

L'AQUILONE

Abb. annuo L. 15 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 25 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università 5 - Tel. 45-317



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: « FRENO PNEUMATICO »

L'VIII annuale della prima crociera atlantica

La prima transvolata dell'Atlantico sud (da Lisbona a Porto Natal) è stata effettuata, su idrovolante, in principio del 1922 da Cabral e Continho. Da quel volo, allora veramente sensazionale, all'impresa prodigiosa dell'aviazione italiana dell'inverno 1930-31, molti altri tentativi erano stati fatti e ben altre nove traversate aeree s'erano concluse con successo. L'ultima era stata quella di Mermoz, Debry e Gimlé, anche su apparecchio idro, da S. Louis del Senegal a Port Natal, fra il 12 e il 13 maggio del 1930, quando ad Orbetello, in clausura, gli equipaggi atlantici creati da Balbo si stavano temprando i nervi e lo spirito sotto l'intelligente guida del perduto nostro Maddalena. Il tentativo di ritorno per la stessa via intrapreso da Mermoz (oggi scomparso in uno dei tanti mari che egli amava e sfidava) era finito avventurosamente a settecento chilometri dalla costa africana, dove un piroscalo aveva accolto a bordo l'intrepido equipaggio.

Ma le imprese atlantiche di un solo apparecchio, fosse idro o terrestre, cominciavano a non avere più grande interesse da un punto di vista pratico. Ciò che occorre era ben altro. Bisognava, ad ogni modo, dimostrare che una tale impresa non si doveva più tentare come un'avventura, ma come un viaggio il cui esito felice avrebbe dovuto dipendere quasi esclusivamente dallo scrupolo e dall'intelligenza con cui fosse stato organizzato.

Nella mente di chi aveva ideato la prima traversata atlantica in massa, e con tanta passione la stava organizzando, erano dunque certamente attivi i seguenti due grandi pensieri: una felice traversata in massa dell'Atlantico sud avrebbe definitivamente dimostrato che era possibile un collegamento aereo regolare fra il vecchio e il nuovo continente; il prestigio dell'aviazione nostra sarebbe cresciuto enormemente. Ma Italo Balbo non pensava soltanto al prestigio del suo Paese ed alla bellezza dell'impresa nella quale stava abbandonandosi con cinquanta compagni. Pensava alle numerose difficoltà che si dovevano prevedere per la prima volta, e quindi si preoccupava grandemente dell'organizzazione delle basi, della messa a punto degli apparecchi e dei motori e dell'allenamento degli equipaggi.

Dodici mesi prima dell'inizio della crociera, Balbo aveva istituito ad Orbetello la scuola per i futuri atlantici. Col consenso e l'incoraggiamento del Duce, il ministro dell'Aeronautica creò allora nel più grande segreto una scuola che doveva essere — e rimarrà ancora per molto tempo — un esempio unico di disciplina e di abnegazione e di passione.

Sono giorni di fatiche, di sacrifici, di vittoria dello spirito e della volontà sugli elementi avversi e sulle incognite dei viaggi notturni in formazione. Non era più il pilota d'eccezione che si allenava per una impresa audace; erano oltre cinquanta uomini, scelti, sì, ma presi dai ranghi, dai quali cinquanta e cinquanta e cento e cento ancora avrebbero potuto uscire, come sono usciti, tre anni dopo, e furono gli eroi d'una centuria che non avrà per molto tempo emuli per le vie del cielo.

Finalmente, dopo l'ansia snervante, dopo l'attesa insonne, la partenza all'alba di un giorno di dicembre. L'equipaggio ricordava le parole del capo: "Noi compiremo il nostro dovere sino in fondo e ad ogni costo. Qualunque sorpresa ci riserbi il futuro, avremo la coscienza di servire un destino più grande di noi e tale, in ogni modo, da giustificare qualsiasi sacrificio, fosse pure quello supremo".

La luna è sottile e l'aria anche. Dopo il saluto alla bandiera, che respira nel vento come cosa viva, gli equipaggi prendono posto negli apparecchi. I motori scattano ad uno, a due, a tre alla volta. S'accende il grande preludio musicale che annunzia le grandi opere del genio umano. Questa è stata creata da un poeta, più che da un condottiero.

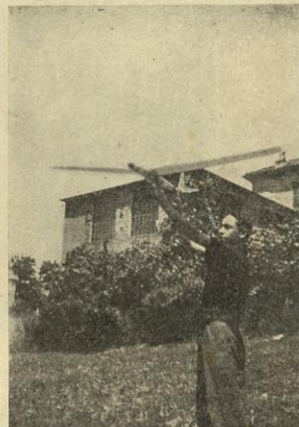
Sul Mediterraneo, son guai. Ma passano, ché le macchine son buone e i nervi degli uomini anche. Sono stati preziosi gli allenamenti dell'estate sul Tirreno e i voli Orbetello-Tripoli e Orbetello-Los Alcazars. A Villa Cisneros, dopo sei giorni, la Prima Squadra Atlantica ha già superato 3500 Km. felicemente. Il giorno di Natale i volatori lo trascorrono in volo nel cielo tropicale. Il Paese li segue con trepidante orgoglioso amore.

Ed ecco la notte di Bolama. "Sono le 1,29 di Greenwich — scrive Balbo nel suo Stormi in volo sull'oceano —. E' già stabilito che il decollo deve avvenire per squadriglie di tre apparecchi, la nera, la bianca, la rossa, la verde, con qualche minuto di distanza tra una squadriglia e l'altra. La mia è la prima... Scoeca l'ora che abbiamo tanto attesa. Solo il

rombo dei motori rompe il silenzio della notte. Degli apparecchi non si vede che il piccolo faro di rotta nella punta dell'ala...

"Tutti gli apparecchi sono pronti? Sì! E allora, avanti. Lanciamo l'apparecchio nell'ignoto, verso l'ignoto a tutta velocità!

"L'enorme idro, così pesante, che a poppa affonda per intero nell'acqua, parte con uno scatto che già lo impenna, subito, sull'acqua morta e densa. Ha il muso leggermente in aria, taglia sempre più deciso le onde sul filo invisibile della linea retta. Accelera, corre, divora con rabbia e frenesia la distanza, sobbalzando bruscamente, a scossoni, — rapidi, secchi, decisi — contro le onde. Bisogna brutalizzarlo, fargli sentire la nostra volontà recisa, prepotente, più forte della sua. Presto è sul redan, sfiora l'acqua ancora per pochi istanti. Tiriamo le cloche al petto: avvertito il distacco dalla superficie marina, la più rapida corsa dell'idro nell'aria notturna. Bisogna tenere la cloche ferma con tutta la forza delle braccia e dare al volo, in questo momento drammatico, la massima velocità. Guai a guardar fuori della cabina verso il pelo dell'acqua. Guai a cercare l'orizzonte. La più piccola indecisione, l'attimo di incertezza, l'errore imponderabile, frutto del cieco istinto, vuol dire la perdita sicura dell'apparecchio e della vita. Avanti, avanti, diritti nel buio. Non appena ci stacciamo dall'acqua, metto l'altimetro a zero e mi affido alla precisione degli apparecchi: per venti minuti non vi è altro da fare: guadagnare quota e filare. Impossibile conoscere però la quota del nostro volo se non sul quadrante radionizzato dell'altimetro: intorno a noi sono tenebre, cielo chiuso, aria cupa. Nessun punto di riferimento: possiamo essere alti nel cielo venti metri come duemila. Ma gli occhi nostri, fissi all'altimetro, che funziona perfettamente, ci permettono di regolare il volo, prendendo quota in linea retta senza mai perdere velocità. Tutto lo sforzo del sollevamento di questi diecimila chili è affidato ai nostri motori, che battono il tempo con vittorioso,



Francesco Pia di Castiglione d'Asi col suo aeromodello veleggiatore costruito seguendo le lezioni de «L'Aquilone».

trionfale, sicuro respiro. Siamo salvi!

Undici apparecchi sono in volo (un dodicesimo, quello del gen. Valle, decollerà dopo un'ora e mezza e riuscirà a raggiungere la formazione sulle coste brasiliane) e Balbo non sa della sorte toccata all'equipaggio dell'I-Boer, né di quella del sergente Foix.

Dodici apparecchi navigano nella notte, verso le terre lontane d'America, dove tanti connazionali attendono come in una febbre il compiersi di questa gesta che fra poche ore, concludendosi, sbalordirà il mondo.

L'aviazione fascista, con la prima crociera atlantica, segnava, per volere del Duce e per merito di un manipolo di eroi guidati da Balbo, la prima grande tappa del suo glorioso cammino in tempo di pace.

Gastone Martini

CRONACA BREVE

UNA COMMISSIONE FORMATA DI UFFICIALI MEDICI polacchi ha visitato nei giorni scorsi gli Istituti Medico-legali della R. Aeronautica di Roma, di Napoli, di Firenze, di Torino e la compagnia pneumatica che si trova presso il Renato A'ia Quota all'Aeroporto di Montecelio.

DURANTE L'ULTIMA SETTIMANA DI DICEMBRE, presso le Scuole di pilotaggio della R.U.N.A., sono stati conseguiti sedici brevetti di pilota di primo grado e sono stati rilasciati un brevetto di motorista e un brevetto di marconista civile.

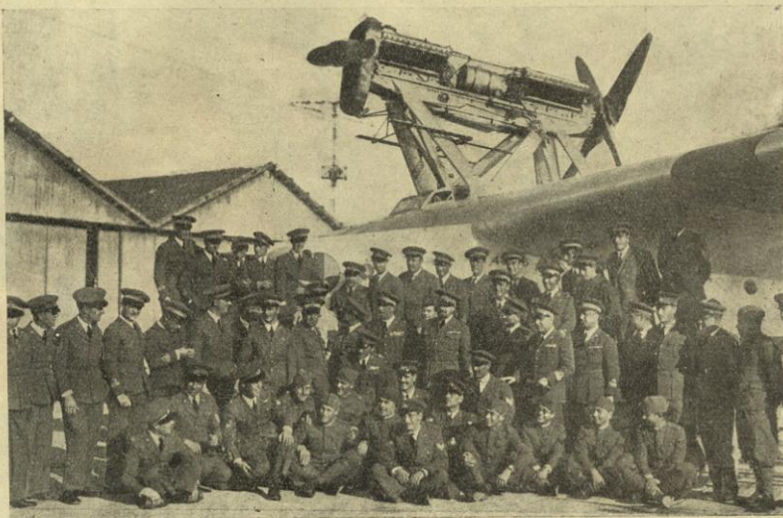
NELL'ULTIMA SETTIMANA DI DICEMBRE, presso il Registro Aeronautico Nazionale sono stati iscritti: un «Marchi C. 94» idrovolante bimotore da trasporto passeggeri, matricola «I-NARO» ed un «Savioia Marchetti S. 66» idrotiratore da trasporto passeggeri, matricola «I-RIVA», ambedue di proprietà della S. A. Ala Littoria».

ROOSEVELT, PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI, ha diretto un messaggio ad Orville Wright in occasione delle solenni onoranze nazionali rese ai fratelli Wright, che 33 anni or sono compivano il primo volo con un aeroplano.

IN SEGUITO ALLA NOTA CONVENZIONE greco-tedesca, il 1° dicembre scorso è stata inaugurata la linea aerea trisettimanale Berlino-Atene.

A LUTYN (CECOSLOVACCHIA) è stata istituita una scuola per la difesa contro gli attacchi aerei, nella quale, mediante la collaborazione spontanea di uomini e di donne, sono stati iniziati esperimenti diretti a trovare mezzi per guarire le ferite prodotte da quei gas che offendono il corpo umano.

IL CAPITANO FRANCESE CEILLE, comandante il Centro nazionale di paraca-



Gli equipaggi delle squadriglie che hanno effettuato la prima transvolata dell'Atlantico sud in massa.

durismo, ha compiuto ad Avignone 12 lanci con paracadute in 91 minuti, alla media di una discesa ogni 8 minuti.

IL SIGNOR LANGE, costruttore tedesco, ha fabbricato un speciale apparecchio per volare, le cui ali, che hanno un'ampiezza non superiore ai due metri, sono collegate soltanto in un punto col velivolo e mediante un sistema di molle e di fili sono rese estremamente mobili; il pilota ha un sedile spostabile, come nelle barche a remi, in maniera che può spostare il peso del suo corpo a seconda della necessità del volo, che, secondo l'inventore, è reso con tale

apparecchio molto simile al volo normale degli uccelli.

IL COLONNELLO LINDBERGH, famoso aviatore americano, ha deciso di tentare entro questo mese un primo volo sperimentale dal porto di Wespott, sulla costa occidentale irlandese, a Terranova e Nuova York, usando l'idrovolante gigante «Caledonia» dell'Imperial Airways Company.

I GIORNALI GIAPPONESI annunziano che, in occasione dell'incoronazione a Londra di Giorgio VI, sarà effettuato un volo dal Giappone alla capitale inglese, usando

un monoplano di nuova costruzione capace di volare a 500 chilometri all'ora, che potrà così stabilire un nuovo primato di velocità da Tokio a Londra.

