 L^2$$

$$2) \text{ " } s = 1/150 L^2$$

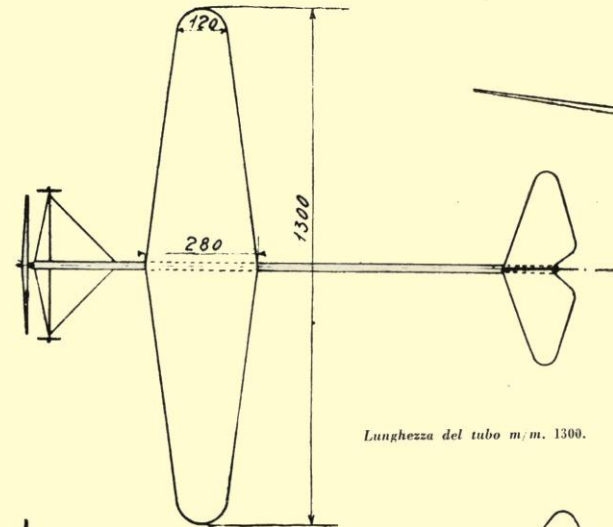
$$3) \text{ " } s/S = 1/50$$

Il valore di s non dovrà essere inferiore al maggior valore dato dalle formule 2 e 3.

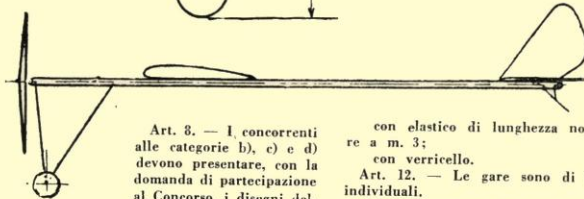
Art. 7. — Per superficie portante sarà calcolata la superficie delle semiali esternamente all'attacco con la fusoliera, escluso l'arrotondamento di estremità. Per arrotondamento si intende la posizione d'ala esterna alla centina che dista dal punto estremo dell'ala di una lunghezza pari alla metà della propria corda. Dal calcolo della superficie portante sono esclusi i piani di coda. Per lunghezza della fusoliera si intende la lunghezza totale della fusoliera, esclusa la sola elic.



L'«S. 71» di Munari di Milano.



Lunghezza del tubo m.m. 1300.



Art. 8. — I concorrenti alle categorie b), c) e d) devono presentare, con la domanda di partecipazione al Concorso, i disegni dell'apparecchio, con tutte le indicazioni e misure necessarie per la verifica delle condizioni costruttive delle quali agli articoli 5 e 6. Non saranno ammessi in gara apparecchi dei quali non siano stati inviati gli schemi, restando inteso che non saranno eseguite verifiche dirette delle condizioni suddette, su apparecchi dei quali non siano stati inviati i disegni.

Gli apparecchi rispondenti alle condizioni del Concorso saranno, all'atto della presentazione, controllati per verificare la corrispondenza esatta delle misure effettive con quelle indicate dal concorrente, e quindi punzonati.

La verifica del peso, riguardo al carico alare, sarà eseguita al momento del lancio, con l'apparecchio pronto per il lancio stesso.

Art. 9. — La partenza dei modelli delle categorie a), b) e c) può avvenire da terra o con lancio a mano. La partenza da terra deve avvenire senza alcun ausilio esterno al modello stesso. Per ausilio esterno si intendono ogni sistema che non fruisca di parte della potenza motrice dell'elica (sono perciò esclusi i cavi elastici fissi a terra con gancio aperto sull'apparecchio — o scivola — a matasse di elastico azionanti le ruote (escluso il caso che l'avvolgimento di queste non si effettui contemporaneamente e con lo stesso mezzo che serve all'avvolgimento della matassa dell'elica, ecc.).

Art. 10. — Non è permesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 11. — I modelli della cat. d) possono essere lanciati nei seguenti modi:

con l'ausilio di un filo tirato a mano;

con elastico di lunghezza non superiore a m. 3;

con verricello.

Art. 12. — Le gare sono di durata ed individuali.

Art. 13. — Oltre alla classifica individuale, sarà effettuata una classifica per Sede Provinciale o Sezione Autonoma. Ai fini di questa classifica viene considerato il risultato ottenuto in ogni categoria dai primi 20 concorrenti classificati.

Al primo classificato di ogni categoria saranno attribuiti 20 punti, al secondo 19 e così via fino al ventesimo.

La somma dei punti attribuiti ai concorrenti appartenenti ad una stessa Sede Provinciale o Sezione Autonoma costituisce la classifica della Sede o Sezione nominata.

Art. 14. — Ciascuna Sede Provinciale o Sezione Autonoma nominerà — quale rappresentante — il proprio Delegato all'aeromodellismo, o in mancanza di tale Delegato, uno dei propri concorrenti.

Non saranno ammessi né accompagnatori né aiutanti che non siano essi pure concorrenti.

E' fatto assoluto divieto alle Sedi Provinciali e Sezioni Autonome di comporre le squadre con elementi che, pur da esse tesserati, non siano anche residenti nella circoscrizione della Sede Provinciale o Sezione Autonoma che li hanno presentati.

Art. 15. — Il tempo di durata di volo di ogni modello verrà calcolato dal momento del distacco dal suolo o dal momento del lancio in volo e per i veleggiatori dal momento dello sgancio dal sistema di lancio fino a quello del ritorno al suolo, o dall'urto contro ostacolo, o dalla scomparsa alla vista del cronometrista.

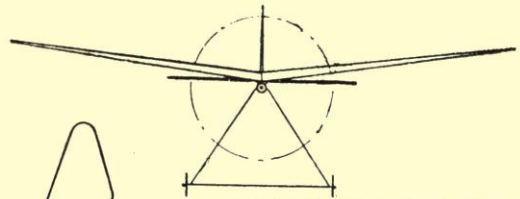
Art. 16. — Ogni concorrente può partecipare in una sola categoria e con un solo modello.

Art. 17. — Per tutte le categorie sono permessi due lanci di gara, dei quali viene classificato il migliore.

Il tempo di volo minimo per entrare in graduatoria è di 30 secondi, per le categorie a, b, d; di 15 secondi, per la categoria c.

Art. 18. — Le Sedi Provinciali e Sezioni Autonome dipendenti, attenendosi tassativamente alle prescrizioni di cui agli articoli precedenti, faranno eseguire tra i propri Soci, che intendono partecipare al Concorso Nazionale, una eliminatória provinciale per ciascuna delle gare; i risultati delle eliminazioni dovranno pervenire alla R. U. N. A. almeno dieci giorni prima della data del Concorso.

Sui risultati della eliminatória sarà stabilita una graduatoria in base alla quale saranno proposti al Concorso Nazionale, per ciascuna categoria, i due concorrenti, primi classificati.



Le gare dovranno essere controllate dai componenti la Giuria, che sarà formata dal Presidente della Sede Provinciale o dal Delegato della Sezione Autonoma, presidente, dal Delegato all'aeromodellismo e da un rappresentante della R.U.N.A. designato dalla Presidenza Generale.

Le Sedi Provinciali e Sezioni Autonome dovranno comunicare, almeno 10 giorni prima, l'elenco nominativo dei concorrenti divisi per ogni categoria e la data in cui intendono svolgere le eliminatorie perché la Presidenza generale della R.U.N.A. possa approvare la data stessa e provvedere per l'invio del delegato suddetto.

Art. 19. — Le Sedi Provinciali e Sezioni Autonome dipendenti, nel comunicare i risultati delle eliminatorie con le proposte per le finali, dovranno trasmettere alla R.U.N.A. i seguenti documenti:

a) verbale originale della gara compilato e firmato dai componenti la giuria;

b) attestati di nascita per i concorrenti della cat. a);

c) dichiarazione di ogni singolo concorrente di non avere partecipato alle elimi-



L'aquilotto bergamasco Bruno Manfredi assieme ai suoi amici piloti e motoristi del Campo di Ponte San Pietro.

natorie di altre Sedi Provinciali o Sezioni Autonome;

d) i disegni, dei quali all'art. 8, degli apparecchi che prenderanno parte al Concorso Nazionale.

Art. 20. — In considerazione degli intralci e di tutti gli inconvenienti verificatisi in passato a causa delle richieste di proroghe e delle arbitrarie inosservanze di prescrizioni e termini stabiliti dal Regolamento, non saranno ammesse né tollerate deroghe alle norme fissate nel presente Regolamento.

Non saranno quindi prese in alcuna considerazione proposte che pervenissero alla R.U.N.A. oltre i termini stabiliti e che non fossero completamente documentate come è detto negli articoli precedenti.

Art. 21. — Al Concorso Nazionale l'ordine di lancio verrà estratto a sorte per ciascuna gara e prova. Ad ogni concorrente, assieme con il numero di ordine di lancio, sarà assegnata l'ora di lancio. Non saranno tollerati più di minuti primi 3 di ritardo; trascorso questo intervallo, il concorrente sarà senz'altro considerato rinunciario. E' in facoltà della Giuria, in casi specialissimi e di evidente incolpabilità del concorrente, di prorogare tale termine, ma non più di due volte.

Art. 22. — Sulla linea di partenza è ammesso il solo concorrente, che non può quindi farsi sostituire per il lancio del modello.

Art. 23. — Durante lo svolgimento delle gare, non saranno ammessi voli di prova senza speciale autorizzazione della Giuria. L'inosservanza di questa prescrizione può

produrre l'esclusione del concorrente dal Concorso.

Art. 24. — E' in facoltà della Giuria di sospendere e revocare l'assegnazione dei premi a quei concorrenti che compissero atti di indisciplina, oppure di scorrettezza sportiva e di escludere dalla gara quei concorrenti che danneggiassero, sia pure involontariamente, i modelli altrui, e ciò indipendentemente dai risultati già conseguiti dal concorrente escluso.

Art. 25. — Qualora durante lo svolgimento del Concorso si verificassero condizioni atmosferiche non buone, la Giuria ha la facoltà di sospendere e rimandare le gare.

Art. 26. — La giuria del Concorso sarà così composta:

1. — Un Rappresentante della R.U.N.A., Presidente.
2. — Un Rappresentante del Ministero dell'Aeronautica.
3. — Un rappresentante del giornale «L'Aquilone».
4. — Due Commissari Sportivi della R.U.N.A.

