

# L'AQUILONE

*Settimanale per i giovani*



*La forza dell'abitudine*

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 5

29 gennaio 1939 - XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

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

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

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



EDITORIALE AERONAUTICA  
ROMA

Publicazioni associate

### LE VIE DELL'ARIA

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

### L'ALA D'ITALIA

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

### RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

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

### RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

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

### RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 25, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

### ATTI DI GUIDONIA

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



# IL BARACCONTE DELLE MARAVIGLIE



Le povere rondinelle sono state sempre, dalla notte dei tempi ad oggi, come il banco di prova per i sentimentali. Non per nulla intorno a questo nero e lucido volatile è fiorita una abbondante letteratura, non sempre la migliore e la più bella. Ma intorno all'episodio che in poche parole vi riferirò, non mi va, chissà come, di scherzare; sarà perché sono anch'io un sentimentale..... L'inizio di questo inverno, come sapete, è stato per l'Europa settentrionale uno dei più freddi fra quelli molto freddi che si ricordano. In Germania il freddo ha assunto addirittura proporzioni polari. Le povere rondinelle tedesche si sono così venute a trovare in una posizione estremamente critica, disperata. Ma vi erano gli aviatori che pensavano ad esse. Infatti, parecchi aerei della « Deutsche Luft Hansa » sono stati caricati letteralmente di rondinelle per trasportarle velocemente, prima che potessero morire, sotto il cielo tiepido e chiaro dell'Egitto. Le povere bestiole, intirizzite dal gelo, durante il rapido viaggio, non facevano altro che beccare i vetri dell'apparecchio nel quale erano state pietosamente rinchiusi, per tentare di uscire. Ma il loro emulo di metallo le teneva, per loro fortuna, bene strette. I giornali tedeschi scrivono che all'arrivo tutte le rondinelle si sono messe in gruppo a girare intorno al grosso rondone che aveva salvato loro la vita: pareva che

volessero collettivamente ringraziarlo. In realtà cercavano l'orientamento prima di ingolfarsi nel cuore dell'Egitto.

\*\*\*

Si sa che Chamberlain passerà alla storia, oltre che come un grande statista inglese amico dell'Italia, anche per via del suo celeberrimo ombrello. In Inghilterra si sono viste finanche delle benevoli caricature che raffigurano un ombrello il quale, al posto del manico, ha la testa intelligente dell'attuale « Premier ». Di questi scherzi di matite amiche, ma spiritose, Chamberlain non si adonta: anzi, ad ogni passo lo statista inglese si afferma come uomo di grande spirito. Ecco, per esempio, cosa hanno fatto questo ultimo Natale Mr. e Mrs. Chamberlain. Il biglietto di augurii che per queste feste hanno inviato ai loro amici, reca in alto una riproduzione fotografica del velivolo che trasportò il Primo Ministro britannico in Germania per il colloquio con Hitler. Sotto vi è scritto: « Ricordo di una giornata di settembre, quando, per la prima volta nella storia d'Inghilterra, un Premier di settant'anni riceveva il battesimo dell'aria per recarsi dal Capo di una Nazione amica ». Il biglietto aviatore di augurii natalizi pare abbia riscosso grande successo presso tutti gli amici della famiglia Chamberlain.

L'IMBONITORE



— Ogni volta che volo sul mare,  
il mio motore « sputa »...  
— Sfido, non lo sai che è vietato sputare in terra?...

## NOZIONI DI ARTE MILITARE AEREA.



Per base aerea s'intende una località apprestata per l'esercizio del volo e provvista di mezzi e sistemazioni che consentano l'uso bellico continuato del velivolo.

Circoscrivendo il nostro esame al velivolo terrestre, ossia all'aeroplano — tipo di macchina che costituisce nella quasi totalità le Armate Aeree — vediamo che la base aerea presuppone prima di tutto l'esistenza di un idoneo campo di volo, di un terreno, cioè, che per ubicazione, estensione, natura del fondo, permetta di effettuare nel miglior modo le partenze e gli atterraggi nelle diverse condizioni meteorologiche e stagionali.

Così nella scelta delle località da destinare a base aerea — sempre tenendo presenti le esigenze di ordine geografico strategico — bisognerà preoccuparsi di scartare quelle zone dove siano molto frequenti le nebbie, le precipitazioni (pioggia e neve), i venti turbolenti: fenomeni tutti che recano, come è noto, grave disturbo all'esercizio del volo.

Le dimensioni necessarie per la partenza, e specialmente per l'atterraggio, dei moderni aeroplani sono notevoli, crescendo con l'elevarsi delle caratteristiche di volo di queste macchine. Oggi i campi si fanno di lunghezza sempre superiore ai mille metri.

La forma ideale di un campo sarebbe quella circolare, che consente l'uso indifferente del campo stesso in tutte le direzioni. Quando, per necessità di ubicazione o economiche, non è possibile o non è conveniente tale forma, i campi si fanno ellittici o rettangolari, orientandoli con la dimensione maggiore nella direzione del vento predominante nella località.

La natura del fondo ha molta importanza, perché i terreni poco permeabili si allagano facilmente in seguito alle piogge, e restano fangosi per molto tempo, inibendo la partenza e l'atterraggio, specie agli aeroplani pesanti, quali sono in genere i velivoli militari.

In tali terreni si deve allora ricorrere alla costruzione di apposite piste, che sono strisce di consistenza simile a quella delle moderne strade, larghe un centinaio di metri e lunghe un migliaio. Così è stato fatto in molti aeroporti in Africa Orientale.

Le piste risultano, però, assai costose, e quindi bisogna sempre cercare, per quanto possibile, di costruire i campi in plaghe dove il terreno si presenti di natura permeabile.

L'aeroplano ha bisogno di benzina e di olio: si tratta ormai di tonnellate di carburanti per ogni rifornimento di una singola macchina. Perciò è necessario costituire in una base aerea capaci depositi di tali liquidi, o, comunque, predisporre idonei mezzi mobili (auto-cisterne) per fare affluire all'aeroporto di volta in volta i carburanti occorrenti.

Il velivolo militare richiede inoltre per ogni azione il rifornimento delle

munizioni, cioè delle bombe e dei proiettili per le mitragliatrici. Considerando che il carico offensivo normale di un aeroplano da bombardamento supera in media la tonnellata, si ha una idea dell'ingente quantità di munizioni necessaria per alimentare una base aerea in attività di guerra.

Dalle necessità di trasporti dei materiali, ad alcuni dei quali si è ora accennato, si intuisce come sia indispensabile collegare le basi aeree, mediante buone strade, al sistema di viabilità principale della regione e alle

stazioni ferroviarie. Tanto meglio se è possibile realizzare negli aeroporti un diretto raccordo ferroviario. In ogni caso una base aerea deve disporre di un ingente numero di automezzi per far fronte alle sue molteplici esigenze.

Per i lavori di manutenzione e piccole riparazioni ai velivoli e alle macchine in genere, una base aerea abbisogna di una officina. Se non esiste un apposito manufatto costruito per tale destinazione, si provvede con carri-officina rimorchiabili da automezzi.

Il sistema dei carri attrezzati è adottato anche per molti altri servizi aeroportuali, quali i laboratori fotografici, le stazioni radio, ecc. Tale sistema risponde al concetto di conferire ai servizi stessi la massima mobilità, per farli portare celermente là dove ne è richiesta la presenza. Cosa molto provvida in guerra, quando è necessario «armare» e far funzionare da base aerea delle località nelle quali, in tempo di pace, esiste di preparato soltanto il terreno di atterraggio.

Nelle basi di questo tipo non si trovano tutti quei manufatti che nei comuni aeroporti sono costruiti per il ricovero del materiale, per l'alloggio del personale, per le mense, per gli uffici e per i vari servizi. I velivoli sono lasciati normalmente all'aperto: questa è una delle ragioni per cui si tende a realizzarli di costruzione totalmente metallica, resistendo questi meglio di quelli in legno all'azione degli agenti atmosferici.

Per gli alloggi e per i servizi ci si appoggia generalmente a paesi vicini o a fabbricati di qualsiasi tipo esistenti nei dintorni del campo. Talvolta si ricorre ad attendamenti o a qualche semplice manufatto provvisorio.