CON UN MONOPLANO MONOMOTORE da 200 c. v. la nota aviatrice francese Marisa Bastie ha compiuto in ore 12 e 5 minuti il percorso da Dakar (Africa Occidentale) a Natal (Brasile), che è di 3200 chilometri, superando così il primato femminile di questa distanza detenuto dall'aviatrice neozelandese Joan Batten con 14 ore e 17 minuti.

VOLERA' O NON VOLERA'?

R A C C O N T O

E allora, a turno, mamma Ortensia, o la signora Lucia, oppure, occorrendo parti di forza, il signor Giuseppe, si alzavano per andare a vedere che cosa era successo. Generalmente si trovavano davanti ad un disgraziato sottoposto alle torture dei pirati malesi, il quale doveva confessare, per forza dello stivaletto, il luogo dov'era nascosto il tesoro della nave; altre volte era Paolino Uberti che faceva la gioia dei suoi aguzzini contorcendosi pazzamente dopo avere ingerito un bicchiere di stricnina. Questa morte per veleno, perfetta, veniva richiesta a bis anche per due o tre settimane di seguito. Avveniva che Paolino, congestionato per la fatica di morire, giungendo a casa mangiasse smodatamente, regalandosi in tal modo una solenne indigestione.

Gli ammonimenti ad essere più tranquilli sortivano magro effetto. Soltanto il signor Giuseppe riusciva ad ottenere una soddisfacente disciplina, ma egli aveva argomenti di gran lunga più persuasivi di quelli della signora o di nonno Giacomo, raramente chiamato in causa non tanto per la sua età, quanto per la sua tenerezza verso i suoi pollastrelli, com'egli li chiamava, ai quali portava caramelle e cioccolatini anziché rimproveri e sculacciamenti.

Ebbene, al punto in cui abbiamo lasciato le cose, avvenne un fatto veramente straordinario. Alla nuova riunione, nel salotto delle visite, giunse dal corridoio una strana atmosfera di calma; tanto strana in quanto le voci dei conversatori, abituate ad un altissimo diapason per intendersi con quel continuo brusio in sottostrato, risuonavano aspre, isolate, scattanti come se alla metà di un pezzo per violino e pianoforte fosse capitato un crampo alle mani dell'accompagnatore.

— Che cosa stanno combinando quei ragazzi? — si preoccupò la signora Lucia, rivolgendosi a mamma Ortensia.

— Già — brontolò il signor Giuseppe — oggi non si sente venir nulla di là. Vado a vedere.

— Mi raccomando... — piagnucolò la signora Peseta, tremando per i teneri rampolli della sua schiatta, poichè la sua pa-

vida fantasia le faceva vedere nel signor Giuseppe una specie di castigamatti che nell'accingersi alla punizione si tirasse su le maniche per sventolar meglio le membra nocchiate.

Invece, nulla di tutto questo. Il cerbero si avvicinò all'uscio della stanza dei giuochi e si mise ad origliare. Alcune vocine preoccupate si levavano in coro per dimostrare a qualche testardo una impossibilità ad essere. Subito la voce maschia di Gian Carlo il capoccia redarguiva zittendo.

Il signor Giuseppe non capiva un accidente. Figuratevi:

— La coda — spiegava Paolino Uberti — dev'essere di legno; è più solida.

— Ma chi ci dà il compensato?

— E finisci di fare il diffilile! Se lo fai per paura o perchè non vuoi sborsare quei quattro soldi alla settimana, te ne puoi andare e stai attento a non fare la spia.

— No, ma io dicevo...

Già, ma che cosa dicevano, quei bricconcelli, di code di legno, di quattro soldi e di spionaggio? Tutto questo deludeva il prurito delle mani del signor Giuseppe che temeva di essersi mosso inutilmente per sistemare una rivolta che non esisteva. Ad ogni buon conto girò la maniglia ed aprì la porta di colpo. Ai suoi occhi esterrefatti apparve una scena da congiura come quelle che certamen-

te precedettero la Notte di San Bartolomeo.

III.

Nella stanza dei giochi, al centro del pavimento, fra due candele che spandevano una luce insufficiente ed ingigantivano le ombre, sonnecchiava infastidito un modellino di aeroplano, il tipo Paolino II, vincitore del famoso concorso. All'intorno sedevano alla turca i ragazzi e, cosa mai veduta, presenziavano all'assemblea anche Cinzia, Claudia e Vera.

Dalle persiane chiuse filtrava l'ultima luce del giorno anticipatamente spodestato.

— Cosa fate in codesto anrese? — tuonò il signor Giuseppe girando la chiave dell'interruttore e distruggendo così tutto quello che di fiabesco e di misterioso aleggiava sulla scena.

— Niente facciamo... — azzardò Gian Carlo per tutti.

— Come niente? E' ancora giorno e voi consumate le candele che costano un occhio della testa.

Il signor Giuseppe teneva ogni volta a specificare di quali occhi si trattasse nel suo discorso poichè, purtroppo, egli possedeva ben altri argomenti omonimi in luoghi meno atto a fornire argomento di conversazione. E poichè l'inconveniente risultava all'evidenza dal suo incedere di marittimo incallito, egli temeva che, parlando d'occhi, la gente



Oscar Marchi di Noventa Padovana con un suo veleggiatore di recente costruzione.

potesse malignare e prendersi beffe della sua miseria.

— E poi non mi piace questa promiscuità... — continuò il degnò censore dei rilassati costumi della gioventù moderna, alludendo ai rappresentanti del sesso gentile frammischiatosi pericolosamente a quelli del sesso forte.

Gli astanti all'ibirono sotto la sferza della parola sconosciuta ma certo gravida di minacce, dato che usciva da una bocca tanto amara.

— Ma, signor Giuseppe — si difese Paolino Uberti che era il più indiziato poichè si trovava alla tribuna nel momento dell'irruzione — noi non facciamo della promiscuità, che, scusi la nostra ignoranza, non sappiamo neppure che cosa sia; stiamo invece progettando la costruzione di un aeroplano vero...

— Sciocchezze! Storie! So ben io... si dice aeroplano e poi si applica il fuoco alla casa con queste candele... Via, su: finestre aperte, ragazze in casa loro e silenzio, altrimenti...

Gonfio come un tacchino, il signor Giuseppe si rese al salotto e partecipò l'energica azione dalla quale proveniva.

Intanto, per la terrazza, le bambine tornavano al cerchio dei cospiratori, mentre Franco Salerni strofinava sulle suole alcuni "aspetta un poco" per riaccendere i moccoli così brutalmente soffocati.

IV.

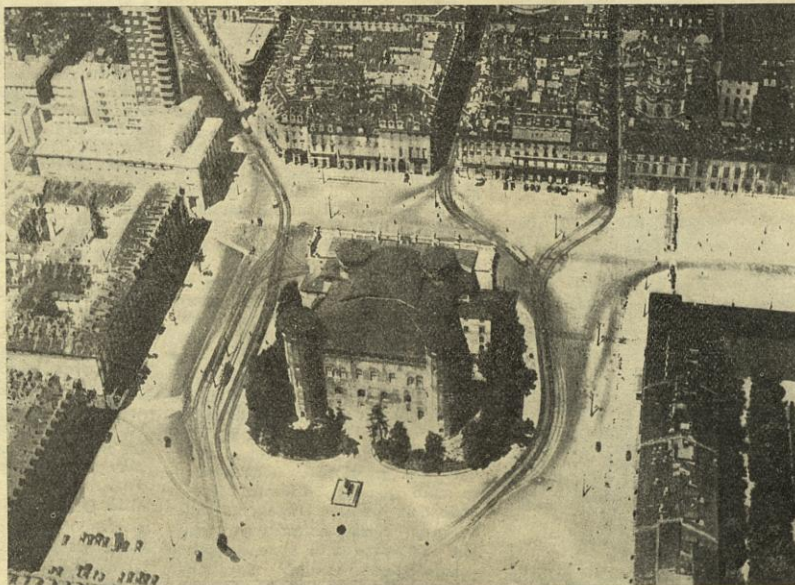
Larghezza alare metri 3,50; lunghezza della fusoliera metri 2,80;

Monoplano con ala a sbalzo; ruote della bicicletta che Giorgio Peseta sacrificava con entusiasmo. Potenza dell'apparato motore: il coraggio di colui che, prescelto dalla fortuna in seguito ad una eliminazione a dadi, avrebbe preso posto in carlinga, legato come una mortadella, per essere lanciato dai compagni dall'alto della collina rocciosa prospiciente la città.

Queste erano le caratteristiche del nuovo modello di veleggiatore che avrebbe dovuto rivoluzionare l'intera tecnica del volo librato. In seguito si sarebbe potuto tirare un certo numero di copie del prototipo a scopo commerciale ed in tal modo ciascuno avrebbe potuto mettere da parte un bel gruzzolo, avere alla porta il proprio aeroplano e goderesi le varie emozioni del lancio dalla collina.

Mario Salvadori

(Continua).



(132) TORINO — In ogni fascicolo de L'Aquilone pubblichiamo una fotografia contrassegnata da un numero. Ciascun amico che ci procurerà un nuovo abbonamento avrà diritto di chiederci una fotografia originale (18x24) d'una città o luogo ameno visti dall'alto. Inviandoci il vaglia postale o facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-20115), si dovrà indicare, oltre ai nomi e indirizzi del nuovo abbonato e di chi l'ha procurato, il numero della fotografia che si desidera.

A proposito di biciclette volanti

Nel 1911 la casa francese Peugeot banai un Concorso singolare per un volo a forza muscolare e lo volle chiamare con un nomignolo grazioso: "Aviette".

La gara consisteva nel superare, con una bicicletta o con qualunque altro apparecchio senza motore meccanico, una distanza, non indifferente, di... 10 metri in linea retta ad una altezza facoltativa da 10 centimetri in... sù.

Vi parteciparono, o per meglio dire, si prepararono alla non facile prova molti dilettanti aeromodellisti dell'epoca, pionieri del volo meccanico come il Caselli di Roma, campioni del volante, del motociclo, ciclisti di fama e perfino il solitario pedalatore dei Continenti, il leggendario bersagliere trasteverino, Enrico Toti. Anche lui fu fra gli illusi dell'"Aviette".

Nel giugno del 1912 la "Stampa Sportiva" riportava alcune istantanee di esperimenti negativi fatti a Parigi, istantanee che fecero per alcuni aspiranti al premio Peugeot, l'effetto di una doccia fredda.

Il Caselli era fra i più volenterosi ed aveva stabilito il suo campo di lancio su l'allora deserto Viale di Valle Giulia di fronte al Palazzo delle Belle Arti.

Non nego che nel cerchio degli illusi fui preso anch'io e difatti col Caselli per giorni e giorni provammo il tanto desiderato salto volante.

Avevamo tracciato due linee in terra alla distanza di dieci metri l'una dall'altra e poi con una rincorsa in piena e furiosa volata, alla Gerui, tentavamo di staccarci dal suolo con un forte strattone al manubrio e un colpo di leva ai comandi dei piani di coda.

"I piani di coda?" direte voi. Sissignori, i piani di coda.

Perchè è bene sapere che il Caselli, da esperto artigiano del legno e da neo-costruttore di aeroplani, aveva costruito un apparecchio leggerissimo, uno di quegli apparecchi che oggi si potrebbe chiamare "alianti", completo in tutte le sue parti ed organi di comando. E lo aveva con dei tubi leggerissimi assicurato alla sua bicicletta da corsa.

Le ali ampie dalle cerniere leggerissime in legno speciale, i longheroni a traliccio fatti a dovere, i piani di profondità mobilissimi al comando, la facilità di sollevare tutto con una mano, il poco peso del nostro corpo, snelli e asciutti in carne come eravamo allora; tutto ci lasciava credere che non soli dieci me-

tri di volo saremmo stati capaci di effettuare addirittura dieci chilometri.

Ma... all'atto pratico, forse per l'insufficienza d'impulso ottenuto dalla furiosa, ma non efficace pedalata, oppure per il troppo peso, malgrado tutta la nostra più buona volontà di essere leggeri, od anche, e forse più per questa ultima ragione e cioè per quei venticinque anni almeno nella storia del volo umano, non fummo capaci di staccarci da questa ingrata terra.

E non fummo noi soli così tenacemente attaccati alla terra, perchè in Francia, in Russia, gli "Avietisti" non ebbero maggior fortuna.

Quelle benedette ruote erano come incollate alla ghiaietta del viale di Valle Giulia e quei famosi metri, invece di essere superati volando, erano anche oltrepassati di molto, ma... pedalando.

Qualche piccolo salto ci riusciva ma forse dovuto più allo strattone dato al manubrio che al vero sostenimento delle ali.

E noi, intestarditi, specialmente Caselli che si diceva sicuro del fatto suo, ripetevamo a centinaia le corse, le volate, gli strattoni e a far la spola da un capo all'altro del viale e sempre inutilmente.

Santa costanza dovuta all'età giovanile e al bel sogno del gruzzolo d'oro! Di piccoli salti ne riuscivamo, degli sbalonzoli che finivano ad ammaccare le parti più delicate dell'apparecchio oppure a procurarci qualche scalfittura, ma ce ne voleva ancora per riuscire a compiere il fantastico volo di... dieci metri! Come abbiamo detto, anche Enrico Toti fu fra i concorrenti e in una prova in pubblico allo Stadio dei Parioli, in occasione di una festa organizzata dalla Società Romana di Aviazione, pro Flotta Aerea, il suo esperimento si convertì in un solenne fiasco.