Art. 27. — Gli eventuali reclami dovranno essere presentati entro un'ora dalla fine dell'ultima gara ed essere indirizzati al Presidente della Giuria e accompagnati dal deposito di L. 25, che sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 28. — Il Concorso sarà dotato dei seguenti

PREMI AI CONCORRENTI

Categoria A.

1. — Diploma di medaglia d'oro grande e L. 200.
2. — Diploma di medaglia vermeille e L. 150
3. — Diploma di medaglia vermeille e L. 100
4. — Diploma di medaglia d'argento grande e L. 50
5. — Diploma di medaglia d'argento piccola e L. 50.

Categoria B.

1. — Diploma di medaglia d'oro grande e L. 300.
2. — Diploma di medaglia d'oro piccola e L. 225.
3. — Diploma di medaglia vermeille e L. 125
4. — Diploma di medaglia d'argento grande e L. 50.
5. — Diploma di medaglia d'argento piccola e L. 50.

Categoria C.

1. — Diploma di medaglia d'oro grande e L. 500.
2. — Diploma di medaglia d'oro piccola e L. 300.
3. — Diploma di medaglia vermeille e L. 100
4. — Diploma di medaglia d'argento grande e L. 50.
5. — Diploma di medaglia d'argento piccola e L. 50.

Categoria D.

1. — Diploma di medaglia d'oro grande e L. 300.
2. — Diploma di medaglia d'oro piccola e L. 225.
3. — Diploma di medaglia vermeille e L. 125
4. — Diploma di medaglia d'argento grande e L. 50.
5. — Diploma di medaglia d'argento piccola e L. 50.



Un apparecchio della «Disperata» in volo di ricognizione.

PREMI ALLE SEDI PROVINCIALI E SEZIONI AUTONOME

1^a classificata sarà detentrica e conserverà per un anno (come da allegato regolamento speciale) la «Coppa annuale della R. U. N. A.» per modelli volanti (Coppa Bonmartini), targa ricordo e L. 1.500.

2^a classificata Targa ricordo e L. 1.000.

3^a classificata Targa ricordo e L. 500.

Inoltre verrà offerto dalla R.U.N.A. un diploma a tutti i giovani ammessi al Concorso che prenderanno parte alla gara.

Art. 29. — I concorrenti alle finali dovranno trovarsi a Roma e presentarsi alla Sede della R.U.N.A. onde avere istruzioni sul programma di dettaglio dello svolgimento del Concorso, al più tardi per le ore 12 del giorno precedente l'inizio delle gare.

Art. 30. — Ai concorrenti verrà rimborsato dalla R. U. N. A. la spesa effettiva di trasporto sostenuta, tenendo conto delle eventuali riduzioni ferroviarie consentite in quel periodo, per la persona e per il bagaglio dell'apparecchio in 3^a classe dal luogo di residenza a Roma e ritorno. La R.U.N.A. provvederà all'alloggio gratuito dei concorrenti e provvederà loro inoltre un pasto per ogni giorno della durata delle gare.

Art. 31. — I concorrenti sono obbligati ad attenersi a tutte le istruzioni che verranno emanate dalla Giuria in merito alle modalità che dovranno regolare il Concorso.

Art. 32. — La R.U.N.A. si riserva la facoltà di richiedere ai concorrenti quei modelli che, o per finitezza o per notevoli risultati di volo, creda meritevoli di usare per esposizioni, mostre o concorsi, salvo gli accordi eventuali.

Art. 33. — Nel presente Concorso la R.U.N.A. non assume altro obbligo oltre quello di assegnare i premi e secondo la classifica che sarà stabilita dalla Giuria. Essa rimane quindi estraneo alle contestazioni che potessero eventualmente sorgere in merito all'aggiudicazione dei premi e non assume inoltre alcuna responsabilità per qualsiasi danno potesse derivare alle persone e alle cose, sia dei concorrenti che dei terzi, in dipendenza del Concorso di cui al presente regolamento.

Art. 34. — Per quant'altro non fosse espressamente previsto negli articoli precedenti, oltre alle vigenti leggi saranno osservate, se ed in quanto applicabili, le norme del Codice Sportivo della F.A.I.

Il Presidente:

GEN. PIERO OPPIZZI.

COPPA BONMARTINI.

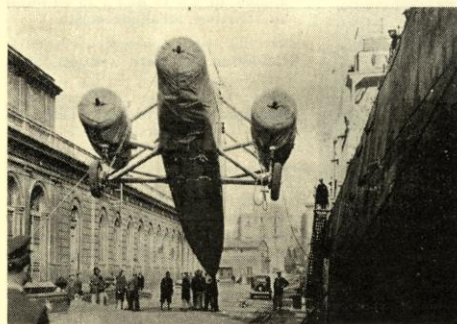
Art. 1. — La «Coppa annuale R.U.N.A. - Coppa Bonmartini» è tenuta in consegna, per la durata di un anno, dalla Sede Provinciale o Sezione Autonoma prima classificata nel Concorso Nazionale modelli volanti d'ogni anno a norma dell'apposito Regolamento.

Art. 2. — La «Coppa annuale R.U.N.A. - Coppa Bonmartini» sarà aggiudicata definitivamente alla Sede Provinciale o Sezione Autonoma che risulti prima classificata, nel Concorso Nazionale modelli volanti, per tre anni consecutivi.

Il Presidente:

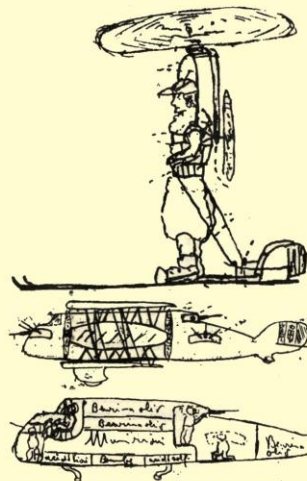
GEN. PIERO OPPIZZI.

Roma, li 20-12-35-XIV.



L'imbarco a Napoli di un trimotore da bombardamento, destinato all'aviazione dell'Africa Orientale.

la bollegha de l'inventore



Qualche tempo fa mi sono occupato di una invenzione dovuta alla ormai celebre *Avionetta* di Milano. Si trattava di un certo «cieloplano»: specie di adattamento dell'acquaplano all'aviazione. Ed il giudizio su quell'apparecchio è stato già dato.

Ma ora si tratta di esaminare una invenzione ben più strana, seppure affine. Si parla, qui, di uno «sciplano»: applicazione aerea degli sci. Dunque sentite come ce lo descrive *Magnete* di Padova.

«Lo sciplanista indossa il mio apparecchio che è tutto in alluminio (per via del peso), fissandosi bene con le cinghie, le eliche coi relativi supporti. Quando è pronto, esso si lancerà, da un alto precipizio, nel vuoto. L'elica superiore comincerà a girare perchè spinta dalla velocità di discesa. Girando l'elica superiore questa fa girare anche l'elica più piccola che ha funzione propulsiva. Così lo sciatore potrà non solo ritoccare terra dopo un bel volo, ma anche percorrere un bel tratto di strada».

Letterale! E, correte, mi raccomando, a rimtare la chiara illustrazione. Non si è dimenticato neppure dei timoncini ben applicati sugli sci per dare modo allo «sciplanista» di dirigere la sua marcia aerea! Beh! Non vi pare che questo passi il segno? Pensate un poco se sia nato un tipo capace di indossare un tale strumento! E poi che cosa c'entrano gli sci? Si potevano semplificare le cose eliminandoli. Ma forse allora il volatore non avrebbe potuto avere degli organi di direzione?! Mi sembra di leggere un libro di favole dove si immaginano degli uomini volanti, con le idee dell'800!

Perciò voi capite che non merita la pena di confutare tale idea, che è tanto balorda da sconsigliarsi da sé. Ma l'attività creativa di *Magnete* non si ferma qui. Eccolo ancora in moto e ideare un velivolo da bombardamento «con tante mitragliatrici (tre per ogni lato), un cannone a prua ed uno a poppa e — ecco l'invenzione — con un'arma offensiva più micidiale. Nella chiglia dell'apparecchio sono collocati due serbatoi: uno contenente acido solforico, ed uno contenente acido picrico. Quando l'apparecchio deve combattere, per mezzo di due tubi messi in modo

che il liquido da erogare non tocchi l'aeroplano, ed azionati da due pompe attivate dagli stessi motori dell'aeroplano, lancia addosso al velivolo nemico una spruzzata d'acido solforico e poi una d'acido picrico ed allora quando questi due acidi entreranno a contatto, produrranno una bella fiammata che fonderà la macchina nemica».

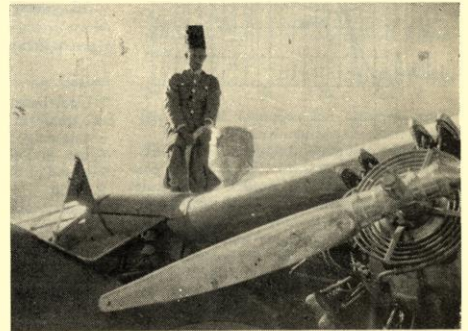
Bella anche quest'idea, eh? Soltanto, a parte tutta l'astrusità nell'adoperare i due acidi, bisogna che il velivolo da colpire sia ben vicino in modo da poterlo inaffiare. Ed allora tanto vale tirargli una buona scarica delle note, vecchie, ma sicure pallottole incendiarie per raggiungere lo stesso scopo.

Ingegnere Sofistico

CRONACA BREVE

VERSO IL COLLEGAMENTO AEREO SUL NORD ATLANTICO — Il governo portoghese ha firmato una convenzione con una compagnia inglese di navigazione aerea per l'esercizio di una linea Londra-Lisbona. Il Portogallo, per concedere uno scalo alle Azzorre per la progettata linea transatlantica, ha posto come condizione che Lisbona costituisca il punto terminale della linea stessa. Il tronco Londra-Lisbona verrebbe così ad allacciarsi con il settore transatlantico del collegamento aereo.