Quando non è possibile derivarla da reti esistenti, anche l'energia elettrica, sempre necessaria in una base aerea viene prodotta sul posto con appositi generatori a motore. In particolare si nota che esistono speciali attrezzature per i servizi di illuminazione del campo richiesti dall'esercizio del volo notturno.

Infine una base aerea, per poter efficientemente funzionare come elemento di una organizzazione bellica, deve essere dotata di tutti i moderni mezzi per la trasmissione e la ricezione delle notizie: telefono, telegrafo, stazioni radio.

Ogni aeroporto, dovendo preoccuparsi dell'offesa aerea nemica che potrà essere rivolta contro di esso, adotta tutti i provvedimenti idonei almeno a rendere minimi i danni dell'offesa stessa. Il criterio base seguito in proposito è quello dello sparpagliamento e — per quanto possibile — dell'occultamento dei velivoli e degli altri mezzi, nonché dei manufatti ove questi esistono.

DIEL

## CRONACA BREVE

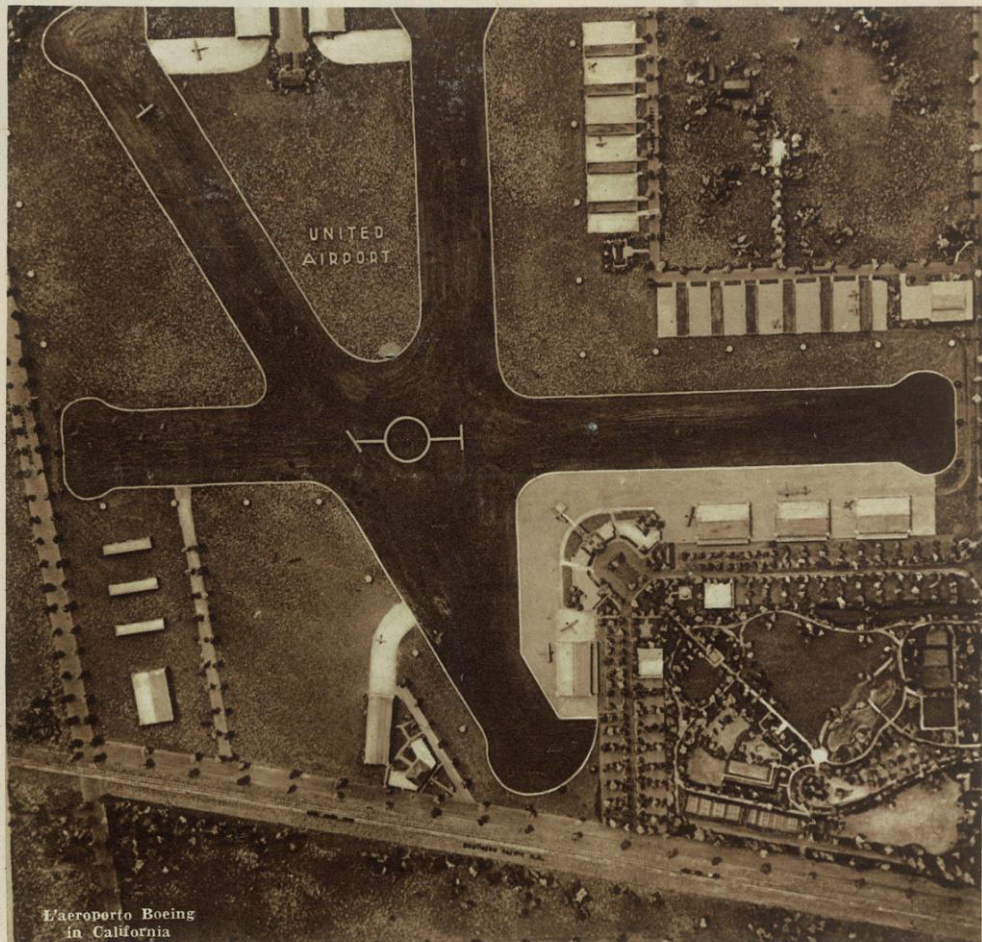
LA GRAN BRETAGNA starebbe curando la costruzione di un nuovo aeroplano, che dovrebbe battere di primato mondiale di velocità. Esso verrebbe munito di un motore «Napier» da 2200 cavalli, derivato dal «Napier Dagger».

AL CONSIGLIO COMUNALE di Parigi ha avuto luogo una discussione sulla difesa antiaerea passiva della città. È stato stabilito che per il prossimo marzo saranno messe a disposizione della popolazione parigina cinque milioni di maschere antigas. Oltre a tre rifugi di grandi proporzioni, le 26 stazioni della ferrovia sotterranea e 58.000 cantine sono state riconosciute atte a servire come ripari.

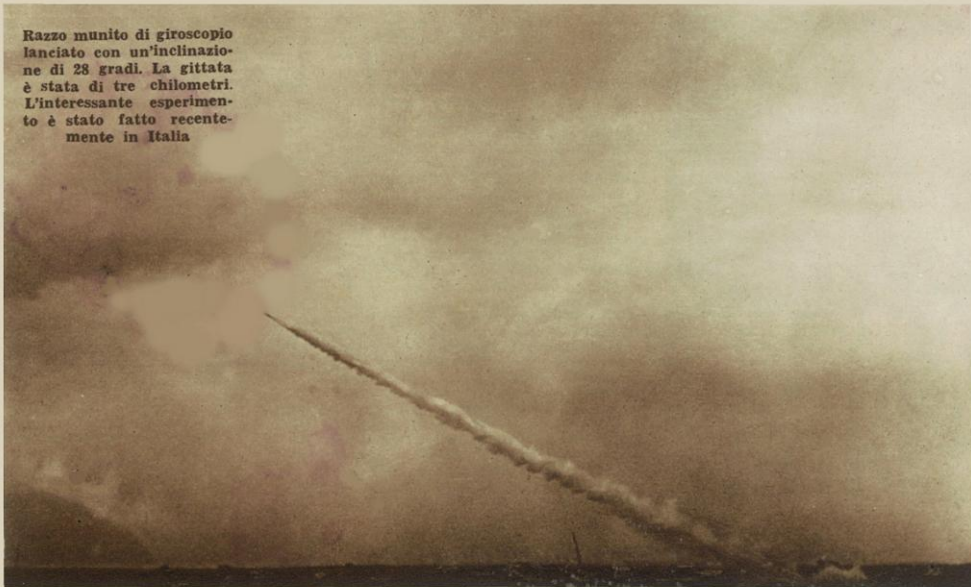
L'AMMIRAGLIATO britannico ha ordinato altri cinque autogiri «La Clerva» per l'aviazione di marina. Questi nuovi autogiri biposti possono raggiungere una velocità di 160 chilometri all'ora.

DOPO L'INGILTERRA e la Germania, anche l'U.R.S.S. pare che abbia deciso di adottare lo sbarramento con palloni come mezzo di difesa contro gli attacchi aerei. La Francia, invece, si dice vi abbia definitivamente rinunciato.

SECONDO statistiche ufficiali, alla fine del 1938 gli Stati Uniti d'America disponevano di 22.983 piloti civili, contro 17.682 del 1937. Secondo il progetto del presidente Roosevelt, essi dovrebbero salire a 50.000 entro l'anno in corso.



Razzo munito di giroscopio lanciato con un'inclinazione di 28 gradi. La gittata è stata di tre chilometri. L'interessante esperimento è stato fatto recentemente in Italia



Al buono e vecchio razzo sono sempre ricorsi tutti gli scrittori-profeti a corto di trovate originali per rappresentare degnamente il meraviglioso mondo di domani e la guizzante vita interplanetaria dei futuri turisti. Si può dire che il razzo è ormai divenuto, per convenzione, l'unica alternativa dinanzi alla quale saranno posti gli uomini a cui verrà affidato il compito di piantare per i primi le tende nella luna. Di là non si scappa: o il razzo, o rimanere condannati per sempre a saltellare con l'aeroplano sulla

crosta del nostro povero pianeta.