Il Toti aveva applicato alla sua bicicletta due ali e una coda e per mezzo di un dispositivo azionato dalle sue poderose braccia, faceva muovere una leggera elica a grande passo che doveva aiutare l'azione del solo pedale di cui era fornita quella bicicletta, che quattro anni dopo doveva condurre l'eroe a morire sulle trincee di Monfalcone.

Per vari mesi l'ambito premio dell'"Aviette" dormì nelle casse della Casa francese, banditrice del Concorso, finchè si seppe che un asso del ciclo, nella stessa Parigi, con due piccole ali applicate al te-

laio della sua bicicletta, con una pedana di lancio e forse con molta buona volontà da parte dei giudici, riuscì a compiere il tanto sospirato salto.

Bastò al concorrente fortunato questo virtuosismo acrobatico per portarsi via quel premio che tanti studi, tempo e contusioni erano costati ai pionieri modestissimi del volo muscolare.

Oggi due novità mi hanno spinto a ricordare quei tempi lontani della nostra giovinezza e quei tentativi sfortunati, e cioè il piccolo volo del noto ciclista tedesco Hoffmann, compiuto il 23 novembre u. s. nell'aeroporto di Fuhlcoutter con i suoi 427 metri e la Gara stabilita dalla R.U.N.A., di cui hanno parlato i giornali di questa settimana.

Caro Caselli, vecchio amico mio, vogliamo ritentare la prova?... Sono, è vero, passati venticinque anni da allora e Valle Giulia non sarebbe più ospitale per le nostre corse pazze; ma che importa? Troveremo un altro campo di lancio più ampio, perchè sappi, non si accontentano più dei dieci metri, ma vogliono un volo di andata e ritorno di quattro chilometri ad un'altezza di almeno cinque metri.

Come vedi, torna il bel tempo dell'"Aviette" ed il premio è stato aumentato di uno zero. Sono centomila le lirette in palio!

E chissà che veramente nel 1942 non avremo il volo degli uomini cavallette, come ha detto Cangioli nel nr. 51 de L'Aquilone.

Giuseppe Seganti

Le confessioni del Castellano dell'aria

L'uomo dal grande naso

Quando approdammo su quella nuvoletta, la prima cosa, anzi la sola che notai, fu uno strano individuo tutto assorto in un'ancora più strana occupazione.

Stava accoccolato in una specie di piccola bagnarola o di grande tegame, ai cui manichi era legata una

...portando la destra nell'impugnatura della spada...



grossa palla di non so che sostanza. L'uomo afferrava con le due mani la palla e la lanciava in alto e questa, com'è naturale, trattenuta com'era dalle corde, ricadeva immediatamente colpendo il disgraziato ora sul capo, ora sulle spalle o sulla schiena.

Sbalordito, mi volsi per interrogare il Castellano dell'Aria, ma questi mi accennò di tacere, sorrise e si avvolse nel suo mantello in modo da lasciar scoperti solamente gli occhi.

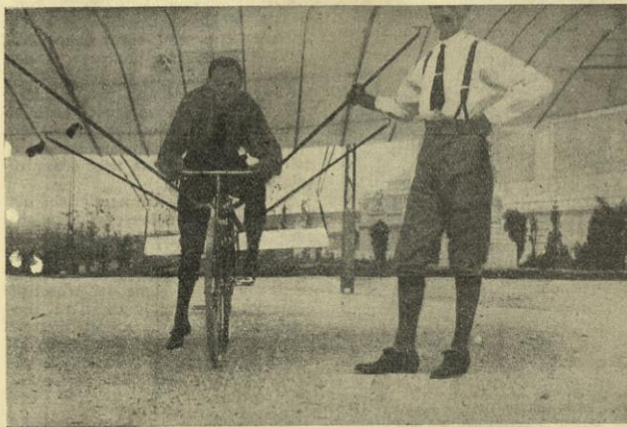
Intanto l'individuo, crollando sfiduciato la testa, uscì, senza averci notato, dalla sua cassetta e rimase a grattarsi il capo in aria di perplessità. Fu allora che lo vidi bene e feci grandissima fatica per non scoppiare a ridere.

Era un tipo vestito un po' come i moschettieri dei romanzi e indossava un gran mantello, qua e là bucatto, che gli ricadeva elegantemente sullo spadone, sollevato come la coda d'un gallo. Il capo era tenuto su da un enorme collare tutto a pieghe inamidate, alto almeno quattro dita e grande come la ruota della mia bicicletta. Ma la cosa più impressionante era il naso; un naso lungo un buon palmo, grosso in proporzione e che sembrava avere una sua propria vita particolare, tanto

palpitava e si arricciava e fremeva, rivelando i pensieri del proprietario. A un certo punto l'uomo smise di grattarsi, si liscì i baffi irti come lance, poi, gettati con una scrollata indietro i lunghi capelli, più simili a criniera di leone, e fatti quattro passi, raccattò qualcosa di brillante. Era com'è un'enorme collana di grosse bottiglie tondeggianti. Egli se la cinse alla vita, con espressione di pochissima fiducia, sospirò, si collocò in modo che i deboli raggi del sole, già prossimo alla linea dell'orizzonte, vi battessero sopra ed attese. Siccome non accadeva nulla di speciale, l'uomo spiccò un salto, poi un secondo e un terzo e finì con l'inciampare nei suoi colossali speroni e cadde battendo il naso.

— Giurabacco! — gridò stizzito, rialzandosi e di botto si volse verso di noi, con espressione inferocita, perchè non avevo potuto trattenere la più strepitosa risata di mia vita.

— Ohi, gaglioffi! — ci apostrofò, portando la destra sull'impugnatura della spada — E di che ridete, di grazia, se non c'è nessuno specchio a rimandarvi la vostra grottesca e laida immagine di camusi? Tirati in là, moccioso malcreato — disse a me, scostandomi con una mano — e lascia che dia la lezione che si me-



Seganti e Caselli in un tentativo di salto volante per la gara dell'"Aviette" del 1911.

rita a costui che, non so bene se per vita o per vergogna di sè, nasconde nella cappa il suo ceffo bestiale... — e il furibondo individuo, esasperato dalla calma del mio amico, con un gesto violento gli scopri il volto.

— Ah siete voi! — esclamò allegramente, dopo un attimo di sbalordimento — Siate il benvenuto nei miei modesti domini, signore! Voi e... sì, anche questo simpatico pargoletto — soggiunse, increspando il naso e digrignando i denti — che dimostra d'essere d'umore così fatto! — e s'inclinò in garbato inchino, sventolando il cappello piumato, badando però, con estrema attenzione, che il pennacchio non sfiorasse il suolo.

— Come state, mio caro Cirano! — esclamò cordialmente il Castellano dell'Aria, stendendo ambe le mani allo strano personaggio — Perdonate la risata di questo mio piccolo amico, che davvero non suonava irriverenza pel vostro naso, ma era uno spontaneo e bonario commento alle vostre manovre per lui incomprensibili.

Questo signore, — soggiunse volgendosi a me — è nientemeno che Cirano di Bergerac....

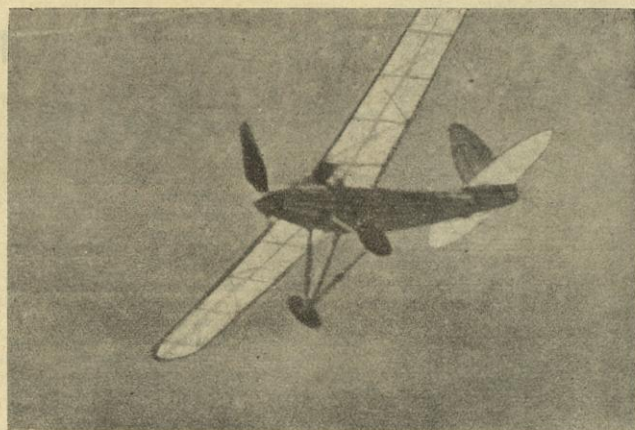
— Chi? Quel valorosissimo guerriero che faceva tante belle invenzioni per salire sulla luna e infalzava gli imbecilli come tordi allo spiedo e diceva sempre la verità in faccia a tutti? — chiesi, tutto commosso per lo stupore e la gioia.

— Proprio lui, — confermò il Castellano — Si trova qui, confinato in questa isoletta perchè Giove, un po' geloso forse, lo ha condannato a rimanervi per un certo tempo, a meno che non riesca ad evadere con uno dei mezzi che aveva inventato per andare sulla luna. Io vengo spesso a tenergli compagnia. Stiamo così bene insieme... — aggiunse con un sorriso pensoso — Si parla di tante cose, di tante fantasie inutili e, per noi, belle, che farebbero tanto ridere 'o addirittura sdignerebbero le

intendo dire, perchè anche tu, mio piccolo amico, — aggiunse volgendosi a me — sembri esser dei nostri. Guarda ora questa cintura di bottiglie vuote. Io fantastica più di trecento anni fa che, riempiendo le bocce di rugiada, il sole avrebbe potuto attirarle, come fa dei vapori, trascinando me con esse fin sulla luna... Forse ero in errore... Ma non ti pare, ragazzo mio, che gli odierni palloni e i dirigibili siano un po' i nipoti di queste mie ampolle? E che dire di quel recipiente di metallo attaccato a una massa di calamita? Io immaginavo che, lanciando la calamita in alto, potesse trascinarsi dietro quella sorta di gran tegame. Sbagliavo. Oggi gli uomini hanno sostituito l'elica alla calamita, ma, in sostanza, è sempre qualcosa che ne tira dietro qualche altra...

Tacque e preso il Castellano dell'Aria confidenzialmente sottobraccio, lo condusse a lenti passi sull'orlo della nuvola, verso occidente.

Guardavano lontano senza dir parola. Li vedo ancora, nel mio ricordo, immobili, illuminati dai riflessi rossastri del sole morente, così diversi fra loro eppure così simili. Per quanto, come ho detto, non fitasse-



Un aeromodello in volo fotografato al Littorio durante le gare per il Concorso Nazionale 1936.

ro, avevo l'impressione che silenziosamente si dicessero infinite cose.

Poi il Castellano ri riscosse e tornò a me.

— Andiamo! — disse, con voce un po' sorda.

L'ingegnoso Ulisse

L'aerodromo stregato

R A C C O N T O

In un salottino di lusso del Dipartimento Aeronautico di Washington, Charles Bywater, il capo delle forze aeree degli Stati Uniti, si riposava pigramente davanti al fuoco, mentre attendeva una risposta alla domanda che aveva formulata, dall'uomo pallido e magro seduto davanti a lui. Questo suo visitatore era il dottor Francis Kipper, un detective privato che tutta l'America conosceva per la sua abilità nell'investigare gli affari di natura particolarmente delicata.

— Ebbene? — chiese Bymater con un sospiro, — Che ne pensate di tutto questo?

— Se debbo rispondere con sincerità alla vostra domanda — fece in tono pacato il poliziotto — vi dirò che il problema presenta delle difficoltà enormi e che mai una catena di circostanze così straordinarie si è imposta alla mia osservazione. Siete certo, generale, che le mortali disgrazie avvenute all'Aerodromo di Houston non sono state provocate da atti di sabotaggio

compiuti dai vostri operai?

A tali parole il Ministro insorse. — Lo escludo in modo assoluto! Gli apparecchi, prima d'iniziare il volo, furono visitati da un competente e trovati in perfetto ordine. L'inchiesta è precisa su questo punto. Sappiamo che sono partiti con una successione di movimenti perfetti e che il volo si svolse regolare finchè il primo aeroplano sorvolò la

collina che limita a nord il campo di aviazione. Chi può intuire la tragedia che si svolge in quel momento in cielo? Una sola cosa è chiara; l'aeroplano fu visto traballare, sbandarsi e, dopo una serie di disordinate acrobazie, precipitare al suolo, seguito poco dopo dal secondo e dal terzo velivolo! Come vedete, dottore, si tratta di una cosa grave, più grave di quanto si possa immaginare. Credo, quindi, che sia assolutamente necessario, nell'interesse della giustizia, che il pubblico non venga a cognizione del dramma.

— E non avete nessun sospetto — chiese il poliziotto — sulla persona che può avere provocato un'azione così infame?

— Vi confesso — rispose il Capo in tono significativo — che non sarei affatto sorpreso se le misteriose catastrofi, avvenute ad Houston, fossero dovute alla radio-attività di qualche macchina invisibile, destinata a rivoluzionare le teorie finora conosciute sulla gravità dei corpi.

— La vostra ipotesi è ingegnosa, generale, — rispose il detective dopo un istante di riflessione — ma dovete perdonarmi se la giudico assurda. E temo che dovremo formarne e scartarne parecchie altre prima di giungere a una possibile soluzione del mistero.

S'interruppe perchè qualcuno aveva picchiato all'uscio. Dietro l'autorizzazione del generale, il segretario si presentò con un foglio in mano dicendo:

— Ecco un rapporto del colonnello Bluter, quale ci è stato telegrafato da Houston.

Senza rispondere, Bywater lo aprì e dopo di averlo letto, lo passò al detective mormorando con voce soffocata:

— Leggete, dottore; è più per voi che per me...