NEL GIAPPONE E' STATA VARATA la nave porta-aerei *Soryu*, le cui caratteristiche sono le seguenti: lunghezza m. 209,84;



Il rifornimento di un apparecchio da bombardamento in Africa Orientale.

larghezza metri 20,84; stazza 10.050 tonn.; velocità 30 nodi; armamento 12 cannoni da mm. 127; apparato propulsore 60.000 HP.

IL GOVERNO TURCO HA PRESENTATO un progetto di legge col quale richiede un credito straordinario di 21 milioni e mezzo di lire turche, pari a circa 220 milioni di lire italiane, per lo sviluppo delle forze aeree.

PARIGI-SAIGON IN TRE GIORNI E 15 ORE CON UN APPARECCHIO DA 100 HP. — L'aviatore francese Andrea Japy, pilotando un «Caudron Aiglon» con motore «Renault Bengali» da 100 HP, ha compiuto il collegamento tra Parigi e Saigon, su un percorso di circa 12.000 km. in tre giorni e quindici ore.

IL MINISTRO DELLA GUERRA degli Stati Uniti ha firmato con la società di costruzioni aeronautiche Douglas il contratto per la fornitura di 90 bimotori da bombardamento e di 18 apparecchi, chiamati, per le loro dimensioni e la loro potenza di armamento, «forze volanti». Il conto degli apparecchi sarà di 6.498.069 dollari.

IL SERVIZIO REGOLARE TRANSLANTICO. — La compagnia «Air France» ha fissato il giorno 5 gennaio per l'inizio del servizio regolare interamente aereo nei due sensi tra la Francia e l'America del Sud. Si apporrà sulla corrispondenza un timbro speciale, che la compagnia si riserva di precisare ai filatelici.

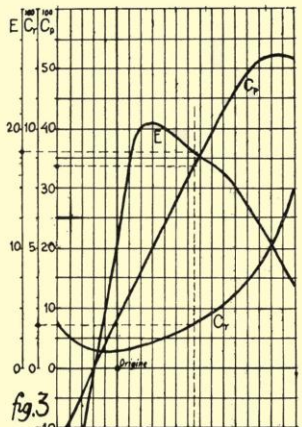
La durata per il trasporto del corriere dall'Europa sarà di giorni 2 per il Brasile, di 3 per l'Argentina e l'Uruguay, di 4 per il Cile e di 6 per il Paraguay.

La Palestra dell'aeromodellista

Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dai numeri 27 e 28).

Il rapporto dei valori di ogni coppia, cioè l'efficienza E , serve di confronto tra i profili, poichè indica quanto un'ala può portare, in paragone ad un'altra, a parità di resistenza. Ad esempio, con un'ala di efficienza 20, con la spinta di 1 Kg. si riesce a sostenere il carico di 20 Kg. Nel caso numerico precedente si è visto infatti che con $E=20$, si riesce a sostenere il carico di 6 Kg. con la spinta di 0,3 Kg, valori che stanno fra



loro appunto nel rapporto 20 dato dall'efficienza aerodinamica.

Altro elemento importantissimo dell'ala è l'allungamento, che si indica con la lettera greca λ (lamda). Si intende per allungamento il rapporto fra l'apertura alare L e la lunghezza della corda media l . Tale rapporto equivale al valore del rapporto fra il quadrato dell'apertura alare L e la superficie alare S . Questa seconda espressione si usa qualora sia difficile, data la forma dell'ala in pianta, stabilire la lunghezza della corda media.

$$7) \quad \lambda = \frac{L}{l} = \frac{L^2}{S}$$

Praticamente, un'ala di 10 m. di apertura e 1 m. di corda media, ha allungamento 10; se l'ala è di forma complessa, ma con la stessa superficie di 10 mq., si ottiene ugualmente l'allungamento $\lambda = \frac{10 \times 10}{10} = 10$.

I risultati delle esperienze eseguite con ogni profilo, per determinarne le caratteristiche, vengono rappresentati nei diagrammi, che di solito sono usati nella forma ortogonale, od in quella polare.

La fig. 3 rappresenta un diagramma ortogonale. In questo genere di diagrammi, la portanza, la resistenza e l'efficienza sono funzioni dell'incidenza. L'asse delle ascisse, cioè la retta inferiore orizzontale, porta la graduazione dell'incidenza i ; l'asse delle ordinate, cioè la retta verticale porta tre scale: una relativa a C_p , che chiameremo brevemente (salvo indicazione diversa) portanza, una relativa a C_r , che chiameremo brevemente (salvo indicazione diversa) resistenza, la terza relativa a E . Di queste tre scale, molto spesso le prime due sono moltiplicate per 100; perciò i valori che si leggono andranno, nei calcoli, divisi per 100.

Nel diagramma sono tracciate 3 curve: quella segnata con C_p è la curva della portanza, quella segnata con C_r è la curva della resistenza, quella segnata con E è la curva dell'efficienza.

La lettura si esegue tracciando una retta verticale passante per il valore dato dell'incidenza, sulla scala orizzontale i . Quindi si tracciano tre rette orizzontali passanti per le intersezioni di tale retta con le curve, determinando sulle scale verticali i valori relativi. Ad esempio, per $i = +6,5$ si ha: $C_p = 0,335$; $C_r = 0,0186$; $E = 18$.

La figura 4 rappresenta un diagramma polare. In questo genere di diagrammi, la portanza è funzione della resistenza. L'asse delle ascisse porta la scala della resistenza, l'asse delle ordinate porta quella della portanza. Le incidenze sono segnate, come si vede, lungo la curva del diagramma, che è chiamata polare.

Anche in questi diagrammi, molto spesso i valori della resistenza e della portanza sono moltiplicati per 100.

La lettura si esegue tracciando, dal punto della polare corrispondente all'incidenza data, una retta verticale ed una orizzontale. Si leggono senz'altro, sulle relative scale, i valori di C_r e di C_p . L'efficienza è data dal quoziente dei due valori trovati: in alcuni diagrammi le efficienze sono date da rette che partono dall'origine, delle quali si considera quella che passa per il punto della polare di incidenza data.

Ad esempio, per $i = +8^\circ$, si ha:
 $C_p = 0,3925$; $C_r = 0,025$; $E = 15,7$.

L'efficienza massima è data dal punto nel quale la retta passante per l'origine è tangente alla polare. Nel caso della figura 4, l'efficienza massima si ha per $i = +3^\circ$, con $C_p = 0,20$; $C_r = 0,01$; $E = 20$.

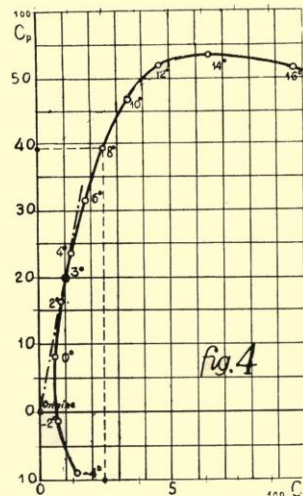
I diagrammi riprodotti danno i coefficienti C_p e C_r , usati normalmente dalla nostra Direzione Generale Studi ed Esperienze nelle proprie raccolte di profili. Se fossero stati riprodotti diagrammi con i valori C_y e C_x , le considerazioni e l'uso sarebbero stati identici, salvo i valori doppi di questi coefficienti, per i quali si sarebbe assunto il valore di d uguale a $1/16$.

Specie di profili

Ad ogni diagramma è unito, nelle raccolte, il disegno del profilo con una tabella delle quote, in per cento della corda, dei punti del dorso e del ventre (quote superiori e quote inferiori). Le distanze percentuali, dal bordo d'attacco sono indicate con x , le quote superiori con y_s , e le quote inferiori con y_i .

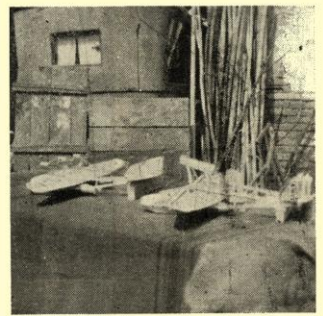
In ogni profilo è caratteristico lo spessore massimo, che si trova per solito intorno al 30% della corda. In base allo spessore, i profili si dividono in sottili, fino allo spessore del 7%, in semi-spessi, dal 7% al 14%, in spessi, oltre il 14%. Le caratteristiche variano secondo lo spessore: in linea generale si può dire che i profili sottili hanno bassa tanto la portanza che la resistenza; aumentando lo spessore, aumenta la portanza, ma aumenta anche, notevolmente, la resistenza.

Per le variazioni di forma del ventre (il dorso è sempre convesso) i profili si dividono in biconvessi, piano-convessi, concavo-convessi. I primi hanno il ventre convesso, e possono essere simmetrici o asimmetrici, secondo che il ventre sia uguale o no al dorso: i secondi hanno il ventre piano; i terzi hanno il ventre concavo. Di questi profili, i biconvessi simmetrici hanno bassa tanto la portanza che la resistenza; pas-



sando agli altri aumenta la portanza, ma aumenta anche, notevolmente, la resistenza.

In base a queste proprietà e secondo le considerazioni che ne nascono, si può procedere a una prima scelta del profilo. Per prima cosa, si può dire che se il modello che si progetta deve avere forte velocità, sarà sufficiente piccola portanza e sarà necessaria piccola resistenza (formule 1) e 2) del presente capitolo). Se il modello deve essere pesante e lento, sarà necessaria forte portanza mentre non è più necessario cercare di avere la minima resistenza. Le



Due modelli di Giorgio Baroni, di Poggio Renatico.

buone condizioni sotto un punto di vista (alta portanza, per grande peso da sollevare, o minima resistenza, per alta velocità da ottenere) sono a detrimento dell'altra condizione corrispondente (forte portanza, con bassa velocità ottenibile, o bassa portanza, con piccolo peso sollevabile). Oltre alla scelta, in linea generale, del profilo, è necessario determinare anche l'incidenza più adatta allo scopo che si vuol raggiungere, poichè, variandone il valore, la variazione della resistenza è diversa da quella della portanza. Perciò, anche in questo caso, si può dire che un modello veloce, dovrà avere incidenza di minima resistenza, mentre un modello pesante, dovrà avere incidenza maggiore, con grande portanza, a scapito della velocità.

