

L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
Conto Corrente Postale N° 1-20115

settimanale di aeronautica per i giovani

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317
Conto Corrente Postale N° 1-20115



IL NUOVO AEROPORTO DI ROMA

Le linee aeree civili costituiscono, in Italia, come in altri Paesi, una rete fittissima, per quanto invisibile, solcata in tutte le direzioni e in tutti i sensi da apparecchi veloci e sicuri; la sicurezza, anzi, si può dire prerogativa del traffico aereo italiano. Gli apparecchi moderni, specialmente in Italia, congiungono in poche decine di minuti centri demografici e industriali di notevole importanza, che prima erano separati da dieci o quindici ore di ferrovia, o da intere giornate di navigazione. In ottanta minuti, infatti, partendo da Roma, si può arrivare a Milano, a Venezia, a Bari; in tre giorni si può giungere ad Addis Abeba; in mezza giornata in una qualunque delle capitali d'Europa, o nei maggiori porti del Mediterraneo.

Questo progresso rapidissimo è dovuto al progresso altrettanto rapido della tecnica delle costruzioni aeronautiche che, tra il 1933 e il 1936, con l'adozione delle eliche a passo variabile, con il carrello retrattile, con le superficie di ipersostentazione aerodinamica (flaps, zap, ali a fessura, ecc.) e con l'aumentata potenza, a parità di peso e di ingombro, dei motori, ha avuto un impulso ed un incremento notevolissimi, tali da determinare velocità medie superiori ai 300 Km. orari e la possibilità di volare comodamente, con carichi alari non inferiori a 150 Kg. al metro-quadro.

E' evidente che questa evoluzione rapidissima della tecnica aeronautica ha determinato, inoltre, un perfezionamento adeguato di tutta la organizzazione dei servizi, e per l'assistenza al volo e di tutta l'attrezzatura aeroportuale: in primo luogo, specialmente nei grandi centri di traffico, ha imposto l'ampliamento dei campi di lancio e d'atterraggio e dove non è stato possibile ampliare, ha consigliato l'abbandono dei vecchi aeroporti, che sono stati sostituiti da altri più moderni e più rispondenti alle esigenze attuali dell'aviazione civile.

A prescindere dal fatto che un apparecchio è divenuto oggi un vero e proprio battello volante, che deve essere quindi perennemente assistito, sia durante la navigazione a mezzo di un collegamento radiotelefonico e radiogonometrico, sia durante la sosta negli aeroporti con un comodo ricovero che permetta egualmente un comodo e rapido rifornimento e una pronta revisione di tutti gli organi del motore e dell'apparecchio, sta il fatto che alle velocità e coi carichi alari attuali, il campo di lancio e d'atterraggio deve corrispondere in pieno alle necessità imprescindibili alla completa sicurezza del-

la partenza e dell'approdo e cioè: possibilità di decollo e di atterraggio in tutte le direzioni e in tutti i sensi; assenza assoluta di ostacoli lungo il perimetro della zona d'approdo; dimensioni di tale zona esuberanti, in modo da evitare ai piloti ogni minima preoccupazione d'esser lunghi all'atterraggio e corti al decollo.

Tutte queste esigenze hanno consigliato la trasformazione della struttura degli aeroporti; il "Bourget" a Parigi sarà abbandonato o ampliato; a Monaco di Baviera si è costruito uno degli aeroporti più grandi e più moderni; a Londra si sta già pensando di sostituire "Croydon"; in Italia si sta per inaugurare il nuovo grandioso aeroporto di Milano a Linate; a Venezia si stanno facendo lavori imponenti per l'ampliamento di quello di San Nicolò, e a Roma ormai è deciso di abbandonare l'aeroporto di Lido di Ostia e quello del Littorio per fare un unico grandioso "bieraeroporto" a pochi chilometri a ovest della capitale, lungo il Tevere, in località detta "La Magliana" in cui gli idrovolanti e gli aeroplani potranno svolgere comodamente il loro intenso traffico di passeggeri e di merci.

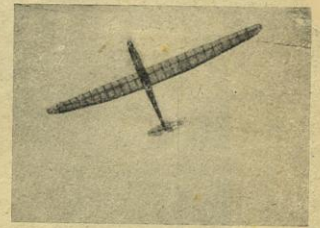
Non bisogna dimenticare infatti che Roma sta avviandosi a grandi passi a divenire, come ai tempi romani, il centro delle attività politiche e culturali d'Europa; da Roma s'irradia la nuova luce di una riforma sociale e politica che si va spargendo nel mondo; la sua posizione geografica, la sua attrattiva di città vetusta e di città novecentesca; l'essere divenuta il cervello di un impero, l'essere stata la culla di una storia millenaria che prosegue fulgidissima e proseguirà ancora per millenni, costituiscono gli elementi di un'attrazione che giustifica quanto si va ripetendo: che Roma è destinata a divenire un centro d'irradia-

zione di linee aeree, verso cui convergeranno e da cui partiranno intense correnti di traffico.

Ormai l'Aeroporto del Littorio, sebbene ancora moderno e sebbene ancor vasto, non è più sufficiente a contenere il movimento aereo da e per Roma; il "Lido di Ostia" è quanto mai infelice, contenuto com'è nella foce del Tevere e non consente che un'unica direzione di lancio e di approdo e per di più il bacino ha dimensioni limitate; di qui la decisione di munire Roma di un moderno aeroporto, e di far presto, in modo che per l'esposizione universale del 1941, che sorgerà appunto nei pressi della "Magliana" anche per via aerea si possa svolgere il traffico intenso che avrà direzioni da e verso i maggiori centri del mondo.

L'Aeroporto della "Magliana" sarà costituito da un grande bacino per idrovolanti, a forma pressoché circolare con raggio non inferiore ai due chilometri, e da un campo d'atterraggio di forma nuova ed originalissima che con superficie minima di terreno consente di partire e di atterrare in ogni direzione e in ogni senso. Tale forma è costituita, come si vede nella pianta, da una specie di triangolo curvilineo, con i lati curvi verso l'interno, al quale sono stati mozzati i tre vertici in modo da costituire, fra un lato e l'altro del triangolo, dei lati di lunghezza non inferiore ai quattrocento metri: in qualsiasi direzione si parta o si atterri il terreno utile alla manovra ha una dimensione non inferiore ai due chilometri. Tale forma non è naturalmente consigliabile per il bacino, a causa della mole di lavori che richiederebbe l'imponente arginatura dovuta al lungo sviluppo del perimetro.

Un campo di tal forma presenta poi, nel caso particolare, il grande vantaggio di permettere la massima



Il primo volo del modello veleggiatore (apertura alare m. 150) costruito seguendo le legioni de "L'Aquilone" da Francesco Pia di Castiglione d'Asi.

vicinanza fra campo e bacino; infatti le rispettive curve di contorno combaciano perfettamente.

La vicinanza alla capitale, l'ubicazione in una zona già solcata da rapide e comode vie di comunicazione, la perfezione degli impianti e delle costruzioni che vi saranno innalzate, l'originalità delle forme del bacino e del campo, faranno del nuovo aeroporto di Roma un'opera tipica e nel medesimo tempo rispondente alle più complesse esigenze. Perfetto dal punto di vista del traffico, sarà perfetto anche dal punto di vista tecnico: il bacino, infatti, la cui costruzione richiederà anche importanti lavori di raddrizzamento delle anse del Tevere, non sarà costituito d'acqua stagnante ma defluente naturalmente; il campo avrà la massima facilità di scolo, e renderà possibile di scegliere ottimamente l'ubicazione planimetrica dei vari fabbricati e cioè: le costruzioni e i manufatti necessari al ricovero degli apparecchi e alla loro manutenzione, al ricovero del personale, all'esercizio del traffico; aviorimesse capaci, sia per aeroplani che per idrovolanti (si prevede il ricovero contemporaneo di trenta o quaranta terrestri e di una quindicina di idro), officine per la riparazione dei velivoli e dei motori, la stazione passeggeri, gli impianti da segnalazione, le cabine di trasformazione, le cabine R. T. F. e radiogoniometriche, gli uffici, i dormitori e tutta l'attrezzatura più moderna per il massimo comfort dei passeggeri.

Tutti gli edifici avranno uno stile: quello che si può chiamare aeronautico e che è l'impronta dominante del tipo di architettura adottata negli aeroporti dell'Italia Fascista.

I lavori relativi alle varie opere verranno iniziati quanto prima e saranno condotti con notevole celerità, agevolati dalla circostanza che l'enorme estensione della zona consente l'impianto contemporaneo di più cantieri.

Concorso per un racconto e una poesia per ragazzi

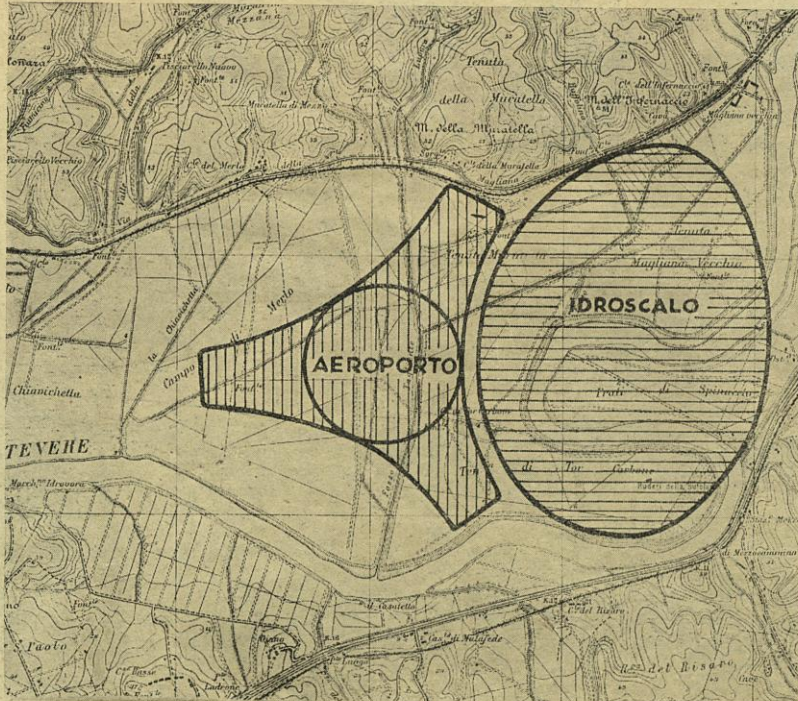
L'Editoriale Scolastica di Bologna istituisce un Premio Bailla per una poesia e un racconto destinati all'infanzia. Il tema è libero e tutti possono concorrere. Il racconto non deve superare le quattro cartelle dattiloscritte.

Tutte le composizioni meritevoli saranno illustrate e pubblicate sul giornale per ragazzi *La Prima Idea* ed eventualmente raccolte in volume.

Il Concorso è dotato di mille lire di premi così suddivisi: L. 300 alla miglior poesia, L. 300 al miglior racconto, L. 200 alle composizioni seconde classificate.

La commissione è costituita da: Mario Sandri, Gino Tibaldi, Mario Bonetti, dal Prof. Arnaldo Cocchi, Ispettore delle Scuole Elementari di Bologna e dal M. Silvio Morselli, Fiduciario dell'Associazione Fascista della Scuola.

I manoscritti dovranno essere inviati, senza alcuna formalità, entro il 28 Febbraio XV alla Editoriale Scolastica, Via Pignattari, 1 Bologna.



La pianta della località Magliana dove nasceranno l'idroscalo e l'aeroporto di Roma.

I DIALOGHI DI LEONCELLI E PANCETTINI

Leonc. — Bravo Pancettini. Sei un vero eroe, oramai.

Panc. — Ancora quella maledetta faccenda del paracadute?

Leonc. — Perché, maledetta? T'è servita a qualche cosa, no?

Panc. — A qualche cosa? M'ha fatto sudare quattro camicie quell'ombrello. E poi il vento dell'elica lo spingeva così forte, che io non riuscivo più a rialzarmi.

Leonc. — Ma spiegami un po' com'è andata la faccenda.

Panc. — E' andata così. Il pilota che mi fece volare l'ultima volta...

Leonc. — Vorrai dire... la prima volta.

Panc. — L'ultima, perchè dopo di allora non sono più riuscito a volare. Dunque — ti dicevo — quel pilota m'ha visto e m'ha detto: "Vuoi venire a fare un volo di prova?". Io lì per lì ho creduto che mi prendesse in giro ed ho risposto: "Un volo sì, ma non di prova perchè io ho già volato". — "Non volevo dire questo" — ha risposto lui — "intendevo "di prova" perchè il motore è stato riparato e vado a provarlo". Tu sai che simili voli sono i più pericolosi...

Leonc. — Perbacco! E non hai accettato?!

Panc. — ... sì. ho accettato... Lui allora mi ha fatto indossare il paracadute, mi ha fatto salire nell'apparecchio dove mi ha legato con le bretelle e mi ha lasciato lì allontanandosi... Io ascoltavo il rumore del motore e mi sembrava irregolare!...

Leonc. — Tu... giudicavi il motore?!

Panc. — Beh! Proprio giudicare, no; ma sai... lo... ascoltavo. Faceva certi scoppi curiosi, irregolari; insomma, proprio non mi piaceva. Capirai... si trattava di un motore riparato che dovevamo andare a provare...

Leonc. — Ed allora?

Panc. — Allora niente! Io stavo già da un pezzo sull'apparecchio ed il pilota non tornava... Non sapendo cosa fare, mi son messo a guardare gli strumenti di bordo. Poi mi sono fatto coraggio ed ho toccato così, appena sfiorato, taluni pezzi. Senza volerlo ho toccato una piccola levetta sulla mia sinistra. Non l'avessi mai fatto! Il motore è partito in pieno con un frastuono del diavolo. Tutto l'apparecchio sussultava e sembrava volesse scoppiare. Gli occhiali mi si sono appannati. Li ho tolti, ma il vento dell'elica mi ha fatto lagrimare gli occhi. Volevo riportare quella piccola leva nella primitiva posizione e non la trovavo più. Allora mi so-

no slegato e ho tentato di uscire fuori. Ma chissà perchè non ci riuscivo. Dopo molti sforzi, ho potuto sollevarmi, ma il paracadute mi dava fastidio. Allora ho tentato di scioglierlo, ma quello invece s'è d'improvviso spalancato. Gonfiato dal vento dell'elica, mi ha quasi strappato dall'apparecchio. Sono caduto a terra, ho tentato di rialzarmi. Macchè!... mi ha trascinato via per una decina di metri. Poi è corsa gente e mi hanno aiutato a liberarmi.

Leonc. — Ah! Ah! Ah! Dev'essere stata una scena buffa assai!

Panc. — C'è poco da ridere; avrei voluto veder te al posto mio...

Leonc. — Scusa, sai... ma a me non sarebbe successo.

Panc. — E perchè?

Leonc. — Perchè se come funziona un paracadute e so anche come si fa a manovrare il motore...

Panc. — Puh! Sei sempre lì dello stesso fanfarone...

Leonc. — Non sono affatto un fanfarone e del resto non ci vuole molto a sapere qualcosa più di te...

Panc. — Come sarebbe a dire?

Leonc. — Senza "sarebbe a dire". Ti metto subito alla prova. Sai tu a che cosa serve il paracadute?

Panc. — Toh! Che domanda scema; lo dice la stessa parola: paracadute.

Leonc. — Spiegati con un esempio.

Panc. — Ecco: se mentre vuoi stai per cadere con l'apparecchio, ti butti fuori e ti salvi col paracadute...

Leonc. — E poi...

Panc. — ... e poi che cosa?

Leonc. — Poi, a che altro serve?

Panc. — E che vuoi di più dal paracadute dopo che t'ha salvato la pelle?

Leonc. — Vedi come sei in arretrato... per non dire ignorante? Il

paracadute oggi serve non solo a salvarti quando è necessario, ma a tantissimi altri usi. Ad esempio: a discendere dove non c'è campo d'atterraggio.

Panc. — E l'apparecchio?

Leonc. — L'apparecchio torna indietro col pilota che vi resta... Ma fammi dire tutto ed erudisciti se ci riesci. Dunque il paracadute serve anche a lanciare i viveri e le munizioni per le truppe in marcia. In Abissinia sono stati riforniti così interi corpi d'armata. Il Negus aveva detto: "Gli italiani non potranno avanzare celermente, perchè nel mio civile regno mancano completamente le strade per i loro autocarri. E se avanzano, noi faremo la guerriglia alle colonne di rifornimento tagliando loro i viveri". Ed invece è rimasto con un palmo di naso.

Panc. — E perchè?

Leonc. — Perchè le colonne di rifornimento, anziché seguire le vie terrestri, hanno preferito quelle del cielo dove i predoni abissini non sono ancora riusciti ad organizzare le loro tradizionali razzie.

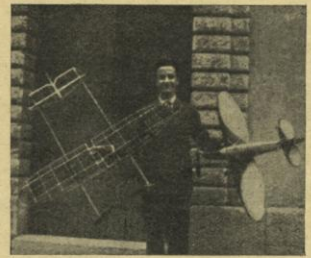
Panc. — E' vero, ne ho sentito parlare, ma me lo ero dimenticato...

Leonc. — Non mi meraviglio... Però non è tutto qui. Il paracadute serve anche ad altre imprese più grandi. Per esempio: io e te siamo in guerra. Ad un certo momento io penso di colpirti alle spalle. Allora cosa faccio? Trasporto una parte delle mie forze in volo e le fo discendere nelle tue retrovie per mezzo dei paracadute.

Panc. — Caspiterina! Questa sì che è ben pensata. Però... io posso spararti mentre discendi! Vedi che non è tanto buono il sistema. E poi quanti uomini puoi trasportare?

Leonc. — Moltissimi.

Panc. — E le armi?



L'aeromodellista R. Martorelli di Rovereto con un «Ba. 33» e con l'ossatura di un «due tubi».

Leonc. — Con tutte le armi: fucili, mitragliatrici, cannoni.

Panc. — Bum! I cannoni... mi pare troppo...

Leonc. — ... ed allora ci aggiungo anche i carri armati!

Panc. — Ma non esagerare! Lanci anche quelli col paracadute...

Leonc. — Certo no. Ma i primi paracadutisti occuperanno una zona di terreno adatta per atterrare, la accomoderanno alla meglio e su quella faccio atterrare decine e decine di aeroplani con tutto quello che voglio: uomini, mitragliatrici, cannoni, carri armati... tutto!

Panc. — Sarà... ma non mi convinco troppo.

Leonc. — Vuoi che ti convinca? Beh! Sappi allora che tutti i più grandi paesi del mondo hanno creato una specialità aerea proprio allo scopo che t'ho detto.