Ed ecco il contenuto del rapporto:

“Ho il dovere d'informare il Capo del Dipartimento Aeronautico di Washington che stamani alle ot-

to sono avvenute all'Aerodromo di Houston due nuove sciagure aviatorie. Gli apparecchi “Hess” pilotati dagli aviatori Henry Dawis e James Long, mentre eseguivano un volo d'esercitazione, si diressero, volando a bassa quota, verso quel punto del campo dove si trova la zona misteriosa del fenomeno. Avevano appena superato il tragico limite, quando gli spettatori videro i velivoli con uno scatto rovesciarsi a destra e dopo di aver descritto dei rapidi “loopings”, precipitare al suolo, ove ambedue gli apparecchi s'incendiarono. Gli aviatori non hanno fatto uso del paracadute e sono rimasti uccisi”.

— C'è da perdere la testa — esclamò il generale appena Kipper ebbe terminata la lettura.

— Difatti, è terribile quanto succede — approvò il detective — ma non mi pare che sia il caso di perdersi in commenti. Assumo questa faccenda senz'altro e la seguirò fino alla fine, anche se le conseguenze dovessero essere per voi amare.

— Agite a vostro piacere! — disse Bywater alzandosi. — A proposito, soggiunse dopo un istante di silenzio — non mi avete chiesto il nome del proprietario della collina che limita a nord il campo di aviazione. Si tratta del professor Neil Marks, un grande scienziato che da parecchi anni vive nel suo vasto dominio, assistito soltanto da un domestico. Un attacco di paralisi l'ha reso incapace di fare il minimo gesto e di pronunziare la più breve parola.

Tacque un istante, poi soggiunse: — Naturalmente ho avuto i miei motivi nel dirvi tutto questo...

— Lo immaginavo! — esclamò il dottore. — Volete dirmi quali sono?

— Ascoltatemi, — rispose il generale a bassa voce — sarò molto franco con voi. Io trovo strano che il professore Marks si sia stabilito nei pressi di un campo di aviazione. Sapete benissimo che non è un posto ideale per fare degli studi sulle piante e sulle malattie tropicali. Sarebbe proprio il caso di mettere la faccenda nelle mani della Polizia e far perquisire la dimora dello scienziato. E pure, che cosa volete? Esito prima di sollevare uno scandalo simile. Penso che se mi sbagliassi, le conseguenze sarebbero oltremodo gravi. Vi rendete conto, dottore, delle difficoltà che presenta questa faccenda?

Antonio Brunori

(continua)



Guardavano lontano senza dir parola...

persone serie di laggù... — e accennò alla terra — e che forse...

— Sì, certo! — affermò fieramente Cirano arricciandosi i mustacchi — Sono il vero sole della vita. Gli sciocchi si beffano sempre di quella che sarà la verità di domani... E lasciamoli ridere! Le loro sghignazze sono la nostra gloria! Se ci capissero, ci sentiremmo diminuiti, umiliati... Un giorno saprai quel che

La Palestra dell'aeromodellista

Progetto di un modello veleggiatore

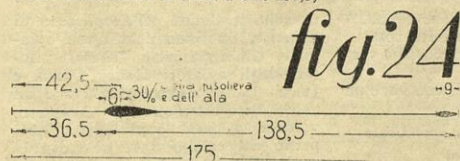
(Continuazione dal numero precedente)

La fusoliera

La fusoliera è stata prevista di centimetri 150 di lunghezza.

Osserviamo adesso che la distanza del bordo d'attacco dell'ala dal centro di pressione della coda è di cm. 125; essendo questo situato al 25% della corda media, che è risultata di cm. 9, la distanza fra il centro di pressione della coda dal bordo d'uscita della coda stessa è di cm. 6,75. Risulta che la distanza del bordo d'attacco dell'ala dal bordo d'uscita della coda, considerato come limite estremo posteriore della fusoliera, è di cm. 131,75.

Aumentando tale distanza a cm. 138,5,



e prolungando la fusoliera in avanti dal bordo d'attacco dell'ala di cm. 36,5, si ottiene la lunghezza totale della fusoliera di cm. 175.

Si ottiene così che il 30% dell'ala, spessore massimo, coincide con il 30% della fusoliera, dove si troverà presumibilmente la sezione maestra, mentre con la fusoliera di soli 150 cm. si sarebbe trovato più avanti della sezione maestra, e quindi in condizioni svantaggiose.

La figura 24 mostra schematicamente la posizione reciproca dell'ala e del piano di coda.

La fusoliera avrà una forma data da un profilo biconvesso simmetrico per la vista in pianta, e da un profilo pianoconvesso, arrovesciato e quindi con la parte piana superiormente, per la vista di fianco.

Per il primo profilo adottiamo il N.A.C.A. 0006, di spessore 6%; lo spessore massimo, al 30%, risulta, per la lunghezza di 175 cm., di cm. 10,5, ciò che equivale a cm. 5,25 per parte dall'asse di simmetria. Per il secondo profilo, della vista di fianco, adottiamo il Götting 398, che ha, al 30% uno spessore massimo dell'8,55%, che equivale, per la lunghezza di cm. 175, a cm. 14,9 di altezza (il profilo è leggermente modificato, per rendere rettilineo il ventre).

La sezione maestra avrà una forma a cuore, come quella della fig. 25, che tratteremo secondo il procedimento seguente.

L'altezza aa' è uguale a cm. 14,9, e la larghezza bb' è uguale a cm. 10,5 valori trovati in base ai dati dei profili adottati per la vista di fianco ed in pianta, al 30% della lunghezza della fusoliera. La parte superiore è un semicerchio di raggio cm. 5,25, metà cioè della larghezza massima della sezione. Il centro O di tale semicerchio sarà situato a cm. 5,25 dall'estremo superiore.

La parte inferiore è costituita da due archi di parabola, che potremo disegnare con la costruzione seguente, tracciata nella parte inferiore destra della figura.

Caliamo dal punto b' una retta verticale $b'c$, e prendiamo il punto di mezzo d del segmento $b'c$ lungo quanto Oa' ed uniamo il punto

fig. 25

a' con il punto d . Dividiamo ora i segmenti $a'd$ e db' in un uguale numero di parti uguali, ad esempio in 5 parti ognuno, con i punti segnati 1, 2, 3, 4 sulla retta $a'd$, ed 1', 2', 3', 4' sulla retta db' . Uniamo il punto 1 con il punto 1', il punto 2 con il punto 2' e così di seguito: la curva tangente alle rette così segnate è un arco di parabola.

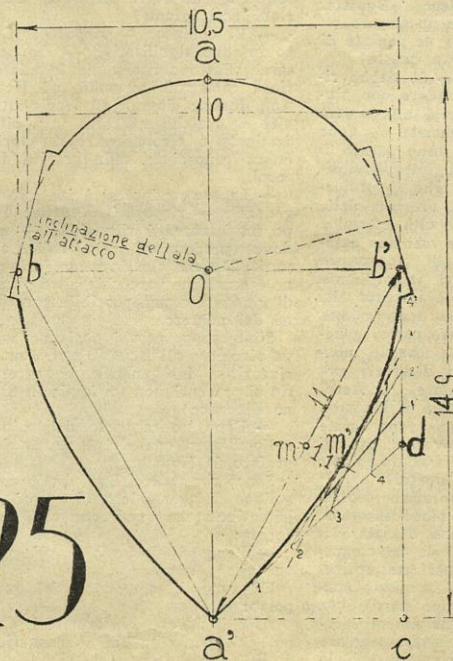
Vediamo ora quanto risulta la superficie della sezione così tracciata.

Potremo considerare la figura come formata da una semicirconferenza, nella parte superiore, di diametro bb' , cm. 10,5; da un triangolo $bb'a'$, di base bb' , di cm. 10,5, e di altezza Oa' , di cm. 9,65 e da due archi di parabola nella parte inferiore.

La superficie della semicirconferenza risulta di cmq. 43,295; il triangolo risulta di superficie $10,5 \times 9,65 / 2 =$ cmq. 50,662. La superficie di ogni segmento parabolico è uguale ai due terzi del prodotto della corda $a'b'$ per l'altezza massima del segmento rappresentata dal segmento mm' . Essendo $a'b'$ uguale a cm. 11, ed il segmento mm' a cm. 1,1, risulta che ogni segmento parabolico ha superficie uguale a $2/3 \times 11 \times 1,1 =$ cmq. 8. Avendo un segmento parabolico per parte, la loro superficie complessiva sarà di cmq. 16.

Ne segue che la superficie totale della sezione risulta di cmq. 43,295 della semicirconferenza, più cmq. 50,662 del triangolo, più cmq. 16 dei segmenti parabolici: in totale cmq. 109,957.

Controlliamo tale valore per verificare se soddisfa alle condizioni dei primati. Per i veleggiatori la sezione maestra della fusoliera deve essere non minore del valore dato da $L^2/300$, indicando con L la lunghezza della fusoliera: essendo L uguale a 175 cm., otteniamo che il valore minimo della sezione maestra risulta il seguente: $175^2/300 =$ cmq. 102.



La nostra sezione maestra è quindi accettabile.

Resta infine da notare che la larghezza massima della fusoliera, cm. 10,5, è superiore a quella preventivata, cm. 10 (vedi fig. 16); ma l'apertura alare risulta uguale a quella preventivata, poiché l'attacco dell'ala è stato collocato a 5 cm. dalla mezzera.

Il rapporto fra l'apertura e la lunghezza della fusoliera risulta $245/175 = 1,4$, che è un valore molto prossimo a quello generalmente usato per ottenere una buona stabilità.

Modello veleggiatore « Roma »

(Continuazione dal numero precedente)

Cominceremo la costruzione del modello dall'elemento principale, l'ala, alla quale è affidata, ed esclusivamente ad essa, la funzione sostenitrice, mentre tutte le altre parti sono, in un certo senso, accessorie: gli impennaggi infatti servono all'equilibrio longitudinale, con i timoni orizzontali, ed alla direzione, con il timone verticale, mentre la fusoliera ha soltanto la funzione di collegare rigidamente questi organi con l'ala.

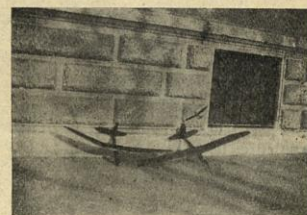
Affinché l'ala possa sostenere quanto meglio è possibile il modello (e questo vale per ogni aeroplano) deve avere una forma speciale come sezione verticale dall'avanti all'indietro. Questa forma si chiama profilo, ed è sempre arrotondata verso la parte anteriore, chiamata bordo d'attacco, ed appuntita verso quella posteriore, chiamata bordo d'uscita. L'ala quindi viene ad avere un certo spessore, che è massimo in un punto situato fra 1/5 ed 1/3 della profondità dell'ala. Questa forma particolare è ottenuta per mezzo delle centine.

Noi adotteremo, per il nostro modello, il profilo Götting 535, così chiamato perché sperimentato nel laboratorio di Götting, città tedesca sede di una Università famosa in questi studi, con il numero d'ordine 535 per distinguere da tutti gli altri sperimentati nello

stesso laboratorio. Nella figura 2 ne è data la rappresentazione, insieme con una tabella che serve a poter sviluppare il profilo stesso per qualsiasi grandezza occorra.

Per l'uso di questa tabella osserviamo la fig. 3, nella quale è indicato il punto estremo anteriore, o bordo d'attacco, ed il punto estremo posteriore, o bordo d'uscita.

Per disegnare il profilo noi dobbiamo tracciare innanzi tutto una retta orizzontale, indicata con le lettere aa' nella fig. 2, e con la lettera x nella fig. 3. Tale retta si chiama corda del profilo; il segmento di questa retta lungo quanto deve risultare profonda l'ala (nel nostro modello, nel tratto centrale, cm. 12) si indica con corda della centina; nel primo caso la stessa parola, corda, indica



Due veleggiatori del milanese Enrico Levi.

Nella fig. 25 è anche indicata la posizione delle due centine O dell'attacco dell'ala.

Ing. Bi

(Il seguito al prossimo numero).

una retta, nel secondo caso invece indica una lunghezza definita.

Dividiamo la corda della centina in 10 parti uguali distanti fra loro 12 m/m; dividiamo ancora la prima e l'ultima parte per metà, ed ancora per metà le due parti risultanti dalla divisione della prima; infine dimezziamo la prima parte più piccola.

Le prime divisioni ci danno, a partire dall'estremità anteriore, 1/10, 2/10, 3/10, 4/10, 5/10, 6/10, 7/10, 8/10, 9/10 della corda della centina; le seconde divisioni, delle due parti estreme, ci danno 0,5/10 e 9,5/10; le divisioni delle due metà della prima parte ci danno 0,25/10 e 0,75/10; infine la divisione della prima parte più piccola ci dà 0,125/10, sempre della corda della centina.

Chiameremo questi punti di divisione: x_0 , il punto estremo anteriore, $x_{1,25}$ il secondo punto, $x_{2,5}$ il terzo punto, e così via fino ad x_{95} , ed x_{100} che corrisponde al punto estremo posteriore (fig. 3).