Variazioni della resistenza e della efficienza per l'allungamento

Nei diagrammi è indicato, infine, anche l'allungamento del modello di ala che è stato adoperato nelle esperienze: questo allungamento è generalmente di valore 5 o 6. Questo elemento è importantissimo, poichè la variazione di esso produce una variazione delle caratteristiche del profilo; e precisamente, contro una variazione trascurabile della portanza, si ha una variazione notevole della resistenza, della quale è assolutamente necessario tener conto. E' sufficiente qui indicare il risultato della teoria, confermato dalla pratica sperimentale: passando da un allungamento λ ad un altro λ'' , la resistenza del profilo, C_r , corrispondente all'allungamento λ' , diviene, per l'allungamento λ'' di valore:

$$8) \quad C_r'' = C_r' + 2 \frac{C_p'^2}{\pi} \times \frac{1}{\lambda''} \left(\frac{1}{\lambda'} - \frac{1}{\lambda''} \right)$$

Il valore $2 \frac{C_p'^2}{\pi} \times \left(\frac{1}{\lambda'} - \frac{1}{\lambda''} \right)$ è l'acre-

mento della resistenza per un'ala di allungamento λ'' rispetto ad un'ala di allungamento λ' rispetto ad un'ala di altro profilo. Quali considerazioni si possono fare su questa formula?

Gli allungamenti normali λ'' (da un minimo di 8 o 10 fino a 15 ed oltre) sono superiori all'allungamento λ' (come

si è visto di valore 5 o 6); perciò $\frac{1}{\lambda''} < \frac{1}{\lambda'}$.

È minore di $\frac{1}{\lambda'}$. Ne risulta che il valore $\frac{1}{\lambda''} - \frac{1}{\lambda'}$

fra parentesi $\left(\frac{1}{\lambda''} - \frac{1}{\lambda'} \right)$ è negativo, cioè

che algebricamente significa che nella formula il segno + diviene -; in altri termini, l'incremento della resistenza, per un allungamento maggiore, è negativo, cioè va sottratto dalla resistenza del primo allungamento. Aumentando l'allungamento, diminuisce la resistenza. Poichè la portanza non subisce varia-



Il modello di Biasin in volo durante la gara del Concorso Nazionale 1935.

zioni apprezzabili, l'efficienza risulta maggiore per l'ala di maggiore allungamento.

Se il diagramma dà i valori della coppia C_y e C_x , la formula 8) diviene:

$$9) \quad C_x'' = C_x' + \frac{C_y^2}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$$

L'efficienza relativa all'allungamento λ'' è data dal quoziente fra il valore di C_p , o C_y , ricavato dal diagramma, e il valore ottenuto Cr'' , o Cx'' .

Praticamente, è molto comodo stabilire, una volta per tutte, una tabella che dia i valori di $\frac{2}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$ e di $\frac{1}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$ per diversi valori di allungamento, nei limiti normalmente usati.

La tabella I si riferisce a $\lambda' = 5$, la tabella II si riferisce a $\lambda' = 6$.



Aeromodellisti del Collegio Don Bosco di Varazze.

TABELLA I $\lambda' = 5$

λ''	a		b	
	$\frac{2}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$	$\frac{1}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$	$\frac{2}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$	$\frac{1}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$
8	-0,0478	-0,0239	-0,0478	-0,0239
9	-0,0566	-0,0283	-0,0566	-0,0283
10	-0,0636	-0,0318	-0,0636	-0,0318
11	-0,0694	-0,0347	-0,0694	-0,0347
12	-0,0744	-0,0372	-0,0744	-0,0372
13	-0,0784	-0,0392	-0,0784	-0,0392
14	-0,0818	-0,0409	-0,0818	-0,0409
15	-0,0850	-0,0425	-0,0850	-0,0425

TABELLA II $\lambda' = 6$

λ''	a		b	
	$\frac{2}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$	$\frac{1}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$	$\frac{2}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$	$\frac{1}{\pi} \frac{1}{\lambda''} \frac{1}{\lambda'}$
8	-0,0266	-0,0133	-0,0266	-0,0133
9	-0,0354	-0,0177	-0,0354	-0,0177
10	-0,0424	-0,0212	-0,0424	-0,0212
11	-0,0482	-0,0241	-0,0482	-0,0241
12	-0,0550	-0,0275	-0,0550	-0,0275
13	-0,0572	-0,0286	-0,0572	-0,0286
14	-0,0606	-0,0303	-0,0606	-0,0303
15	-0,0636	-0,0318	-0,0636	-0,0318

I costruttori possono farsi delle tabelle più complete, anche per valori intermedi di λ'' , e per valori maggiori di 15.

Per l'uso delle tabelle si procede come segue: se il diagramma del profilo è fatto in base all'allungamento $\lambda' = 5$, oppure 6, si usa rispettivamente la tabella I oppure la tabella II. L'ala del modello ha, per es., allungamento $\lambda = 12$. Se il diagramma dà i coefficienti C_p e C_r si cerca nella colonna a il valore corrispondente a $\lambda'' = 12$: risulta -0,0744 (se il diagramma dà i valori C_y e C_x si prende il valore della colonna b, cioè -0,0372). Si moltiplica il valore trovato nella tabella per il quadrato del coefficiente di portanza relativo all'incidenza data, C_p^2 o C_y^2 rispettivamente. Si sottrae il risultato ottenuto dal valore

Cr o Cx relativo alla medesima incidenza.

Facciamo un esempio numerico, che spiegherà completamente la cosa.

Supponiamo di adottare il profilo del diagramma della fig. 4; per $i = +4^\circ$, si ha $C_p = 0,24$; $C_r = 0,0125$; $E = 19,5$; l'allungamento del diagramma sia 5. Vogliamo fare l'ala di allungamento 12.

Dalla tabella I, relativa a $\lambda' = 5$, per $\lambda'' = 12$ si ricava dalla colonna a), relativa alla coppia C_p e C_r , il valore: -0,0744.

Si ottiene il nuovo valore della resistenza, dalla formula 8):

$$10) \quad Cr'' = 0,0125 - 0,24^2 \times 0,0744 = -0,0125 - 0,0044 = 0,0081$$

L'efficienza risulta:

$$11) \quad E = \frac{0,24}{0,0081} = 29,6$$

Se il diagramma avesse dato la coppia di coefficienti $C_y = 0,48$ e $C_x = 0,0250$, si sarebbe usato il valore, relativo a $\lambda'' = 12$, della colonna b, e si sarebbe ottenuto:

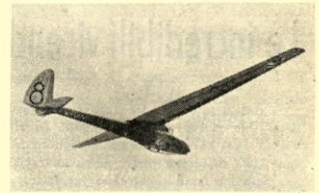
$$12) \quad Cx'' = 0,025 - 0,48^2 \times 0,0372 = 0,0250 - 0,0088 = 0,0162$$

$$13) \quad E = \frac{0,48}{0,0162} = 29,6$$

Se l'allungamento del diagramma è 6, si procede allo stesso modo, usando la tabella II.

logegner Bi

(Il seguito al prossimo numero).



Un bellissimo veleggiatore tedesco, «SG», in volo.

fino e per tagli di larghezza di 1 mm. Un trincetto. Due o tre pennelli e due o tre vasetti per colla e vernici.

Qualche lama usata da rasoio di sicurezza. Questi attrezzi (certo alcuni saranno già in vostro possesso) non occorre acquistarli tutti in una sola volta; ma basterà comperare in un primo tempo i più importanti e completarne la serie man mano che se ne presenterà il bisogno.

Ripeto, ho fatto l'elenco dei soli attrezzi più adatti ed indispensabili; ma perseverando nelle costruzioni, verrà la necessità di altri utensili egualmente utili e che completeranno la vostra officina, mettendovi così in grado di poter eseguire bene e con facilità il vostro lavoro di aeromodellisti.

Nel prossimo numero incominceremo la prima lezione per costruire uno dei più semplici aeromodelli. Sarà una lezione che non avrà soltanto per scopo la costruzione di un modello volante determinato, ma che vi consentirà di apprendere tutte le norme generali relative alla costruzione di aeromodelli di qualunque tipo. Contemporaneamente, l'ing. Bi segnerà a dettare le sue interessanti lezioni di aerodinamica elementare.

Glarella

L A P O S T A DELL'AEROMODELLISTA

EDOLO SALOMONI - La Spezia. — Il modello che stai costruendo è veramente molto semplice e se lo finirai bene, otterrai certo buoni risultati. L'attacco centrale delle semi-ali puoi farlo come quello del S. Maria eliminando i supporti di alluminio. Il compensato da 4/10 è materiale di provenienza estera e perciò ti consiglio di sostituirlo con impiallacciatura di acero che potrai rinforzare incollandovi sopra una sottile carta, o meglio seta. La carta di ricoprimento si attacca al bordo d'entrata in filo d'alluminio incollandola e arrotolando attorno al filo il lembo da attaccare. Così pure si deve fare sul contorno dei piani di coda. La gomma arabica va bene purché sia un po' densa. Non posso inviarti quei piani perché sono riservati. Il «Costruttore di Aeromodelli» costerà certo meno di lire 20 e presto lo potrai acquistare. Tanti saluti e auguri.

CARLO VOLA - Vercelli. — Non ho gli schemi che desideri poiché sono riservati. Sento con piacere che sei riuscito a costruire il motorino e ti faccio i miei complimenti. L'apparecchio che hai scelto per la sua applicazione può andare; ma io ti consiglierei invece di farne uno di tua ideazione con una fusoliera di buona forma aerodinamica ed un'ala monopiana a sbalzo di forte portanza. Mandami le dimensioni e le caratteristiche del tuo motorino; se mi sarà possibile, ti invierò uno schizzo con le dimensioni che desideri. Saluti.

CONDOR - Reggio Emilia — Sto bene e penso così di te. Ti sei rimesso a studiare; bravo. Non credo che l'apparecchio scelto sia l'ideale da riprodurre come aeromodello; ad ogni modo può andare. Per ragioni già molte volte ripetute, non posso inviarti quei disegni. Il nuovo progetto è assai azzardoso e perciò lo sconsiglio. Costruzioni simili si possono fare solo quando si possiede una grande esperienza tecnica e costruttiva e per ora non credo sia il caso tuo. Cordiali saluti e tanti auguri.

giar.