Panc. — Anche noi?

Leonc. — Ecco la prova della tua crassa ignoranza. Tu non sai che anche in Italia è stata studiata e creata la specialità dei paracadutisti.

Panc. — Se è così... ti credo.

Leonc. — E non sai che durante la Grande Guerra l'aviazione ha trasportato al di là delle linee degli uomini di fegato che hanno studiato le mosse del nemico e fornito preziose informazioni ai nostri comandi? Non sai che nel 1916 due idrovolanti italiani ammararono sulla costa Montenegrina, a Punta Samara, dove gli aviatori sbarcati a terra dettero fuoco ad un grande deposito di carbone al posto telefonico, poi tornarono a bordo, ripresero il volo e rientrarono tranquillamente a casa loro?

Non sai che nel 1928 in Libia degli apparecchi da bombardamento, dopo avere bombardato dei ribelli, sbarcarono un nucleo di ascari che fugarono i superstiti e liberarono una carovana precedentemente raziata a libici a noi fedeli?

E pure nel 1928, mentre i nomadi della Ghriba in rivolta assediavano un nostro presidio a Midza, l'aviazione non trasportò alle loro spalle circa duecento uomini armati di tutto punto e due cannoni da 75 con le relative munizioni?...

Panc. — E come andò a finire?

Leonc. — Te lo puoi immaginare: il nostro presidio fu liberato ed i rivoltosi uccisi o dispersi. Potrei dirti tanti altri esempi, ma mi pare che tu dovresti conoscerli, i più recenti...

Panc. — Quali?

Leonc. — Ma quelli della definitiva e completa occupazione dell'Abissinia! Ma non li leggi i giornali tu? Non hai saputo che gli aeroplani hanno sbarcato uomini ed armi nei punti più lontani dell'impero, dove addirittura i bianchi non erano mai arrivati? Ma si può sapere dove e di che vivi? E' incredibile! Ti preoccupi solo di fare onore al tuo nome: Pancettini e... ti gonfi indecentemente.

Panc. — Ma...

QUANDO C'ERA CALDO...



Quando c'era caldo gli aquilotti e le rondini romani abbonati a «L'aquilone» si davano alla pazzia gioia per boschi e prati. Ecco un'altra posa di una nota «ripresa» cinematografica in occasione della gita al Lido di Roma e della visita degli stabilimenti aeronautici della S.A.I.M.A.N.

Leonc. — Non ci sono nè ma, nè scuse. Un ragazzo della tua età che conosce così poco l'aviazione e la storia di casa nostra! Senti: non voglio dirti quello che penso di te perchè... è la fine dell'anno e sei in tempo ancora a fare dei buoni propositi per il 1937. Ma se non cominci una vita nuova, se non consumi un po' di pancia, credimi... è meglio che sul campo d'aviazione non ti ci fai più vedere.

Panc. — Tu mi mortifici e mi avvilisci...

Leonc. — Perchè non mi dici che ti offendo?

Panc. — Già... sarebbe meglio... Ma... corpo d'un motore da mille cavalli, tu hai sempre ragione!

Leonc. — Bravo! Questo è un indizio di intelligenza e, sinceramente, pel nuovo anno ti auguro un buon calo di pancia...

Gibbi

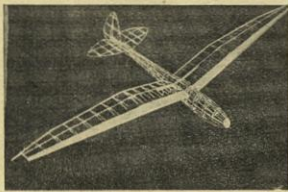
CRONACA BREVE

IL DUCE, il 19 dicembre, è partito dall'Aeroporto del Littorio diretto a Forlì pilotando il proprio «S. 81»; il figlio ten. Bruno pilotava l'apparecchio di scorta.

DOPO ALCUNI GIORNI DI PERMANENZA in Germania, dove è stato ospite del ministro dell'Aria Göring, ha fatto ritorno in Italia il Duca d'Aosta, comandante della Divisione Aerea «Aquila».

DALLA RELAZIONE PRESENTATA AL DUCE dall'on. Klinger risulta che gli apparecchi della Società «Ala Littoria», che nell'anno XIII volarono per milioni 3.570 e 905 di chilometri trasportando 46.872 passeggeri, nell'anno XIV hanno volato per milioni 5.302.011 di Km. trasportando 61.574 passeggeri.

PROVENIENTI DAL CAMPO D'AVIAZIONE ellenico di Tatoi, sono giunti a



Lo scheletro di un aeromodello veleggiatore costruito da Carlo Chini di Roma.

Sofia i due apparecchi «A.P. 1» e «Chibbi», che, rispettivamente pilotati dai comandanti De Bernardi e Rossetti, stanno effettuando dei voli di presentazione commerciale innanzi alle autorità aeronautiche bulgare.

UNA COMMISSIONE ITALIANA, composta dall'ingegnere atlantico Pezzani, dall'ing. Gabrielli della «Fiat» e dall'ing. Mareschchi dell'«Ala Littoria», ha recentemente visitato i più importanti stabilimenti aeronautici degli Stati Uniti d'America.

DURANTE LA SECONDA SETTIMANA DI DICEMBRE sono stati iscritti al Registro Aeronautico Nazionale i seguenti apparecchi: un «Fiat A.S. 1» da turismo, matricola «I-LION» di proprietà della R.U.N.A. di Ferrara; un «Ca. 100» da turismo, matricola «I-MITO» di proprietà della R.U.N.A. di Modena; un «Ro. 6» da turismo, matricola «I-CASO» di proprietà della R.U.N.A. di Roma; un moto-veleggiatore «Alca Bonomi», matricola «I-TROS» con motore da 25 cavalli, di proprietà del costruttore Vittorio Bonomi di Milano e un «Fiat A.S. 1» da turismo, matricola «I-UNI» di proprietà della Reale U.N.A. di Udine.

DAL 14 AL 19 DICEMBRE SCORSO, presso le Scuole di pilotaggio della Reale U.N.A., hanno conseguito il brevetto di pilota di primo grado 21 allievi, mentre due allievi hanno conseguito il brevetto di pilota di secondo grado ed è stato rilasciato un brevetto di ufficiale di rotta di primo grado.

UN PALLONE SFERICO FRANCESE, con a bordo l'ing. Delvigniere e il fabbricatore

di armi Crobex, ha atterrato per errore, senza danno per l'involucro e l'equipaggio, nei pressi di Viborg in Danimarca.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA POLACCA ha inaugurato a Varsavia un nuovo stabilimento per la costruzione di aeroplani, stabilimento che è di proprietà dello Stato.

CON L'ARRIVO A BATHURST del «Dornier Taifun» proveniente da Porto

Il concorso nazionale bandito dalla R. U. N. A. per realizzare il volo umano

Come è noto, la R.U.N.A. è d'uso di dare un premio al primo concorrente italiano del volo muscolare.

Ecco il regolamento al quale dovranno uniformarsi gli inventori; l'attenta lettura di esso sarà una buona doccia per tutti coloro che credono che il volo muscolare sia questione soltanto di buone gambe, o di braccia muscolose, più che di cervello e di studio.

Art. 1. — La R.U.N.A. bandisce un concorso fra cittadini italiani residenti in Italia per la realizzazione di un dispositivo capace di realizzare il volo umano secondo le norme specificate nel presente Regolamento.

Art. 2. — Il concorso è dotato di premi ammontanti a L. 100.000 da assegnarsi secondo i criteri stabiliti dal presente Regolamento.

Art. 3. — La partenza dovrà avvenire da una pista orizzontale o dal prato di un normale campo di aviazione.

Art. 4. — Le condizioni atmosferiche dovranno essere normali, cioè senza apprezzabili correnti ascendenti e con pratica calma di vento.

Art. 5. — Dovrà essere raggiunta e mantenuta la quota di almeno m. 5 su un percorso di almeno 2 Km. con virata intorno ad un pilone e ritorno al punto di partenza.

Art. 6. — Non è consentito alcun dispositivo ausiliario tendente a facilitare la partenza.

Art. 7. — È ammesso il ricorso a mezzi accumulatori di energia umana, purché inseriti nell'apparecchio e indipendenti dal terreno, da manovrarsi dal volatore immediatamente prima del volo, per un periodo di tempo non superiore a 5 minuti prima tra l'inizio delle operazioni di accumulazione e la partenza.

Art. 8. — È escluso l'impiego della sostentazione statica anche se parziale.

Art. 9. — All'apparecchio che realizza il volo nelle condizioni previste dai precedenti articoli, verrà assegnato un premio di lire 75.000.

Art. 10. — Il premio di cui all'articolo 9 viene portato a L. 100.000 se gli stessi risultati saranno conseguiti senza il ricorso a mezzi accumulatori di energia, di cui all'art. 7, ferme restando le altre condizioni. Il premio di L. 100.000 non è cumulabile con quello di 75.000 previsto dall'art. 9.

Art. 11. — Il premio di L. 75.000 si riduce alla cifra di L. 10.000 se l'apparecchio nelle condizioni degli articoli 3, 4, 6, 7, 8 raggiunge almeno i seguenti risultati:

— Salita a quota non minore di m. 2 mantenuta su un percorso di almeno m. 300 senza obbligo di ritorno al punto di partenza.

Questo premio non è cumulabile con quelli precedentemente considerati.

Art. 12. — Il premio di L. 10.000 viene portato alla cifra di L. 20.000 se i risultati di cui all'art. 11 saranno raggiunti senza il ricorso ai mezzi accumulatori di energia, di cui all'art. 7, ferme restando le altre condizioni.

Questo premio non è cumulabile con quelli precedentemente considerati.

Art. 13. — Verrà premiato solo il migliore dei risultati conseguiti fra più concorrenti e perciò l'assegnazione di un qualsiasi dei premi considerati rende indisponibile ogni altro premio di grado inferiore.

Natal, il 13 dicembre scorso la Società tedesca «Luft Hansa» ha compiuto il suo 200° volo attraverso l'Atlantico.

L'AVIAZIONE CIVILE GIAPPONESE alla fine del 1936 aveva 171 apparecchi terrestri e 28 idrovolanti, dei quali 63 destinati ai trasporti aerei di linea; alla stessa data i piloti civili erano 781, di cui 302 di prima categoria, 384 di seconda e 95 di terza.



Vezio Vecchi di Grosseto.

Art. 14. — Nel caso di più concorrenti che abbiano soddisfatti tutti i requisiti del Regolamento, la Commissione esaminatrice, a suo giudizio insindacabile, ripartirà l'entità del premio fra i vincitori, in relazione al merito di ognuno.

Art. 15. — Il concorso è aperto dal 1° gennaio XV al 31 dicembre XVI. L'assegnazione eventuale dei premi non può avvenire che dopo il 31 dicembre XVI.

È in facoltà della R.U.N.A. di mantenere aperto il concorso e di apportare varianti al regolamento.

Art. 16. — Il concorso è accessibile senza alcuna tassa d'istruzione. È sufficiente una domanda alla quale dovranno essere uniti:

a) una descrizione ed un disegno schematico dell'apparecchio;

b) un attestato del R.I.N.A. che autorizzi la prova.

La domanda dovrà essere presentata almeno un mese prima dell'esecuzione della prova.

Art. 17. — Il pilota della macchina, che può anche non essere il costruttore, dovrà essere in possesso almeno del brevetto di 1° grado di pilota o di brevetto «C» di volo a vela.

Art. 18. — La R.U.N.A. non risponde dei danni che comunque possano derivare ai

concorrenti, alle macchine, a terzi e a cose di terzi in dipendenza della partecipazione e dello svolgimento del concorso.

La R.U.N.A. è altresì esonerata da qualsiasi eventuale responsabilità derivante da pretesi diritti di privativa.

La spesa di trasporto per e dal luogo scelto per la prova di volo è a carico dei concorrenti.

La R.U.N.A. potrà concedere, senza impegno, il ricovero delle macchine per un periodo non superiore ad un mese.

Art. 19. — La R.U.N.A. si riserva il diritto di perfezionare in un momento qualsiasi il presente regolamento con disposizioni che saranno rese note ai concorrenti dalla pubblicazione su «Le vie dell'aria».

Le confessioni del Castellano dell'Aria

IL MAGO ABARIS E LE PAROLE ALATE

— Ah! Aug! Aiutooo! Uag! Ih! Oh! ah!... — urlò qualcuno dietro di me, mentre col Castellano attraversavamo un gregge di nuvolette sparpagliate come pecore al pascolo; e vidi di lontano apparire un essere che avanzava a velocità grandissima spiccando balzi prodigiosi, tanto che sembrava volasse. Era un vecchione d'aspetto selvaggio, vestito all'antica. Gli occhi gli spor-

gevano dalle orbite, e la barba e i lunghissimi capelli gli svolazzavano al vento.

Ci rasentò, quasi investendoci, urlò qualcosa d'incomprensibile e, sempre saltando di nuvola in nuvola, come un capretto impazzito, dilleguò. Fu allora, quando ci volse le spalle, che potei spiegarmi la ragione di quegli urli e di quella corsa disperata. Il povero disgraziato



... gli scorcio dietro una delle sue fessce d'oro...

era inseguito da una grossa freccia d'oro (almeno sembrava d'oro) che lo pungeva rabbiosamente subito sotto la schiena ogni volta che accennava a sostare o a rallentare.

— E chi è quel poveraccio? Che cos'ha fatto? — chiesi.

— E' Abaris, il famoso mago di Scizia, come gli antichi chiamavano una parte della Russia meridionale verso il Mar Nero...

— Ah, ma lo conosco! — interruppi — Non è un tale che ottenne da Apollo il dono di poter volare per mezzo d'una freccia d'oro?

— Già, così dice la leggenda, che parla appunto di questa freccia e non si spiega di più... Ma la faccenda è andata un po' diversamente. In realtà Apollo non gli concesse un bel nulla; anzi, un giorno che proprio non ne poteva più delle lagnose

za, che oggi ci accingiamo a commemorare e a celebrare con l'inaugurazione di questo marmoreo busto, può esser considerato l'antesignano, il precursore di quella scuola dottrinarista che...".

— Ma, ma... — balbettai, volto al mio amico che sorrideva sotto la maschera di velluto. Una terza voce, stridula, m'interruppe, declamando con enfasi straordinaria;

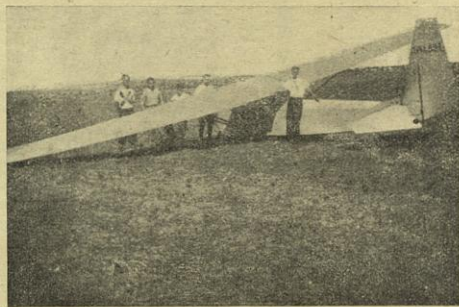
— "Quali e quante immagini di gloria, pregne di poesia e stillanti d'ammirazione non dovremmo noi riunire per deporle, conteste qual sero d'onore, sul venerando capo del neo-cavaliere Ponziano Maltifò, emerito insaccatore di suine carni, vanto, lustro e decoro d'Asprarocca a Maiella, le cui sterminate ed inclite benemerenzze verso la linda cittadina nostra e la Patria tutta volano sulle trombe della fama pei monti e il mare dell'universo mondo?"

Un lieve spruzzo umido accompagnò il cessar repentino di questo sproloquio e feci appena in tempo a vedere che era prodotto dallo scoppiare d'una enorme bolla di sapone. Contemporaneamente, d'ogni parte sopraggiungevano innumerevoli altre bolle e scoppiavano a loro volta, lasciando sfuggire frasi pompose e risonanti.

Era peggio che trovarsi a un mercato, perchè almeno lì ti divertivi a sentir gridare: "Venghino, signori, favorischino. Qui si ammira la foca con le ali e il serpente barbuto!". Invece da quelle bolle non uscivano che paroloni noiosissimi, da far dormire in piedi.

— Andiamo più in alto, Ulisse, — fece il Castellano —, se no ci faranno girar la testa tutte queste vane chiacchiere. Sono nè più nè meno che quelle vuote e fastidiose espressioni che si trovano nei discorsi degli imbecilli che non hanno nulla da dire ma che, per farsi ammirare (così credono loro) approfittano d'ogni occasione per sbrodolar giù sciocchezze su sciocchezze.

Son quelle che i cronisti chiamano "parole alate". Come vedi, non hanno ali e somigliano a semplici bolle di sapone, di cui hanno la inconsistenza e la breve vita, senza, possederne la levità e il colore.



Volò a vela tunisino. Il giovane con una croce in petto è l'italiano Valfrido Caminiti, nostro vecchio amico.

"Non è senza ambascia e commo- zione che assistiamo alla dipartita..."

Questa fu l'ultima voce che ci giunse, quando già stavamo per approdare su una nuvoletta tondeggiante.

L'ingegnoso Ulisse



FRANCO MUSCARIELLO - Torino. — Sono veramente contento che in codesta città tu abbia trovato ciò che sognavi a Verona. Che la signorina della R.U.N.A. di Torino sia tanto gentile e che mi batta per molte ragioni, lo so; e so anche che tu sei un bel tipo, alquanto egoista. A proposito di fanciulle, cioè di rondini, Franca Ruffo, che un tempo scriveva su «L'Aquilone» e mandava a me lettere lunghe e corte con centomila domande, non risulta più abbonata, per sua disgrazia; nè so più nulla di lei da parecchio tempo. In quanto al giornale che ti arriva il... sabato, se tu non fossi quello sventato che sei, avresti dovuto capire, e vedere, e sapere, che il numero 51 che ti è giunto sabato 19 (e non sabato 20, come tu scrivi) era quello che porta la data di domenica 20, il che significa che ti è giunto in anticipo di un giorno, e non in ritardo di sei. Adesso che ti ho sistemato, ti saluto cordialmente.

ANGELO MENALDINO - Torino. — Ho provveduto a farti cambiare l'indirizzo ed ho passato in amministrazione la tua protesta relativa agli ultimi numeri che non ti sono pervenuti. Come si spiega questa faccenda?

PULCINÒ - Rovereto. — Grazie, Auguri.

ALDO NERI. — Ti ho spedito d'urgenza i numeri che mi hai chiesti. Sono contento che tu sia deciso a costruire un bell'aeromodello. Di te mi stupisce una cosa. Che tu stia frequentando la quarantunesima ginnasio. Ma allora nel Collegio Nazionale i professori non sono dei semplici tiranni, ma dei carcerieri.