Le cifre 0, 1,25, 2,5, ecc. fino a 90, 95, 100 indicano quante volte è stata presa la centesima parte della corda della centina, a partire dal bordo d'attacco; infatti, ad esempio, 2,5/100 equivale al valore 0,25/10 indicato precedentemente. Questi valori sono indicati, nella tabella del profilo (fig. 2) nella striscia superiore x .

Segnati tutti i punti, con la più scrupolosa esattezza, tracciamo per ognuno di essi una retta normale alla corda. Su queste rette dovremo determinare le altezze, indicate con y , dei punti del profilo.

(Il seguito al prossimo numero).

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

AQUILOTTO ALABARDATO - Genova. — Per verniciare la carta col colore dell'alluminio, ti consiglio di adoperare la vernice trasparente alla nitro, stemperandovi prima una sufficiente dose di polvere d'alluminio. Mandami pure le fotografie e quanto altro credi possa interessare.

MICHELE SIMONCINI - Palermo. — Ho ricevuto le fotografie che ho passato al direttore perchè ne sceglia quelle pubblicabili. Dalle fotografie deduco che sei un buon costruttore e mi congratulo con te. In un modello ad elastico, la fusoliera senza tubo non è, in massima, una cosa ben fatta; metterlo costa poco ed il peso non aumenta di molto. La sagoma della tua fusoliera mi piace molto e ti sarei grato se me ne inviassi il disegno dettagliato che potrebbe servire per una eventuale pubblicazione. Il tuo modello è di proporzioni piccole e perciò il risultato non può essere che modesto; però con una matassa di elastico di 10 fili lunga cm. 67, dovresti con facilità poter dare una carica di 700 e più giri. Grazie dei saluti e degli auguri per Giarellino.

ROBERTO CIOLITTO - Torino. — Ho spedito quanto promesso ed attendo le tue impressioni. Per quanto riguarda il tuo umano, su *Le vie dell'aria* n. 52 è stato pubblicato il regolamento del concorso. Con-

trariamente agli anni scorsi non sono venuto a Torino per le feste; ma ci verrò presto e pure presto ti scriverò.

GIUSEPPE FERRARI - Milano. — Disponendo di un motorino a scoppio, si può fare una costruzione più accurata e più robusta senza preoccuparsi del peso pur mantenendosi entro un limite proporzionato. Un apparecchio volante, sia pur esso un modello, non dovrà mai, per nessun motivo, cadere a capofitto, se il centramento è giusto per il volo, quando la forza motrice viene a mancare. Non conosco il motore «MIRUS»; posseggo però alcune sue fotografie da cui mi pare debba trattarsi di un bel motorino

e di geniale costruzione: che funzioni non ne dubito; che renda e che possa essere adatto per il modello che vuoi eseguire, questo non lo so.

GIORGIO SIMONINI - Genova. — Il tuo metodo non è nuovo; ma forse lo è per te e ti lodo perché ciò dimostra che non fai le cose a caso; ma prima pensi e studi, e con una certa considerazione cerchi di scegliere quello che può essere migliore. Ho piacere dell'entusiasmo che ti ha procurato il ricevimento del libro e ti ringrazio delle lodi e dell'apprezzamento. Attendo la fotografia che mi raccomando sia chiara.

giar.

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuaz. del numero precedente)

1. - Altezza dell'atmosfera.

Mentre una volta si supponeva che l'atmosfera avesse un limite superiore ben definito, lo studio dei fenomeni meteorologici ed astronomici ci ha portato alla conclusione che la densità dell'aria diminuisce gradualmente sempre di più, fino ad arrivare a una rarefazione quasi totale nello spazio interstellare.

L'uomo è riuscito a salire fino a 22 km. di altezza (ascensione del pallone americano Explorer II nel 1934), mentre palloni sonda, dei quali del resto parleremo più dettagliatamente, hanno raggiunto quote di più di 40 km. Così nell'anno 1934, anno che fu assai favorevole per le ascensioni di palloni sferici, un pallone sonda della Stazione Aerologica Sperimentale di Vigna di Valle (Bracciano) riportò a terra una cartina, sulla quale fu determinata una quota massima di 43 km.

I fenomeni crepuscolari attestano ancora la presenza di aria ad un'altezza di 80 km. Dopo il tramonto, quando cioè i raggi del sole non illuminano più direttamente il suolo, vediamo ancora la volta celeste rischiarata. Ciò deriva dalla diffusione alla quale i raggi del sole sono soggetti entrando nell'atmosfera.

Le meteoriti, corpi di origine cosmica, che sono passati abbastanza vicini alla terra per essere da questa attratti, trasformano all'atto dell'entrata nella atmosfera terreste la loro energia di movimento in calore. L'enorme attrito che questi corpi, viaggiando a forti velocità, incontrano al contatto dell'aria, li fa riscaldare fino all'incandescenza. L'altezza media, alla quale questo fenomeno diventa chiaramente intelligibile, è di circa 200 km.

Ancora più in alto hanno luogo dei fenomeni di natura magnetica. Nelle regioni nordiche si osservano talvolta, specialmente in vicinanza del polo magnetico, formazioni luminose che persistono anche per qualche tempo e che si chiamano aurore boreali. L'istituzione di una speciale rete di osservatori in Norvegia ha permesso di misurare l'altezza delle aurore boreali mediante

triangolazioni. Mentre l'altezza media alla quale si verificava il fenomeno era di 100 km., si sono osservate ripetutamente delle aurore boreali anche a 400 km. di altezza.

Le aurore boreali si devono a scariche simili a quelle che l'uomo riesce a produrre artificialmente in tubi, nei quali si trova del gas molto rarefatto (tubi al neon). Queste



scariche sono probabilmente dovute a disturbi nel campo magnetico del globo terrestre.

2. - Costituzione dell'atmosfera.

L'aria è composta di vari elementi. Questa composizione, mentre in generale è uguale per tutti i punti della terra, varia con l'altezza. Prendiamo nel nostro studio da componenti accidentali, quali possono essere polveri di natura vulcanica, organica e anche cosmica, per occuparci esclusivamente dei componenti gassosi e del vapor d'acqua. Quest'ultimo si trova nell'aria in quantità variabili tra 0,01 e 40 grammi per ogni metro cubo d'aria, cioè tra limiti assai estesi. I componenti gassosi invece stanno in rapporti fissi, per quanto riguarda l'aria al livello del mare.

Infatti in 100 volumi d'aria si trovano:

78,03	vol. di azoto
20,09	" " ossigeno
0,94	" " argon
0,03	" " anidride carbonica
0,01	" " idrogeno
0,0012	" " neon
0,0005	" " elio

Come si vede, i due gas assolutamente prevalenti sono l'azoto e l'ossigeno, mentre l'argon, l'anidride carbonica e l'idrogeno s'incontrano solo in piccole quantità.

Nella fig. 1 vediamo la distribuzione dei tre gas più importanti, l'azo-

to, l'ossigeno e l'idrogeno, alle varie altezze: cioè a quota 0, ed alle quote di 15, 20, 50 e 100 km. Da 0 a 20 km. la percentuale di ossigeno diminuisce gradualmente, mentre l'azoto aumenta in proporzione. L'idrogeno non interviene ancora in quantità degna di rilievo. A 50 km. invece abbiamo 87,5% di azoto, 10,3% di ossigeno e 2,1% di idrogeno. A 100 km. poi le proporzioni sono completamente cambiate. Mentre l'ossigeno è presente solo in tracce, l'idrogeno occupa il 96,4% e l'azoto il 3,0% del volume d'aria. Come mai questi cambiamenti nella composizione dell'aria?

La ragione si trova nella nota legge di Dalton, secondo la quale in un miscuglio di gas ogni gas si comporta come se esso riempisse da solo tutto il volume. I gas più pesanti, quindi, dovranno disporsi prevalentemente vicino al suolo e diminuire rapidamente di densità col crescere dell'altezza, mentre i gas leggeri, che vicino a terra contribuiranno in minima parte alla composizione dell'aria, a grande

quota ne formano la quasi totalità. E infatti, se guardiamo i relativi pesi molecolari, vediamo subito confermata la legge. I pesi molecolari dei tre gas in questione sono:
Ossigeno 32
Azoto 28
Idrogeno 2
Si comprende quindi la distribuzione verticale dei gas.

3. - La stratificazione dell'atmosfera.

I fenomeni che noi chiamiamo col termine "tempo", hanno luogo nei bassi strati dell'atmosfera. Si è osservato che fino a una certa altezza la temperatura diminuisce gradualmente man mano che ci innalziamo. Superata questa altezza, vediamo che la temperatura resta pressoché costante fino a grandissime altezze. Questo strato di separazione si trova ad una altezza che varia da 17 km., all'equatore, a 9 km., ai poli. Alle nostre latitudini essa si trova ad una altezza media di circa 11 km. L'altezza di questo strato, chiamato anche tropopausa, varia con le stagioni, cioè con le variazioni di temperatura. Inoltre essa risente dei cambiamenti di pressione (cycloni ed anticiclioni) producentisi nella bassa atmosfera.

La tropopausa divide l'atmosfera in due gusci quasi sferici. Quello interno si chiama la troposfera. In essa avvengono tutti i fenomeni che noi comunemente chiamiamo "tempo" e che sono caratterizzati particolarmente dai moti verticali dell'aria e dalle vicende del vapor d'acqua contenuto nell'aria stessa. La porzione di atmosfera che si trova al di là della tropopausa, si chiama stratosfera. In essa non esistono più moti verticali e il contenuto di vapor d'acqua è praticamente nullo. Abbiamo già visto che, mentre nella troposfera la composizione dell'aria è pressoché costante (e ora ce ne rendiamo perfettamente conto pensando ai moti di rimescolamento che portano in contatto reciproco masse d'aria di diversa origine), nella stratosfera i vari gas si dispongono a strati, secondo il loro peso. Per quanto riguarda i moti orizzontali nella stratosfera, cioè quelli che noi chiamiamo "vento", le osservazioni finora fatte non danno un'idea molto chiara.

Per farci un concetto più alla por-



Un modello di Filippo Brighenti, di Ferrara. L'apertura è di m. 1,40, e la lunghezza di m. 1.

tata di tutti, possiamo confrontare l'atmosfera con una pentola piena d'acqua, sulla quale giace uno strato di olio: l'acqua rappresenta la troposfera, mentre l'olio rappresenta la stratosfera. Se riscaldiamo la pentola in modo non uniforme, noteremo dei moti vorticosi nell'interno dell'acqua, mentre l'olio non partecipa a questi moti.

La tropopausa non è del resto l'unico esempio di strati di sbarramento. Vedremo in seguito che in conseguenza dell'andamento anormale della temperatura, si formano le cosiddette inversioni, le quali hanno, sebbene in misura assai minore, un effetto simile a quello della tropopausa. Anche esse smorzano i moti verticali.

M. Garbell

(Il seguito al prossimo numero).

V D R O G E N O
A Z O T O
O S S I G E N O

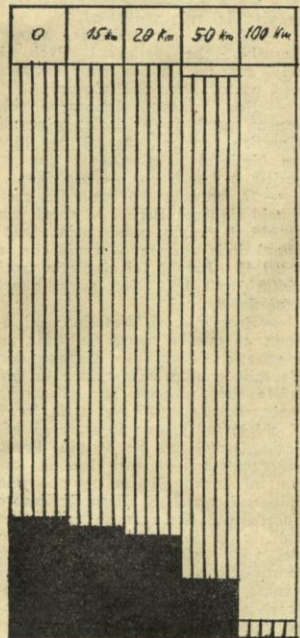
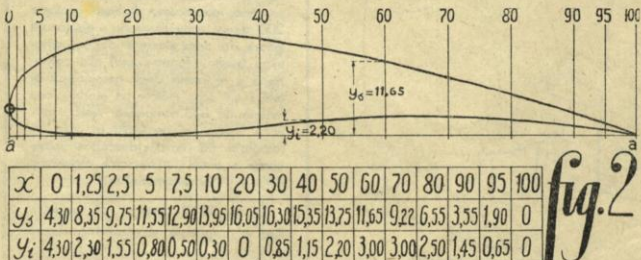


Fig. 1 - Composizione dell'aria secondo le varie altezze.



Profilo Gottinga 535 - spessore max. 16,05%

O col vento O contro vento

Storie Eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

Queste carte gli dissero delle cose decisive.

Egli vide che il ciclone aveva tagliata la rotta dell'Alba Marina a cinque o seicento miglia a nord-est di Auckland e, dopo un paziente lavoro di coordinazione fra la data di partenza del veliero dalle isole Tonga, la sua velocità di marcia, l'incontro col ciclone e deviazione conseguente della rotta e le notizie fornite da Natalina, arrivò a stabilire con sufficiente sicurezza che l'isola Nuova Roma dovesse trovarsi nei paraggi del 21° parallelo sud e del 172° meridiano est, a mezza strada circa fra l'isola Raoul e quella di Norfolk.

Con passo baldanzoso, a causa dei positivi risultati ottenuti, l'inclito don Bernabé s'incamminò al Grande Albergo Croce del Sud, dove Natalina lo attendeva intenta a lavorare attorno ad una grossa calza di lana rossa con la soletta bianca.