La costruzione dei modelli volanti

Come abbiamo annunciato nell'ultimo numero dello scorso anno, iniziamo un nuovo corso pratico di aeromodellismo, soprattutto per gli appassionati, che, lontani dai centri nei quali si vanno istituendo le scuole di aeromodellismo, non potrebbero altrimenti avere insegnamenti, indicazioni e consigli. Agli aeromodellisti già abili costruttori, è invece dedicata l'altra parte, teorica, della Palestra, perché possano approfondire le loro cognizioni e rendersi maggior conto dei difetti o delle qualità dei propri apparecchi.

Persuaso che l'Italia non debba essere inferiore alle altre Nazioni anche nel campo dell'aeromodellismo, con entusiasmo mi assumo il compito di dettare, a quanti appassionati e volenterosi vorranno seguirmi, le norme più semplici e pratiche per diventare aeromodellisti.

Da molti anni si effettuano gare e concorsi per modelli volanti a cui partecipano pochi, e quasi sempre gli stessi, con attorno tanti altri entusiasti che vorrebbero divenire abili come loro, e non vi riescono, non perché incapaci, ma unicamente perché quando decidono di mettersi all'opera, progettano subito costruzioni difficili, e le iniziano nelle più impensate e peggiori condizioni, senza dati, senza guida e con la sola idea di voler costruire non per imitare, ma addirittura per superare quelli che oggi sono già campioni e sono divenuti tali con un tirocinio più difficile di quanto si possa credere.

No, non si deve fare così: occorre prima imparare a costruire, fac per copiano ciò che altri ha già fatto, facendo uso di norme teoriche e pratiche che sono indispensabili.

Non mi dilungherò in frasi e premesse che ritengo inutili e dirò solo che, prima di accingersi a costruire, occorre premunirsi di molta pazienza e molta volontà di riuscire.

Vi sono diversi sistemi per costruire, ma io mi atterrò a quello basato sul sistema del traforo, che è ritenuto il più facile ed il più adatto per ottenere strutture leggere e robuste; senz'altro mi accingerò a spiegare, nel modo più comprensibile, la costruzione di un semplice aeromodello, senza perdersi ad analizzare principi e teorie che potrebbero rendere difficile ciò che spiegato praticamente risulta facile.

Prima di tutto occorre crearsi una piccola officina, munendosi degli attrezzi più adatti ed indispensabili che sono i seguenti: Un'assicella di legno per traforo.

Uno strettoio per fissare l'assicella al tavolo. Un archetto per traforo con lunghezza non inferiore a 30 centimetri.

Due dozzine di lame seghetti per traforo dei numeri 00, 0 e 1 (non consigliabili i seghetti a denti spaziosi o così detti lampo). Una dozzina di lame seghetti per traforo metalli del numero 0.

Un trapano a elica per traforo con puntine, o meglio un trapano a mano con morsetto autocentrante per punte fino a 6 millimetri.

(Questo trapano servirà anche per caricare l'elastico quando si tratterà di far volare il nostro aeromodello).

Alcune puntine da trapano dei diametri di mm. 1, 1,5, 2, 2,5 e 3.

Una piccola morsa parallela da banco.

Una serie di cinque o sei piccole lime di taglio fino.

Un paio di tenaglioli piatti.

Un paio di tenaglioli tondi.

Un paio di tronchesini.

Un saldatore di rame con stagno e acido apposito.

Un piccolo martello.

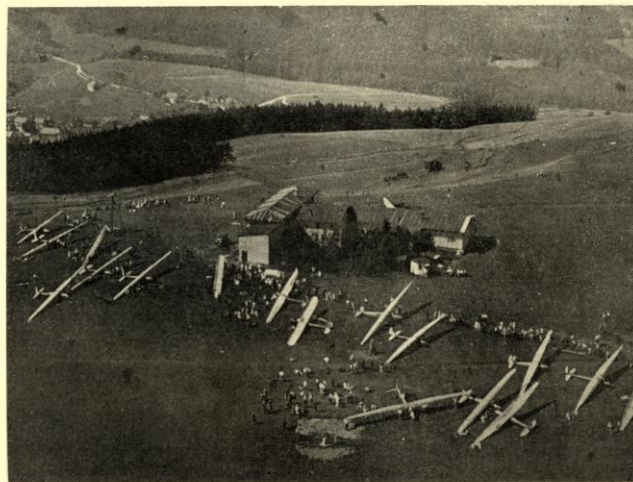
Un bulino.

Una piccola piastra di ferro dello spessore di 8-10 mm. che servirà come incudine.

Un piccolo cacciavite.

Un paio di forbici medie.

Una lama per sega da metallo con dente.



Una bella fotografia presa dall'alto di un gruppo di veleggiatori.

Le incredibili vicende dell'aviator di ventura

V.

— Amico mio... — mi disse Coso, quando dopo due giorni di cattivo tempo lo ritrovai al suo posto. — Scusatelo, signore... Ma spero che mi permetterete di chiamarvi amico. Solo un amico potrebbe ascoltare, con una benevolenza uguale alla vostra, un racconto che ha l'aria d'essere una fruttola. Approfittati della situazione per chiarire bene la mia posizione nei rispetti dello sconosciuto.

— Intendiamoci, caro signore... — dissi, sorridendo per attenuare la crudezza del concetto. — Voi stesso riconoscete che la vostra storia è incredibile; contemporaneamente me la narrate per vera. Ora, a me piacciono moltissimo i racconti meravigliosi — e il vostro lo è — e quando una cosa mi piace, ne godo nel modo più completo e non cerco affatto di rovinarla col temperino della critica per vedere come è fatta dentro. Una storia m'interessa?

Non chiedo di più. Non ha grande importanza che sia vera o falsa. Tutt'al più, se è vera, invidierò chi ha vissuto l'avventura; se è immaginaria, ammirerò la fantasia del narratore. E questo è tutto. Ditemi, adesso, il seguito delle vostre vicende al servizio del popolo rosso di Guahutemoc... Riscuote, immagino, a costruire l'aeroplano.

— Sì. Mi ci vollero tre mesi, però, e più di trecento uomini. Non sorridete... Non avevo né macchine, né torni; né strumenti adatti. Anzi: per prima cosa doveti fabbricarmi gli utensili. Fu un lavoro improbo davvero, ma debbo riconoscere che quegli indiani erano veramente intelligentissimi. Guahutemoc mi aveva fatto vestire come uno dei loro capi tribù; inoltre mi aveva cinto il collo una specie di gorgiera d'oro con un unico, meraviglioso smeraldo. Sembra fosse un'insegna d'altissima carica, perché tutti mi obbedivano senza discutere.

Per farla breve, in dodici settimane riuscii a mettere in piedi un solido aeroplano terrestre, con lo scheletro d'un legno meraviglioso per solidità e resistenza. Le ali, invece che di tessuto, furono rivestite della fortissima e leggerissima pelle dei pesci diavoli, bestioni colossali, che sembrano razze, i quali abbondano lungo le coste messicane. E' inutile che vi descriva come potei costruire il motore e le mitragliatrici e preparare una discreta scorta di benzina e di olio.

Possiedo un certo talento organizzativo e distribuendo accuratamente il lavoro, riuscii a cavarmela benone. Non trascurai di fabbricarmi gli strumenti di volo più indispensabili e di far preparare in luoghi opportuni i necessari campi d'atterraggio. Me ne bastarono una dozzina.

— Però, — osservai scettico. — Non riesce a convincermi il fatto che dei selvaggi indiani abbiano potuto fabbricare cose delicate come un motore o una mitragliatrice. — Siete in errore, amico mio. Anzitutto gli aztechi erano, sotto moltissimi aspetti, più civili degli spagnoli di Fernando Cortez, e poi, non fabbricavano loro le macchine, eseguivano semplicemente questo o quel pezzo.

— Ma non è lo stesso?

— Niente affatto. Il mio metodo era il seguente: a seconda delle dimensioni di questo o quell'elemento di macchina, io facevo il modello, il più perfetto possibile, o di creta o di legno dolce e poi lo consegnavo all'artiere specializzato con le opportune istruzioni. Lui non faceva altro che riprodurre l'originale nel metallo che gli indicavo. Io sorvegliavo il lavoro e rifinivo, correggevo e montavo i pezzi insieme. Sapete piuttosto qual'era la difficoltà maggiore che incontravo coi miei ingegnosi aiutanti, almeno con certuni? Il loro innato senso artistico.

— Come?

— Ecco. Essi, per esempio, non ammettevano che una biella, uno stantuffo, un pistone, un'elica o che so io dovessero essere dei pezzi lisci e disadorni e di materia vile. Il primo esemplare d'elica mi

fecero la sorpresa di presentarmelo d'oro massiccio e tutto istoriato di geroglifici rappresentanti la mia futura vittoria su Fernando Cortez. Pesava una tonnellata, quell'elica. Rimase malissimo quando ordinai di farla di legno liscio... Per compensarli, permisi loro di dipingere come volevano l'esterno dell'aeroplano.

Una meraviglia, amico mio, qualcosa di così allucinante con quei suoi occhi di smalto sbarrati ai lati del motore e quelle



Un magnifico idro-veleggiatore costruito dall'Istituto tedesco per lo sviluppo del volo senza motore.

mostuose zanne digrignanti sotto il cofano, che credo che gli spagnoli siano stati vinti più dal terrore di quel mostro agghiacciante che dalle pallottole d'oro delle mie mitragliatrici gemelle.

— D'oro?

— Sì. Su questo punto Guahutemoc fu

irremovibile. Quando vide la mitragliatrice in funzione, mentre la provavo, — a proposito, la chiamarono « La Madre dei Serpi Tuonanti », per via dei proiettili che fischiano tra le alte erbe — quando mi vide sparare, il principe mi disse con quella sua voce dolce e grave che ancora mi scuote a volte il sonno: « Fratello mio e protettore della mia razza! Gli spagnoli hanno fame d'oro? Ebbene... saranno i Serpi Tuonanti a saziarla! ».