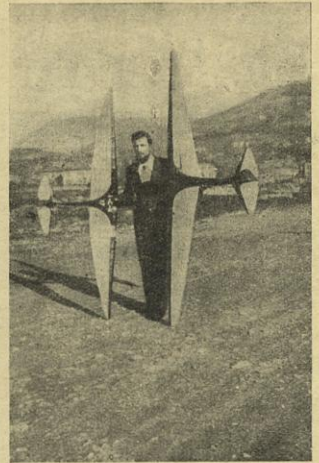
MIGONE - Genova. — Ho riletto la tua lettera di un anno fa. Dici qualche cosa di saggio, ma scrivi troppo. Ad ogni modo ciò che ti interessa l'abbiamo fatto. Col 1937 L'Aquilone diventerà ancora più interessante: più snello e più ordinato.

ANTONIO CAMINITI - Tunisi. — Ti dico e ti ripeto che non abbiamo ricevuto nessun vaglia di 36 franchi. Almeno così mi assicurano in amministrazione. Soltanto in questi giorni vedo un avviso per la riscossione di lire 17.70 provenienti da Tunisi. Ma non so ancora di che si tratti, perchè tale somma non è ancora stata riscossa. In quanto al Numero 21 ti è stato spedito più volte. A questo proposito ti devo avvertire che il numero 21 porta, erroneamente, il numero 20. Ti ringrazio per la propaganda che fai e ti prego di intensificarla, se ciò ti sarà possibile. Dimmi come sono stati spediti i 36 franchi.

ANTONIO BRANDO - Tripoli. — Io non ho letto il tuo racconto, ma il barbuto Censore dice che non va. Tuttavia mi prega di non scoraggiarti. Quindi tu sai che cosa vuol dire ciò.

LIBERIO PARDINI - Livorno. — Non è assolutamente possibile ch'io sappia i nomi degli aeromodelisti della tua città. Rivolgiti alla R.U.N.A. Il regolamento per le gare del prossimo anno verrà pubblicato presto. Ti ho fatto spedire un certo numero di copie del N. 45. Spero che il tuo lavoro dia dei buoni frutti.

GIULIANO PASQUALE - Taranto. — La



Il roveretano Aldo Ciaghi coi suoi due ultimi veleggiatori.

sede della R.U.N.A. è in corso Umberto, 42. Ti faccio spedire l'elenco degli abbonati di codesta città.

PACE - Bergamo. — Il pacco con «Il costruttore di aeromodelli» ci è stato rimandato da Pacetto. Il giorno 21 ti è stato spedito a Bergamo. Grazie per la buona propaganda che fai in favore del tuo giornale. Se ti occorrono altre copie, scrivimelo.

GUIDO GIANNI - Arezzo. — Come vanno le cose aeromodelistiche di così? Se ti arrivano le riviste dalla California, mandamene in visione. Se ti occorrono altre copie, scrivimi.

I. ALUM - Roma. — Ho passato la tua lettera all'ingegner Sofistico (ossia scorbuto), il quale la farà oggetto, credo, di un «Bottega». Scusa il ritardo, ma, se sei inventore, devi essere già abituato a soffrire per l'incomprensione altrui. Ciao.

CAVALLO RAMPANTE - Genova. — Rispondo alle tue due ultime lettere e ti dico che ti sono grato per la fiducia che hai in me. Mi auguro di poter fare qualche cosa per te; ma come posso? Corsi premilitari di pilotaggio non ci sono; cioè non ci sono più, perchè, credo, sono superflui. Dimmi un po': non ti interessano i concorsi che bandisce continuamente il Ministero per ufficiali piloti di complemento? Non ti interessa l'Accademia Aeronautica?

GAETANO FEDOZZI - Parma. — Prima di tutto niente «lei». Io sono «tu». In secondo luogo ti ringrazio per le parole di elogio che indirizzi al nostro giornale «utile e dilettevole ed un tempo, il che — come dici tu — è veramente una cosa rara». A vestri voluto volare? Abbi pazienza e spera. Se gli umori internazionali si schiariscono, il prossimo anno può darsi che il Ministero dell'Aeronautica ci permetta di fare ancora dei voli e dei raduni. La domanda relativa alla grandezza delle ruote degli aeroplani d'alta quota mi ha sbalordito. Che rapporto può esserci fra le ruote e l'altezza? Ti dirò che gli aeroplani del servizio civile, che pesano delle tonnellate, hanno delle ruote più grosse perchè pesano di più. Ecco tutto.

(Altra posta a pag. 14).

**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**
Utensili e materiali
Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

La Palestra dell'aeromodellista

Progetto di un modello veleggiatore

(Continuazione dal numero precedente)

Quando la colla si sia ben asciugata si procederà al montaggio dei due tronchi dell'altra semi-ala, adoperando gli stessi sostegni, per essere certi che le incidenze delle cèntine risultino identiche a quelle ottenute nel primo montaggio.

Infine si eseguirà la rifinitura dei tronchi d'ala: si toglieranno tutte le parti di longheroni sporgenti dalle cèntine, in maniera che le superfici di essi seguano esattamente il profilo, si rifilerà il bordo d'uscita a lunghezza esatta con le estremità delle cèntine, si applicheranno dei fazzoletti, in forma di triangolo, all'incastro del longherone posteriore con la cèntina 0. e si applicherà, per tutta la lunghezza dei tronchi d'ala, un rivestimento di impellicciatura o di compensato sottilissimo sul bordo d'attacco, in modo da arrivare ai longheroni anteriori, sui quali potrà essere inchiodato, oltre che

(e quindi dal centro di pressione C. P. dell'ala), e la distanza xg del centro di pressione dell'ala dal bordo d'attacco.

Il rapporto $ag/1$ è uguale a $120 : 17,5 = 6,9$; il rapporto $xg/1$ è uguale a $7,2 : 17,5 = 0,41$.

I coefficienti di riduzione della superficie dei piani di coda, essendo l'allungamento dell'ala di valore 15, e quello del piano di coda di valore 5, risultano i seguenti:

per l'allungamento dell'ala: 0,70
 » della coda: 0,86
 per il rapporto $ag/1$. . . : 0,50
 » » $xg/1$. . . : 1,55

La superficie della coda diviene per tanto la seguente, sostituendo nella formula 26) i valori ora indicati::

$$s = \frac{40 \times 0,5 \times 1,55 \times 0,7 \times 0,86}{5} = 3,75 \text{ dmq.}$$

Data tale superficie e dato l'allungamento 5, il piano di coda risulta, arrotondando, di apertura cm. 43,5 con la corda media di cm. 9.

Nella figura 14 bisognerà quindi variare le misure del piano di coda, il cui bordo d'attacco dovrà essere situato più avanti della retta mm di cm. 6 (cioè i $2/3$ della corda media). Il centro di pressione della coda, al 25% della corda, risulterà a cm. 2,25 dal bordo d'attacco.

Infine la distanza del centro di pressione della coda dal bordo d'attacco del modello risulta di cm. 124,2, che arrotonderemo in cm. 125, come era già stato trovato.

Data la variazione della superficie, naturalmente cambierà il diagramma dei momenti, rappresentato nella fig. 15.

Notiamo però subito che la direzione delle rette isocline rimane la stessa, essendo invariato il rapporto $1/a$.

Varierà invece il coefficiente di riduzione del coefficiente di momento Cmc della coda, poiché s/S , rapporto fra le superfici della coda e dell'ala, diviene uguale a $3,75 : 40 = 0,094$, restando invariato il rapporto $a/1 = 125 : 17,5 = 7,15$.

Sostituendo il valore $s/S = 0,094$ nella formula 27) si ottiene il valore:

$$4 \times 7,15 \times 0,094 = 2,68$$

con il quale dovremo calcolare i momenti della coda rispetto al bordo d'attacco dell'ala, e ridotti alla superficie dell'ala.

Semplificheremo il calcolo notando che per ogni valore del calettamento k , il momento della coda si annulla quando l'assetto corrisponde all'incidenza $i = -k$.

Dato $k = 0^\circ$, il piano di coda si trova parallelo alla corda dell'ala, e l'incidenza di esso sarà nulla quando si ha l'incidenza dell'ala $i = 0^\circ$; dato $k = -4^\circ$, ad esempio, il piano di coda si troverà con incidenza zero, rispetto alla direzione del moto, quando si ha l'incidenza dell'ala $i = +4^\circ$. Poiché la coda ha profilo biconvesso simmetrico, noi sappiamo che il momento è nullo quando l'incidenza della coda è uguale a zero: quindi, per ogni valore di k , avremo un momento della coda nullo, rispetto al bordo d'attacco dell'ala, in

corrispondenza dell'assetto relativo ad $i = -k$, ed in conseguenza di ciò il coefficiente di momento del velivolo completo, è uguale, in tali condizioni, al coefficiente di momento del modello parziale. Tutte le curve di momento, quindi, relative a diversi valori di k , $0^\circ, -2^\circ, -4^\circ, -6^\circ, -8^\circ, -10^\circ$, passeranno per i punti della curva di momento del modello parziale corrispondenti alle incidenze i dell'ala, rispettivamente $0^\circ, +2^\circ, +4^\circ, +6^\circ, +8^\circ, +10^\circ$.

Determiniamo ora il coefficiente di momento del velivolo completo per un determinato valore di i ed un determinato valore di k : ad esempio $i = 10^\circ$, e $k = 0^\circ$. In queste condizioni avremo il piano di coda parallelo all'ala; l'incidenza del piano di coda sarà uguale a quella dell'ala, $+10^\circ$. Per il profilo adottato si ha, rispetto al bordo d'attacco della coda, il coefficiente di momento della coda di valore $100 Cmc = 19$, mentre per l'ala, all'incidenza $i = +10^\circ$, si ha $100 Cma = 23$.

Si ottiene quindi il valore del coefficiente di momento del velivolo, per $i = +10^\circ$ e $k = 0^\circ$:

$$100 Cmc = 23 + 2,68 \times 19 = 74$$

Tracciamo quindi una retta verticale passante per il valore 74 della scala Cm , fino ad incontrare la retta isocline relativa ad $i = +10^\circ$. Unendo tale interse-



Un bel modello di Linse Tosi di Bologna.

zione con il punto della curva dei momenti del modello parziale corrispondente ad $i = 0^\circ$, avremo la curva dei momenti del modello completo relativa al calettamento $k = 0^\circ$.

Basterà ora tracciare, per i punti della curva dei momenti del modello parziale corrispondenti alle incidenze i , $+2^\circ, +4^\circ, +6^\circ, +8^\circ, +10^\circ$, le rette parallele a quella già tracciata, per avere senz'altro le curve di momento del velivolo completo relative ai calettamenti k , rispettivamente di valore $-2^\circ, -4^\circ, -6^\circ, -8^\circ, -10^\circ$.

In base alle considerazioni già fatte, adotteremo ugualmente il calettamento $k = -8^\circ$.

Ing. BI

(Il seguito al prossimo numero).



Il secondo modello di G. Gottard di Rovereto.

incollato come sul bordo d'attacco e sulle cèntine. Sulla cèntina 0, di spessore 3 mm., si potrà eseguire anche una chiodatura, con pochi chiodini, uno dei quali sul listello del bordo d'attacco, in modo da unire il rivestimento il listello e la cèntina. Da questo momento in avanti non si potrà più usufruire dei sostegni da 40 mm. per il bordo d'attacco, che rimane coperto, ma bisognerà appoggiare lo scheletro sui sostegni del bordo d'uscita e su quelli preparati per il longherone anteriore inferiore.

Eseguita la rifinitura si uniranno i tronchi di ogni semi-ala, con i diaframmi già preparati in base alla figura 21. Fra le cèntine 5 di ogni semi-ala si applicherà, tanto sul dorso che sul ventre, una striscia di impellicciatura, o compensato sottilissimo, che verrà, alla fine, rifilata lungo le cèntine: si otterrà così un notevole rinforzo dell'attaccatura dei tronchi.

Prima di eseguire la copertura si fisseranno gli alettoni, ritagliati in semplice compensato da 1 mm., ai ferretti sporgenti in corrispondenza delle cèntine 11 e 15.

Prima di procedere è necessario, purtroppo, correggere un errore di calcolo del momento del modello. Chiedendo scusa ai lettori aeromodellisti, rimediamo adesso, ancora in tempo per evitare sgradite sorprese alle prove.

L'errore fatto consiste in una errata lettura dei diagrammi relativi alla superficie del piano di coda. Lasciamo inalterata la figura 14 (L'Aquilone numero 46 anno 1936) per quanto riguarda la corda alare, la distanza ag di cm. 120 della retta mm del baricentro

COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Domande interessanti mi sono state mandate da Antonio Sponga, di Trieste, che sta studiando il libro ottimo del Winkler. Lo Sponga si è incagliato nella questione della stabilità longitudinale delle ali a freccia e delle stabilità trasversali delle ali a V.

Il Winkler dice che in un modello con l'ala a freccia il centro di pressione si trova, sull'asse di mezzaria della fusoliera, all'incrocio di questo asse con la retta trasversale che unisce i centri di pressione delle due semi-ali. In corrispondenza del centro di pressione si avrà, per l'assetto normale di volo, il baricentro, e la retta trasversale rappresenta anche l'asse intorno al quale il modello ruota cambiando d'assetto.

Bisogna notare (e lo Sponga capirà subito quanto gli è rimasto oscuro) che il Winkler suppone l'ala ad incidenza decrescente dall'attacco verso le estremità.

Se per una causa qualsiasi il centro di pressione si sposta verso l'avanti, il modello cabra, ruotando intorno all'asse trasversale passante per il baricentro (è

bene ricordare che tutti i movimenti, di rollio, o squilibrio laterale, di beccheggio, o squilibrio longitudinale, e di direzione, avvengono come rotazioni intorno ad assi passanti per il baricentro). Osserviamo cosa avviene dell'incidenza: la parte centrale, più avanzata, dell'ala a freccia, assume un'incidenza per la quale la portanza diminuisce, anziché aumentare. Le parti estreme dell'ala, che in assetto normale di volo hanno incidenza di bassissima portanza, assumono invece un'incidenza di forte portanza.

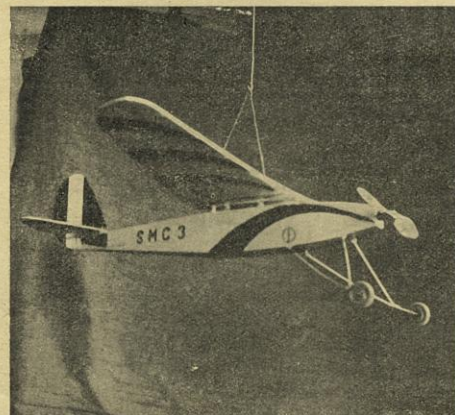
Ne segue che nella parte avanzata dell'ala, anteriore al centro di gravità, la portanza è diminuita, o magari ridotta a zero; nelle parti d'ala estreme, posteriori al centro di gravità, la portanza è aumentata: si viene quindi ad avere l'effetto di far picchiare l'apparecchio.

In questo tipo d'ala, aggiunge il Winkler, le estremità hanno la medesima funzione dei piani di coda.

Per quanto riguarda l'equilibrio trasversale, l'autore del libro studiato dal-

lo Sponga mostra che, nella scivolata d'ala (conseguenza naturale di uno squilibrio laterale) la semi-ala abbassata si trova con un'incidenza maggiore della semi-ala sollevata. In questo caso non bisognerà più intendere, per incidenza, quella normalmente considerata, rispetto al profilo, ma l'angolo che il piano di ogni semi-ala forma con la direzione del moto, che non è più diretto verso l'avanti, ma lateralmente, più o meno secondo che più o meno accentuata è la scivolata d'ala.

Dunque, supponendo il modello con ala a V squili-



Michele Giovanni Simoncini di Palermo è un aeromodellista «vecchio» (non per età ma nei risvolti delle teorie di Mariotti). Ecco un suo modello di 85 cm. di apertura e 70 cm. di fusoliera.

brato lateralmente, si inizia la scivolata d'ala. La semi-ala abbassata riceve la corrente d'aria, essendo la direzione del moto trasversale, con un'incidenza maggiore della semi-ala rialzata; sulla prima, quindi, si genera una spinta maggiore che sulla seconda, ed il modello si rimette in equilibrio.

Del resto, il Winkler dà anche la

spiegazione comune dell'azione equilibratrice dell'ala a V, mostrando la differenza di proiezione, sul piano orizzontale, delle due semi-ali, in condizioni di squilibrio laterale. Fa notare però che non è questo, esattamente, il caso, ma che la spiegazione così ottenuta è forse più comprensibile.

Bacc.

Modello veleggiatore « Roma »

Il modello « ROMA » è il veleggiatore che è stato costruito dagli allievi della scuola di modelli volanti di Roma.

Inizandone la descrizione siamo sicuri di fare cosa utile a tutti coloro che, pur volendo darsi all'aeromodellismo, non hanno a propria disposizione la scuola, mettendoli in condizione di poter costruire, con facilità, un buon apparecchio, con il quale saranno in grado di compiere tutte quelle osservazioni, sul centrimento, sul lancio, sul vo-

taggio che è inutile farne l'elenco e darne le ragioni.

L'ala è rettangolare per un tratto centrale, con rastremature ed arrotondamenti verso le estremità; il bordo d'attacco completamente rettilineo è un elemento di semplicità costruttiva e di robustezza. Di fronte l'ala è a V, con un rialzo delle estremità, dalla mezzaria, di cm. 7, corrispondente ad un'incidenza del 10%. La superficie alare è di dmq. 15,6, escludendo la parte so-

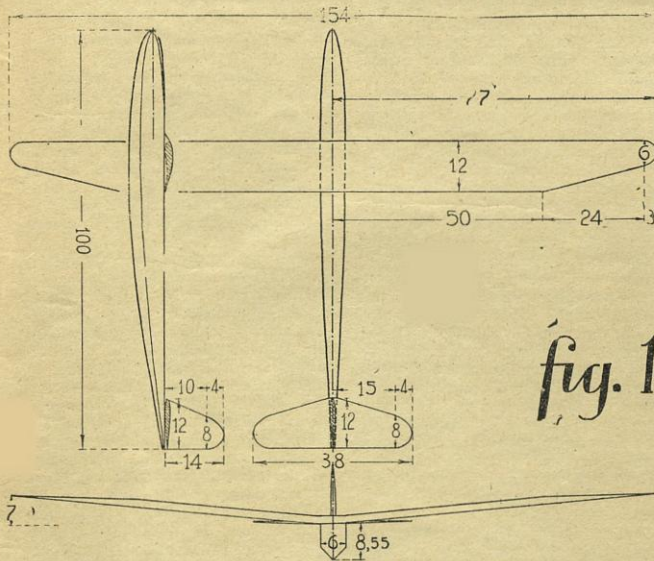


fig. 1

lo, che formano il buon aeromodellista.