Certo, il razzo come mezzo di trasporto possiede innegabili qualità allettatrici che hanno solleticato non soltanto la fantasia dei romanzieri, ma anche l'ingegno di molti tecnici e studiosi. Specialmente in questi ultimi tempi abbiamo assistito a numerosi tentativi di applicare il principio del razzo alla locomozione terrestre ed aerea. Chi non ricorda le esperienze dell'automobile-razzo con tutti i capibomboli e le bruciachiate conseguenti? Ed abbiamo potuto anche os-

La interessante documentazione della partenza di un razzo



Sta per partire il razzo del tedesco Gerhard Zucker



servare che l'ottimismo dei primi momenti è andato sempre più ritirandosi verso il cantuccio del laboratorio, dove è rimasto in attesa che l'«eureka» di qualche perseverante echeggi di nuovo vittorioso e... definitivo.

Perché il razzo, è bene saperlo, conta tuttora una larga schiera di tifosi; qualcuno, in verità, assai prudente, per il momento si accontenta di vedere il problema sotto un aspetto ben più modesto e limitato di quanto lo vedano i sognatori smaniosi di istituire i razzi domenicali per le escursioni nei dintorni della Terra.

In un articolo apparso sulla «Revue de l'armée de l'air», Alessandro Ananoff, per esempio, asserisce che il trasporto della posta sarebbe più vantaggioso mediante il razzo che con qualsiasi altro mezzo e ciò diviene evidente — è Ananoff che scrive — quando si consideri che i grossi apparecchi adibiti al trasporto postale sull'Atlantico sud consumano migliaia di litri di combustibile per qualche quintale di corrispondenza. Il giorno in cui la posta impiegasse qualche minuto per coprire la distanza Parigi-Londra in luogo dei 95 minuti attuali, la causa di coloro che sono interessati a questa realizzazione (posta razzo) sarebbe finalmente vinta. Sviluppando così il suo ragionamento e portandolo in un altro campo, l'autore conclude che se un razzo è in grado di trasportare rapidamente su una lunga distanza un carico di lettere, non ci sarebbe nulla di male se al posto di queste si mettesse un bel fagotto di esplosivo, o di aggressivi chimici. Ecco allora il pacifico razzo trasformarsi in proiettile-razzo, gas-razzo, ecc. Anche l'aviazione

ne potrà trarre qualche vantaggio dai razzi i quali, applicati alle bombe, aumenteranno la velocità di caduta e la precisione del tiro dalle grandi altezze. Naturalmente, l'autore non si nasconde le cento ed una difficoltà che ostacolano la realizzazione di questi bei progetti; innanzi tutto, quella di mantenere il razzo nella giusta direzione iniziale, a causa della irregolarità della combustione che si estende quasi durante tutto il percorso. E' vero che potranno giovare per questo i movimenti di rotazione intorno all'asse longitudinale, oppure i giroscopi di stabilizzazione, ma finora nulla di veramente conclusivo è stato fatto, anche se alcune esperienze tedesche di guida a mezzo della radio siano riuscite soddisfacenti.

Nessuno, però, deve credere che il razzo volante, utilizzato come strumento di guerra, sia una originale trovata dei nostri tempi. Esso mandava già in sollucchero gli strateghi dei lontanissimi imperi cinesi ed indiani, dove era conosciuto sotto il nome di «spirito nascosto da inviare al nemico». Poi il razzo penetrò in Grecia verso il VII secolo. Ed il documento più antico in cui si parla dell'impiego ufficiale di questi artifici è italiano; da esso si apprende che nel 1379 i padovani si servirono dei razzi contro la

città di Mestre. Un altro documento del 1381 precisa che nell'Asia Minore il razzo veniva munito di un ferro a forma di freccia, da cui l'appellativo «freccia di fuoco», ancora in uso presso alcuni popoli non molto progrediti per raffigurare i moderni aeroplani. In Francia, i razzi di guerra furono usati fin dal XV secolo e le opere dell'epoca costituiscono una fonte di informazioni sul loro potere distruttivo, per la storia, assai modesto. Sulle mura di molti castelli si possono ancora vedere dei cavalletti di legno che servivano per il lancio, ed alcune piazzeforti di legno conservano i segni delle bruciature. E' inutile dire che tra i soldati i razzi causavano più stupore che male, perchè bastava metterci un piede sopra ogni volta che ne arrivava uno acceso; anche i cavalli, che sul principio si imbizarrivano, dopo non ci fecero più attenzione. Di questo passo era logico che, alla fine del XVI secolo, in Europa non si volesse più sentire parlare di razzi come strumenti bellici, mentre i cinesi e gli indiani rimasero affezionatissimi a questo giuocchetto. E la loro fedeltà fu premiata. In seguito ai perfezionamenti apportati al razzo, Tipu Saëb, re di Mysore, lo usò con profitto contro gli inglesi nel 1799.

I. V.

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOVO

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 16666  
Modelli volanti, parti staccate, disegni,  
motorini a scoppio e utensili  
Catalogo illustrato inviando L. 2

# L'AVIAZIONE SALVATRICE

Un aspetto dell'aviazione, forse troppo ignorato, è il lato umanitario. La funzione dell'aviazione che si pone direttamente al servizio dei bisogni della civiltà e dell'umanità, non è ancora, bisogna riconoscerlo, molto ben conosciuta. Ciò è un male, poiché da lo spunto ai pessimisti (che per fortuna non sono molti) i quali non vedono altro, nelle macchine volanti, che strumenti di distruzione. Invece, sono infiniti i casi in cui l'ala umana viene impiegata efficacemente a sollevare le sofferenze degli uomini e a salvare delle esistenze in pericolo. Questo è, se non l'aspetto più bello, certamente l'aspetto più commovente dell'aviazione; comunque, con certezza, è il suo aspetto meno conosciuto. Vale dunque la pena di illustrarlo anche brevemente.

Si sa che il fattore «tempo» riveste in tutte le azioni umane una importanza eccezionale. Se una data cosa si può compiere agevolmente oggi, non la si potrà compiere, per esempio, con la medesima facilità, domani. L'aereo, che fino ad oggi è certamente il mezzo di comunicazione e di trasporto più veloce della terra, è, per questo fatto, nella civiltà contemporanea, un ruolo di primissimo piano. Infatti, una qualsiasi cosa, sia in bene che in male, non si potrà compiere che ad una sola condizione: intervenendo «prima» che l'irreparabile sia sopraggiunto. Dunque, il mezzo di trasporto aereo, per la sua velocità, è l'unica cosa che ci fa, se non raggiungere, per lo meno maggiormente avvicinare, a questo «prima».

Ma veniamo ai fatti, che sono sempre più efficaci delle considerazioni astratte. Molti ignorano, per esempio, che l'idea dell'aviazione messa al servizio dei feriti e dei grandi malati, è vecchia oramai di mezzo secolo. Questo mezzo fu proposto nel 1890 da De Mooy, generale medico olandese. Però, solo nel 1910, si ebbe il primo progetto completo di «aeromobile sanitario». In Francia, intorno al '12, se ne occuparono concretamente i dottori Duchaussoy e Richet e il senatore Raymond. La guerra europea interruppe però ogni studio in proposito. Gli studi furono così ripresi nel 1917 dal maggiore medico francese Chassaing che fece equipaggiare un biplano «Dorand» per il trasporto di due feriti gravi. Era questa la prima volta,

da quando era sorta l'aviazione, che due feriti, coricati nelle loro rispettive brande, venivano trasportati per via aerea. Dopo questo primo esperimento, si passò direttamente, sempre in Francia, all'equipaggiamento del cosiddetto «Aérochir» Nemirovsky-Tilmat, vale a dire ad un aeroplano che conteneva un chirurgo e il suo aiuto, tutto il materiale di chirurgia, di radiologia e di sterilizzazione. Questo aeroplano così equipaggiato serviva per raggiungere nel minor tempo possibile, un dato posto dove giaceva un ferito grave assolutamente intrasportabile. Questo «Aérochir» era un «Voisin X» da bombardamento. E per restare sempre alla Francia, sappiamo che la guerra del Marocco dette modo all'aviazione francese di trasportare, dal 1921 al 1928, più di 4000 feriti gravi. In quegli anni si ebbe forse il primo grande impiego dell'Aviazione Sanitaria: un impiego, cioè, su vasta scala. In questo stesso periodo di tempo, i feriti di eccezionale gravità venivano trasportati dai piccoli biplani «Hanriot H. 13 S.». Il ferito veniva posto in una barella dietro il pilota. Sono fatti di pochi anni fa, ma è già storia. La elenchiamo qui unicamente per rintracciare le origini dell'Aviazione Sanitaria. Se vogliamo, però, considerare una vera e propria Aviazione Sanitaria completa in tutte le sue parti, dobbiamo rifarci all'evocata condotta degli aviatori sanitari italiani nella vittoriosa guerra di Etiopia prima e in quella di Spagna poi.