Anche l'aeroplano ebbe un nome simbolico. Lo chiamarono qualcosa come « Castigo del Dio offeso ».

— Ma questi indiani, — chiesi — non si meravigliavano nell'assistere ai vostri prodigi? Almeno così dovevano apparire per loro.

— No. Perché si attendevano da me qualunque cosa. Anzi più stupefacente fosse, più sarebbe sembrata naturale.

— E gli spagnoli?

— Ne scampò uno solo... — rispose con voce grave Coso. — Si chiamava Padre Ramiro ed era un missionario. Da lui potei sapere l'effetto che il mio « Castigo del Dio offeso » aveva prodotto sui conquistadores.

Allo stesso punto il mio compagno guardò l'orologio e si levò:

— Arrivederci, amico. Beninteso, se v'interessa questa mia storia... Ho un impegno e son già in ritardo.

Il Castellano dell'aria

Cronache d'oro

La nostra aviazione è, come sempre, attivissima. Gli apparecchi che oggi sono tornati dalle esplorazioni compiute, hanno bombardato qualche gruppo nemico fra il Duau Parma e il Ganale Doria. Le mandrie sono state prese di mira dall'efficace bombardamento. Ecco un modo come un altro per tagliare i viveri al nemico.

(Il Messaggero - Arnaldo Cipolla).

Vito Mussolini, arrivato a Massaua, è immediatamente ripartito per l'altipiano ed ha preso subito servizio nella squadriglia alla quale era stato assegnato.

(Il Popolo d'Italia).

Quello che è certo è che qualsiasi mossa avversaria non ci troverà impreparati e che qualsiasi movimento di masse, quali sarebbero richieste da una offensiva di più o meno largo raggio, non potrebbe sfuggire alla nostra aviazione. Questa, anche negli ultimi giorni, ha efficacemente bombardato colonne nemiche a sud di Macallè e nella valle del Tecazzè.

(Corriere Padano - Cesare Marroni).

L'attività della nostra aviazione è stata ieri particolarmente intensa. Alcune squadriglie hanno bombardato concentramenti di avanguardie nemiche a nord di Dolo.

(Corriere Padano).

L'aviatore italiano, che ha mostrato già un quarto di secolo fa come si combatte dal cielo, che durante la grande guerra ha dato prove per cui egli non è stato secondo tra gli alleati di ieri e gli avversari, che nelle opere di pace ha saputo costruire dallo sfacelo un'aviazione che fa onore all'Italia fascista, e che nulla ha da invidiare a quelle degli altri paesi, oggi è al suo posto di battaglia, con la tradizionale serenità dei soldati della nostra storia, per i quali il dovere è la più alta categoria dello spirito, il combattere una gioia fisica e del cuore, il vincere ad ogni costo una meta raggiungibile.

(Il Giornale d'Italia - Adone Nosari).

I risultati del primo bombardamento debbono essere stati assai gravi per le forze etiopiche, perché nell'azione del giorno 5 ab-

piloti riposano sul campo, sdraiati all'ombra dell'apparecchio, contando i fori nell'ala e guardandovi l'azzurro attraverso.

(Corriere della Sera - A. Pavolini).

Una squadriglia di caccia effettuava una azione di mitragliamento a volo radente contro una colonna di armati abissini in ritirata nel settore del Tecazzè, a circa venti chilometri dalle linee.

Un apparecchio, pilotato dal maresciallo Allavena, veniva colpito da fucileria alla tubazione della benzina ed era costretto ad atterrare nei pressi della colonna nemica. Il compagno di pattuglia, maresciallo Vaschi, vedendo il camerata in pericolo e ritenendolo possibile il salvataggio, tentava di atterrare, ma, dopo breve rullio, l'aereo cedeva su di una ruota per la irregolarità del terreno, e restava in verticale.

I due piloti, dopo avere invano cercato di rimettere l'apparecchio in efficienza, disponevano a terra il segnale « Non posso ripartire » e distruggevano il materiale, dirigendosi verso le nostre linee.

I rimanenti apparecchi della squadriglia assumevano la protezione dei piloti mitragliando e mettendo in fuga il nemico sino a esaurimento delle munizioni, mentre un apparecchio da bombardamento, sopravvenuto, radiotelegrafava ad Assum l'avvenuto incidente richiedendo l'urgente invio di soccorsi e rimandando sulla zupa fino a sera inoltrata.

Il Comando del secondo Corpo di Armata disponeva immediatamente per l'invio di un reparto di cavalleria indigena, che rintracciava i due piloti e li riconduceva incolumi nelle linee.

Il Maresciallo Badoglio ha premiato il maresciallo Vaschi con la Medaglia d'argento al Valore militare. (La Stampa).



IOLE PRESTINI - Bergamo. — Annamaria Rota ti manda un particolare affettuoso augurio da Nizza, dove risiede attualmente per ragioni di studio. Anch'io ti auguro tante cose belle.

G. LENZI - Livorno. — Non sono affatto lusingato d'essere stato messo fra due attori del cinema. Vedrò, tuttavia, di pubblicare. Ma abbi un po' di pazienza. La barzelletta, la prima, non è originale; però è bella. La seconda è brutta. Ti auguro felice anno nuovo.

PIETRO MONTMARTINI - Milano. — Se hai già ricevuto l'S. 55 aspetta con pazienza e fra non molto tempo vedrai arrivare qualche cosa d'altro. Ciao.

CONDOR GIOIOSO - Reggio Emilia. — Scaduto il 31 dicembre. Grazie per la buona propaganda. Attendo i frutti. Saluti volanti.

PIPISTRELLO - Varese. — Se troverò ti accontenterò. Ma dubito. Ciao.

UGO NATY - Napoli. — Sì. Non c'è bisogno di farsi presentare da nessuno. Non so quanto costi un A. S. I, ma me ne informerò. Saluti frettolosi.



Fotografia aerea di Adua presa da un nostro RO. 1 da ricognizione.

VITTORIO MOSCATI - Roma. — La tua proposta di versare la carta di un numero de *L'aquilone* è stata apprezzata come un buon segno della tua italianità; ma, se ci pensi, è cosa che gli aquilotti, rondini e o m p r e s e, stanno già facendo, con la riduzione delle pagine. Tutte le signorine che portano l'aquila d'oro, lo fanno evidentemente per mostrare che hanno il « moroso » pilota (quelle che non ce l'hanno, comprano un'aquila, e lo fanno credere). Le eliche coassiali girano per mezzo di giranaggi: quella anteriore ha il suo albero nell'interno dell'albero di quella posteriore. Quella di Firenze, evidentemente ha man-



Ricordo del raduno di Torino. Aquilotti che scendono dal Ca 101 dopo il battesimo dell'aria.

dato, per abbonarsi, la quota relativa. Di più non saprei dirti, poiché a me basta il vaglia: il resto, devi saperlo tu. Aspetto le fotografie del tuo « Ca 101 ». Un ragazzo (o per meglio dire un giovane) scartato alla visita medica per il pilotaggio, non fa il pilota, ma cerca qualche altra occupazione nel campo aeronautico. Ce ne sono tante, dallo specialista, all'ingegnere aeronautico! Cosa fanno fare alla visita medica? E' un po' difficile e lungo da spiegare. Il miglior consiglio che ti posso dare, è che tu ci vada tranquillo e con fiducia. Hai proprio indovinato, scrivendo che ti avrei dato del pazzo. Sappi, per prima cosa, che il non patire di vertigini ha un valore molto relativo per il pilotaggio, poiché nessuno ha mai patito di vertigini stando in aeroplano, anche se le patisce stando in terra. L'effetto pratico dei tuoi esperimenti, sarà un bel capoturno, questo sì. Infine non capisco quei calcoli tu voglia fare, basandoti sul tempo che riesci a stare con la bocca e il naso tappati. Credi che per volare nella stratosfera non ci siano altri mezzi migliori? Saluti rarefatti.

EDGARDO CIANI - Milano. — Nel numero 25 dello scorso anno è uscita la seconda puntata sulla costruzione di un aeromodello, perché la prima è uscita nel numero 22. La terza, uscirà fra breve. Per ora, di raduni a Milano non se ne parla. Ce n'è stato un poco tempo fa, in occasione del Salone Aeronautico Internazionale: bisogna attendere una nuova occasione. Per la scuola di aeromodellismo, rivolgili alla Sede provinciale della R.U.N.A., in Via Ugo Foscolo 3. Piani di aeromodelli, ne pubblicheremo man mano che ne avremo. Saluti aerodinamici.

BRUNO CONTI - Milano. — Ti accontenterò. Lasciami racimolare il... materiale. Ma che idee ti vengono! Me ne fate fare di tutti i colori, voi. Addio.

MARCO NOTARNICOLA - Zara. — Dei tuoi disegni pubblico quello che raffigura zio Falcone in volo. I disegni degli apparecchi non mi convincono. Il Ro. passi; ma gli altri! Fra breve riceverai un cartone con i piani di qualche apparecchio in uso presso l'Aeronautica militare. Ti ringrazio dell'interessamento che dimostri per il tuo giornale.

ANTONIO PALADINO - Roma. — Certamente, a quest'ora, avrai ricevuto il giornale a traverso l'associazione de la R.U.N.A. Ti ringrazio per la propaganda che prometti di fare. Auguri.

POSNIAK - Milano. — L'abbonato di cui mi parli dovrà rinnovare l'abbonamento ora, perché ha ricevuto gli arretrati a datare dal 1° gennaio 1935. Mi pare semplice. Ti ringrazio delle fotografie. Una mi interessa e la pubblico nel numero uno. Quando ti capita, mandami pure fotografie di questo genere. Sul tuo scritto saprai qualche cosa fra otto giorni. Grazie e auguri. Chi non conosce Pecione?

GUGLIELMO RANIERI - S. Maria di Catanzaro. — Coraggio e pazienza. Io ti auguro

tutto il bene che desideri. Ti scriverò anche direttamente, se questo tempo tiranno me lo permetterà.

MARIA VITTO - Parma. — Va bene, ma scrivi a macchina. Saluti al car Robby.