Sarà cosa utile anche per gli aeromodellisti che hanno costruito finora modelli a motore, e che vogliono tentare il veleggiatore: questo tipo si presta ad essere opportunamente modificato e perfezionato, poiché nell'ideazione di esso si è semplificata la struttura, per renderla più robusta e più facile da costruire, senza perdere di vista, però, quei principi che bisogna sempre aver presenti affinché il modello, anche se costruito per imparare, sia tale tuttavia che il costruttore ne ricavi cognizioni utili, sulla forma e sulle proporzioni.

Il modello « ROMA » servirà infine egregiamente agli istruttori delle scuole della R.U.N.A., che troveranno in esso un tema facile per i loro allievi, ed al quale potranno ispirarsi.

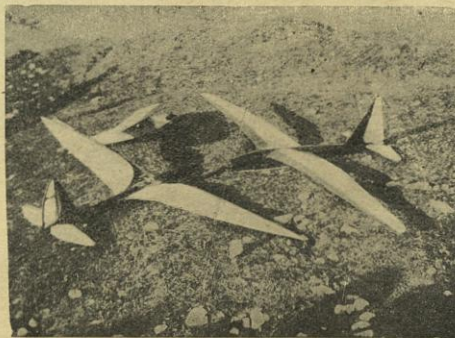
Caratteristiche generali

La fig. 1 rappresenta il modello in pianta, di fronte, e di fianco, riportando le misure principali in centimetri.

È stato scelto innanzi tutto un rapporto non troppo grande fra l'apertura e la lunghezza della fusoliera: la prima è di cm. 154, e la seconda di cm. 100. Così è stata ottenuta una fusoliera abbastanza lunga, rispetto al complesso dell'apparecchio, cosa che conferisce una ottima stabilità; inoltre l'ala non è eccessivamente ingombrante, cosa che dà una grande comodità di trasporto. La riduzione dell'apertura rende l'ala più robusta, con tali e così chiari van-

trapposta alla fusoliera; la superficie dell'impenngaggio orizzontale è di dmq. 3, cioè circa 1/5 della superficie alare. L'impenngaggio verticale ha le centine di corda uguale a quelle dell'impenngaggio orizzontale, cosicchè le centine dei piani di coda potranno essere costruite tutte insieme.

La fusoliera ha una parte superiore rettilinea, ciò che, come vedremo in seguito, ne semplifica il montaggio; le sezioni sono pentagonali, con una superficie piana al di sopra per l'appoggio dell'ala e degli impenngaggi; verso la prua, soltanto, anteriormente all'ala le sezioni divengono esagonali per migliorare le caratteristiche.

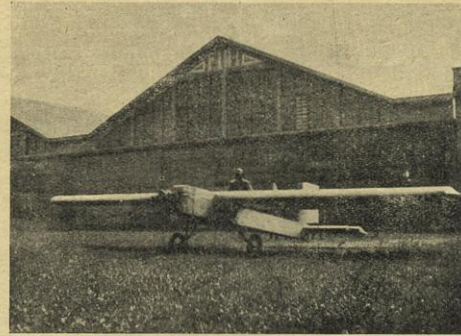


Due veleggiatori di A. Ciaghi, di Rovereto.

La sezione maestra della fusoliera, comprendendo nel calcolo anche lo spessore dell'ala di circa cm. 2, risulta cmq. 54,5, superiore al valore $L^2/300 = \text{cmq. } 33,3$ intendendo con L^2 il quadrato della lunghezza della fusoliera.

Il nostro modello dunque, essendo soddisfatta la condizione che l'apertura non sia minore della lunghezza della fusoliera e che la sezione maestra di questa non sia minore del valore $L^2/300$ potrà essere presentata a gare ed a tentativi di primato.

L'allungamento dell'ala, uguale al rapporto fra il quadrato dell'apertura e la superficie alare, misurate in dm., risulta di valore $15,4^2/15,6 = 15,2$; è abbastanza elevato per garantire una buona efficienza.



Uno strano moto-alante costruito a Torino.

L'allungamento dell'impenngaggio orizzontale, al contrario, non è stato assunto di valore eccessivo, ma limitato a 5, per ottenere centine di corda tale da poter essere lavorate con esattezza.

A questo riguardo è da notare che anche la corda dell'ala permette un'accurata ed esatta lavorazione. (Continua)

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

Introduzione:

Il giovane appassionato dell'aviazione trova difficilmente un libro che gli spieghi in forma piana i fenomeni meteorologici. Esistono molti testi, ma quasi tutti presuppongono nozioni di fisica tecnica e di termodinamica.

Cercherò di svolgere, in questo corso, le nozioni elementari di meteorologia aeronautica, che non solo sono utili, ma assolutamente indispensabili a chi si occupa di aeromodellismo e di volo a vela: il nuovo orientamento, nel programma delle scuole di modelli volanti, verso i veleggiatori costringe il costruttore di tenere conto maggiormente dei fenomeni meteorologici ed aerologici. Il successo di un modello veleggiatore dipende quasi esclusivamente dalle condizioni atmosferiche nel momento del lancio.

Ci occuperemo perciò poco della previsione del tempo. A noi interessa piuttosto indagare sui fenomeni atmosferici che implicano comunque movimenti verticali, ascendenti e discendenti. Si intende che per comprendere meglio questi fenomeni, dovremo cominciare coi concetti fondamentali della meteorologia. Ma, parlando di un certo tipo di nubi, non ci interesserà se questa nube è apportatrice o no di pioggia, ma dobbiamo studiare i fenomeni che l'hanno generata e che l'accompagnano. Verremo così a formare un concetto forse un po' diverso da quello che molti hanno della meteorologia, ma dal quale certamente sarà possibile trarre il massimo profitto. Per darvi un esempio: ad un pilota interessa

la nube, nella quale egli sta per entrare, lascia cadere la pioggia. La turbolenza interna e il pericolo di formazione di ghiaccio invece sono fattori che possono divenire di importanza vitale.

La meteorologia è una scienza a

antichissima. Già da molti secoli, per non dire millenni, l'uomo segue con attenzione i fenomeni atmosferici. Infatti l'importanza del tempo sulla vita umana è evidente, e non solo per voi magari che perdetevi una domenica a causa della pioggia, ma anche perchè il tempo ha molte volte cambiato il decorso della storia del genere umano. Cosa sarebbe stata la sorte dell'Inghilterra, se la flotta imperiale spagnola, la fiera "Armada", fosse giunta al suo bersaglio in quella notte del 1588, invece di essere disfatta e annientata dalla furia della burrasca? E come si sarebbe modificata la storia europea del '800, se l'inverno 1812 non fosse stato micidiale per le truppe di Napoleone?

Da questa necessità di studiare i fenomeni atmosferici nacque quella scienza che oggi chiamiamo meteorologia. In principio questa si componeva di due fattori: uno empirico, ed era la climatologia, e uno basato su idee vaghe e piene di superstizione. Mentre la climatologia poteva svilupparsi in tempi assai remoti, giacchè le osservazioni non richiedevano strumenti di alta precisione, la seconda parte della scienza meteorologica del passato era piena di spropositi pericolosi, che per molto tempo ne impedivano un vero progresso. La colpa delle piogge eccessive o troppo scarse veniva data prima alle divinità, poi alla luna o agli spiriti maligni, si "faceva" il tempo mediante sacrifici, magari di uomini; insomma, la meteorologia era un mestiere che si affidava piuttosto ai maghi che agli scienziati. Non dobbiamo perciò meravigliarci se, ancora oggi, la meteorologia è considerata da molti istintivamente come qualcosa di poco serio. Infatti le credenze popolari impiegano dei secoli per cambiare, anche se il cervello ragionante ci dice il contrario.

L'avvento dell'epoca delle scienze naturali non poteva non avere delle profonde conseguenze anche sullo sviluppo della meteorologia. Dobbiamo tener presente che solo nel 1791 Beniamino Franklin scoprì la natura elettrica del fulmine. Pochi anni prima un fisico, che aveva cercato di spiegare a Federico il Grande il peso dell'aria, aggiungendo che l'aria preme sul corpo umano con alcuni quintali di pressione, si vide

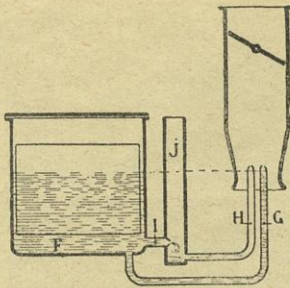


Fig. 1. — Schema di funzionamento del carburatore Zenit: F) vaschetta a livello costante — G) getto principale — I) tubetto calibrato che eroga benzina in quantità costante — J) tubo ad aria libera — H) spruzzatore secondario.

apparire una graziosa ballerina, mentre lo spiritoso ma incredulo monarca gli diceva: "E adesso vediamo come ballano i suoi quintali", per fargli capire che la cosa dei quintali gli sembrava impossibile.

Dopo l'invenzione della mongolfiera i fenomeni meteorologici cominciarono ad interessare gli uomini ancora più da vicino, e il nuovo mezzo si prestava assai bene a tali studi. Molto si deve in questo campo al fisico Gay-Lussac il quale eseguì un enorme numero di ascensioni col pallone sferico, al solo scopo di studiare gli strati superiori dell'atmosfera. Sempre nuovi mezzi furono messi al servizio della meteorologia. Avremo occasione durante

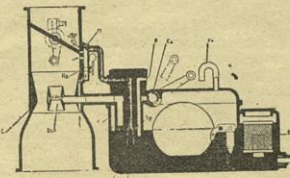


Fig. 2. — Schema del carburatore nella posizione d'avviamento e di marcia: C Condotta d'alimentazione del diffusore centrale — Ca Carrettore d'altitudine — D Diffusore principale — De Diffusore centrale — F Filtro — G Galleggiante — M Camera di diluizione della miscela — P Pozzetto — Pa Presa d'aria per la vaschetta — Ra Rubinetto regolatore per la presa d'aria della camera — M Spruzzatore grande principale — Ss Spruzzatore secondario di compensazione — Sp Spruzzatore piccolo per marcia lenta.

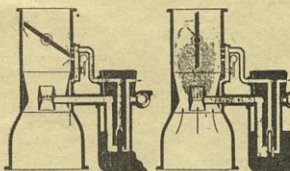


Fig. 3. — A sinistra lo schema del carburatore della fig. 2 nella posizione di passaggio dal regime di minimo al regime di massimo; a destra lo stesso carburatore nella posizione di massimo regime.

il corso di occuparci dello sviluppo degli strumenti d'indagine.

Finalmente venne l'aviazione dei "più pesanti dell'aria" e con essa la meteorologia moderna assunse un compito di enorme importanza e responsabilità. Mentre gli aeroplani andavano sempre più lontano e più in alto, mentre la velocità del volo cresceva rapidamente, la scienza doveva seguire di pari passo questo sviluppo dando ai volatori la possibilità di farsi un'idea di quanto stava succedendo attorno e davanti ad essi. Oggi nessun pilota, sia militare che civile, parte senza consultare il bollettino meteorologico della rotta.

Della capitale importanza che la meteorologia ha avuto per lo sviluppo del volo veleggiato, sarà detto largamente durante il corso. Parleremo pure dei problemi meteorolo-

gici che interessano immediatamente l'aeromodellista.

E dopo tutti questi discorsi, cominceremo il corso. **M. Garbelli** (Il seguito al prossimo numero).

LEZIONI SUL MOTORE

XIV.

Il carburatore

Quando abbiamo descritto il carburatore semplice (1) sono stati anche esaminati i principali inconvenienti di questo, inconvenienti che possono riassumersi nei seguenti: incostanza della miscela ai vari regimi del motore, difficoltà di avviamento, ripresa deficiente, arricchimento della miscela in quota, necessità di riscaldamento; sapendo già in che cosa consistono e perché si manifestano, occupiamoci ora dei vari sistemi che tendono ad eliminarli.

Per eliminare il primo difetto, cioè quello relativo all'arricchimento o all'impovertimento della miscela rispettivamente ai grandi e bassi regimi del motore, si è pensato di aggiungere allo spruzzatore principale uno spruzzatore secondario il cui efflusso è indipendente dalla depressione esistente nella strozzatura del diffusore. L'entità del carburante erogato da questo getto è molto piccola; però accade che, ai bassi regimi — miscela povera — la deficienza di carburante spruzzato dal getto che abbiamo chiamato principale viene compensata dal getto secondario, la cui portata, pur essendo modesta, ha una notevole importanza nei confronti della quantità di carburante emesso dallo spruzzatore principale. Nei grandi regimi invece — miscela ricca — il carburante erogato dal getto secondario diminuisce e la importanza di questo diventa sempre più trascurabile relativamente alla portata del getto principale.

Con l'adozione dunque di un getto secondario che possiamo chiamare compensatore, l'incostanza del comportamento del carburatore semplice viene in un certo modo compensata e la miscela si mantiene pressoché costante ai vari regimi del motore. Esistono altri mezzi per ottenere la costanza della miscela — facendo variare la sezione del getto, spostando il diffusore — ma quello descritto ha dato ottimi risultati ed è pertanto anche il più diffuso.

Per fare subito il caso pratico, diamo nella fig. 1 lo schema del carburatore Zenit per aviazione in cui la compensazione si effettua appunto mediante un getto secondario.

Senza addentrarci nella descrizione dettagliata dei vari tipi di carburatori per motori d'aviazione, cosa che vogliamo evitare per non rendere troppo complesso lo studio su questo argomento e dato anche il carattere della trattazione, citeremo di volta in volta, insieme alle soluzioni adottate per eliminare gli inconvenienti descritti, anche il tipo di carburatore che le ha applicate.

Dunque nel carburatore Zenit (Fig. 1) due spruzzatori, il principale e il secondario funzionano contemporaneamente per formare una miscela costante. Lo spruzzatore secondario versa carburante in quantità costante in un tubo che comunica con l'aria libera, il quale a sua volta comunica col diffusore. Una volta regolati i due getti e l'aria per il regime normale del mo-

tore, quando la marcia rallenta la compensazione avviene nel modo che abbiamo già spiegato; quando invece il ritmo delle aspirazioni aumenta, il carburante erogato dal getto principale aumenta in relazione alla depressione creata dall'aspirazione, mentre il carburante spruzzato dal getto secondario, che comunica con l'aria, è indipendente da questa depressione. Essendo l'erogazione sempre costante nel tempo, il carburante emesso va a suddividersi nelle varie fasi di aspirazione; ne risulta che ad ogni aspirazione il carburante preso dal getto secondario, con l'aumentare della velocità di rotazione del motore, risulta minore. Regolando bene i due getti, si può ottenere una dosatura ottima e costante a tutti i regimi del motore.

Passiamo ora ad esaminare i dispositivi per eliminare il secondo inconveniente: nell'avviamento e nel regime di minimo. Già sappiamo perché si manifesta questo inconveniente; vediamo di eliminarlo. Per raggiungere il nostro scopo prendiamo una decisione radicale: dotiamo il motore di un piccolo carburatore — il carburatore del minimo — il quale funziona unicamente quando la valvola è quasi del tutto chiusa. Facciamo cioè in modo che, quando la valvola si trova in quella posizione, l'aspirazione agisca soltanto sullo spruzzatore e sulla presa d'aria di questo carburatore di minimo e non sul carburatore principale. La miscela formata da questo carburatore che poi, come vedremo, fa corpo unico col carburatore principale, è molto ricca e facilita l'accensione all'avviamento.

Il dispositivo suddetto viene realizzato nei carburatori Fiat nel modo indicato nella Fig. 2. Lo spruzzatore del carburatore di minimo è in comunicazione col tubo d'alimentazione del motore attraverso una piccola camera detta di diluizione perché ivi avviene la diluizione del carburante con l'aria. Questa camera comunica con l'aria mediante una scanalatura praticata nella parete del diffusore. Quando la valvola a farfalla si trova nella posizione indicata nella figura, scopre solo l'apertura comunicante con la camera di diluizione e da questa viene fortemente aspirata la miscela necessaria all'avviamento e alla marcia lenta. Per meglio rendere omogenea la formazione della miscela, la camera comunica col tubo d'alimentazione mediante altre due aperture che vengono scoperte dalla valvola quando la ruota per aprirsi.

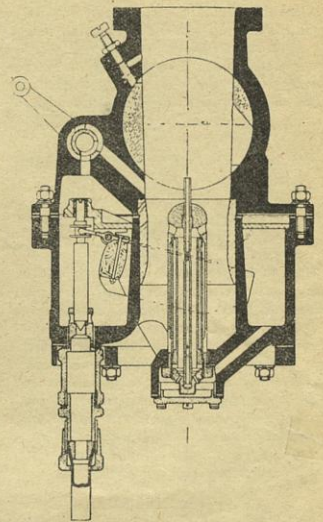


Fig. 4. — Sezione del carburatore Claudet.

Nella figura 3 vediamo due schemi dello stesso carburatore: il primo relativo alla posizione di passaggio dalla valvola dal regime di minimo a quello normale, il secondo relativo alla posizione di marcia a regime massimo. In questa ultima posizione entrano in funzione i due getti, il principale e il secondario.

Questo complesso di dispositivi attenuano ed eliminano anche il terzo inconveniente, cioè quello della ripresa del motore.

A mano a mano che l'apparecchio sale, la pressione dell'aria diminuisce e la miscela aria-carburante si arricchisce con le dannose conseguenze che abbiamo già accennate. Vediamo come si può superare anche questo ostacolo che si oppone al buon funzionamento del nostro carburatore. La scopo che si cerca di raggiungere, con opportuni dispositivi, per ottenere la correzione della miscela in quota è quello di diminuire l'esuberante efflusso del carburante nei confronti del peso d'aria, oppure aumentare la quantità d'aria aspirata.

Per far ciò si può disporre nel condotto d'aspirazione una presa d'aria supplementare, regolabile dal

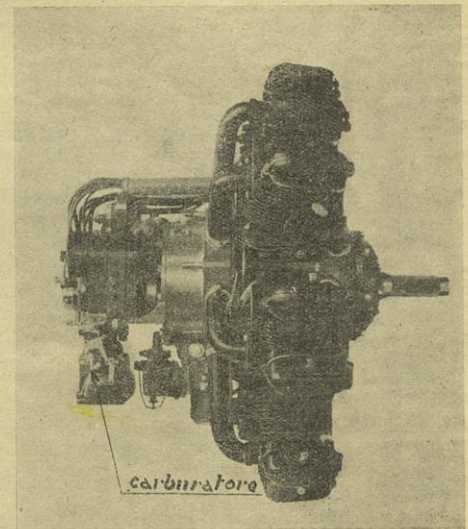


Fig. 5. — Installazione del carburatore su un motore raffreddato ad aria a stella.

pilota mediante una valvola, in modo da ristabilire le dovute proporzioni della miscela. Il sistema non è troppo buono, perchè può produrre un brusco impoverimento della miscela con relativa diminuzione di potenza del motore.