Passando all'Aviazione Sanitaria con compiti strettamente civili, sappiamo che essa ha ricevuto in questo ultimo scorcio di tempo un impulso straordinario in tutti i Paesi del mondo. In genere questa aviazione lavora in diretta collaborazione con la Croce Rossa Internazionale e con le organizzazioni di soccorso delle differenti nazioni. Ma sarebbe pressoché impossibile valutare esattamente il numero delle vite umane che l'uso dell'aeroplano ha permesso di salvare da venti anni a questa parte. Numerosissimi sono infatti i casi in cui un semplice apparecchio da turismo permette di far guadagnare al medico o al chirurgo quelle ore che sono necessarie per salvare la vita di un uomo. Il grande chirurgo italiano Bastianelli, che si serve per il suo lavoro di un apparecchio personale, ne è un eloquente esempio. Solo infatti il



Il «Ca 133» attrezzato per i servizi sanitari



Cosa contiene l'«aerofornitore Freres»

trasporto a 250 chilometri all'ora di un medico o di un tubo di siero specialissimo permette, in certi casi, di ghermire la vita che stava per sfuggire ad un essere umano.

Nei Paesi poi di civiltà arretrata, i servizi aerei per ragioni umanitarie e sanitarie sono ancora più efficaci e i loro risultati ancora più belli. In tali Paesi (per esempio, in Cina) l'aeroplano viaggia trenta o quaranta volte più veloce dei mezzi normali di locomozione: di qui la sua immensa efficacia negli interventi tempestivi.

E dove non vi sono aeroporti o l'atterraggio è estremamente pericoloso, l'impiego del paracadute che può fare atterrare i medici con tutto il materiale sanitario, si è dimostrato in molti casi altrettanto efficace. L'autogiro, infine, secondo Denois, il suo promotore, permetterebbe di raggiungere i bastimenti in pieno mare o portare soccorso ai guardiani dei fari, molte volte completamente isolati dalla terra ferma. Così come si può agevolmente concepire, sempre per mezzo dell'autogiro, il soccorso agli alpinisti in difficoltà; per lo meno con invio di materiale sanitario e viveri. Qualcuno ha pure pensato di munire l'autogiro di una specie di argano, convenientemente demoltiplicato, che potrebbe issare a bordo dell'autogiro anche un uomo svenuto.

Per la ricerca dei dispersi, l'aviazione ha poi un grande compito dinanzi a sé: sia che si tratti di deserti o di ghiacci polari. Basta, del resto, a questo proposito, accennare al delicato lavoro che si assunse l'aviazione per il ritrovamento della spedizione Nobile nel 1928. Ma altri efficacissimi campi d'azione si offrono ancora all'attività dell'aviazione di salvataggio: per esempio, la lotta contro il fuoco naturale che sovente distrugge immense foreste. L'«occhio aereo» è, in questi casi, il mezzo più efficace per distruggere rapidamente i focolari di incendio che nelle calde stagioni scoppiano contemporaneamente in diversi punti delle foreste surriscaldate. Questo «occhio aereo» è impiegato ormai da diversi anni nelle immense foreste del Canada e degli Stati Uniti, con impareggiabile efficacia. Questo «occhio aereo» è composto da pattuglie regolari di apparecchi che sorvolano le foreste; appena questi apparecchi di sorveglianza notano una fumata sospetta, avviano, per radio, i posti di guardia e l'incendio, prima di assumere proporzioni irrimediabili, viene rapidamente domato.

Vi sono regioni dove le inondazioni dei fiumi sono un fenomeno quasi periodico: anche qui, però, l'aviazione esercita il suo alto compito con eccezionale efficacia. Alorché infatti i fiumi straripano, tutte le comunicazioni sono interrotte, migliaia e migliaia di esseri umani si trovano completamente isolati dal mondo civile e in preda alla fame; solo l'idrovolante può



L'«Hanriot 13 S.» che dal 1921 al 1928 venne adoperato per il trasporto dei feriti gravi

mantenersi in contatto fra il mondo civile e gli uomini colpiti da tale immensa sciagura. In tali dolorosi casi l'idrovolante può eseguire il seguente lavoro: innanzi tutto tenere sotto controllo il progresso delle acque che montano e far prendere in tempo i provvedimenti opportuni; portare sui luoghi del disastro medici e medicine; rifornire di viveri le popolazioni affamate ed aiutarne, nel limite del possibile, l'esodo. Una commoventissima evocazione di una missione salvatrice di questo genere, la descrive magistralmente in un suo libro Anna Morrow-Lindbergh, moglie del celebre aviatore americano. L'episodio avvenne in Cina, durante il viaggio di studio che compirono nel 1931 i coniugi Lindbergh. A quel tempo una paurosa inondazione devastava la regione di Nanchino e Lindbergh si mise subito a disposizione delle autorità cinesi. A bordo del suo rapido «Lockheed» Lindbergh compì veri miracoli di rapidità e di tempestività, mettendo sovente a rischio la sua vita e quella della moglie. Trasportò, per giorni interi, materiale sanitario, medici e viveri. Ancora oggi le popolazioni di quelle regioni lo ricordano come si può ricordare il mito di un salvatore.

Avviene che, qualche volta, anche una regione di un Paese civile può essere allagata da una inondazione di proporzioni gigantesche. I primi giorni del marzo 1938 un tale cataclisma si abbatté sulla California, isolando completamente Los Angeles dal resto del mondo. A questa grande città non restò che un solo mezzo di comunicazione: il servizio aereo. Infatti, in tale occasione, tutti gli apparecchi disponibili furono mobilitati e moltiplicarono al massimo possibile i loro viaggi per una intera settimana. Questi apparecchi trasportarono, in tale occasione, le cose più varie: dai sacchi di farina a quintali di telegrammi. Infine andarono finanche in aiuto dei treni che si trovavano completamente bloccati dalle acque, determinando le loro rispettive posizioni e indicandoli, perfettamente individuati, agli uffici di controllo e di soccorso.

Nella enumerazione dei compiti benefici che l'aviazione compie e può compiere al servizio della umanità e della civiltà, non bisogna dimenticare il lavoro che essa può compiere in occasione delle eruzioni vulcaniche. Allorché infatti una eruzione vulcanica minaccia una città, si può deviare il corso della lava mediante il lancio di potenti bombe. Queste bombe, fatte cadere in punti stabiliti, fanno in modo che la lava si incanalì in una direzione piuttosto che in un'altra, risparmiando, in tal modo, gli agglomerati abitati. Un primo lavoro di questo genere lo compì felicemente una squadriglia americana, in occasione della eruzione del più grande vulcano del mondo, il Mauna Loa che si trova nelle isole Hawaii.

La lista potrebbe continuare ancora. Ma basta appena averne accennato, per rendere chiara l'idea di come è e può essere efficace l'aiuto dell'aviazione al servizio della umanità e della civiltà.

G. PEI



IL "DUCKY",

Il numero di gennaio della rivista mensile belga «L'Aviation illustrée» reca un articolo di Wan Wymersch sul «Ducky», il modello con il quale James Cahill ha conquistato la coppa Wakefield del 1938. L'articolista descrive prima sommariamente l'apparecchio, dal punto di vista esterno, e passa poi ad enumerarne le particolarità costruttive, rendendo noti i minimi dettagli che hanno permesso a questo modello di battere, durante lo svolgimento della recente gara internazionale, tutti gli altri modelli concorrenti.

Questo numero de «L'Aviation illustrée» pubblica inoltre, per concessione di James Cahill, anche i piani del «Ducky».