BRUNO MANFREDI - Bergamo. — Per entrare all'Accademia bisogna essere in possesso almeno del diploma d'una scuola media superiore. La spesa non la so, in questo momento, ma non deve essere grande. Pubblico la fotografia. Ringrazio Aviatrice N. 1 (meglio sarebbe che cambiasse pseudonimo) per i suoi auguri. A tutti e due tante belle cose.

AQUILOTTO SPERDUTO - Ciampino. — Ho avuto la tua lettera con il tuo indirizzo. Ti faccio mandare i cartoni. Disegni del Breda 15 non ne ho, purtroppo. Fra poco *L'aquilone* preparerà gli schemi di alcuni apparecchi adatti ad essere riprodotti come aeromodelli, che saranno inviati agli abbonati che li meriteranno per la propaganda e l'opera svolta per il giornale. Saluti volanti.

GEREMIA ZORDAN - Fiume Veneto. — Per darti un consiglio devo sapere che titolo di studio hai e se sei specializzato in qualche cosa. Ti ho fatto spedire dieci copie per la propaganda. E' già uscito il bando di concorso per piloti. Leggi le *Vie dell'aria*. Un bando di concorso per 4200 avieri specialisti è stato pubblicato ne *L'aquilone* del 29 dicembre. Alle altre domande risponderò un'altra volta. A *L'aquilone* ci si può associare quando si vuole. L'abbonamento scade un anno dopo, esattamente.

ELICIO CORBELLA - Milano. — Il giornale deve giungerti non più tardi di domenica mattina, come viene spedito da Roma al più tardi il venerdì sera. Cordialità.

ATTILIO RAVERA - Savona. — Ti faccio mandare l'elenco degli abbonati. I soci della R.U.N.A., iscritti alla O.N.B. e avanguardisti, pagano una tariffa ridotta e ricevono *L'aquilone*. L'omaggio di riviste aeronautiche si fa a coloro che lo meritano per la propaganda che hanno svolta. Visto l'impegno che hai preso nel distribuire le copie che hai avuto, vedrò di far avere qualche cosa anche a te. Per il volo a vela, rivolgili al Comando dei F. C. C. o alla Federazione di costi. Provvedo per il cambiamento d'indirizzo. Saluti rombanti.

GIUSEPPE GAROFALO - Roma. — Rivolgili al Delegato all'aeromodellismo, Giorgio Bacchelli, che troverai alla sede di Roma della R.U.N.A. tutti i giovedì, venerdì, e sabato in mattinata. Se non puoi andare, telefonagli (il numero è 31-690). Intanto studiateli le lezioni di Giarella, nella Palestra dell'aeromodellista, in attesa dell'inizio della scuola di aeromodellismo. Saluti volanti.

ALA LITTORIA - Torino. — Fammì sapere l'esito del tuo apparecchio munito di sci. Quello nuovo, ti consiglierò di farlo un po' più leggero: invece di 2 chili, fallo di mezzo chilo. Avrai meno probabilità di scappare del tempo. Farei fare le indagini ri-

guardo al nuovo abbonato se sapessi come si chiama. Pubblicherò il tuo disegno, quando sarà venuto il suo turno. Saluti aerei.

KETTY TOTERO - Roma. — No, non mi scchi. I miei aeroplani non debbono scusarsi mai, quando si rivolgono a me gentilmente, come fai tu. Dunque, andiamo per ordine: l'annata 1933 costa sempre lo stesso. Mica è vino, che costa di più a seconda che invecchia (salvo che non sia vinaccio, e, allora, invecchiando, diventa aceto, e costa meno). Il libro di Fischetti è esaurito. Credo che ne esistano ancora pochissime copie presso la nostra amministrazione. Passa ad acquistarlo dopo aver fatto una telefonatina (45317). La tua cambiale non andrà in protesto; ma neppure la straccierò. Aspetto sempre. Manda anche il racconto. Io non sono feroce, e nemmeno bisbetico come l'Ingegnere Bi, o l'Ingegnere Sofistico. Non dimenticare la buona propaganda. Voi donne, se volete, siete le migliori propagandiste. Tu lo sai. Ed ora basta. Ti faccio tanti auguri, nonostante le tue birichinate.

NINO ZOTTI e BRUNO GARAVINI - ? — Il Breda 15 S. ha le seguenti caratteristiche: autonomia Km. 600, velocità massima 180 Km./ora, carico utile Kg. 160, ore di autonomia a pieno carico 12. Saluti e buon anno.

WALTER BERGAMI - Bologna. — L'abbonamento cumulativo alle tre pubblicazioni costa L. 55. Se è fatto tramite una sede provinciale della R.U.N.A. costa molto di meno. Naturalmente, tale facilitazione viene praticata solo ai soci della R.U.N.A. Nel numero odierno delle *Vie dell'aria* verrà pubblicato il bando di concorso per allievi piloti. Ti saluto e ti auguro buona fortuna.

PESCE VOLANTE - Genova. — Per le tue domande di carattere tecnico dovresti rivolgerti a Giarella. Come posso farti io, qui, una lezione sulla struttura delle ali? Con questo numero 1 dell'anno 1936 *L'aquilone* inizia una nuova serie di lezioni: ci potrai trovare le indicazioni che chiedi. Per il resto, rivolgili alle ditte specializzate nominate sul giornale. Le eliche coassiali possono servire soprattutto per grandi velocità; ma non è il caso tuo. Saluti volanti, e la telefonica usala soltanto per oggetti che non si rompano da solo.

AVIATIK - Bergamo. — Accetto con piacere il « Bravi ». *L'aquilone* è diventato settimanale per merito mio e vostro. Sì, perché il vostro entusiasmo ha contribuito assai alla grande decisione. Però è necessario che tutti, dico tutti, manteniate la promessa. Attendo, dunque, i due abbonamenti che mi annunzi. Quei tuoi compagni che hanno detto essere *L'aquilone* un giornale stupido non hanno capito, poverini, che l'aviazione è un'attività che appassiona i generosi, e non certamente i pavidi e gli inetti. Esistono ancora, purtroppo, dei ragazzi paurosi e lacrimosi che si accontentano di vivere le loro avventure audaci leggendo certi truculenti racconti su quei famosi giornalisti di cui parlai recentemente. Ti ricordi? Con i tuoi genitori vorrei poter parlare io. In quanto a spostati, l'aviazione non ne ha mai creati. Anzi! L'aviazione crea degli eroi e degli ufficiali che guadagnano quattrini e onori. Il tuo ragionamento sul geometra, eccetera, è perfetto. Ma è inutile parlarne qui. Abbi un po' di pazienza, dunque, troveremo un sistema per far capire ai tuoi bravi e buoni genitori che l'aviazione non è più pericolosa di un qualsiasi altro mestiere. Ti avverto, intanto, che in una mia prossima conferenza alla radio accennerò al tuo caso. Ti mando il numero 21 e l'elenco degli abbonati. L'aquila non ce l'ho. Ti saluto con tanta simpatia.

DONATI N. 2 - Ciampino. — Riceverai ciò che desideri fra breve tempo. Allora sarà pronto anche « Il costruttore di aeromodelli ». Ti ringrazio degli auguri. A te un nuovo felice anno.

Edizione A. VALLARDI - Milano

E. GRAZIANI CAMILLUCCI - L. PUTELLI

AMORE DI TERRA LONTANA

VICENDE DI VITA SOMALA L. 15

MENTRE ANDIAMO IN MACCHINA IL MINISTERO DELL'AERONAUTICA PUBBLICA UN BANDO DI CONCORSO PER 1500 PILOTI. SE DETTO BANDO VI INTERESSA, LO TROVERETE STAMPATO NELL'ODIERNO FASCICOLO DE LE *VIE DELL'ARIA*. NOI LO RIPRODURREMO PER INTERO NEL PROSSIMO NUMERO, CHE SARA' DI DODICI PAGINE.

BARRAJA - Palermo. — La sede di Palermo della R.U.N.A. ha fatto bene ad aiutarti. Ti mando l'elenco, cioè lo mando anche a te. Se ti farai socio della R.U.N.A. avrai diritto all'abbonamento in corso; ad ogni modo, intervenendo un accordo fra di noi, potrai ricevere l'annata arretrata in luogo dell'abbonamento. I cartoni, per ora, sono quelli dell'S. 55 X e pochissimi ce ne sono rimasti. Cordialità.

A. ROFA - Nizza. — D'accordo con te. Grazie degli auguri. Le tue « formazioni » sono originali, ma non servono a nulla. Sono complicazioni inutili. Auguri.

Zio Falcone

Aeromodelli e Accessori
Via Riva Reno, 118 - Bologna

Motorini ad aria compressa
Elastico - Eliche
Vernice Cellon - ecc. ecc.

TUTTO per il COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI
Chiedete Catalogo M. V. 1935
inviando Lire 1,50

AEROMODELLISTI

Il leggerissimo legno di Balsa -
il compensato dai più piccoli spessori - i migliori cuscinetti a sfere e tutto il materiale per la costruzione di un modello volante, lo potete richiedere a

M O V O

Via Borgospesso, 18 - Milano
Listino prezzi dettagliato
inviando Lire una in francobolli

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

**Il costruttore di
aeromodelli**

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

LA STRANA CROCIERA DEL PASSAGUAI

(Continuazione dal numero precedente)

Ma Jim aveva fame, una fame talmente feroce, che d'un salto si gettò sul piatto che in quell'istante Jeffries aveva dinanzi. Seguì un tafferuglio, durante il quale il grosso tacchino arrosto, oggetto della contesa, con rapidi salti raggiunse la porta del salone e di là con una vocetta fessa che gli usciva chissà di dove, dal momento che era decapitato, gli augurò "Buon viaggio, mister Dwindle!".

A Jim pareva poi, di venir calato in una piccolissima zattera, mentre il comandante del piroscalo correttamente si scusava: "Voi capirete, signore, ma abbiamo dei regolamenti da far rispettare. E' severamente vietato di toccare i piatti altrui e per questa infrazione è cominciato l'abbandono su una zattera in alto mare. Non crediate tuttavia, d'essere lasciato senza mezzi, ohibò: eccovi mille dollari per le spese generali ed altri trecento per una mensilità di pensione anticipata... Benissimo! Spero che non vi lagnerete di noi! Come? Vitto? Acqua? E perchè fame, mister Dwindle? E' strana, molto strana la vostra richiesta! Non saprei davvero come qualificarla... Ma voglio essere conciliante e non rilevarla! Tenete, piuttosto;... ecco dei libri che vi terranno compagnia nelle settimane d'ozio! Buon viaggio, mister Dwindle".