Il secondo sistema adottato nei moderni carburatori per aviazione consiste nel far comunicare l'aria esistente nella vaschetta a livello costante con la tubazione di ammissione. In questo modo si viene a diminuire la pressione che, nella vaschetta esercita l'aria sul carburante. E poichè la quantità di carburante erogato dallo spruzzatore (principale) dipende dalla differenza di pressione esistente tra diffusore e vaschetta, questa differenza venendo a diminuire, provoca anche una riduzione di efflusso del carburante. Questo sistema è stato, per esempio, adottato nel carburatore tipo *Claudel* la cui sezione è stata riportata nella Fig. 4.

Ed ora togliamoci l'ultima... preoccupazione: riscaldare il carburante per avere una miscela ottima. Il sistema che possiamo facilmente pensare è quello di circondare la camera dove avviene la carburazione (immediatamente sopra al diffusore) di un manicotto di lamiera, una specie di camicia e far

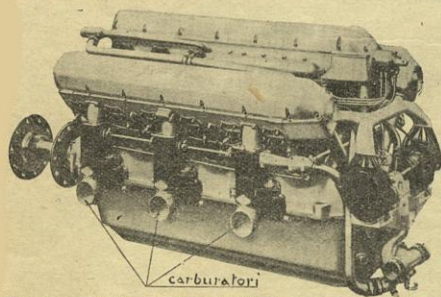


Fig. 6. — Installazione dei carburatori su un motore raffreddato ad acqua.

circolare dentro tale camicia un fluido caldo. Noi ce ne abbiamo tre a disposizione: 1) nei motori raffreddati ad acqua, l'acqua stessa può benissimo restituire parte del calore tolto ai cilindri per raffreddarli; 2) abbiamo l'olio di lubrificazione che pure esso si riscalda notevolmente durante la sua circolazione e può quindi compiere questa operazione; 3) infine vi sono i gas di scarico, molto caldi, che possono provvedere al riscaldamento del carburatore. Uno di questi tre sistemi viene infatti adoperato nei carburatori per aviazione, per riscaldare la miscela esplosiva prima dell'introduzione nei cilindri.

E così abbiamo terminato la nostra rassegna sui dispositivi destinati a correggere i difetti del carburatore semplice.

In un motore possono essere installati uno o più carburatori che vanno ad alimentare i cilindri: nelle figg. 5 e 6 sono appunto chiaramente indicati i carburatori installati in un motore raffreddato ad aria ed in uno raffreddato ad acqua.

U. Luccardi.

(1) Vedi "L'aquilone" n. 52, 1936.

**LEGGETE A PAGG. 5, 14 e 15
LA POSTA AEREA.**

ZIO FALCONE
risponde ai suoi aeronipoti.



IL MOTOR - CANNON

Chi non sa precisamente cosa sia questo famoso «motor-cannon» crede ad una specie di congegno mostruoso capace di vincere e di abbattere qualsiasi apparecchio. Ci sono stati giornalisti, francesi ed italiani, che hanno gridato al tradimento quando la Francia concesse il brevetto di costruzione di questo speciale motore-cannone alla Russia.

Non c'è da spaventarsi per tanto poco. L'invenzione in sé è poca cosa ed è stata già superata per le nuove formule usate nella costruzione dei nuovi tipi di apparecchi.

Dunque questo «motor-cannon» è niente altro che un motore, o con cilindri in linea, a V o a W, oppure con i cilindri a stella, il quale aziona il mozzo dell'elica a mezzo di riduttore. Sull'asse del riduttore è praticato un foro attraverso il quale passa l'estremità della canna di un cannone. I costruttori aeronautici hanno pensato a questa soluzione per non dover ricorrere al tiro sincronizzato attraverso il disco tracciato dall'elica in moto. Tiro reso di difficile realizzazione, in quanto i cannoncini hanno una rapidità di fuoco minore di quella che hanno le mitragliatrici. Infatti, mentre queste possono sparare ad una cadenza di 1.500-2000 colpi al minuto, i cannoncini sparano a soli 400-500 colpi al minuto. Oltre a questa lentezza (se così si può dire) di fuoco, c'è un'altra difficoltà: quella della maggiore inerzia sviluppata dall'arma più pesante che ha bisogno di un notevole rinculo, causa di squilibri maggiori.

A questo è da aggiungere il fatto dell'impiego dei proiettili esplosivi. Col tiro sincronizzato, c'è il tremendo pericolo che, se un colpo prende sull'elica, scoppia con effetti che è bene non provare...

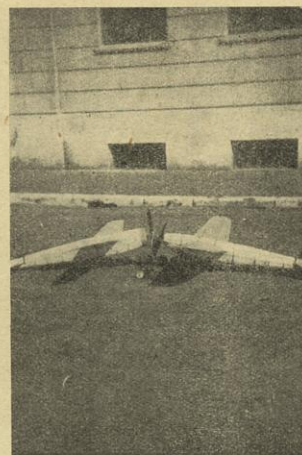
«Ma — voi mi direte — che bisogno c'è di sparare con un cannone? Non sarebbe meglio, invece, sparare con più mitragliatrici, con un volume di fuoco maggiore a parità di peso?». E' questo infatti l'interrogativo che si sono posti gli Stati Maggiori, cioè se, per avere una maggiore efficienza distruttiva di lancio, gli apparecchi debbono essere muniti di un solo cannoncino, oppure di due o quattro mitragliatrici.

Sembra che ora prevalga l'idea del cannoncino, magari doppio. Per questa ragione: i moderni apparecchi di guerra vanno avvicinandosi ad un regime di impiego prossimo ai cinquecento chilometri-ora. A quella velocità è difficile evolvere, è difficile mirare, è difficilissimo colpire. Perciò bisogna sfruttare quei pochi istanti durante i quali l'apparecchio da colpire si presenta davanti alla bocca delle proprie armi. E in quell'istante bisogna avere a disposizione la maggiore quantità di metallo da lanciare nel più breve tempo possibile.

Ma il «motor-cannon» che, montato su apparecchio da caccia mono-motore, poteva avere questo impiego, oggi, come vi ripeto, è stato superato. Infatti, ora prevale il concetto che l'apparecchio, sia d'attacco che da combattimento, debba essere bimotore. Ed allora i motori, piazzati ai lati della fusoliera, sono liberi di funzionare come vogliono. Le armi trovano comodo posto sulla prua dell'apparecchio senza complicati congegni e con una buonissima visibilità per il puntatore.

«Ma — mi domanderete — tutto questo che c'entra con la «Bottega»?». Ecco: un caro aquilone romano, un certo Aloisi, mi ha rivolto molte domande sul «motor-cannon» perchè dice di averne inventato uno lui e lo cederebbe per «la maggiore gloria dell'Armata Azzurra».

Caro Aloisi, io ti ringrazio anche per l'Armata Azzurra, la quale, però, non ha certo bisogno del «motor-cannon» per essere maggiormente gloriosa. La gloria non è legata ai mezzi, ma viene conquistata dagli uomini. Ed i nostri uomini «azzurri» hanno dato prove e prove di esser degni dell'affetto e della fiducia che la Nazione ripone in loro.



A. Cagionati e Luigi Dini, romani, hanno costruito due «Eolo».

Ad ogni modo, ora puoi esser più tranquillo sulla tua invenzione; sai a ciò che potrebbe servire, se fosse realizzabile. Cosa, naturalmente, che non mi hai ancora dimostrata.

Ingegnere Sofistico

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, e qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo in sermone a centesimi dieci la parola. Rivolgetevi all'amministrazione de "L'aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma

MOTORINI A SCOPPIO «Mirus» per modelli volanti. I migliori in commercio. Scrivere: Montrasio Carlo, via Ramazzotti 12, Saronno (Varese).

ANNATE 1931, 1932 de L'Aquilone complete e in ottimo stato cerca Piero Boriani - via Alessandrini, 26 - Bologna.

MOTORINO A SCOPPIO per modello, completo elica bobina, ottimo funzionamento, cerco occasione. Indirizzare offerte a Giovanni Cali, Viale R. Margherita, 31 - Catania.

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. Martini e P. Nobili

è 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. È un volume di circa 300 pagine, in ricca e linda veste tipografica. Stampato su carta robustissima di lusso, contiene 200 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.). Circa un centinaio di artistiche fotografie dà vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

Lire 20 franco di porto
Agli abbonati a "L'aquilone" L. 18

EDIZIONI DE "L'AQUILONE"
Viale dell'Università, 4 - ROMA

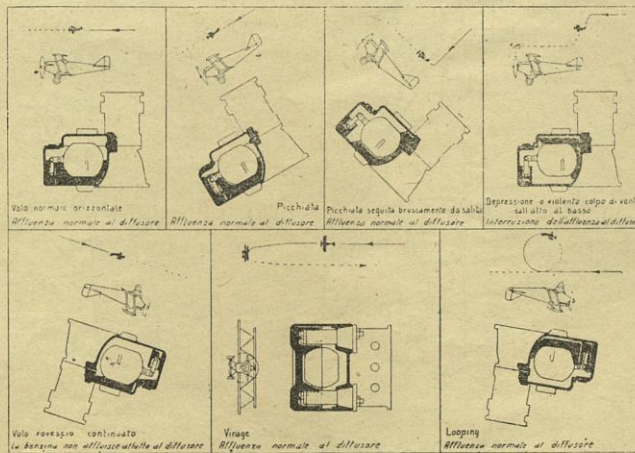


Fig. 7. — Alimentazione del motore in volo.

O col vento O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

— Calma, calma, signori! — esclamò Sywell ironico. — Volevo solo domandare se l'eccellentissimo tribunale ha deciso di farci morire di fame. E' da stamani che non si mangia.

— E' il meno che vi meritate, traditori! — rispose burberamente quello della porta, e richiuse con violenza.

— Come volete! Rassegniamoci, amici e facciamo l'ultima passeggiata, prima di tirare la cuoia! — e i tre si dettero a marciare caricaturalmente in cadenza, facendo un gran baccano coi grossi tacchi sul tavolato.

— Smettetela! — gridò la sentinella di fuori.

— E va bene! — sospirò Sywell — mettiamoci qui, amici, a guardare le stelle... E' molto istruttivo.

La docilità sorprendente dell'inglese proveniva dal fatto che il suo udito finissimo era riuscito a percepire, durante la rumorosa e buffonesca marcia, il tonfo di un corpo sul terreno molle e il rapido allontanarsi di passi cauti.

Trascorse una mezz'ora abbondante. Le sentinelle erano ormai tranquillizzate e i tre prigionieri, in un'ansia inesprimibile, tacevano cercando di raccogliere e d'interpretare i più piccoli rumori provenienti dalla boscaglia e dall'oceano.

Avevano appena terminato di solidamente barricare, e nel massimo silenzio, la porta, spingendovi contro un grosso e pesantissimo tavolo che occupava il centro della stanza. Subitaneamente un'ombra si profilò contro i cespugli, trascinandosi penosamente.

— Ah! Aiuto! Qualcuno, per favore!... — gemè la voce di Gonaris. — Chi è là? Che succede? — chiese la sentinella.

— Sono caduto e mi sono rotto una gamba... Ah! Non potreste trasportarmi fino al villaggio?

— No, non posso muovermi di qui. — Pazienza! Potete almeno bendarmi un polso? Perdo maledettamente sangue da una vena.

— Cercate di trascinarmi fin qui, che vi darò una mano.

L'ombra strisciò gemendo e sbuffando fino ai piedi della sentinella.

— Dov'è la ferita? — chiese questa. — Ma io non vedo sangue! Ah, assass...

La colluttazione fu brevissima. Mentre Gonaris stringeva il disgraziato alla gola, Sywell gli piombò addosso più silenzioso d'un leopardo e con un formidabile pugno nella nuca lo abbatté.

— Svelti! — ordinò l'inglese, mentre s'impadroniva della pistola e del randello del caduto. — Al cancello!

L' "Archeopterix" si dondolava vicino alla riva, ormeggiato con un solo cavo. L'ancorotto era già stato ritirato a bordo. Tutto il ponte era stipato di bidoni di benzina e la piccola cabina s'intravedeva ingombra di scatole e sacchetti di viveri. Una rapida occhiata bastò a Sywell per rendersi conto che non c'era posto per quattro. Pensò anche che se avessero diminuite le scorte per im-

barcarsi tutti, forse i viveri non sarebbero bastati e neanche la benzina.

Si guardò intorno con una decisione feroce.

— Voi, Nils! — disse rivolgendosi al più grosso e pesante dei compagni. — Accompatemi là, dietro quella roccia, mi par di vedere qualcuno che ci spia.

Dopo meno d'un minuto l'inglese tornò solo e ansante:

— Presto! Avviate il motore! — esclamò saltando a bordo dove gli altri si trovavano già. — Ci sono addosso! Hanno catturato Nils!

Il motore scoppiettò immediatamente, il cavo fu reciso e l' "Archeopterix" con un sussulto prese il largo.

S'udirono a terra, grida, appelli e rumore di gente in corsa.

— Addio, imbecilli! — gridò Sywell con una sinistra risata. — Salutatemi il governatore e ditegli che avrà mie notizie.

Qualcuno, da terra, sparò con la rivoltella ma senza colpire.

— Perbacco! — esclamò Sywell. — Ci potranno inseguire con quella vecchia carcassa del messicano!

— Non si muoverà, ve lo assicuro! — sghignazzò Gonaris — Ho pensato anche...

Una grande fiammata seguita da un cupo rombo si sprigionò dal boccaporto del "Orgullo de Tenochtitlan".

— Per l'anima di mio zio! — gridò l'inglese tutto giulivo. — Avete lavorato bene, Gonaris. V'assicuro che il pane non vi mancherà. I miei capi hanno precisamente bisogno di gente come voi!

Poi, siccome colava qualcosa di scuro e di attaccaticcio dal randello, che gli macchiava la destra, lo scagliò lontano, in mare, e tenne a lungo la mano immersa nelle onde perchè gliela lavassero.

.....

Solo verso l'alba l'incendio a bordo del piroscifo fu spento. I danni alle macchine, causati dall'esplosione di alcune libbre di polvere, erano gravissimi ma non senza rimedio.

— Almeno venti giorni ci vorranno per ripararli coi mezzi che abbiamo — affermò don Joaquim con voce cupa, mentre scendeva a terra col governatore.

Arsenghi, che li precedeva lungo la spiaggia, li chiamò con un grido: — Correte! C'è un morto, qui, uno dei loro!

Ma Nils, pur avendo la testa fraccassata dal colpo di Sywell, respirava ancora e parve riconoscere quelli che lo attorniavano.

— Io... canaglia! — rantolò — Sywell... molto, molto più canaglia... Poi si appoggiò spasimando su un gomito e tese una mano verso l'oceano.

— ...Nuova Zelanda... — gorgogliò — Auckland!...

Ricadde; ma quando tutti lo credevano già morto, riuscì a sollevarsi su un ginocchio e urlò dalla bocca sanguinosa:

— Vendicatemi!... Poi stramazò col volto nella sabbia.

Capitolo XIX.

L'aeroplano da cento lire

Don Bernabé Olivares, titolato spagnolo a lungo metraggio, uscì dal Consolato Italiano di Auckland con un'aria di radiosa soddisfazione dipinta sull'aristocratico volto.

Aveva saputo una quantità di cose interessantissime che completavano e confermavano il bizzarro racconto fattogli da Natalina. Effettivamente, otto anni prima un veliero di modestissimo tonnellaggio, l'Alba Marina, comandato da un capitano italiano di nome Alberto Santelmo, il quale trafficava fra le isole Tonga, le Figi e la Nuova Zelanda, era andato perduto durante un uragano. Era verissimo che il Santelmo usava tenere a bordo con sé la moglie e i due suoi bambini. Tutti dovevano essere periti nel naufragio, secondo il console, sebbene una delle tante incontrollabili leggende del mare narrasse di un certo veliero o cileno o argentino che avrebbe raccolto qualche mese

dopo il disastro, due ragazzi in pieno oceano, nientemeno che a bordo d'un uccellaccio di bambù e paglia o foglie di banana, non si sapeva bene. A qualche vecchio marinai pioveva di credere a questa assurda storia, anzi, se n'era trovato addirittura uno che giurava su tutti i santi del suo paese di prestar servizio a bordo di quel tale bastimento quando aveva raccolto gli strani aviatori naufraghi. Secondo lui, ammesso che la storia fosse credibile, quei due ragazzi potevano benissimo essere i figli del capitano Santelmo sopravvissuti ai genitori.

Don Bernabé sapeva ora cosa pensare dell'assurdità di tutta quella faccenda.

Egli aveva vissuto una vita di largo respiro, scorrendo continenti ed oceani fra le più singolari e pericolose avventure e aveva imparato, per diretta esperienza, che l'inverosimile non è tale che nella miopia opinione di quei sedentari che negano la possibilità delle cose che non entrano fra le pareti d'un ufficio o d'un salottino.

Il nobiluomo cominciò con l'acquistare una carta del Pacifico, poi andò all'Ufficio della Compagnia alla quale, secondo le informazioni fornite da Natalina ed appuntate dal podestà su un foglietto, il capitano Santelmo s'era assicurato. Li seppe che il veliero era andato perduto in un formidabile ciclone che aveva sconvolto un tratto dell'oceano nell'ultima settimana di settembre del 1925.

Allora il tenace ricercatore si recò all'osservatorio meteorologico della città, e col dono di un paio di sterline ottenne di consultare le carte del tempo.

(Continua).

Enzo Jemma

AEROMODELLISMO ANNO XV

modelli volanti in ordine di volo — disegni e tavole costruttive — materiali e parti staccate per ogni costruzione — scatole di montaggio — utensili.

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando lire 1

Sapete perchè l'uomo ha voluto volare? Sapete quali sono stati i tentativi più incredibili e fino ad ora ignoti? Sapete quale misterioso personaggio ha provocato attraverso i secoli gli avvenimenti più straordinari con la sua sola presenza?

ENZO JEMMA

ve lo dirà nel suo romanzo
**L'ARCIPELAGO
DELLE STELLE**

volume di 168 pagine, artisticamente illustrato dal pittore Alberto Mastrojanni con sedici tavole fuori testo in bicomia. Il volume è in vendita presso la nostra Amministrazione a L. 10 la copia. Ai nostri abbonati, a quelli de "Le Vie dell'Aria" e de "L'Ala d'Italia" il volume viene inviato franco di spese di porto con uno sconto del 10 per cento.