— Buone notizie, signora! — esclamò lo spagnolo. — Se l'isola esiste ancora, v'assicuro che la troveremo. Ascoltate adesso la mia proposta: io cerco immediatamente un aeroplano e quando l'ho trovato, mi metto a frugare il mare fino a che non avrò scovata l'isola. Questione di tre giorni, al massimo. Se non la trovo dove la cerco, vuol dire che è sprofondata.

— Gesummaria!

— Ma invece son sicuro che esiste e che la rintraccerò. Appena l'avrò pescata, sapete che faremo? Invece di aspettare qui, come marmotte, i vostri signorini, andremo tutti e due nell'isola e così avranno la sorpresa di trovarvi ad attenderli, mentre vi credono a San Paternina a Mare, occupata a sospirare. Che ne dite del mio progetto?

— Oh, ma che bellezza, signor Bernabé, che bellezza! Però, i miei ragazzi, lo sapranno trovare quel posto? Sono così giovani!

— Non dubitate, signora; e poi, appena saprò dov'è l'isola, prima di ripartire con voi, lascerò per loro un biglietto al Consolato con su scritta la strada che devono fare.

— O, ma come l'è bravo lei, caro il mio signore! Però... — e qui una specie di ombra passò negli occhi buoni della comare — però, che la scusi eh? Perché lei si piglia tanti disturbi per noi? Non aveva affari suoi da curare?

— Proprio così, Natalina; mi aspettavo questa vostra domanda un giorno o l'altro... — rispose don Bernabé con un'aria seria e un po' triste che la donna non gli aveva mai veduta. — Chi me lo fa fare? E chi lo sa? Lasciamo stare gli affari... Ormai non ne ho più. Posso vivere del mio e girare il mondo come mi pare... Sì; ma questo non spiega, è vero? E allora dev'essere quest'altro: che non ho mai avuto figli, io... e da quanto m'avete detto dei vostri signorini, e delle cose meravigliose che sanno fare, mi è venuta una voglia matta di conoscerli e di aiutarli come posso... Ecco fatto! Sì, questa è la vera ragione.

— Ha proprio indovinato, sa, signore! — rispose Natalina con voce

commossa. — Son tanto bravi i miei ragazzi che di più non si può dire. Vedrà, vedrà!... Ah, poveretta me; che La scusi ancora, sa... Ma l'è un pezzo che io non pago nulla, nè pel mangiare nè pel dormire... Lei l'è una gran brava persona, certo; ma io non voglio regali da nessuno, sa... che non s'offenda! Finchè l'è un cioccolato, passi... io le do un po' del mio pomodoro con cipolla... e tutti pari. Ma ora l'è troppo! Questa l'è una locanda di lusso, coi tappeti e tutto! Chissà quanto Le costa al giorno... e poi il mangiare... e la automobile, e ora l'aeroplano pure... Niente, niente, signore! Io voglio pagare la mia parte, o ciascuno per la sua strada! Ho i miei bravi soldi. Pochini, magari, ma son miei e voglio pagare! L'ha inteso, signor Bernabé? E più amici di prima.

L'illustre marchese di Taracón e Cavaliere di Calatrava scoppiò a ridere.

— Ma cara la mia signora, non dovete inquietarvi così per niente! Io sono ancora qui, non sono mica scappato. Non abbiate paura. Quando lasceremo l'albergo, vi mostrerò il conto, anzi lo farò portare direttamente a voi e faremo metà per uno. Vi accomoda? E così pure mi rimborserete la metà della spesa dell'aeroplano.

— Oh, questo si chiama parlare! — esclamò Natalina tutta soddisfatta. — Ma, — aggiunse con una punta di preoccupazione, — non sarebbe meglio prendere una barca per andare in cerca dell'isola? Forse si risparmierebbe qualche cosa...

— Le barche? — esclamò inorridito don Bernabé. — Ma non le danno fare qui! Si sfasciano subito e costano carissime. Migliaia e mi-

gliaia di lire... E poi ci si metterebbe troppo tempo e i signorini arriverebbero prima di noi e... addio sorpresa!

Gli aeroplani, invece, costano una sciocchezza. Mi sono informato. Con cento o centoventi lire al massimo si può avere il tipo conveniente per noi. Lasciate fare a me, Natalina; vi mostrerò la fattura anche di quello!

E con un sorriso luminoso, lo spagnolo uscì alla ricerca di un aeroplano da mille sterline corredato da una fattura di cento lire.

Capitolo XX.

Due lettere di diverso tenore

I buoni allevatori di bestiame che si godevano il primo fresco ai tavolini del caffè della Passeggiata Imperiale di Auckland poterono ammirare, la sera del 20 aprile, la perfetta manovra di ammaraggio d'una bellissima coppia d'idrovoltanti.

Il primo, d'un profondo colore oltremarino, ostentava il bel nome di Nuova Roma e il secondo, un anfibio tutto argentato, si annunciava semplicemente come il Passaguai.

I nostri quattro amici scesero e si felicitarono cordialmente per la magnifica tappa, poi, superate le solite formalità d'aeroporto, salirono sull'autobus dello Splendid Hotel San Giorgio, ansiosi di riposarsi e ripulirsi un po'.

Prima di separarsi per raggiungere le rispettive stanze, Marino si rivolse a Jim.

— Che progetti avete per domani?

— Per dirvi la verità non abbiamo fissato nulla di preciso. Vedremo! E voi?

— Noi dobbiamo passare dal Consolato e fare un mucchio d'indagini complicate...

— E così?

— Così arriverete domattina, se sarete alzati prima delle dieci.

Quando i due fratelli furono nella loro camera, Enzo prese la parola. Sembrava un po' imbronciato.

— Perché non facciamo sapere ai nostri amici dove andiamo e che co-

sa vogliamo fare? Sono bravissime persone, mi pare, e ci potremmo fidar di loro. Anche a voler dividere il nostro tesoro...

— Non è per questo, Bibi, ma perchè la nostra spedizione può presentare qualche pericolo. Non si tratta più di volare da un aeroporto all'altro, con tutti i comodi possibili, ma di affrontare l'oceano, senza sapere se troveremo qualcosa e dove e quando.

Se un incidente succede a noi, poco male. E' cosa nostra e l'abbiamo cercato; ma non è giusto che esponiamo ai pericoli anche degli amici, soprattutto una donna.

— Va bene. Ma dirglielo non significa mica invitarli a seguirci!

— Sarebbe perfettamente lo stesso, Bibi; ci sono affezionato come noi a loro, e Jim, che è un pilota straordinario, non ci lascerebbe certo andar soli.

Il meglio è che filiamo zitti zitti e li invitiamo all'isola a cose finite.

— Forse hai ragione!... — ammise Bibi di malavoglia. — Certo che mi sarebbe piaciuto tanto averli con noi...

Due o tre stanze più in là, Jim e Serenella disfacevano le valigie.

— Sei proprio risoluto, Jim, a partire senza avvertirli?

— Sì, certo. Conosco bene quei due ragazzi ormai e so cos'è un aviatore. Rimanderebbero ogni faccenda personale per seguirci. Sono coraggiosi e generosi. Pretenderebbero di esserci utili a qualche cosa ed invece... Bisogna pure pensare che non possono scendere nell'isola. Noi andiamo a rivedere tuo padre e i nostri amici e sta bene; ma non siamo padroni di condurre altra gente.

— Questo è vero... — ammise Serenella.

— C'è anche il fatto che di là io proseguirò per San Francisco; e loro che faranno? Dovranno tornar soli in Nuova Zelanda?

— E' giusto! Ma lasciarli così, senza una parola...

(Continua)

Enzo Jemma



... lei l'è una gran brava persona...

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

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diovana

(Continuazione dal numero precedente)

I ragazzi le guardavano in silenzio. Le candele accese, la fiamma della macchinetta a spirito, le tazzine colme di caffè caldo e profumato, crearono nello studio un'atmosfera tiepida e confortevole.

E, a poco a poco, mentre le due signore e il dottor Venino discorrevano a voce bassa, Giorgio, Diana e Farfallina si sentirono riprendere dal sonno, amico dei fanciulli, e cominciarono a ciondolare il capo e a socchiudere gli occhi.

— Tre pere cotte — disse piano il dottore ridendo. — Tra cinque minuti sono nel mondo dei sogni.

Ma prima che i cinque minuti fossero passati, quelle tre pere cotte nel mondo dei sogni c'erano già. Già la grande ragnatela d'oro del sogno s'era impigliata coi suoi serici fili invisibili nei cervelli dei fanciulli.

— Allora si fa così — disse il dottore. — Svegliarli di nuovo è un delitto, e poi nelle camere piove. Accidentipoli! Le riparazioni al tetto mi costeranno un occhio...

— Che si fa?

— Mettiamo le bimbe sul letto turco, Giorgio sul divano, e buona notte. Voi signore tornate nelle vostre camere. Ormai il temporale sta per finire. Io aspetterò l'alba qui accanto, nell'infermeria. Tanto dovrò uscire alle cinque per la visita a un ammalato grave.

Così fu fatto.

Furono spente le candele; le mamme e il dottore uscirono in punta di piedi e la stanza ripiombò nel buio. Il silenzio non fu rotto che dai lievi respiri di quelle tre giovani anime.

Ma la signora D'Auro non poteva riprendere sonno. Il suo pensiero era troppo lontano. Ella sapeva bene quali immense distese di pianure, di monti e di mari stavano fra la Villa degli Oleandri e il mar dei Caraibi, e che l'uragano, ormai già placato, non aveva forse varcato il confine italiano, o forse non aveva neppure varcato i paesi della Romagna. Tuttavia non poteva togliersi dalla mente l'immagine di un mar tempestoso, sulle cui onde, che si sollevavano come cavalloni impennati, tentavano invano di ammarare i cento idrovolanti italiani. Fosco era quell'immaginato cielo lontano; cupa quell'aria; minacciosa quella distesa d'acqua nera; misterioso quello sconosciuto paesaggio. E strani uccelli dalle ali turchine e violette sfioravano le rive deserte, lanciando striduli richiami.

China su una grande carta geografica, la signora scrutava, alla fiamma oscillante d'una candela, i piccoli nomi letti cento volte e che pure, in quell'ora, in quell'ombra, le sembravano nuovi, e strani e misteriosi.

Segnava con l'indice tutti i cieli già solcati da quei cento apparecchi

che compivano il giro del mondo: Africa: Capo di Buona Speranza. Asia: Mare Arabico — Golfo del Bengala — Singapore — L'Equatore — Sumatra — Giava. Oceania: Gran Baia Australe — Isola della Nuova Zelanda. America Meridionale: Terra del Fuoco — Rio delle Amazzoni — Caienna — Il Mar dei Caraibi — Il Golfo del Messico — Nuova Orleans.

Misurava con l'occhio i paesi da sorvolare ancora: l'America Settentrionale: l'Alaska — la Groenlandia — le Terre Polari — i Mari Glaciali coi loro fantomatici "iceberg", col loro sfingeo, gelido silenzio...

E pensava alle sterminate catene di monti, e alle Piramidi, ai vulcani, ai ghiacciai; e agli Oceani immensi, ai grandi fiumi, ai placidi laghi, alle spumeggianti cascate.

Pensava agli sconfinati deserti, alle silenziose carovane, alle foreste tropicali, a tutti i favolosi paesaggi delle terre più lontane.

Pensava ai più grandi porti del mondo, alle meravigliose città, ai parchi e ai giardini magnifici, ai templi, alle cattedrali solenni.

Quasi con sgomento pensava a tutti i popoli della terra, ai diversi linguaggi, ai diversi costumi, alle razze, ai climi, alla fauna varia, alle lussureggianti vegetazioni.

Come le pareva sconfinata la terra; infinito il mare; immensa la cupola celeste!

Come si sentiva piccola, più piccola d'un granello di rena; in questo piccolo paese, in questa piccola casa nascosta!

Piccola, sperduta, ignorata; e così grande, e vario, e tumultuoso è il mondo!

E provava un senso di rinnovato stupore all'idea che ormai tante distanze sono riavvicinate, tante immensità sorvolate, tante solitudini rinviate, tanti silenzi dischiusi, tanti misteri svelati, dal miracolo dell'ala.

E le pareva che non abbastanza

fosse compresa e amata l'opera dell'aviazione, di questa favola bella, di questo eterno miraggio degli uomini, divenuto pulsante realtà, divenuto strumento di vita; e sognava un lontano, luminoso avvenire in cui tutte le genti fossero sorelle, e la terra un dovizioso giardino, e il cielo una fremente accolta d'ali...

A un tratto il suo fantasticare fu interrotto da una grande chiarezza che illuminò la stanza.

Era sorta la luna.

Tutto il cielo parve d'argento.

La signora Maria sorrise; ripiegò la carta geografica, soffiò sulla candela; aperse la finestra sulla notte.

Grande era il silenzio.

La volta del cielo si costellava di stelle.

Ed ella si sentì fiorire dall'anima alte parole di preghiera, alte parole di riconoscenza e di adorazione a Dio, infinita Sapienza e Bontà, che ha dato agli occhi e al cuore degli uomini il mirabile scrigno del Creato.

Capitolo II.

Un'adunata di genietti antichi e moderni

La pioggia aveva cessato all'improvviso di scrosciare: le nubi si eran diradate ed era stato come quando al teatro si apre il velario per lasciar vedere sul palcoscenico la prima donna.