## I FRANCESI E GLI AMERICANI

Sotto il titolo «Ne pouvons-nous travailler comme les américains?» M. Victor scrive sul numero 917 del periodico francese «Les ailes» un articolo nel quale traccia un parallelo tra le caratteristiche delle organizzazioni industriali americana e francese, facendo risaltare come la produzione degli Stati Uniti abbia un vantaggio nello spirito d'iniziativa degli americani, nella loro maggiore libertà di azione e nell'impulso agonistico che li anima. Le differenti case americane costruttrici di velivoli rivalgono tra loro, facendo di ciò che altrove viene solo chiamato concorrenza, un vero sport. «E tale sport è tutto a vantaggio dell'industria nazionale, che trova in esso una fonte inesauribile di risorse che le permette ormai da molto tempo di possedere apparecchi e motori universalmente noti come tra i migliori del

mondo. L'articolista ricorda a questo proposito la straordinaria gara che diede come risultato la costruzione dei famosi motori «Cyclone» in un tempo di dieci giorni. Victor accenna alla produzione francese, e fa sapere come il suo Governo abbia recentemente commissionato agli Stati Uniti un totale di ben cento apparecchi da caccia «P.36».

## ANCORA SUL SALONE

Al sedicesimo Salone internazionale dell'aeronautica la rivista «L'aéronautique» dedica tutto il suo fascicolo di dicembre. Tale numero del noto periodico consta di una quantità assai maggiore del solito di pagine e raccoglie tutte le notizie, fotografie e disegni relativi agli apparecchi, ai motori e agli accessori esposti al sedicesimo Salone di Parigi.



Otello Nardi - Verona. — Ho esaminato il tuo progetto e mi rendo conto della tua incertezza nel definire i valori dell'allungamento e della rastremazione dell'ala, ma credo che con qualche semplice ragionamento potresti deciderci e definire uno dei tipi indicati. L'importanza dell'allungamento è grande, perché con l'aumentare di esso diminuisce la resistenza indotta dell'ala, quella, cioè, che è provocata dalla presenza di una circolazione sul profilo, ossia proprio dal fenomeno che genera la portanza. L'altra parte della resistenza, cioè la resistenza di profilo, dipende invece soltanto dalla sua forma e spessore, e, per quanto riguarda l'attrito, dallo stato della superficie, e non può perciò essere migliorata dall'allungamento. Tieni presente però che il vantaggio che si ottiene non è costante, ma decresce con l'aumentare dell'allungamento stesso, ossia quello che si guadagna passando da un allungamento 5 a un allungamento 6, è molto di più che passando, per esempio, da 11 a 12. Questi vantaggi sono anche ostacolati dal rapido aumentare degli sforzi nelle strutture con l'aumentare dell'apertura alare ai grandi allungamenti. Per non dover ricorrere perciò a pesi strutturali eccessivi si viene, caso per caso, ad un compromesso.

La questione della rastremazione è in parte collegata a quella fin qui trattata, perché naturalmente, col diminuire della corda alare verso l'estremità, si alleviano gli sforzi alla radice dell'ala, che è inoltre più spessa e quindi più atta a sopportarli. Le ali molto appuntite presentano però alcuni inconvenienti, dovuti al fatto che, ai forti angoli di attacco, presentano il fenomeno dello scollamento dorsale della vena fluida (perdita di velocità) proprio verso le punte, cioè nella zona degli allettati. Come comprendi facilmente, questo porta alla perdita del controllo laterale e spesso alla caduta in vite. Quando perciò non vi sono speciali accorgimenti che contrastano tale fenomeno, (come, per esempio, le aule anteriori a fessura, e lo svergolamento aerodinamico dell'ala ottenuto con opportuno cozzamento o variazione dei profili secondo l'apertura), è meglio non eccedere nell'entità della rastremazione, che nel tuo caso potrà essere fra 1 a 2 ed 1 a 3.

Silvano Giovetti - Napoli. — L'ultimo aeroplano uscito dalla fabbrica De Havilland è il «Flamingo» ed è interamente metallico e destinato al trasporto di passeggeri sulle linee aeree civili. Quello di cui tu parli è invece il «D. H. Albatross», quadrimotore, ed è importante non tanto per la parte aerodinamica, quanto per la costruzione, che è in legno, ma con un nuovo sistema. La fusoliera è un guscio doppio di compensato, con interposto uno strato spesso di balsa incollato. Non ci sono né ordinate né correnti, bastando lo strato leggerissimo di balsa a stabilizzare le pareti contro l'ingobbamento locale. Il nuovo «Dornier» con l'ala a gabbiano è il «Seedler Do 26» ed ha i galleggianti, ma reattili dentro lo spessore dell'ala. Devi pensare che è soprattutto destinato al lancio con catapulte e quindi, salvo casi eccezionali, non deve manovrare in mare che con carico ridotto. È destinato ai servizi postali. Ricambio i saluti.

## L'INGEGNERE AERONAUTICO

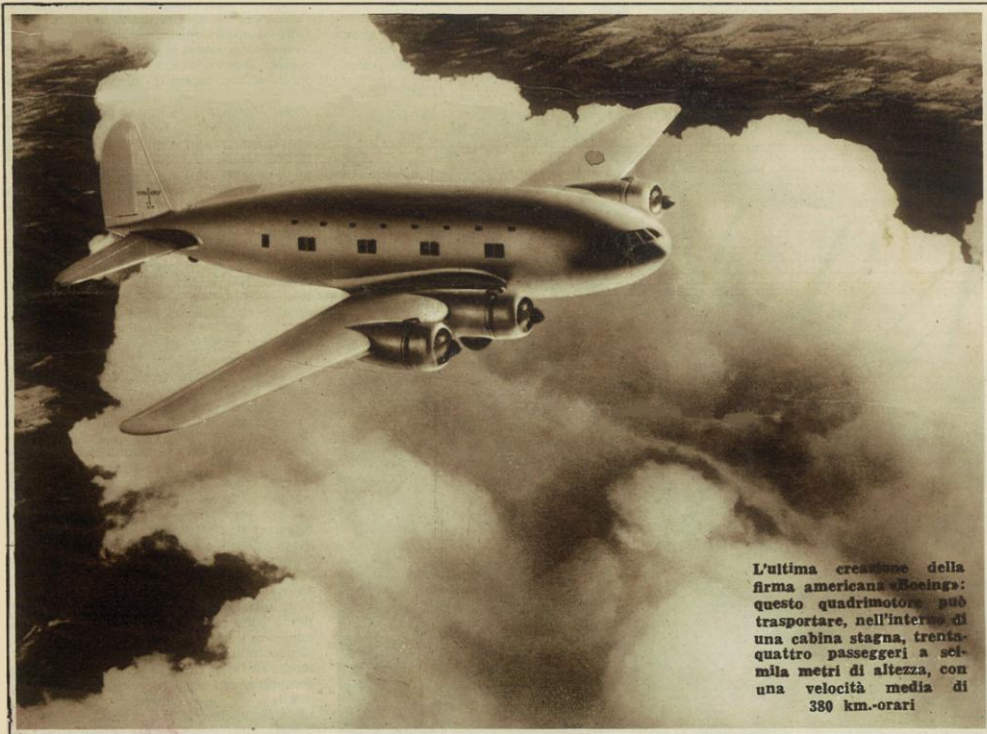
## IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di GASTONE MARTINI e PAOLO 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 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta extralusso robustissima, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 802 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

L. 25 - Ediz. di lusso in tutta tela L. 30  
Sconto del 10% agli abbonati  
aggiungere L. 2.80 per la spedizione  
raccomandata

Viaglia all'Editoriale Aeronautica,  
Roma, viale Libro e Moschetto 6.



L'ultima creazione della  
firma americana «Boeing»:  
questo quadrimotore può  
trasportare, nell'interno di  
una cabina stagna, trenta-  
quattro passeggeri a scim-  
mila metri di altezza, con  
una velocità media di  
380 km-orari

# nel mondo del volo silenzioso

## RUZZOLONI PER IL CIELO

Come certamente saprete, non v'è lato — tranne quello bellico — in cui il volo silenzioso non rassomigli a quello a motore: ce lo dicono le lunghe «durate», che fra l'altro hanno superato quelle dei velivoli provvisti di maggior autonomia, e le quote altissime raggiunte (più di 8000 m. sul mare). Forse, però, dal lato «sensazioni» oserei dire che il volo a vela supera il fratello maggiore. In volo di pace, quando si è sicuri che il motore sia registrato a puntino e che l'apparecchio sia a posto, non c'è proprio altro da fare che tenere la rotta, rimirare il panorama, spaziare... («Vacci piano, con queste affermazioni» — direbbe un pilota romano. - N. d. R.). Nel volo a vela no: bisogna cercare le ascendenze, sfruttare al massimo, far in modo di non uscire se non quando si è giunti alla cupola, e soprattutto navigare in atmosfera certamente non calma.