... con un formidabile pugno nella nuca lo abbatté.

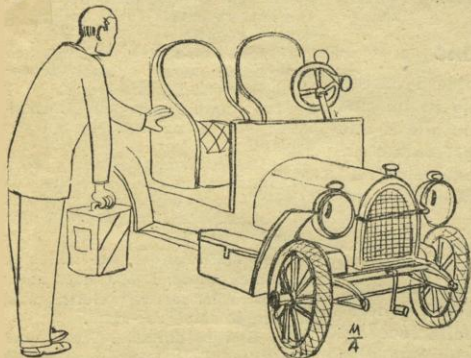
IL VOLO DI GENOVEFFA

In un angolo della rustica rimesa, l'automobile del barone Azzolino di Castelfranto mulinava tristi pensieri in mente.

Come tutti sanno e, per superbia d'uomini fingono di non credere, anche gli animali e le cose meditano, a modo loro magari, ma meditano. Così le montagne son sempre assortite in pensieri grandiosi e via via si scende fino agli insetti, alle foglie e ai fiori che sono animati da pensieri irrequieti e volubili, malevoli o benigni, e poetici.

Torniamo alla macchina del barone, che, come si è detto, era agitata da malinconiche idee.

Era forse trascurata, impillacchettata, male ingrassata? No certo. A-



— Come va, Genoveffa, come va? —

veva qualche balestra rotta o parafrangente ammaccato?

Ecco. Una delle balestre s'era spezzata nel 1920, ma il fabbro del vicino villaggio l'aveva riparata con un robusto rinforzo e i parafrangenti avevano sopportato parecchi urti, ma sempre il padrone li aveva raddrizzati, spianati e riverniciati di sua mano, come di sua mano provvedeva alla pulizia generale, ai rifornimenti e alla guida.

I motivi dell'angustia della gloriosa auto, nata nel 1903 in una celebre fabbrica torinese, erano completamente altruistici. La rattristavano le penose condizioni finanziarie del barone il quale viveva col pochissimo che gli fruttava l'ultimo campicello rimastogli, e faceva grandi sforzi per celare, dietro un velo di signorile disinvoltura, le rivolte del suo orgoglio ferito.

Come avrebbe voluto essere una superba torpedo, aerodinamica fino allo spassimo, d'un bel grigio azzurro filettato d'argento e lasciarsi dietro tutte le presuntuose macchine dai colori insolenti che ora la sorpassavano con una sghignazzata del motore; mentre quelli che erano a bordo si rivolgevano sorridendo beffardi!...

La sgangherata porta della rimesa cigolò ed apparve il barone di Castelfranto, con un bidone in mano.

— Come va, Genoveffa, come va? — chiese, con un sorriso affettuoso, un po' velato. L'auto tacque, ma i fari ad acetilene le brillarono di commozione.

Il barone riempì il serbatoio, passò uno straccio sugli ottoni, poi, fissata la manovella sotto il radiatore, con un colpo secco avviò il motore. Quindi montò, ingranò la marcia e Genoveffa, rombando e soffiando, uscì sulla strada e subito s'avventò alla velocità di 120 chilometri al giorno; la massima che le fosse concessa.

L'auto procedeva, vibrando tutta per lo sdegno. Una macchina verde con le ruote gialle la sorpassò in volata e due giovanotti che c'erano su, scoppiarono in una risata insultante. Poi fu il medico condotto a sorpassarli con il suo calesse.

— Buon passeggio, signor barone! — disse ironico — Sempre fedele alla macchina del nonno? Quando ne prenderà una nuova?

— Quando lei guarirà il primo malato. — rispose asciutto Azzolino, e Genoveffa sputò dietro al calesse un po' dell'acqua bollente del suo radiatore.

Intanto era cominciata la discesa. Una serie di giravolte interminabili, quasi a perpendicolo l'una sull'altra, che dall'altopiano portavano a novecento metri più sotto dove si stendeva il capoluogo.

La vista era così meravigliosa, che il barone rallentò insensibilmente la stretta delle mani sul volante. Tanto, Genoveffa conosceva benissimo la strada!

Fu questo rallentamento di sorveglianza che ispirò alla vecchissima e fedele macchina un'idea che giudicò di straordinaria genialità.

— Ah si? — pensò. — Il mio povero padrone non può avere un'auto degna di lui? Ebbene, avrà un aeroplano!

Con uno slancio irresistibile e innatteso, e prima che Azzolino potesse pensare a manovrare i freni intorpiditi e il volante discretamente sconquassato, Genoveffa scartò e, infilandosi tra due paracarri, spiccò il più bel volo che auto abbia mai fatto su strada di montagna.

Eddy Brökenhead, — lucidissimo autista di Partecipazio Badoero, — italiano d'America che aveva ammassato non più di ottanta milioni di dollari col commercio della marmellata, — arrestò bruscamente la risplendente berlina a dodici cilindri, lunga come una locomotiva; quindi additò al padrone un oggetto nerastro, che cadeva dallo strapiombo dominante la strada, ingrandendo rapidamente.

La cosa, che somigliava abbastanza a un'auto, compì tre meravigliose capriole in aria e finì coll'arrestarsi sui quattro copertoni a un centinaio di metri dal radiatore della berlina di Partecipazio. Le gomme scoppiarono simultaneamente, le quattro balestre fecero crac e il tappo del radiatore saltò in aria, mentre i parafrangenti s'accasciarono a terra. I due uomini, che erano accorsi, gridando, videro uscire dalla carrozzeria un giovanot-

to d'aspetto simpatico, il quale, ravviatosi in silenzio i capelli, girò intorno al rottame e sospirò:

— Addio, povera Genoveffa; temo che la tua sia malattia grave! — Poi dolcemente la carezzò sul radiatore, ma subito ritrasse la mano, scottata dal bacio ardente dell'amica in agonia.

Genoveffa esalò l'ultimo respiro sulla strada della sua montagna, spandendo il suo sangue di benzina ed acqua, felice d'aver fatto volare il suo padroncino.

— Ehi, ehi, signore, che diamine, non se ne vada così! — gli gridò dietro Partecipazio — Ho una proposta da farle! Un uomo come lei che capitombola da duecento metri, non si fa nulla, non grida e solo pensa

Volerà o non volerà?

R A C C O N T O

I.

— Ragazzi, vogliamo andare? — interrogò mamma Ortensia, affacciandosi nella stanza da gioco dove una diecina di scatenati mettevano a ferro ed a fuoco la Capitale spagnuola che non accennava a volersi arrendere.

— Un momento, signora! — urlò il generalissimo dei nazionali, appiccando il fuoco ad una miccia improvvisata — facciamo saltare l'Escorial e veniamo subito...

Fu ventura che mamma Ortensia avesse in quell'attimo richiusa la porta, altrimenti avrebbe potuto essere una delle tante vittime eroiche cadute sul campo di battaglia.

I ragazzi rimasero per qualche minuto a guardare le rovine della città costruita con tanta fatica. Cia-

scuno aveva un atteggiamento residuo dalla lotta or ora affrontata. I fucili giacevano con le baionette acciaccate, tornati semplicemente innocui. I feriti non gemevano più ed i morti si erano rialzati, addossandosi alle pareti.

— Se avessimo avuto dell'aviazione — disse Gian Carlo — avremmo risparmiato molta gente.

— Perché non costruiamo tanti modellini volanti e non facciamo una battaglia aerea la prossima volta? — aggiunse Paolino che nella sua scuola aveva vinto un piccolo concorso per modelli del genere.

— E' un'idea... — giudicò Franco.

— Sì, ma questi chi ce li dà? — interloquì Gian Carlo spicciolando con la mano ipotetici danari.

— Ne perderemo giovedì; volete? Ora debbo andare, se no la mamma mi fa fare un'altra battaglia ed io sono già stanco di questa.

— Sì, basta con le finte! Vogliamo volare! — gridarono tutti insieme; e l'adunata si sciolse al canto di certi cori chissà dove raccolti:

“... e gira, gira l'elica, romba il motor, questa è la bella vita dell'aviatore!”.

II.

La combriccola di quei briganti, fra i quali siamo stati ammessi per magna concessione in qualità di cronisti e solo per cantarne le gesta, si riuniva ogni giovedì in casa di Gian Carlo Guarducci, dove le era stato appositamente assegnato uno spazio sufficiente per l'esaltazione guerresca che, in seguito agli ultimi avvenimenti politici, si era venuta sviluppando nei loro piccoli, intraprendenti e generosi animi di futuri conquistatori dei più aspri baluardi della vita.

In seduta plenaria si contavano dieci faccette intelligenti, di cui tre di femminuccia. Fra tutti sommavano poco più di cent'anni. Gian Carlo, che era il più anziano, il capocchia dei giuochi, ne aveva dodici; Giorgio Peseta, oriundo spagnuolo, fratello di Armando l'inventore della rivoluzione spagnuola a scartamento ridotto, contava appena nove primavere. Gli altri erano compresi tra questi estremi. Sotto quelle capigliature bionde e brune fermentavano intelligenze in erba, forse donne di lettere o brave massaie, musicisti, dottori o forse soldati. Per ora non c'erano che teste sbarazzine, anelanti al sole, alla libertà, al



... spiccò il più bel volo che auto abbia mai fatto...

cibo copioso, esattamente come gli uccelli del bosco e delle vette.

Durante la settimana ciascuno viveva nell'attesa della riunione del giovedì. In quel pomeriggio, tutta la fantasia compressa, tutti i sogni d'incognite epiche trovavano pronta attuazione e pratica soluzione. Talvolta qualcuno mancava all'appello, o per lieve malattia o perché la madre non aveva potuto recarsi al consueto convegno. Allora, prima d'iniziare la seduta, l'assemblea votava un ordine del giorno verbale e indirizzava all'assente la chiamata rituale.

In una stanza vicina le bambine sostavano a vezzeggiar bambole, a provarsi i vestiti prestandosi reciprocamente, ad arrangiarsi le fran-

gette davanti allo specchio, con quegli atteggiamenti indistruttibili che, anche dopo molti anni, rimangono peculo della civetteria individuale. Piccole personcine inconscie del ruolo importante che, in breve, avrebbero potuto esser chiamate a sostenere.

Un po' più lontano, in fondo ad un certo corridoio, in modo da essere fuori tiro dalle baracche infernali degli scatenati ragazzi, si apriva il salotto delle visite, dove le accompagnatrici e gli accompagnatori sostavano a sorbire il thè, a lavorare ed a comunicarsi gli inevitabili pettegolezzi della settimana. Qualche strillo più acuto giungeva anche fra quelle pacifiche pareti.

Mario Salvadori

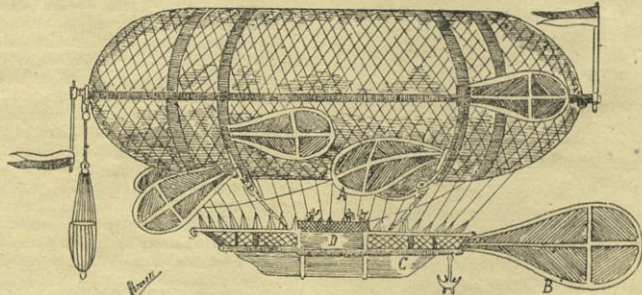
(Continua).

IL PRIMO OMNIBUS AEREO POSTALE

E' una pretesa alquanto ingenua quella di giudicare l'importanza di una scoperta dalla sua immediata utilizzazione pratica. Infatti, l'audace macchina che vuol rivaleggiare con la natura, senza parlare di Dante di Perugia, Leonardo da Vinci e Guidotti, fu vagheggiata nel 1742 dal marchese di Bacqueville e soltanto quasi due secoli dopo essa s'è perfezionata ed ha mutato in

sentì il suo elicottero a vapore, l'Esterno il suo apparecchio ad ali mosse da vele e De Louvrié il suo aerocraft volante.

A proposito di aerocraft è interessante rilevare, a titolo di curiosità, il viaggio che Henson effettuò nel 1840 da Londra a Parigi, a bordo dell'"Aquila", il primo omnibus aereo postale. Questa macchina ap-



buona parte la fisionomia della nostra vita sociale, come ora la vanno mutando ancor più rapidamente le nuove energie che la scienza ha piegato al servizio dell'uomo. Ma prima di consentire il trionfo pratico della "macchina volante" che ha segnato l'inizio di una grande conquista della civiltà moderna, numerosi furono coloro che presero parte all'aspro e cruento combattimento fra l'uomo e le vie aeree.

Nel 1768 Pauton immaginò un apparecchio a due eliche, sospensiva e propulsiva; nel 1781 Meierwein costruì una macchina a movimento ortopterico; nel 1783 i fratelli Mongolfier inaugurarono gli aerostati con aria calda; nel 1784 Launoy e Bienvenu manovraron il primo elicottero e Carlo Carnus s'innalzò a bordo di una mongolfiera a 1400 braccia sul livello del mare; nel 1808 Giacomo Degen compì un tentativo di volo; nel 1842 Henson inventò un sistema di piani inclinati e di eliche mosse dal vapore; nel 1845 Cossus presentò il suo apparecchio ad eliche ascensionali; nel 1847 Camillo Vert costruì il suo elicottero ad ali di penne; nel 1852 Letur provò il suo paracadute-dirigibile che messo in pratica gli costò la vita, nel 1853 Béléguic il suo aeroplano mosso da eliche di trazione e Vausin-Chardannes il suo cervo-dirigibile volante e finalmente nel 1863 a Parigi fu fondata una Società col programma "Più pesante dell'aria", nella quale gli inventori fecero sperimentare e brevettare le loro macchine. De Ponton d'Amécourt pre-

pena costruita, fu esposta al pubblico dalla Compagnia Aeronautica di Londra e la descrizione della "barca aerea" è riassunta dalla nota che fa seguito al disegno stampato a Venezia nel 1846.

La macchina lunga 53 metri ed alta 17 conteneva 1000 metri cubi di gas. Ai lati della macchina erano attaccate 4 ali (A) che si muovevano al più piccolo impulso. La grande ala (B) formava il timone e la parte (C) lunga 25 metri era riservata ai passeggeri. Nel centro dell'aeromobile stava la macchina (D) per mezzo della quale il gas del pallone poteva essere ridotto circa alla quarantesima parte del suo volume quando si effettuava la discesa. Con manovra opposta, mediante la macchina di compressione, si operava, introducendo nuovamente il gas nel pallone l'opera d'innalzamento.

Le ali a valvola attaccate ai lati servivano a superare le correnti di aria e la velocità media con la quale la "barca aerea" superava le distanze era di quattro minuti e un quarto per ogni due chilometri.

Questa macchina avrebbe dovuto vincere troppi ostacoli per poter realizzare l'affascinante sogno di Icaro. Tuttavia, malgrado che a questa invenzione, nei voli successivi sia mancato il primo successo, Henson, ora che il Graf Zeppelin esegue regolarmente dalla Germania al Brasile voli commerciali e turistici, deve essere considerato giustamente come un ardito precursore dell'aerostato.

Antonio Bruuori

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diorama

In questa vita di Francesco Baracca, che la scrittrice Diorama dedica a tutti i fanciulli d'Italia che amano l'aviazione, ritroverete alcuni personaggi del romanzo "Il fanciullo che vola" pubblicato con una prefazione di Italo Balbo alcuni anni or sono presso l'editore Vallardi.

Prefazione

Il Duce che guida i destini d'Italia ha espresso in un Suo discorso il desiderio che il mio eroico Figlio sia presentato alle giovanissime generazioni.

Diorama ha raccolto l'Alta parola.

Dalle sue pagine fervide i fanciulli d'Italia impareranno a conoscere l'Asso degli Assi nella Sua umanità ricca e generosa; Lo vedranno nella luce del Suo sacrificio e della Sua gloria; Lo ameranno come il tipo ideale dell'Eroe.

Possa la Sua grande memoria suscitare sempre più vivo entusiasmo per l'ala; possa il Suo esempio luminoso far sempre più profondo nei giovani l'amore per la Patria.

PAOLA BARACCA BIANCOLI

I.

Notte tempestosa

Quella notte l'uragano pareva voler squassare tutti gli alberi del giardino e del frutteto, che si contorcevano al vento e parevano gemere con voci umane. La posizione elevata sopra un poggio, metteva la Villa

degli Oieandri completamente alla mercé del bel tempo e del mal tempo, e ben giustamente il comandante D'Auro chiamava quell'abitazione: "Casa dei quattro venti". La signora D'Auro si svegliò di soprassalto, quando il primo tuono rombò. Udi che Bizù nel suo canile mugolava agitato; udi Griffino gnarlare sui tetti e correre presso l'abbaino come se fosse inseguito.

L'acqua scrosciava sibilando rabbiosamente quasi volesse rompere le imposte. Da una fessura si vedevano i lampi rigare incessantemente il buio della notte, tra sibilli e schianti.

— Che finimondo! — mormorò la signora Maria, e uscì piano fuori dai lenzuoli per andare a guardar nel letto accanto se il suo figliuolo dormiva.

Girò l'interruttore, ma la lampada non si accese. Il maltempo aveva interrotto la corrente elettrica. La signora si chinò sul figlio.

Sì, Giorgio dormiva. Tutto quell'infuriare di elementi non aveva turbato il suo sonno tranquillo e profondo.

Il fanciullo dormiva con la testa appoggiata su una mano, ed aveva il viso tutto roseo e la fronte leggermente umida di sudore.

Mentre la mamma si chinava ancor più per sfiorare quella fronte con un bacio, sentì batterle sul collo il gelo d'una goccia d'acqua.

— Toh! — fece interrompendo il suo gesto, e alzò in alto il volto.

Al bagliore del lampo intravide in mezzo al soffitto una larga chiazza d'umidità che si dilatava verso gli angoli, e subito si sentì cadere sul volto due tre quattro goccioline fredde.

Nello stesso momento anche sul letto di Giorgio cominciò a cadere



... mentre la mamma si chinava ancor più...

acqua, e il ragazzo, che non si era svegliato al rumore del tuono, si svegliò a quella pioggia inconsueta.

I risvegli di Giorgio erano sempre improvvisi e un poco allarmati. Si mise a sedere sul letto e mormorò:

— Che diavolo succede? — e siccome intravide accanto a sé una figura bianca che gli aveva messo paura e gli aveva fatto pensare fuggacemente a un fantasma, gridò:

— Chi c'è qui?
— Calma, calma, sono io — rispose la mamma toccandogli la fronte: — C'è un temporale furioso e l'acqua deve aver fatto dei danni. Piove giù dal soffitto.

— Che ora è?
— E' passata da poco la mezzanotte.