La prima donna era una Sovrana; era la Luna, tutta vestita d'argento. Guardò giù, incuriosita, per mirare la lucentezza fresca delle cose lavate dall'acqua. Veleggiò un poco, e lasciava indietro una scia bianca, che era il suo favoloso strascico fatto di polvere di perle mescolata

a polvere di diamante.

Il cielo si inondò di tutta quella chiarezza.

Lunghi raggi scesero sulla terra, come fili di un'immensa trama, e la magia eterna delle notti lunari cominciò la sua opera di sogno.

Il vento si persuase a placarsi, ma iracundo com'è, volle fare il suo ultimo dispetto.

Riuscì, con la punta a spirale delle sue mille trivelle acuminata, a rimuovere, a sconnettere, e infine a spalancare le imposte dello studio dove dormivano i tre fanciulli.

Ma gli accadde ciò che spesso accade ai dispettosi: fu gabbato; e invece d'un dispetto, il suo gesto si tramutò in un dono.

Perché avvenne che il chiarore della luna si rifrresse sul largo retangolo dei vetri come su un giuoco di specchi, e quella balenante trasparenza fu vista da tutti i genietti della notte. I quali, ancora un po' spauriti e infreddoliti dall'uragano, erano stati fuggiti da ogni angolo del giardino e dell'orto, e non cercavano di meglio che un rifugio propizio.

Così che quando scopersero quella camera da letto improvvisata, in cui tre fanciulli non aspettavano che d'impigliare i loro cervelli in una trama di sogni, i genietti si misero tutti a cavalcioni dei raggi della luna, e caracollando magicamente penetrarono nello studio.

Lo studio era ampio.

Oltre al letto turco e al divano, conteneva una larga tavola, una scrivania, una cartelliera e due armadi, colmi di libri.

Sul pavimento eran distesi un bel tappeto rosso e due enormi pelli fulve di leopardo, con le teste attaccate.

Furono quelle due teste ferocissime, che sembravano messe lì a guardia di quel sonno, che, al primo momento, spaventarono gli gnomi.

Ma per poco.

Un genietto alato, audacissimo e di buon umore, provò a sbattere un'ala sugli occhi d'un leopardo.

Pensava: "Prima che egli abbia il tempo di spalancare la bocca per emettere un ruggito, noi, più veloci del vento, saremo fuggiti". Ma vide che quegli occhi non muovevan ciglio, che quelle palpebre rimanevan rialzate all'insu, e allora rise.

— E' un trucco — disse — Sono leopardi da decorazione.

Tutti gli altri approvarono e si misero a fare un allegro girotondo sulla pelle distesa, per dimostrare il loro assoluto disprezzo verso le belve decorative.

(Continua)



... i piccoli nomi letti cento volte e che pure le sembravano nuovi, strani e misteriosi...



NOTIZIE STUPEFACENTI

Edo di Lanzi di Firenze mi ha scritto una cartolina augurandomi buona Pasqua. Questo è un futurista in gamba; altro che Marinetti e compari!

Dopo Giarellino, è la volta di Barbara Lise. Per chi non lo sapesse, Lise è il celebre Gufo Azzurro, agordino. Il Gufo Azzurro è un grande amico degli aviatori e, particolarmente, degli aquilotti e delle rondini de «L'aquilone». Barbara Lise diventerà, un giorno, aviatrice. E così Giarellino. Quando questi due intrepidi personaggi (oggi sono semplicemente dei personaggi, ma presto diventeranno delle autentiche persone), pare, dicevo, che questi due intrepidi personaggi siano destinati a grandi cose. Nel 1956 un certo Giarellino e una certa signorina Barbara compiranno in aeroplano il giro del mondo senza scalo. Fin da ora ferverno i preparativi nelle officine Lise-Giarella. L'attesa è vivissima.

Come voi sapete, esiste un grave dissidio fra il pittor Tricheco (Alberto Mastroianni) e il pittor Maligno (Giorgio Bacchelli). Ebbene, in seguito all'intervento di un ragazzo di nome Daniele Venturini, pare che i due rivali firmeranno presto un gentlemen's agreement. La lettera con la quale Daniele Venturini prega me di fare da intermediario, incomincia così: «Caro Zio Falcone, Mi fa male al cuore di sentire che due pittori intelligenti e soavi (sic) si h pigliano per un motivo futile come può essere quello di una mano rimasta dentro una tignola (il nostro amico voleva scrivere tagliola), la quale per un ficco che c'era dentro non ci ha fatto niente di male, al signor Bacchelli visto che non è morto dato che ha continuato a farci le caricature a qual altro poveraccio di pittore Tri checho che se è nella persona da vito così ridicolo me lo figuro buffo e divertente e per la quale quindi ci vogli proprio bene che se lo merita che lo dice anche mia mamma tutte le volte che legge quelle storie stupefacenti pubblicate sul nostro benemunto girnaletto settimanale che adesso arriva propri puntualissimo con anticipo...». Eccetera. E finalmente potete respirare, ché l'amico Daniele continua per suo conto. A proposito: che ne dite di questo ragazzo?

Maria Teresa Tuccimei ha finito proprio in questi giorni di costruire ancora una cèntina. Peccato che debba ritirarsi in montagna, per guarire una grave malattia nervosa causata da eccessi di lavoro.

AERITE, RENZO ULIVI - Pistoia. — Grazie. A Renzo Ulivi invierò i numeri che desidera. E' necessario fare un po' di baccano attorno al nostro giornale. A Pistoia non siamo affatto forti.

LAMBERTO GASPERINI. — La simpatia che tu mi dedichi trova nel mio cuore una sua sorella, che ti saluta.

CARLO NOCELLI e amici suoi e miei di V. razze si abbiano un particolare affettuoso saluto e tanti auguri di bene. Vengono spediti i giornali ai ragazzi che, in seguito ad un errore, non li hanno ricevuti.

FRECCIA D'ACCIAIO, DINO OSS, ANDREA CASON, ROBERTO MANTORELLI si abbiano auguri in cambio degli auguri loro «sinceri, infiniti, affettuosi, strepitosi, volanti».

MARIO SOFFICI - Firenze. — Tu mi chiedi di svelarti un segreto. E sia. Io sto proprio scrivendo una storia (ho detto storia) di ragazzi italiani di oggi. Ragazzi e giovinette. Credo che la storia si intitolerà «Il gufo azzurro», che è il nome di un nostro caro amico e che nel libro è, invece, il nome di un grosso aeroplano sul quale alcuni miei giovani amici, un cane, tre pulci, ed altri animali voleranno (o, meglio, hanno già volato, visto che si tratta di una storia) da Roma all'Ovest etiopico. Non posso dirti

di più, per ora. Aspetta e spera, come faccio io.

ALDO MELETTI - Livorno. — Ti faccio spedire subito 75 copie del giornale. Sono proprio contento che tu sia entusiasta de «L'aquilone». Scrivimi ancora.

NEDO FERRONI. — Grazie e auguri affettuosi.

GIORGIO BETTI - La Spezia. — Si vede che sei un pollo novello. Primo: si deve scrivere sempre a macchina per rispetto ai miei occhi. Secondo: abbonarsi a «L'aquilone» non mi sembra un eroismo. Terzo: in qualche edicola di La Spezia (bellissima città, non c'è che dire) «L'aquilone» c'è; se non si trova, si deve urlare e strepitare fintanto che il giornalaio si decide a chiederlo alle Messaggerie Italiane. Quarto: nella tua città si è fatto e si fa dell'aeromodellismo senza essere scambiati per pazzi. Prova a passare al numero uno della Banchina Revel, dove c'è l'ufficio della Reale Unione Nazionale Aeronautica, e apprendrai che esiste perfino una scuola d'aeromodellismo. Quinto: nessuna seccatura, caro mio, mi danno gli aeropiloti che mi scrivono. Ti spedisco l'elenco degli abbonati de La Spezia e ti saluto allegramente.



Allievi della Scuola romana d'aeromodellismo al lavoro.

ELENA ALLEGRETTI - Roma. — Ricambio gli affettuosi auguri di bene.

ALBERTO ZAVATTI - Cortona. — Ricordo perfettamente di avere risposto alla tua lunga lettera. Tuttavia ti rispedisco altre copie del giornale e ti prego di scrivermi ancora se hai altri desideri.

CORRAO BERTUZZI - Bologna. — Sei proprio divertente. Vuoi dirmi, alla fine della gestione, quanto avranno guadagnato gli azionisti e quanto il ragioniere? Al ragioniere auguro almeno otto (su dieci). Ho bell'e capito che il titolo del romanzo di Jemma «O col vento o contro vento» è diventato il motto di molti ragazzi. Bene. Quando Enzo Jemma lo verrà a sapere, pretenderà un aumento di stipendio. L'idea di parlare al professore Gessi non mi sembra brillante. Noi desideriamo che i professori si accorgano da loro che esiste un giornale decente, senza sgrammaticature, istruttivo e sano. E' inutile sollecitare qualsiasi cosa. E' come la faccenda degli abbonamenti: noi non vogliamo abbonamenti imposti per nessunissima ragione. Ti mando 50 copie che tu distribuirai fra i tuoi compagni che non conoscono «L'aquilone». Passo alle stampe il tuo racconto.

ANGELO CASELLA - Milano. — Sono dolente, ma il barbuto Censore non stima opportuno pubblicare il tuo racconto, nel quale si parla di sciagure. Ti prego di scrivere qualche cosa di allegro ed io sarò felice di spendere per te una buona parola. Se vuoi delle altre copie, scrivimi. Ti rin-



Aeromodelli costruiti da Enzo Biasci e Bruno Gasperini di Pontedera seguendo le lezioni de «L'aquilone».

grazio per la propaganda che fai in favore dell'aeronautica e dell'aeromodellismo.

KETTY TOTERO. — No, il tuo racconto non va perché è troppo infantile, quasi puerile. Cambia registro. E abbiti tanti auguri. (Grazie per il nuovo abbonato).

FERNANDA CESOLARI. — Grazie e auguri di bene. Ti avverto che molti aquilotti e qualche rondine mi vanno chiedendo che cosa ne è del Gruppo «Fausto Ceconi». A te la risposta.

OVIDIO DAL BIANCO - Aosta. — Ti ringrazio. Auguri. Dimmi se si può fare un po' di decente propaganda costi.

FALCONETTA. — Grazie. Soltanto tu potevi rintracciare una cartolina illustrata con un aeroplano e su scritto «Buon Natale» e che tuttavia non fosse di pessimo gusto. Bene. Auguri.

SPARVIERO AZZURRO. — Grazie, amico. Ma per me potevi spendere anche due soldi per una cartolina, per quanto io abbia in odio le cartoline illustrate.

PIERO BORIANI - Bologna. — Si potrebbe sperare che «L'aquilone» soppiantasse tutti gli altri girnaletti e giornalucoli — come dice il direttore delle Messaggerie Italiane — se non vi fossero ancora in Italia troppi lettori grulli e troppi scrittori scemi. Ma lasciamo andare questo spiacevole argomento. Ti faccio spedire i supplementi che desideri e ti comunico che il libro di Jemma «L'arcipelago delle stelle» non è mai stato pubblicato a puntate su nessun giornale. Grazie per le parole di elogio e per gli auguri, che ricambio di cuore. Sei aeromodellista?

ENZO BIASCI e BRUNO GASPERINI - Pontedera. — Vi mando due cartoni dono della R.U.N.A. e 10 cartoline illustrate. Vi mando anche 50 copie de «L'aquilone» con la speranza che le distribuiate con molta intelligenza. Pubblico due delle quattro fotografie. (Sempre scure, le fotografie che mi mandano i miei aeropiloti. Come mai?). Sono contento che «Il costruttore di aeromodelli» ti interessi e ti sia tanto utile. In verità ne dicono bene tutti: generali e esporali, ministri e borghesi. Si vede che si tratta veramente di un'opera seria e importante. Meglio così. La faccenda delle 5 lire è quasi vera. Però si tratta (o meglio si trattava fino alla fine dell'anno XIV) di otto lire. Adesso dovrebbero cambiare le tariffe. Speriamo che ciò avvenga presto. Chiedi informazioni alla sede della R.U.N.A. di Pisa. Mi raccomando la buona propaganda. Grazie degli auguri, che ricambio con molto piacere.

ANTONIO SCAFIDI. — Non abbiamo più cartoni per costruire il famoso «S. 55 X» della crociera atlantica. Ti mando un'altra cosa.

DON CHISCIOTTE DELLA PANCAIA - Forlì. — Le ali dei modelli volanti non si ripiegano, perché è molto più semplice toglierle addirittura, come si usa generalmente. Non abbiamo la tavola in grandezza naturale che chiedi: nel disegno pubblicato ci sono tutte

le misure necessarie per la riproduzione. I timoni a V, credo che siano più una curiosità che una cosa utile. Un'altra volta, però, per quello che riguarda la parte tecnica, scrivi direttamente a Giarella. Ti faccio mandare alcuni numeri per propaganda ed alcuni moduli di abbonamento. Insieme con Giarella e con l'Ingegnere Sofistico ti ricambio i saluti.

L'ANGE. — Ti mando la fotografia. Pubblicherò il racconto, che non è — come tu credi — un capolavoro.