Poi il piroscalo, enorme, gli sfilava accanto, e dalla poppa un omino in giacca bianca che lo salutava: "Peppino!", trasse di tasca qualcosa e gliela gettò. Una mela. Ma questa mela cadde in acqua a un palmo da lui e fu subito azzannata da un pescicane che guizzò via rapidissimo, rabbiosamente inseguito da una torma di suoi simili d'ogni dimensione e tipo.

Jim restò solo, rannicchiato sulla zattera piccolissima, ancora ondeggiante per la lotta furibonda che s'era svolta fra i mostri. S'annoiava mortalmente e volle dare un'occhiata ai libri donatigli dal comandante. Erano "Le Avventure di Gordon Pym" di E. Poe e i "Naufraghi della Medusa".

Li conosceva già; trattavano ambedue di brave persone che, sperdute nell'oceano, si divorano reciprocamente.

Jim trovò che l'idea di un buon pasto di carne umana era eccellente e si guardò attorno ansioso. Ahimè, non c'era nessuno. S'immerse allora nella lettura di Poe e il tempo scorreva; era il tramonto e lui leggeva. Passò Libby Leech sul suo monopiano rosa e oro, in volo rasente, e gli gettò mazzolini di mughetti e uno spazzolino da denti. Jim la guardò perdersi all'orizzonte e, senza averle fatto un cenno, tornò alla lettura. Era notte alta e buio profondo, e lui, inesplicabilmente, leggeva ancora...

Si trovava ad un punto del libro di straordinario interesse; quando i tre superstiti, a bordo d'una nave di-

calberata, fanno a pezzi un loro compagno...

Ma qualcuno, bruscamente, lo scosse per una spalla... Qualcuno! Un essere di carne ed ossa... di carne ottima da mangiare...

Afferrò con tremenda energia la mano che lo scuoteva e l'addentò. Confusamente gli parve d'udire un grido di dolore, poi sentì un gran colpo alla mandibola, che gli fece perdere la conoscenza...

CAPITOLO IX

Fumo all'orizzonte

Jim riaperse gli occhi con l'impressione di trovarsi legato ad uno scoglio durante una violenta mareggiata.

Con regolarità e violenza le onde gli si rompevano addosso, quasi asfissiantolo.

Levò il capo, ma lo riadagiò subito con un gemito. Le tempie gli martellavano atrocemente, inoltre gli sembrava che la mandibola pesasse una diecina di chili. Tornò a riaprire gli occhi, che aveva chiusi perchè abbagliati da un fulgore straordinario, poi il cer-

vello, stancamente, riprese a funzionare e Jim fece importanti scoperte:

— era giorno alto,
— era tutto bagnato, ma le onde erano cessate d'incanto,

— si trovava, non legato a uno scoglio, ma disteso su un piano duro che riconobbe per la superficie dell'ala del Passaguai,

— in piedi, accanto a lui, c'era un uomo barbuto, che lo fissava in aria di attesa.

Quest'uomo aveva un secchio di tela, ancora stillante, in una mano; l'altra era avvolta in un fazzoletto insanguinato...

Jim si levò lentamente a sedere e notò subito una piccola imbarcazione con le vele imbrigliate, che si dondolava accanto al Passaguai.

— Buon giorno! Come va? — fece, in italiano, cordialmente lo sconosciuto.

— Che cosa dite? Non vi capisco... — rispose fieramente Jim.

— Buon giorno! Non capite l'italiano?

— Io, no... E perchè dovrei capirlo?

— Il vostro apparecchio ha un certo nome...

— Ah, già... Ve lo spiegherò poi... Oh, la mia testa! Mi si spacca...

— Aspettate un istante e mettetevi disteso! — ordinò lo sconosciuto e, sceso nel suo battello, ne tornò poco dopo con una grossa pastiglia, una borraccia e un tascapane. — Mandate giù questa e beveteleci su!

Jim vuotò quasi completamente la borraccia, poi, mentre l'ignoto soccorritore gli faceva un po' d'ombra sul capo con la propria persona, cercò faticosamente di raccogliere le idee.

Quella pastiglia doveva essere qualcosa di prodigioso, perchè dopo

pochi minuti egli sentì il mal di capo allentare rapidamente la stretta e svanire, mentre un gran senso di benessere gli scorreva per le membra.

Tornò a rialzarsi e sorrise.
— Se non mi sbaglio, voi mi avete salvato...

— Un po' di curiosità è stata la mia... Ho visto un aeroplano, cosa già abbastanza strana da queste parti, poi ho udito fermarsi il motore e ho assistito alla vostra discesa...

— Ma dov'eravate? Ho guardato tanto, ma non ho visto niente...

— Sarò stato a una dozzina di miglia di qua, verso nord; ma la brezza era così debole che ci ho messo un secolo ad arrivare... Una volta in acqua non riuscivo più a vedervi; poi vi ho sentito sparare.

— Ah, già... — fece pensoso Jim, considerando il suo strano interlocutore. — E voi, come vi trovavate tutto solo da queste parti? Ma, aspettate; perdetevi sangue dalla mano. Date qua, che vi legghi meglio il fazzoletto... Cos'è stato, qualche chiodo?

L'altro sorrise.
— No, un morso.
— Accidenti! Qualche pesce?
— No. Non un pesce; un uomo...
— Un uomo? — e Jim lo guardò stupito. — Un uomo? E quando è stato? Non vedo nessuno e la ferita è fresca.

— Sì, siete stato voi...

— Io?...

— Già, voi... Quando sono arrivato, all'alba, voi deliravate e appena v'ho toccato, m'avete maledettamente morsi la mano...

— Ah, c'è spinta; ora ricordo... — mormorò Jim, confuso. — Sognavo d'aver fame, su non so che zattera sperduta. Vi chiedo scusa... Volevo mangiarvi... Ora rammento benissimo.

— Non c'è di che, amico! — sorrise lo sconosciuto. Anch'io vi debbo delle scuse perchè vi ho dato un pugno con tutti i sentimenti... Per forza, se no finivamo tutti e due in bocca ai pescicani... A proposito avete fame?

— Fame? Ah, già, mi pareva di sentire qualcosa qui, allo stomaco...

— Prendete, non ho di meglio da offrirvi...

— disse lo sconosciuto traendo due banane e un pezzo di cioccolato dal tascapane. — Per ora vi potranno bastare, poi prepareremo qualcosa di caldo.

— Grazie! — fece Jim, a bocca già piena.

— Curioso, però; non ho quella fame che avrei creduto... Ieri sera era tutt'altro.

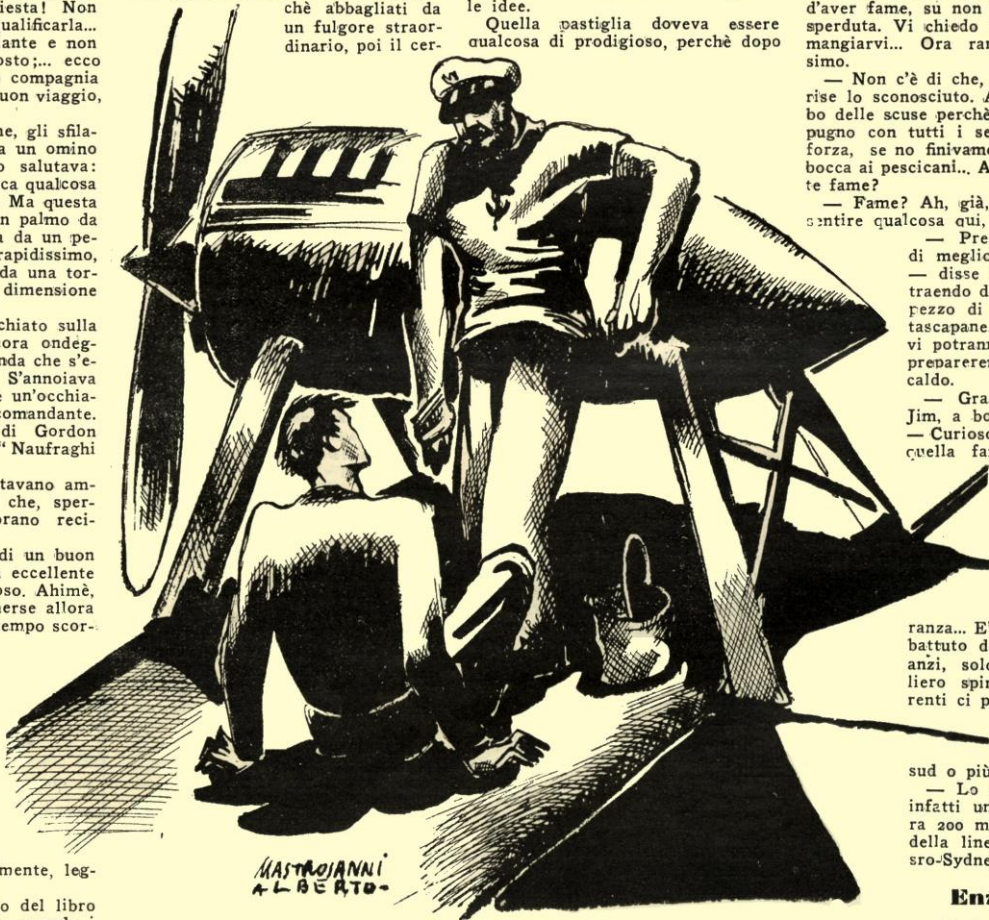
— E' possibile. Ieri sera vi credevate abbandonato e senza speranza...

— E' un luogo poco battuto da navi questo; anzi, solo qualche veliero spinto dalle correnti ci può passare. Le rotte dei piroscali sono molto più a sud o più a nord...

— Lo so. Io seguivo infatti una rotta a circa 200 miglia da quella della linea San Francisco-Sydney...

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero.)



MASTROJANNI
ALBERTO

... in piedi accanto a lui c'era un uomo barbuto...