— Non accendi?
— Non c'è luce, e le candele e i

do di dire di sua madre: — Bisogna preparare la strada e aprire la porta alle buone notizie con un'attesa serena e il cuore pieno di speranza.

— Ecco. Proprio così, Giorgio. L'hai imparata bene da tua madre la regola dell'ottimismo!

— Sì.
— Certamente meglio della regola del tre!

— Va' là! So anche quella.

— Bravo.

La mamma arrivò presso la porta e l'aperse con l'intenzione di uscire, ma un colpo di vento la investì in pieno e la fece retrocedere. Tra il corridoio e la finestra si formò una corrente d'aria così violenta, che fece spalancare i vetri.

Uno scroscio di acqua penetrò dalle imposte ma l

gio — E' emozionante una notte tempestosa. E' bella. Voglio vedere il giardino sotto questo uragano. Chissà Bizù! Chissà i canarini! E nel pollaio che tramestio! Voglio operare qualche salvataggio. Tanto, qua dentro, bisognerebbe starci col l'ombrello aperto!

— Quante chiacchiere! Sbrigati!

Giorgio saltò dal letto, felice di aver in vista qualche cosa di nuovo. S'infilò il pigiama e s'attaccò a sua madre. C'era un attimo di tregua e poterono uscire nel corridoio.

Videro dalla grande vetrata il cielo nero che si apriva ad ogni momento alla lama dei lampi, e attraverso gli squarci apparivano e sparivano montagne di nubi chiare, e nuovi cieli, e nuovi mondi d'argento e d'oro.

S'udiva il vento fruscicare e sibilare fra le piante e il getto d'acqua della fontana che rimbalzava, a scroscio nella vasca ormai colma e traboccante. Alla luce d'un lampo si vide biancheggiare come viva la figurina marmorea della Naiade china sull'orlo della fonte.

— Toc toc — bussò la mamma alla porta di Dianella — Sei sveglia, piccola?

— Sì — rispose dall'interno la vocina: — Sono sveglia... Piove sul letto!

— Oh Dio. anche qui!

La mamma e Giorgio entrarono. La cameretta di Diana non era buia come la loro camera, ma tutta immersa e addolcita nella mite luce rosea d'un lumicino ad olio. Accanto al letto c'era un piccolo altare, e davanti all'immagine della Vergine la fiamma votiva non era mai spenta.

— Guarda — pensò Giorgio sorpreso — Diana è speciale. Tutto ciò che fa è carino! — E disse:

— Pare proprio un presepio.

Seduta sul letto, colorita dal roseo lume, Diana era molto tranquilla, come se lampi,

tuoni, fulmini e grandine fossero cose perfettamente naturali.

— Ecco — pensò Giorgio — Non c'è che lei che ha questa faccettina tranquilla... —

— Ma non avevi paura? — domandò la signora Maria.

— Io no! E' il primo temporale. Vuol dire che è finito l'inverno. Che bellezza! Ciò che è sgradevole è la goccia che dal soffitto ci cade sul naso! E poi non ho più sonno. Ora mi vesto anch'io.

In quel momento rombò fortissimo un tuono, guizzò la linea spezzata d'un lampo, e subito dopo s'udì uno spaventoso fragore, seguito da uno schianto e da un grido.

— Il fulmine! — gridò Giorgio — Il fulmine è caduto qui appresso! — E non seppe se rallegrarsi o pentirsi di non essere sceso clandestinamente in giardino. S'udirono nel corridoio voci spaventate, sbattere di porte e di finestre, e un gran pianto.

La famiglia del dottor Venino, che abitava al piano inferiore della villa, era desta e in allarme.

— Ma taci, — diceva burbero il dottore a sua figlia Ester, detta Farfallina — Non c'è nessun pericolo! Perché piangi così, scioccharella?

Ma Farfallina non si calmava.

Farfallina, amica e compagna di giochi di Diana e Giorgio, era una bella bimba gioconda, fortunata, capricciosa, furba e sicura di sé. Molto viziata dai suoi genitori, si considerava la più bella bambina del mondo, la più intelligente e la più graziosa; insomma, una cosa perfetta. Naturalmente le piaceva molto esser considerata tale da tutti, e ci teneva ad occupare sempre e a destare l'attenzione di chi le stava intorno. Ora faceva la tragica ed esagerava un po' le sue impressioni. Strillava:

— Che spavento! Che paura! Figuratelo, papà, che in cima al pino ho proprio visto una fiamma!

Diana, Giorgio e la mamma domandarono insieme:

— Che è accaduto?

— Il fulmine ha abbattuto il pino — disse la mamma di Farfallina.

— Io tremo tutta

— Raduniamoci nello studio di mio marito — propose la signora Maria.

— E' la stanza più riparata. Accenderemo i candelieri. Ci prepareremo un buon caffè sulla macchina a spirito. Intanto il temporale passerà.

Rasserenati, si riunirono tutti nello studio del comandante D'Auro e sedettero intorno alla tavola.

La servetta Rosina accese le candele e preparò le tazze per il caffè. Benché tutte le porte e le finestre fossero chiuse, filtravano dagli spiragli alti di vento, così che le crepitanti fiammelle d'oro delle candele oscillavano e guizzavano suscitando, or sì or no, sulle pareti, come su uno schermo di cinema, chiaroscuri mutevoli, ombre strane, bizzarre figure. (Continua).



... accanto al letto c'era un piccolo altare...

fiammiferi sono in cucina. Ora mi metto una vestaglia e scendo a prenderli.

Giorgio con le mani si divertiva a premersi gli orecchi per spezzettare in tanto piccoli colpi il prolungato rumore del tuono.

— Che grancassa, mamma!

E fissava dallo spiraglio la pirotecnica dei lampi.

— Che bengala, mamma!

A un tratto fu colpito da un pensiero angoscioso:

— E il babbo? — e si sentì fremere.

— Il babbo è molto, molto lontano. Di là dai monti, di là dal mare...

— Chissà in questo momento dov'è? Mamma! Chissà se questa bufera...

— L'oceano è fra noi. Questa bufera non lo raggiunge. Ma chissà se non saranno più tempestose le acque del Mar dei Caraibi...

— O mamma, ci pensi? Un ammaraggio di cento apparecchi! Come faranno? Io da due giorni non faccio che pensarci... Non ho pace. E mi sembra che le ore senza notizie non passino mai...

— Su, su, coraggio — disse la mamma che intanto, brancolando qua e là, si era rivestita. — Domani avremo certamente notizie. Bisogna...

— ...bisogna preparare la strada e aprire la porta alle buone notizie, finì Giorgio che conosceva quel mo-

chiuse e bagnò il pavimento.

— Che diluvio, mamma!

— E' impossibile uscire. Pazienza. Non scenderò e staremo al buio — disse rassegnata la signora Maria rinchiudendo a forza i vetri. Ma si ricordò improvvisamente che, nella stanzetta accanto, dormiva sola Diana, la loro piccola ospite.

Diana era stata vicina di casa dei D'Auro, quando i D'Auro abitavano a Milano, ed ora era venuta a Bellaria, invitata a passare a Villa degli Oleandri la primavera.

Dolce e delicata creatura, l'orfana Dianella aveva trovato nella famiglia D'Auro il calore d'affetto, che la sorte crudele le aveva negato privandola dei genitori in tenerissima età.

In villa ora la fanciulla rifuoriva, e circondata da tante affettuose cure ed attenzioni, diventava ogni giorno più serena e lieta come una passeretta.

— O povera bambina; si sarà svegliata ed avrà una tremenda paura. Coraggio, e usciamo.

— Vengo anch'io! — disse Gio-

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Sec. An. 150 milioni interamente versati

Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo Lloyd

▲
Officine Aeronautiche
Montalcone
▼

Apparecchi Cant - Aeroplani ed Idrovolanti civili, militari, per scuola e turismo

Fratelli SALA

di Sala Paolo e Figlio

ELICHE PER AVIAZIONE

MILANO

VIA MAC MAHON 43



NOTIZIE STUPEFACENTI

Il nostro amico pittor Tricheco si è sgonfiato. «Era ora — direte voi — Quel poverino faceva proprio compassione». Compassione? Voi dite così perchè non sapete con quale accanimento egli perseguiti la mano sinistra del pittore Bacchelli (il quale si chiama pittor maligno perchè maligno è, ma giù è stato punito sufficientemente quando è finito — come ricorderete — nella tagliola allestita appunto dal pittor



Mastrojanni a scopo di vendetta). Ora i due rivali sono proprio, come si suol dire, ai ferri corti. Bacchelli gira al largo, seguito dal suo bassotto, e Mastrojanni lo cerca disperatamente, ed ha in tasca pietre, fionde e uova fradice. Il giorno di Santo Stefano si sono incontrati mentre uno si recava all'osteria e l'altro a messa. Sono volati alcuni oggetti, i quali non hanno colpito il bersaglio (Bacchelli), ma alcuni passanti e guardie di città. Mentre il pittor Tricheco lanciava contro il suo nemico una vecchia pipa, il bassotto gli addentò un polpacchio. Si udì un grido e poi si vide il fido cane fuggire rasente terra con in bocca mezzo metro circa di stoffa. Era un pezzo di caizone del vendicativo pittore ancora una volta invendicato.

Ricevo e pubblico con grande piacere:

Mio caro Zio Falcone, quel Mastrojanni Alberto che illustra «L'Aquilone» davvero è molto esperto nell'anteporre al nome il celebre cognome.

Perfino il mio barbiere, che adopera il pennello per via del suo mestiere, al par di Raffaello, fuor del negozio ha pinto: «Trabaccoli Giacinto».

MORALE

Viva in arte (scherzi a parte) il cognome pria del nome

SOFISTA LONGO

GIULIO BREGLIANO di Sanremo mi scrive quanto segue: «Caro zio Falcone: Ti do del tu perchè tu vai su tutte le furie se ti do del «lei». Sono felice perchè il babbo mi abbonerà nuovamente al caro «Aquilone»

che mi ha risparmiato moltissime ore di noia, che mi ha insegnato tante belle cose e mi ha formato una piccola coscienza aviatoria. Dei 51 numeri che sono stati pubblicati non me ne manca nemmeno uno; io li tengo tutti nel mio cassetto (chiusi a chiave) e ogni tanto ne presto due o tre ai miei compagni non abbonati che li leggono molto volentieri. Ma questi spilorci non intendono «sprecare» (come dicono loro) 14 lirette in una «bazzecola» simile e spendono i loro soldi in francobolli. Da parte mia *L'Aquilone* è il giornale per ragazzi più istruttivo e più simpatico che ci sia. Un altr'anno, quando avrò una coscienza aviatoria più sviluppata, forse mi darò all'aeromodellismo, ma non concorrerò ad alcun premio. E terrò per me i miei capolavori. In questo benedettissimo paese la R.U.N.A. ha fatto appicciare un cartellone azzurro su di una palazzina del porto. Il cartellone dice così:

R.U.N.A.

Reale Unione Nazionale Aeronautica sezione di Sanremo «Maurizio Pagliano»

Ma le porte di questa sezione sono sempre chiuse. Forse la sezione non è stata ancora inaugurata? Vorrei proprio saperlo. L'altro giorno andavo a passeggio con un mio compagno (ostilissimo contro l'aeronautica). Passiamo davanti al suddetto cartello ed egli vi sputa contro in segno di disprezzo, ne nasce una violenta rissa e, per poco, lo mandavo a fare un bagno nel mare come quel «gentleman» che vituperò la bandiera italiana e che Bibi mandò in acqua così bene. Intervenne il guardiano delle prigioni vicine che ci separò e, sentite le cause della lite, mi diede piena ragione. Allora, io, senza rancore, presi il mio compagno a braccetto e, continuando la nostra passeggiata, gli spiegai con esempi chiari la superiorità dell'aviazione e forse lo convinsi... O col vento o contro vento. Ho fatto, o no, bene? Dimmelo chiaro e tondo».

Cari amici, a parer mio, Giulio ha fatto benissimo. Che ne dite voi? A parer mio, ha fatto bene: prima a picchiare sodo un compagno che ha compiuto un atto indecente, secondo a perdonare, terzo a cercare di convincere con parole chiare e serie. Ho l'impressione che questo Giulio sia veramente un ragazzo in gamba. Vedremo come si comporterà nel futuro.

ROBERTO BONAZZI - Roma — Mando (pena un po') direttamente all'autore di *Africa Africa* la tua lettera. Egli ti farà rispondere dall'editore. In quanto ai titoli dei famigerati giornalucoli illustrati per ragazzi che traducono altri giornalucoli non meno ignobili d'oltre mare, non te li posso elencare tutti, chè son troppi. Poi non posso farlo per un'altra ragione, che ti dirò in seguito. Ad ogni modo stai pur sicuro che siamo oramai in parecchi che abbiamo giurato guerra a quei sudici nefasti giornali. Qualche cosa succederà. Ti faccio spedire un giuoco dell'Ala Littoria e 25 copie per la propaganda. La R.U.N.A. ha sede, a Roma, in via Lepanto, 6. Non mi hai annoiato affatto.

EDOARDO CELLINI - Roma. — E' davvero una vergogna. Due anni che sei abbonato e non mi hai mai scritto. Ed ora mi chiedi la sorte del Gruppo Fausto Cecconi. Tu dici che non esiste, ed io dico che esiste appunto perchè nessuno ha annunciato la sua fine. Ad ogni modo scriverò o telefonerò alla signorina Fernanda Cesolari che ha fatto, l'anno scorso, fuoco e fiamma per creare detto gruppo. Speriamo in Dio.

PIN-KO — Va bene, grazie, Scrivimi presto. E auguri.

MARIO PEDIPIVA - Trento — Attendo, soprattutto, l'articolo di carattere tecnico, che sottoporro all'altra commissione: quella che si occupa di questa materia e che è più terribile di quella, diciamo così, letteraria. Ho fatto spedire i numeri che hai chiesti, insieme con altre copie per la propaganda. Per l'attestato di aeromodellista è necessario inviare alla Presidenza della R.U.N.A., Roma, via Lepanto, oltre alle due fotografie formato tessera, le seguenti informazioni: nome e cognome, paternità, data di nascita, luogo di nascita, e studi compiuti, attraverso alla Sede Provinciale, se esiste e se funziona, che provvederà a dare gli schiarimenti sulle qualità che giustificano il rilascio dell'attestato. Se, invece, la Sede Provinciale non esiste, o non funziona, uno che crede di poter avere l'attestato deve provare questo suo diritto, dando le indicazioni sull'inizio della propria attività, apparecchi costruiti, fotografie, partecipazione a gare, e quant'altro può essere utile. Ti faccio mandare la fotografia N. 1.

FANTIN - Torino — Ti ho scritto la settimana scorsa per posta ordinaria. Nella lettera ti consiglio di rivolgerti alla R.U.N.A. che ti darà tutte le indicazioni che desideri.

MASSIMO CARNEVALE - Torino — Sì, ti rispondo con uno scandaloso ritardo; ma ti consoli il fatto che il tuo augurio di buone vacanze non ha valso a farmi vivere tranquillo. Ho sul tavolo ancora alcune centinaia di lettere alle quali devo rispondere da tre settimane. Fra queste ve ne sono anche di quelle che attendono risposta da un mese, ed altre da due mesi. Come farò? Bisognerebbe che i miei aeromobili si ricordassero che altre volte li ho pregati di scrivere brevemente e a macchina. Anche li ho pregati di non scrivere una seconda lettera fintanto che non hanno ricevuto risposta alla prima. A te che posso dire? Ti posso soltanto assicurare che non ho dimenticato gli aquilotti torinesi.

PIERO BRINGHENTI - Prato. — Ecomi a te con un bel «bravo». E questo è il segno che i racconti, prima di cestinarli, io li leggo... Ho detto, dunque, bravo, chè il tuo racconto è originale e commovente. Pubblicherò molto presto. Seusami il ritardo e

scrivi ancora qualche bel raccontino. Sarò felice di pubblicarlo. Come va l'aeromodellismo a Prato?

EVA ODRICO. — Falconetta mi prega di chiederti, così senza parere, perchè non le scrivi più. Non le dire che ti ho scritto in questi termini: mi rovineresti la posizione. Pensa che Falconetta mi ha fatto proprio in questi giorni un grande elogio. Dice che sono molto intelligente, molto spiritoso, eccetera. Dunque non posso essere impertinente con lei, che è, tra l'altro, una brava rondine molto affettuosa. Dunque io non ti ho scritto «parento», bensì senza parere...

GIORGIO SIMONCINI - Genova. — Che cosa significa la parola *Grandine*? Ho paura che il tuo cervello si sia liquefatto. Ti faccio spedire il supplemento al N. 52 a 50 copie per la propaganda. La quale deve essere feroce. Perseguitare i fenomeni (come tu chiami gli insensibili, gli apatici, eccetera), perseguitarli senza pietà. Si nasce tonti, è vero. Ma si può guarire. A noi l'arduo umanitario compito. Sono veramente contento che «il costruttore di aeromodelli» ti piaccia molto.

FALCONETTA. — Ho avvertito il barbuto Censore (con molte precauzioni) che tu gli manderai presto un racconto. Sono stato molto contento, non dubitare. Grazie per il nuovo abbonato che mi annunzi. Sì: Avionetta è una brava fanciulla. Però una volta lo era di più. Credo che se mi capita vicino, le romperò la testa per vedere che cosa ci ha dentro. Per esempio: vedi più che scriva per «L'Aquilone»? No. E nemmeno io. Ora, non è che *L'Aquilone* non possa tirare avanti senza la prosa di Avionetta, ma vedere codesta brava rondine (un tempo, volevo dire) scrivere su certi settimanalucoli che si dovrebbero prendere con le molle, tanto sono atrocemente di cattivo gusto, fa proprio dispiacere. Ecco tutto. A te mando tanti auguri. Il pittor Maligno e il pittor Tricheco seguivano a guardarsi in cagnesco. A proposito di cani: sai che Bacchelli ha un bellissimo bassotto che incomincerà, presto, a far parlare di sé?

FILIPPO BRINGHENTI - Ferrara. — Ti ringrazio per la propaganda che fai. Ti manderò qualche copia del giornale, e tu le distribuirai fra i tuoi compagni che ancora non lo conoscono. Pubblicherò una delle tue fotografie. Un'altra volta mandamene di più chiare, nelle quali gli aeromodelli abbiano il posto d'onore, siano cioè ritratti in primo piano. Grazie per gli auguri che ricambio di cuore. Ti faccio mandare i tre supplementi.