Nella ricerca delle correnti si trovano dunque anche le «sberle» ed i «fronti temporaleschi» e non si esita ad entrare nelle nubi più o meno promettenti, pronti ad ogni modo a sopportarne le conseguenze... Per questo potreste chiederne informazioni a Mantelli, a Tavazza, a Padova, ai camerati volovelisti del Guf Milano (Aeroguf), e fra essi al pilota Feltrin. Ho voluto farvi proprio questo nome, perché a lui è capitata la storia che vi racconterò, quando, entrato in un temporale, ne venne fuori senza l'apparecchio. E' stata una bella impresa: se ne domandate a lui, ve ne parlerebbe così, semplicemente, come di un volo qualsiasi, anzi come del più bel volo. L'atterraggio avvenne col paracadute.

Si era appena conclusa a Sezze-Littoria la II Spedizione Volovelistica del Guf Milano I risultati erano un miglioramento sensibile del primato nazionale di durata, quattro prove per il brevetto «C d'argento» e l'esecuzione di alcune figure acrobatiche da parte di tutti i partecipanti, che si cimentavano per la prima volta con la «acrobazia». Feltrin si era trattenuto a Sezze per poter tentare anche lui almeno una prova del «D» (modo spicciativo per indicare il Diploma Internazionale C d'argento).

Fu così che il 22 aprile scorso alle 11,45 il nostro Feltrin (come lo chiamiamo noi, suoi compagni) partì a rimorchio sull'*Alicione I-SAAL*, il prototipo della serie. Era una bellissima giornata, di quelle in cui la brezza, levatasi di buon'ora, soffiava costantemente contro i costoni e qualche termicuzza dà anche speranza di continuare in «termica» un volo iniziato in «dinamica»: il rimorchio fu infatti più movimentato del solito. Lo sgancio avvenne sui 350 metri, proprio appena sopra il paese e di là cominciò il carousel fra Trevi e Sezze, in continua ascendenza. In breve l'*Alicione* fu a 1000 metri.

Quando compaiono delle giornate simili, oltre allo spasso del veleggiamento, c'è anche quello della compagnia, prima dei paesani a terra, poi — a intervalli di un quarto d'ora ciascuno — anche degli altri apparecchi che ad uno ad uno vengono, dopo il breve training, a veleggiare, finché tutta l'aeromassa è vuota. Solo un pilota rimane a terra, ed è il rimorchiatore dell'ultimo apparecchio!



Fu così che in breve il nostro Feltrin vide giungere accanto a sé il tenente Mantelli su *Borea*, Stricker su *Asiago*, ed ultimo — da buon comandante — il s. ten. Padova su *Pinguino I-POLI* del Guf Milano, che era stato lasciato in collaudo pratico presso la scuola di Volo Veleggiato di Sezze-Littoria. Feltrin era letteralmente felice, e — dato che quello doveva essere l'ultimo giorno di permanenza alla scuola — era disposto a tener duro al massimo, per mettere insieme la famosa prova del «D»: il variometro ogni tanto dava qualche fastidio, ma il volo procedeva benone ugualmente, reso sempre attraente dalle vicende dei compagni, che di tanto in tanto salivano o scendevano richiamando l'attenzione e creando un diversivo al pilota. Il vento continuava ad aumentare di intensità e trasportava con sé verso il costone dei grossi cumulonembi che promettevano assieme a tanta ascendenza, anche un temporale non troppo lontano! Ad ogni modo l'intensità del vento aveva permesso a tutti di far quota rapidamente: 1200, 1400, 1500 metri... Il fronte era ormai vicino e purtroppo la base era molto bassa, tanto che per non entrarvi subito, gli allianti dovettero aumentare la loro velocità picchiando a 80, 90 e 120 chilometri all'ora. I veleggiatori eseguivano ormai le stesse manovre, per sfuggire alla formazione temporalesca, invero troppo bassa e troppo accostata alle montagne per potervi entrare impunemente. In breve Feltrin, che era il più alto, dovette picchiare fino a 160 km/h. e navigare costantemente a tale velocità. Un fenomeno

curioso l'aveva colpito: dal tetto delle nubi pendevano come degli «spaghetti» piuttosto corti che comparivano e sparivano continuamente, forse per uno strano fenomeno elettrico: vi era anche un continuo lampeggiare, con scrosci violenti d'acqua che impedivano una buona visibilità. Le goccioline, che l'elevata velocità non poteva tuttavia eliminare dal celone della cappottina, resero più penosa la navigazione, costringendo il pilota a sbirciare dalle aperture d'aerazione. Il campo lontano minacciava ad ogni istante di sparire per l'arrivo di qualche propaggine nuvolosa. Gli allianti si portarono tutti sopra il paese, appena sotto le nubi: l'*Alicione*, il primo che era salito, era già in volo da sei ore.

Feltrin, che vedeva Mantelli più basso, rinunciò volentieri ad un po' della sua quota per portarsi vicino all'asso legionario che gli ispirava tanta fiducia: disgraziatamente in una virata lo perse di vista e fu quasi inghiottito da una formazione temporalesca che non poté evitare. Era di un colore giallastro ed era stata osservata prima ai bordi del temporale: dentro turbinavano fiocchi bianchi (forse un inizio di formazione di grandine) e una forte ascendenza si faceva sentire decisamente. Nella strumentazione dell'apparecchio mancava la bussola, ma ugualmente il volo proseguiva con una certa regolarità, confidando il pilota soprattutto nella quota considerevole di nuovo raggiunta e nell'orientamento «mnemonico» che poteva seguire con considerazioni più che altro sensitive. Purtroppo, il volo non continuò così, dato che per le varie sollecitazioni su-

bite senza visibilità, il pilota finì per perdere il controllo dell'assetto dell'apparecchio. La velocità continuava ad aumentare, verso i 230-250 km/h., mentre il pilota si sentiva centratissimo al suo posto di pilotaggio: il variometro era inchiodato, forse a causa della umidità che ne aveva ostruite le condutture. Qualsiasi manovra pareva essere inefficace, poiché l'allante tendeva continuamente ad accelerare. Feltrin, davanti all'aspettativa di un cozzo contro la montagna o di una rottura dell'apparecchio in volo, decise di buttarsi col paracadute; ma neppure questo fu facile. Nella realtà l'allante si trovava in una stretta spirale — come si stabilì da un esame successivo dei fatti — ed il pilota era trattenuto sul seggiolino dalla forza centrifuga. Eseguiti a puntino tutte le manovre precedenti il lancio, quali il getto della cappottina — che in una sberla più forte delle altre l'aveva già ferito al capo — e lo sgancio delle cinghie. Ma non riusciva ad uscire, perché la forza centrifuga superava in intensità la sua forza: solo quando, fra le varie manovre tentate nella situazione, il pilota eseguì una picchiata — la meno istintiva di tutte — si trovò sbalzato nel vuoto, e penzolante sotto le funi della calotta aperta. Era salvo!

Ho sentito più volte il racconto, a viva voce da Feltrin, quando andavo a trovarlo in clinica. A questo punto non mancava mai di intercalare: «Era così buio scendere così, appesi per i fianchi! Vedevo sotto tanto bianco della nube, che si sfumava man mano, poi la terra! Ero contento, e ogni tanto cercavo di remare per vedere che effetto aveva il mio movimento, caso mai mi fosse servito!».

Invece, il primo risveglio Feltrin lo fece nel lettino della clinica dove era stato ricoverato. Durante il lancio la ferita, o forse la stanchezza, o l'emozione, l'avevano fatto svenire, e purtroppo prese terra malamente, cagionandosi delle lesioni contro una roccia del monte.

Ora Feltrin, ormai rimessosi, lo trovava sempre con l'immane paracadute d'oro all'occhiello; e non fa altro che esprimere il desiderio di ricominciare a volare, non appena la stagione lo permetta...