ANNAMARIA ROTA. — Angelo Ferdinando Sampietro (non il pesce) ti saluta.

M. D'AMICO - Palermo. — Mi dispiace, ma non possiedo i disegni del «C. R. 30», né mi è facile trovarli. Se vuoi, ti posso spedire il supplemento al numero 52, che contiene i disegni del «Breda 15».

PAOLO SEREGNI - Milano. — Ti va lo pseudonimo Astolfo? Vuol dire che tu puoi fare a meno di andare sulla luna...

BRUNO ROMIO - Padova. — Ti ho spedito ciò che mi hai chiesto. Spero che tutto vada bene.

CARLO CONCONI - Torino. — Certo, se sai costruire, puoi servirti dei disegni dell'Albastrello comparsi su «L'aquilone».

IGNIO CELLIGOI - Fiume. — Non mi risulta che la scuola di codesta città sia stata chiusa. Mi risulta, invece, che «L'aquilone» arriva, ora, puntualissimo. Ti faccio spedire l'elenco degli abbonati.

Zio Falcone

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

Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni

di guerra aerea in A.O.

Volume di circa 300 pagine illustrato da un gran numero di fotografie del massimo interesse

L. 12

PRENOTATEVI

inviando vaglia all'Amministrazione delle Pubblicazioni Aeronautiche: viale dell'Università, 4 - Roma

Agli abbonati alle pubblicazioni aeronautiche (Rivista aeronautica - Le vie dell'aria - L'ala d'Italia - L'aquilone - Aerotecnica) sconto del 10 per cento sul prezzo di copertina.

LA SIGARETTA DI GRAN CLASSE



MACEDONIA EXTRA

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 - Tralici 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

ALFA ROMEO SOC. AN. MILANO



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

Edizioni A. VALLARDI - Milano
A. OLIVIERI SANGIACOMO
GLI SCHIAVI BIANCHI
AVVENTURE AFRICANE L. 8

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

Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Soc. An. 150 milioni interamente versati

Direz. Centrale - TRIESTE - Palazzo Lloyd

▲
Officine Aeronautiche
Monfalcone
▼

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

AEROPLANI IDROVOLANTI



SAVIA SIAI MARCHETTI
SESTOCALLENDE

COLLABORAZIONE DEI GIOVANI LUI E L'ALTRO

L'ardore che i due elegantissimi giovani ponevano nella discussione faceva pensare che essi sarebbero venuti ben presto alle mani. Il più aggressivo era Bob (così gli amici del «Club» chiamavano Roberto, italianissimo di nascita; egli sosteneva, solo contro tutti, che i «caccia» italiani erano i più veloci del mondo; James, ricchissimo americano puro sangue, criticava a più non posso l'aviazione italiana, bandierando i «caccia» americani che quotidianamente riempivano di rombi la metropoli.

Fortunatamente la discussione era terminata con una proposta di gara, seguita istantaneamente da un codazzo di scommesse. I due rivali avrebbero sostenuto la propria tesi con un modello del «caccia» preferito. Il più veloce avrebbe fatto riportare vittoria al costruttore.

Stabilito il giorno della gara, Roberto non seppe più che stare a fare in mezzo a quella gente e se ne andò. Nessuno più lo vide nel luogo comune di ritrovo.

Egli aveva preso la scommessa sul serio e si ricordava sempre delle critiche di James: ciò faceva sì che egli mai sostasse nell'opera sua che stava compiendo con la massima cura. Egli era il figlio di un rinomatissimo industriale della città, non per nulla soprannominato il re del motore leggero. Il nome di suo padre infatti stava inciso su migliaia di motociclette che correvano le lucide strade degli U.S.A. Egli aveva approfittato di ciò, e come! Già da tempo era venuto in possesso degli schemi generali, e di alcune foto, di un nuovissimo «caccia» italiano: il «C. R. 42». Da quegli schemi egli aveva saputo trarre un ottimo progetto, e farne una migliore traduzione in realtà.

Bob, a un giorno di distanza dal termine fissato, poteva finalmente ammirare soddisfatto la sua opera. Solo, in quell'immensa terrazza ad oltre 100 metri dal suolo della metropoli, egli aveva, in più giorni, montato e messo a punto la sua creatura lucente. Nulla aveva saputo del suo rivale, ma ciò non diminuiva la fiducia nel suo modello. Lo sapeva potente, e ricordava ora con piacere le ore trascorse in pazienti studi di progetto e di lavorazione di qualche parte dell'apparecchio. Ricordava anche la lavorazione del motore che gli operai di suo padre, bravi giovinotti del quartiere latino, avevano portato a termine con altrettanta passione.

Ne era uscito un gioiello di meccanica: un sei cilindri in linea, rovesciati, perfetto, sotto tutti i punti di vista. Poi una struttura degna del motore aveva dato forma ai calcoli del giovane, il quale ora è impaziente di vedere l'apparecchio animarsi, per poterne assicurare la perfetta efficienza per il giorno dopo.

La levetta del gas, sita nel posto del pilota, alzata al minimo; la miscela accuratamente filtrata è nel serbatoio. Ecco: un colpo all'elica. Il mirabile motore batte ora regolarmente. Com'è tutto chiaro nella mente di Bob!

Egli vede i cilindri lucidi, entro cui avvengono quelle regolari potenti bruciature di essenza che spingono i pistoni ad imprimere la vita all'elica, e ripassa in un attimo tutto il complesso dei fenomeni e delle leggi che faranno volare velocemente l'«I-DUCE». Sicuro; così si chiama, così deve chiamarsi, così è scritto nel ventre dell'ala, a grossi, lucenti caratteri.

Ora Bob tiene il modello per il pattino di coda e dà tutto il gas. Una violenta corrente d'aria gli entra nella manica e gli raffredda il braccio. L'elica tira spaventosamente. Ah! le dita non resisterebbero, e poi c'è un bulloncino del carrello che c'è allentato; occorre stringerlo con le pinze lascia il modello col motore al minimo e va alla valigia degli attrezzi. Sta per giungersi, ma ad un tratto si volta e si precipita verso il suo apparecchio; perché il motore ha cambiato voce? Caspita, sta muovendosi il modello!!! Oh ora ricorda! La leva del gas si abbassa da sola per effetto delle vibrazioni! Quindici metri lo separano; dieci, due... ma l'apparecchio sta de-

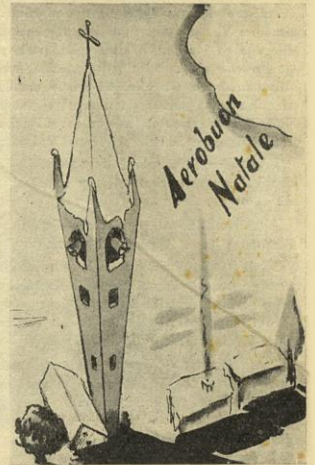
collando a più di 80 km. all'ora! Ma urterà nell'antenna! Sì, Bob è al parapetto e chiude gli occhi per non vedere il disastro: il modello completamente sbandato sta precipitando verso la sottostante strada. Ma che appare agli occhi di nuovo aperti di Bob?: Un miracolo: i suoi calcoli e il motore a pieno regime l'hanno prodotto, l'apparecchio è in linea di volo perfetta e fila veloce lungo la mediana di Broadway, laggiù, in fondo; una frazione minima di tempo, ed esso scompare nella bruma che copre la città.

Il ricco James non aveva perduto tempo. Fidando esclusivamente nel suo denaro, aveva affidato direttamente la costruzione del modello, ad un suo amico ingegnere, abitante nella lontana periferia, imponendo senz'altro una velocità di 100 km orari.

L'ingegnere aveva accettato. James era ora sicuro del fatto suo. Il suo apparecchio ri-

produceva l'ultimo «caccia» americano, che nelle recenti dimostrazioni aveva fatto sbalordire le folle. Così aveva detto l'ingegnere al telefono, ed aveva soggiunto che la velocità era stata raggiunta in pieno, anzi superata di 10 km.; l'apparecchio aveva già volato regolarmente.

Mentre questi pensieri passavano per la sua testa, James filava ad oltre 120 verso la residenza dell'ingegnere sulla sua fida moto. La strada era perfetta e libera da veicoli, essendo ormai distante dall'abitato, ed invitava alla velocità. L'aria sfuggendogli sul casco gli produceva un ronzio nelle orecchie che però gli sembrava diverso dal solito. Volle analizzarlo e spinse col piede la leva del silenziatore per eliminare il rombo aperto della moto, rombo, che subito si mutò in un ronzio soffocato. L'insolito rumore divenne perciò più preciso e fece alzare la testa a James. Egli non credette ai suoi occhi. Quasi immobile, alto sulla



Atilio Baldasso di Genova ha disegnato questo aerobuon natalizio.

destra, era un minuscolo biplano dalle forme elegantissime: avanzava «lentamente» ma avanzava. James riabbassò la testa: la verde lancetta del tachimetro ondeggiava sui 125. Credeva di sognare, ma ormai, sebbene una domanda gli sorgesse nella mente, aveva capito. Come mai l'«I-DUCE» (ora lo leggeva appunto) si trovava lì? Mistero.

James stava stancandosi di riprendere la decina di metri di cui l'apparecchio lo aveva distanziato, non potendo ottenere di più dalla sua moto, quando esso, diminuiti notevolmente i giri di motore, fu da lui sorpassato: mentre il giovanotto, tolto il gas cominciava a frenare, un elegante atterraggio si compì alle sue spalle. L'essenza era finita, probabilmente. Ma con essa anche la gloria dell'americano, che essendo in fondo leale, riportò l'apparecchio al proprietario conoscendo così l'avventura e prietario, conoscendo così l'avventura e 125 all'ora, non parlò più della gara.

Corrado Bertuzzi

N.º 2 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

ABISSINIA. — L'Italia ha condotto tre spedizioni per la conquista di questa terra: la 1ª nel 1887, la 2ª nel 1896, ed infine la 3ª ed ultima del 1935-36 conclusasi

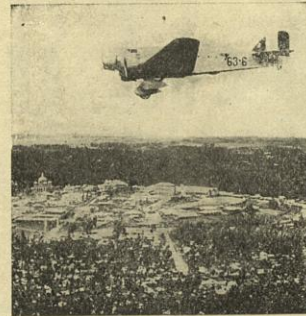
Savoia, N. 19 medaglie d'oro al valor militare, N. 147 medaglie d'argento al valor militare, N. 144 medaglie di bronzo al valor militare, N. 55 croci di guerra, N. 26 promozioni per merito di guerra.

ABITI ELETTORISCALDANTI — Speciali indumenti di volo particolarmente adatti per voli ad alte quote o in zone fredde: vengono riscaldati a mezzo di resistenze elettriche (come i comuni termofori) in modo da mantenere il corpo di chi li indossa ad una buona temperatura, indipendentemente dalle condizioni esterne.

A. C. — Sigla seguita da un numero che serve ad indicare una serie di aeroplani da caccia costruiti dall'Aeronautica d'Italia: es. AC. 2, AC. 3, AC. 4.

AC. 3. — Monoplano, monoposto da caccia, metallico, munito di un motore Jupiter da 420 HP. Apertura d'ali m. 12,80, lunghezza m. 7,28, altezza m. 3,10, peso a vuoto Kg. 960, velocità massima 247 Km/ora.

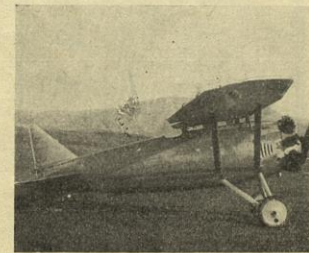
ACADEMIE AERONAUTIQUE DE FRANCE — Accademia Aeronautica di Francia, fondata nel 1902; il suo scopo è quello di preparare allievi per truppe di



Un nostro trimotore da bombardamento sulla capitale dell'Impero.

con la sfolgorante vittoria che ha dato all'Italia un nuovo Impero (V. Impero Etiopico).

L'Aeronautica ha dato il suo alto contributo per la conquista dell'Abissinia. Il primo impiego bellico di un mezzo aereo in questa regione risale al 1888 quando, con la spedizione del gen. di San Marzano, giunsero in Abissinia due aerostati. La R. Aeronautica ha partecipato alla campagna 1935-36 (3 ottobre 1935-5 maggio 1936) con circa 500 apparecchi, i quali volarono per 41.445 ore in 6567 voli di guerra. Durante questo periodo, vennero lanciati 1.519.096 Kg. di esplosivo e 649.937 Kg. di aerorifornimenti (V.) e furono sparati N. 275.726 colpi di mitragliatrice. Gli apparecchi adoperati furono: per il bombardamento, Ca 101, Ca 133, S. 81; per la ricognizione, Ro 1, Ca 111, Ro 37; per la caccia, Cr. 20. Per tale impresa la bandiera della R. Aeronautica è decorata di medaglia d'oro (V.). Durante la campagna vi furono 251 apparecchi colpiti, 8 apparecchi abbattuti, 165 eroi caduti. Le ricompense meritare dal personale della Regia Aeronautica: N. 6 Ordini Militari di



Monoplano da caccia «A. C. 3».

aeronautica e specializzati d'aviazione e far conseguire brevetti di preparazione militare.

(Continua).

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

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
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