SPARVERIO AZZURRO - Bergamo. — Ti ringrazio e ti auguro tanto bene. Ma ti pre-



Alla scuola di aeromodellismo di Ancona accadono, secondo il nostro amico Aquila, dei fatti gravi. Butte da orbì per un pezzo di compensato. Cosa succederà il giorno in cui un allievo arriverà a scuola con un po' di colla alla cascina?



Antonio Brunori, di Roma, dice che nel 2000 i mendicanti dovranno mettersi sui più alti camini delle fabbriche.

go di non mandare a me le cartoline reclamistiche de *L'aquilone*, chè io questo giornale lo acquisto tutte le settimane per regalarlo a mio nonno, il quale ne va pazzo. Mio nonno si chiama Serafino e vorrebbe fare l'aviatore. Però ha novantun anno... Egli dice che sono pochi ed io non lo contraddico. Egli dice che noi europei (e così gli americani di tutte le Americhe di questa terra) abbiamo la brutta abitudine di leggere da sinistra a destra. Perciò vuole andare nei paesi musulmani, dove si legge da destra a sinistra, la qual cosa, a parer suo, gli permetterebbe di entrare in una scuola di pilotaggio e diventare sottotenente d'aeronautica. Ecco perchè io acquisto *L'aquilone*: per fare felice il mio buon nonno, che se lo legge da capo a fondo, meno la *Posta aerea* perchè è scritta in un carattere troppo piccino. (Dunque, niente paura. Egli non leggerà queste righe irriverenti).

AQUILOTTO PATAVINO. — Ho perduto il tuo indirizzo e quindi non posso spedirti il supplemento. Io, naturalmente, ne ho molto piacere, così impari a firmare le lettere con il nome e cognome, oltre che con lo pseudonimo. Sono contento che « Il costruttore di aeromodelli » ti piaccia e che ti sia tanto utile.

AEROMODELLISTA M. P. I. — Grazie e auguri. Riferiscimi sulla tua attività aeromodellistica e di propagandista.

UGO DEL PIN. - *Spilimbergo.* — Ma, ragazzo mio, non mi sono forse spiegato con chiarezza? *Aquilotto implume* non può essere il tuo pseudonimo per il semplice fatto che se l'è scelto precedentemente l'aquilotto Sergio Bettini di Ancona. Cerca dunque nel tuo cervello qualche cosa di diverso e, se possibile, di migliore. Grazie degli auguri che ti rimando moltiplicati.

MYNNA CINI. - *Venezia.* — E' questo il tuo nome? Io sarò un cretino, ma non riesco a leggere la tua firma, mia cara. Se tu avessi messo almeno l'indirizzo ti avrei scritto direttamente, e quindi più sollecitamente. Ora il consiglio ch'io ti posso dare veramente prezioso è questo: recati a spron battuto in Spadaria 674 dov'è la sede della R.U.N.A. e chiedi della signorina Nelda Bragadin, che è un pezzo grosso dell'aviazione veneziana e, ciò che più conta, è un'aviatrice brevettata quattro mesi or sono. A nome mio chiedile ciò che vuoi, e la si-

gnorina Bragadin sarà felice di fare un piacere a te e uno a me, che sono un suo vecchio amico.

RONDINE IN VOLO. — Mi dispiace tanto, ma il tuo racconto non va. L'ha letto il barbuto Censore e l'ho letto io: tutt'e due siamo del parere che i lettori de « *L'aquilone* » vivranno più allegri, e quindi più felici, se non leggeranno la lacrimevole istoria di Marco, aviatore dato erroneamente per morto, e Fiorella morta di consunzione per amore. Via, non facciamo scherzi, signorina cara. Non te l'ho detto ancora che le cose lugubri non trovano asilo nel nostro ostello? Nè credo che tu debba trattare argomenti d'amore, per scrivere cose originali. Dimentichi che questo è un giornale per giovani, fra i quali ci sono delle bimbettoni e dei ragazzi che non si occupano di codeste cose? Scrivi dunque cose allegre e astienti dalle descrizioni scabrose.

ANGELO MANSUTTI. - *Arusha (Tanganica).* — Ti informo che ti è stato spedito, un mese fa, « Il costruttore di aeromodelli ». Avvertimi quando l'avrai ricevuto. Capirai! con 24 lire di spese postali c'è di che stare in pena. Scherzi a parte, dimmi se il libro ti piace e come te la passi costaggiù.

NELDA BRAGADIN. - *Venezia.* — Verrà da te una signorina veneziana che vorrebbe, fermamente vorrebbe, diventare pilota di aeroplano. Dalle dei consigli e vedi un po' se ha intenzioni serie. Ti ho spedito delle fotografie. Auguri.

Zio Falcone

AEROPLANI IDROVOLANTI

SAVIA

SIAI

MARCHETTI

SESTOCALENDE

AERONAUTICA MACCHI S. A. VARESE

Casa fondata nel 1912 - Capitale sociale L. 5.000.000 interamente versato

Costruzione di aeroplani ed idrovolanti militari e civili

Officine: VARESE - Tele. 2295-2296 - Teleg. Aviomacchi, Varese
 Idroscalo: SCHIRANNA (Lago di Varese) - Telef. 1040
 Aeroporto: LONATE POZZOLO

METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1:8

Fusioni - Profilati - Profilati di Lamiera - Pezzi Stampati - Lamiere - Tubi - Pistoni - Tralicci per Costruzioni Aeronautiche - Serbatoi Extra Leggeri per Benzina e Olio AVIAZIONE - MARINA - GUERRA - INDUSTRIE DIVERSE

"ELEKTRON", S. A. - MILANO
 Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: METILEC

A L F A

S O C . A N .

R O M E O

M I L A N O

MOTORI D'AVIAZIONE RAFFREDDATI AD ARIA

| | | |
|----------------|-------|---|
| ALFA 125 | RC 35 | A 9 cilindri, a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, a 3500 m. CV. 650 » al decollo » 700 |
| | RC 10 | A 9 cilindri, a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, a 1000 m. CV. 710 » al decollo » 800 |
| ALFA D 2 C 30 | | A 9 cilindri, a stella, con compressore Potenza normale a 3000 m. CV. 240 » al decollo » 270 |
| ALFA 115 I | | A 6 cilindri in linea, invertiti Potenza normale, al suolo CV. 200 |
| ALFA 110 I | | A 4 cilindri in linea, invertiti Potenza normale, al suolo CV. 130 |
| COLOMBO S 63 | | A 6 cilindri in linea Potenza normale, al suolo CV. 130 |
| ALFA 130 RC 38 | | A 6 cilindri a stella, con riduttore e compressore Potenza normale, al suolo CV. 540 » al decollo » 630 |

ELICHE METALLICHE IN LEGA LEGGERA "DURALFA"
 A passo registrabile a terra, o variabile in volo

COLLABORAZIONE DEI GIOVANI

CAMERATISMO EROICO

Violenti raffiche partirono dalle mitragliatrici anteriori dell'apparecchio e il caccia nemico, avvolto in una fiammata altissima, si mise a « vite » e precipitò verso terra.

— E uno — disse Bruno Ferri rivolto al suo giovane compagno Sergio Angelini. Erano partiti al sorgere del sole per scortare un apparecchio « Caproni » che doveva compiere una importante missione sopra il territorio nemico. Tutto era andato bene durante il viaggio di andata, ma nel ritorno, proprio quando si credevano in salvo, videro venire verso di loro tre apparecchi « crociati ». Sergio Angelini aveva segnalato al « Caproni » di proseguire, mentre lui gli avrebbe protetto la ritirata.

Il combattimento cominciava bene: dopo pochi minuti di lotta, un apparecchio nemico veniva messo fuori combattimento. Ora ce n'erano altri due, ma questi non parevano disposti a lasciarsi cogliere come era accaduto al loro compagno; con rapide « virate » e con bruschi « loopings » sfuggivano sempre al puntamento della mitragliatrice di Bruno Ferri.

Sergio Angelini commise miracoli di destrezza per sfuggire alla stretta che si faceva via via sempre più minacciosa.

Tutto ad un tratto il motore, che, fino allora aveva funzionato meravigliosamente, dopo vari scoppi irregolari, si fermò. Bruno Ferri rivolse gli occhi a Sergio Angelini in una muta interrogazione: « Cos'è stato? » si domandarono. Poi, come d'accordo, alzarono gli occhi verso l'ala superiore: tre buchi stavano a testimoniare dove era stato colpito il serbatoio della benzina, e questa ne era sfuggita senza che se ne accorgessero.

— Siamo nelle mani di Dio — disse Bruno. — Solo un miracolo può salvarci. — Ad un tratto Sergio prese una risoluzione, strinse nervosamente i comandi e mise l'apparecchio in « picchiata » verso terra. Ben presto la discesa si mutò in una velocissima caduta, il vento fischia attraverso i tiranti delle ali, e tutta la struttura dell'apparecchio gemeva come se stesse per volare in pezzi. La terra si avvicinava rapidissimamente. Sergio con gli occhi fissi sul cusciotto, ne sentiva la velocità caduta. 2000... 1500... 1000... 700... 500... 300... Sergio tirò dolcemente la « cloche » e l'apparecchio si drizzò lentamente mettendosi a stento in linea di volo.

Adesso che si era sfuggiti alla stretta dei due caccia, urgeva trovare un posto dove atterrare. Volarono sopra un campo di grano-turco, poi sopra una vecchia casa abbandonata. Ma ecco, si scorse un prato non molto grande e che per di più termina con una vecchia strada costeggiata da un alto muro di ciottoli. Il tempo strinse e bisogna tentare tutto per tutto. Ecco... l'apparecchio tocca terra, corre veloce sobbalzando sul terreno pieno di buche... rallenta... ma... Mancano appena una trentina di metri alla mulattiera! Sergio vede il pericolo... cerca di arrestare la veloce corsa dell'apparecchio, ma non può; è impossibile: allora il suo pensiero si rivolge con un'ultima preghiera a Dio e alla mamma lontana: poi un tremendo cozzo...

Ora l'apparecchio giace immobile tra un nuvolone di polvere.

E' passata circa una mezz'ora. Poi Sergio rinviene: è intontito, non ricorda più nulla... Apre lentamente gli occhi e tutta la scena si presenta nitida ai suoi occhi. Il muro che stava lungo la strada ha provocato il disastro. Ma il suo compagno? Che ne sarà di Bruno Ferri? Morto? No, no, non è possibile! Se la fortuna ha protetto lui, perché non può aver protetto anche Bruno?

Poggia le mani nell'orlo della carlinga e si leva in piedi, ma un sordo gemito gli sfugge dalle labbra: una dolorosissima fitta alla coscia l'obbliga a sedersi nuovamente; si guarda, e vede uscire dalla gamba attraverso alla tuta un rivolo di sangue. Una scheggia di legno gli si è conficcata nella coscia. Con uno sforzo, stringendo i denti per il dolore, dopo una breve esitazione, la estrae. Subito il sangue ne esce in abbondanza, e bisogna arrestarlo per evitare una emorragia.

Con uno strappo rompe un pezzo di tuta e si lega sommarariamente la ferita.

Adesso bisogna vedere ad ogni costo come sta Bruno. Esce dalla carlinga e vede il capo immobile del suo amico; una larga ferita gli attraversa la fronte e gli ha inondato di sangue il viso. Camminando a stento si avvicina, gli apre la camicia e poggia l'orecchio in direzione del cuore, trattiene un momento il respiro... Oh! soddisfazione, Bruno è vivo, Sergio è invaso da una grande allegrezza e guardandosi attorno, scorge una pozzanghera, prende dell'acqua nel concavo della mano e la spruzza sul viso dell'amico.

Questi si muove, si agita un poco e poi apre gli occhi, vede vicino il volto caro del suo amico; tenta di sorridere, ma nel suo volto insanguinato non si disegna altro che una smorfia dolorosa.

Sergio comprende che il suo amico soffre, soffre immensamente ma non vuol dimostrarlo. Però ora ci vuole pronto l'in-

tervento di un medico, perché Bruno è minacciato da congestione cerebrale.

Sergio con uno sforzo prende in braccio il suo caro amico, e si avvia verso un gruppo di case che scorge in lontananza.

Dopo circa un'ora di faticoso cammino, Sergio non ne può più, la gamba gli duole terribilmente e una ardente sete lo tormenta. Ma la metà è ormai raggiunta; alcune persone, vedendo venire quel pilota dalla tuta sbrindellata e insanguinata con un compagno tra le braccia, gli si fanno incontro. Sergio si sente allo stremo delle sue forze; mormora alcune parole che gli altri non comprendono e cade svenuto a terra.

E' sera quando riapre gli occhi; un senso di benessere si diffonde nel suo corpo; tutto gli sembra un sogno, un incubo. Ma ecco... sente aprire la porta della camera



Un nostro trimotore da bombardamento sulla capitale dell'Impero.

e vede affacciarsi a questa un volto bonario di un uomo mai veduto. Sergio non comprende, tenta di mettersi a sedere; ma il medico che in quel mentre si è avvicinato lo prende dolcemente alle spalle e l'obbliga a rientrare sotto le lenzuola. Un lampo di energia brilla negli occhi di Sergio: ora ricorda tutto. La lotta le cadute e il trasporto del suo compagno ferito sino al momento nel quale ha perduto i sensi. Con voce soffocata dall'emozione, domanda: — Che cosa ne è del mio amico?... ditemi... ditemi, per carità; è morto?! Ditemi che non è vero, sì, ditemelo, non lo posso pensare, no, questo no e poi no. — E si getta affranto sui cuscini. Il medico allora, prendendogli la mano diventa febbricitante, con voce grave e profonda gli dice: — No! non è morto il vostro amico, ma siete voi che lo avete salvato, voi col vostro coraggio e la vostra abnegazione lo avete portato sino a qui ed è perciò che mi congratolo con voi. Siete un vero Eroe.

Sergio Favero

VOLO DIVINO

Un aeroplano vola nel sereno del cielo azzurro come lo zaffiro, rombando lieto in maestoso giro, che si dispiega come arcobaleno.

Le piante si rispecchiano nel seno dolce del mare, e il vento in pio sospiro canta l'inno de l'aere. Ecco, e il respiro de l'uom che varca ne l'azzurro pieno è spirito di Dio nell'infinito; pulsa il suo sangue al fremer del motore. Guarda dal lido il pescator stupito l'Aquila e l'uom che sono un solo cuore, mentre Febò saluta il volo ardito e lo circonda d'aureo splendore.

Adriano Seroni

AEROMODELLISTI

è uscito il SUPPLEMENTO al N. 52 che contiene fotografie e disegni in scala del

BREDA 15

AEROPLANO E IDROVOLANTE

Lire una franco di porto

il SUPPLEMENTO al N. 21

contiene disegni e fotografie del

FIAT G. 5

e dell'AEROMODELLO « F. C. 1 »

Costa lire una.

il SUPPLEMENTO al N. 15

contiene:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUTTIVI DI MODELLI VOLANTI RUSSI; GLI SCHEMI DI UN IDROMODELLO FRANCESE

GLI SCHEMI DI UN AEROMODELLO ITALIANO

Costa centesimi 50.

Inviare l'importo in francobolli o a mezzo del nostro conto corrente postale N. 1-20115 all'amministrazione de

L'AQUILONE

Piccola enciclopedia aeronautica illustrata

A — La lettera « A » in smalto azzurro sopra l'aquila d'oro di pilota è il distintivo dei piloti militari che hanno trasvolato l'Oceano Atlantico.



Pilota Militare della R. Aeronautica che abbia attraversato il volo l'Oceano Atlantico

A — Con la lettera « A » seguita da un numero vengono designati gli apparecchi Ansaldo e quelli costruiti dall'Aeronautica d'Italia; es.: A. 115, A. 120, A. 304.

A — La lettera « A » precede il numero-tipo dei motori per aviazione costruiti dalla Fiat; es.: motore Fiat A. 22, A. 24, A. 70, A. 24 R.

A. 120 — Monoplano biposto da ricognizione, metallico, munito di un motore Fiat A. 22 di 550 C.V. Apertura d'ali m. 13,85; lunghezza m. 8,80; altezza m. 3,19; peso a vuoto Kg. 1420; velocità massima a terra Km/ora 248.

A. A. — Abbreviazione di Arma Aeronautica A.A.r.n.: Arma Aeronautica Ruolo Naviganti, A.A.r.s.: Arma Aeronautica Ruolo Servizi, A.A.r.sp.: Arma Aeronautica Ruolo Specialisti. E.: Col. A.A.r.n., Cap. A.A.r.s.

A. B. — Contrassegno degli aeroplani costruiti dalla Société Aérienne Bordelaise di Parigi — Bordeaux.

A. B. Aerotransport — Società svedese di trasporti aerei sovvenzionata dallo Stato, fondata nel 1924.

ABARIS — Mago Scita che, secondo quanto scrive Diodoro Siculo, avrebbe ricevuto da Apollo una freccia d'oro che gli permetteva di viaggiare nell'aria.

ABATE UGO — Ingegnere progettista di aeroplani, nato a Crescentino (Novara) l'8 febbraio 1892.

ABBATTERE — Far precipitare un aeroplano, o idrovolante, o un dirigibile, o

un pallone colpendolo con armi che sparano da terra, da nave (v. contraerei), o da un altro apparecchio in volo.

ABBRIATA RENATO — Maggiore A. A. r.n., nato il 17 agosto 1902 a Nicastro (Catanzaro). Istruttore alla Scuola Caccia per le sue notevoli qualità di pilota. Ha partecipato alla Trasvolata Italia-Brasile e alla Crociera Aerea del Decennale in qualità di Comandante di apparecchio, meritandosi la medaglia d'oro al valor aeronautico.

ABBRIVO — Effetto di un aumento o diminuzione di velocità di un aeromobile: perdere l'abbrivo.

ABACO — Con questa generale denominazione vengono indicati taluni particolari mezzi cartografici atti a semplificare le operazioni di calcolo.

A. B. C. — Sigla della A. B. C. Motors Limited, ditta inglese di costruzioni di motori con sede a Walton on Thames.

ABETE — (Abies Pectinata) — Pianta resinosa che nasce nelle zone montane. Ha il legno a fibra lunga, flessibile e resistente. E' molto usato nelle costruzioni aeronautiche per parti resistenti in genere e in particolare per longeroni alari, cèntine.



Aeroplano da ricognizione « A. 120 ».

ABE — Aviatore giapponese che, insieme al pilota Awachi, effettuò nel 1925 il viaggio Tokio-Parigi con un apparecchio Brèguet. Partito il 25 luglio atterrò a Le Bourget (Aerodromo di Parigi) il 28 ottobre.

(Continua).

Per la compilazione di questa enciclopedia è stata consultata la Grande Enciclopedia Aeronautica di L. Mancini, v. Gesù, 2 - Milano.