Adesso, alla fine di questo racconto, storia del primo lancio con paracadute da allante avvenuto in Italia, parleremo anche dell'*Alicione I-SAAL*; anch'esso si è «ferito», ma non a morte. Lasciato senza pilota, è caduto in vite; poi si è «rimesso» ed è salito in balla della corrente, per un centinaio di metri. Rientrato in vite, si «rimise» solo vicino a terra per iniziare... l'entrata in campo. Ed atterrò malamente in un praticello fuori mano, fracassando la fusoliera. Ora le ali attendono nella rimessa che arrivi una nuova fusoliera del tipo ovale, per ricominciare anch'esse a volare!

MAURIZIO GALIMBERTI

## L'ala silenziosa in..

INGHILTERRA. — L'Inghilterra può vantare un bel primato: quello del più giovane pilota di volo a vela, un ragazzo di 10 anni che ha superato in questi giorni le prove di conseguimento dell'attestato «A», e che è certamente il più giovane pilota del mondo. Si chiama John Aspell ed è figlio del segretario del Club dell'università di Oxford. Particolare curioso: il nostro John è costretto a volare portando sul seggiolino due sacchetti di sabbia da venticinque chili, per compensare il suo troppo piccolo peso.

FRANCIA. — Il posto occupato quest'anno dai veleggiatori al Salone aeronautico di Parigi, è ben lontano dall'essere così importante come avvenne per il Salone del 1936: nella maggioranza dei casi, infatti, è stato necessario cercarli per riuscire a vederli. Anche in questo campo la mancanza di Nazioni esponenti si è fatta sentire, perché la maggioranza degli apparecchi era francese, contro due soli apparecchi esteri: un «Reiter» tedesco ed un «P. Z. L. 101» polacco.

Se si tolgono questi ultimi due, abbastanza moderni, la rappresentanza francese non brillava certo per novità né per varietà; nonostante il numero degli apparecchi esposti, si riduceva, infatti, alla esposizione di due sole firme: l'«Avia» e la «Delanne».

# LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

## CORSO DI AEROMODELLISMO

(Continuazione dai numeri precedenti)

Nelle sagome è necessario eseguire il disegno completo delle due pale. Basta disegnarne una sola, sulla quale siano tracciati con esattezza gli assi.

Fatte le sagome, si deve procedere alla scelta del legno. Il legno da adoperare deve essere leggero, compatto, con fibre parallele, non resinoso, bene stagionato, privo di nodi e facile da lavorare.

Sono da scartare, per il peso e per difficoltà di lavorazione, molte qualità: il pioppo, l'abete, il cirmolo, ecc.

Anche il balsa è da escludere, non perchè sia troppo leggero, ma perchè nella costruzione non può garantire alcuna solidità: anche con piccoli urti, le eliche costruite con questo legno si possono spezzare.

Il cirmolo sia per la sua compattezza e leggerezza e sia per la sua maggiore elasticità in confronto degli altri, è il legno da preferire.

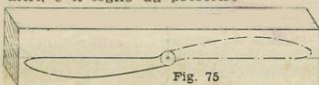


Fig. 75

La lavorazione si può dividere in diverse fasi.

Prima fase. — Rilevando dalle sagome le misure massime d'ingombro (Fig. 75), si debbono stabilire le dimensioni del blocco di legno, che taglieremo in forma di parallelepipedo, bene squadrato e levigato su tutte le facce. Su due facce opposte, sulle quali si ripeterà la sagoma di fronte, si tracciano le mezzarie, sia trasversali che longitudinali (oppure le diagonali). I punti di incrocio di queste (cioè delle mezzarie o delle diagonali) determinano la posizione del centro del mozzo dell'elica. Quindi, con un trapano munito di una punta sottile, si pratica il foro, per il quale passerà l'asse, o albero di rotazione. Questo foro deve essere fatto con precisione, in modo che coincida perfettamente con i due punti di incrocio delle mezzarie (o con quelle delle diagonali, che è lo stesso).

Dopo aver fatto coincidere esattamente le rette segnate sulla sagoma di cartone con quelle segnate sul blocco, si traccia su questo il contorno della sagoma.

Segnata così una mezza pala, si fa girare la sagoma di 180 gradi. Ripetendo nuovamente il disegno del contorno, si otterrà su una faccia del blocco l'elica completa vista di fronte. La stessa operazione deve essere fatta poi sulla faccia opposta del parallelepipedo, appoggiandovi però la sagoma di cartone capovolta.

Seconda fase. — Si fissa da prima il blocco di legno nella morsa e quin-

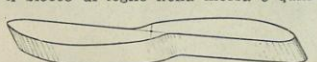


Fig. 76

di, facendosi possibilmente aiutare da un compagno, con l'uso di una sega a lama stretta da falegname, chiamata comunemente voltino, si sega l'eccellenza del legno. Si ricaverà, così, l'elica sagomata nella sua vista di fronte (Fig. 76). Questa operazione può an-

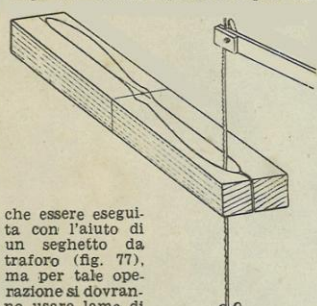


Fig. 77

che essere eseguita con l'aiuto di un seghetto da traforo (Fig. 77), ma per tale operazione si dovranno usare lame di numero molto maggiore delle comuni.

Terza fase. — Splanate con una raspa le ruvidezze causate dal taglio del-

la sega, si traccino sui lati le mezzarie, ed in riferimento a questi assi, a mezzo della sagoma di cartone vista di fianco, si segni due volte il contorno simmetrico di ogni fianco (Fig. 78).



Fig. 78

Dopo di che, con una sega, od anche con uno scalpello ben arrotato, si to-



glierà il legno in più, per ottenere l'elica grezza sia di fronte che di fianco. (Fig. 79).

(Continua)



OSVALDO VIGANO - Milano. — Le tue indicazioni sono un po' troppo scheletriche: possono andare bene, e non andare. Dipende da tutto il resto, cioè forma della fusoliera, superficie dei piani di coda, ecc. Ti consiglierò il profilo «P C 1» i cui dati potrai ricavare dalla tavola «A P 15».

EMANUELE DI SAMBUY - Torino. — Non so se tu abbia sperimentato il tuo attacco d'ala: a me pare che la lista di compensato, curvata per formare la balonetta orizzontale semicircolare, offra diversi vantaggi. La curvatura non può mai riuscire esatta, e la possibilità di svergolamento mi sembra molto superiore a quella della lamina di compensato da 3 o 4 mm., specialmente durante lo sfiliamento. In quanto ai motori a scoppio è un'idea anche la tua, ma offre lo svantaggio, temo, di invogliare a queste costruzioni molti ancora troppo indietro come capacità: quindi delusioni e conseguenze dannose per tutti.

ALFREDO PROCACCIO - Verona. — Se la memoria non m'inganna, è la prima volta che leggo il tuo nome. Non mi è pervenuta alcuna tua lettera e tanto meno un plico con piani costruttivi di un veleggiatore che affermi avermi mandato. Me ne dispiace. Ripeti l'invio e speriamo in bene.

EUGENIO LIBERTINI - Salerno. — Il tuo progetto è buono. Il timone di quota metterlo più alto al disopra della linea di trazione. Per l'elastico adoperare quello bruno da mm. 1x3. Il tenditore non è necessario, più utile è invece l'elica a rotazione libera e con diametro non meno di cm. 32 e passo 40 con pala piuttosto larga.

CARLO BATTISTELLI - Ancona. — Attualmente su «L'Aquilone» si spiega la costruzione dell'elica. Vuoi essere più fortunato di così? L'estremità delle pale deve essere arrotondata.

ANGELO GATTI - Faenza. — Per un'ala fatta in tre parti come la tua si fissa la parte centrale alla fusoliera e le balonette delle parti esterne devono trovare appoggio all'ingombro nella parte centrale. All'aeromodellismo ci si pensa dopo le ore dedicate alle altre lezioni.

GIAN CARLO MENICCHETTI - Roma. — Compera i disegni del modello «Rostro»: ecco il veleggiatore che ti consiglio di costruire.

GIAR

## Consigli utili

### ELICA A RUOTA LIBERA

E' ormai universalmente adottato nei modelli per gara il sistema della ruota libera, che permette all'elica di girare in folle alla fine della scarica, diminuendo così la sua resistenza all'avanzamento e conferendo al modello una traiettoria di planata meno inclinata rispetto all'orizzontale.

Affinché questo sistema dia risultati soddisfacenti, occorrono tuttavia due cose: 1) che il sistema di ruota libera sia tale da produrre il minimo attrito fra le parti rotanti e quelle ferme, cioè fra l'elica e l'asse; 2) che l'elica sia leggerissima.

Per realizzare la prima condizione, occorre scartare qualsiasi tipo di scatto a



frizione e munire il foro del mozzo dell'elica di due rondelle di ottone (una dalla parte anteriore ed una da quella posteriore) fuggenti da cuscinetti. Mentre le rondelle devono avere un foro del diametro appena leggermente superiore a quello dell'asse, la parte del foro di mozzo, compresa fra le due rondelle, dovrà essere opportunamente allargata (vedi figura) in modo che il legno non venga in contatto con l'asse. E ciò a maggior ragione, ove si tenga conto che il legno, impregnandosi dell'olio con il quale si lubrificano i cuscinetti, tende a gonfiarsi e a restringere così il diametro del foro.

Poiché dopo allargato il foro si potrebbe correre il rischio di montare le rondelle in posizione fuori centro, si procederà nel seguente modo: si fa passare un filo di acciaio, di diametro eguale a quello dell'asse, nel mozzo dell'elica; si piazzano le rondelle e si fanno penetrare nel legno con una forte pressione, in modo che, rimuovendosi, resti poi già pronto l'alloggiamento per la loro sistemazione definitiva. Rimosse le rondelle, si provvede ad allargare il foro del mozzo e si applicano poi definitivamente le rondelle fissandole con collante Arson Sisi o con mastice alla cellulosa. Come tipo di scatto libero consigliamo quello descritto da T. U. nel numero 11 de L'Aquilone dell'anno 1938-XVI.

Tale sistema è il più semplice e soddisfacente per modelli di medie dimensioni ed è usato moltissimo dagli aeromodellisti americani.

Seconda condizione per raggiungere l'intento è che l'elica sia leggerissima. In tal caso essa ha delle pale il cui momento di inerzia, rispetto all'asse di rotazione, è piccolissimo, quasi trascurabile: possiamo quindi essere sicuri che tale elica aumenterà istantaneamente il numero dei giri quando il modello incontrerà, in volo libero, una raffica di vento di prua o aumenterà di velocità per una leggera picchiata. Se l'aumento di velocità di rotazione non avvenisse istantaneamente, nell'intervallo si avrebbe una maggiore resistenza all'avanzamento che provocherebbe una traiettoria di planata più inclinata sull'orizzontale.

Un'elica leggera produce inoltre un minore attrito fra l'asse e le rondelle-cuscinetti. Per far girare l'elica in folle con la minor resistenza possibile, è necessario inserire, al lato posteriore del mozzo e la rondella di appoggio saldata sull'asse, un cuscinetto a sfere reggispinta.

Non occorre dire poi che un altro cuscinetto dovrà trovarsi posteriormente a detta rondella, per eliminare l'attrito durante la scarica della matassa.

CARLO TIONE

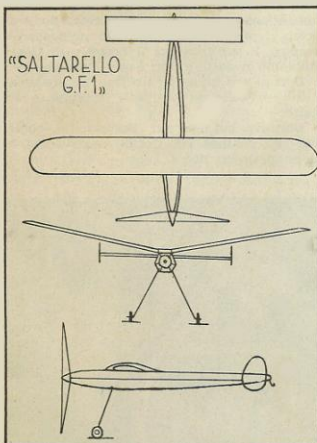
Il roveretano Giovanni Gottardi prova un suo veleggiatore sul campo di Gardolo



# "SALTARELLO G. F. 1,"

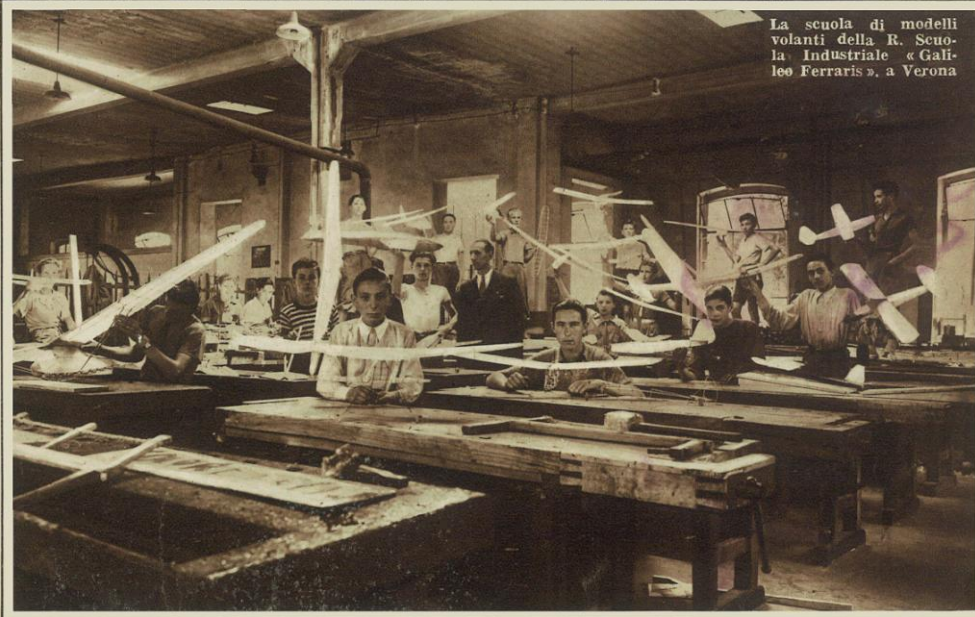
L'aeromodello ad elastico «G. F. 1» è stato appositamente studiato per fornire agli aeromodellisti, in una tavola di facile interpretazione e di semplice realizzazione, un esemplare di modello volante rapidamente costruibile e capace nello stesso tempo di dare tutte le soddisfazioni dei modelli maggiori. Le sue dimensioni relativamente modeste (apertura alare cm. 90) e la facilità di smontaggio, rendono questo modello ad elastico di comodo e sicuro trasporto. Il dimensionamento di tutte le parti, il peso ridotto e il razionale impiego della matassa elastica, consentono buone durate di volo e regolaggio agevole dell'apparecchio.

L'ala, a longherone unico, è in un sol pezzo, e si fissa alla fusoliera con elastici, che non passano sotto quest'ultima, turbandone le linee aerodinamiche, ma fanno capo ad appositi attacchi in legno usciti dalle ordinate di forza. Il longherone, giuntato al centro per creare il necessario diedro laterale, è una semplice stecca di tiglio o pioppo ben scelto, esattamente calibrata e con le fibre per il lungo. Su di esso vengono incollate le centine, che portano ciascuna un'intacca nel punto opportuno. Le centine sono in tranciato di picchio sottile. In mancanza di questo, però, può usarsi compensato da



1 m/m., eventualmente alleggerito con fori. Il profilo, concavo convesso disimmetrico, è d'alto rendimento e speciale per aeromodelli. Il bordo d'attacco e il bordo d'uscita, del solito tipo in pioppo, riuniscono le centine fra loro. Il bordo d'estremità è opportuno che venga ricavato dal compensato, ma anche un archetto di canna d'India, bambù o legno bianco piegato al vapore, può essere sufficiente. La parte centrale dell'ala è coperta, per 5 centimetri, di carta da disegno, allo scopo di aumentare la solidità in corrispondenza degli elastici di attacco. Il resto va ricoperto in carta pergamina sottile, o meglio, vergatina o vellina ben tesa e verniciata a spirito. I colori consigliati sono il bianco e il giallo.

La fusoliera, di caratteristica forma slanciata, ha soltanto 6 listelli longitudinali. Anche qui, come nell'ala, si è avuta cura di evitare, anche a rivestimento finito, i risalti non paralleli al vento. L'insieme è solido e robusto, essendo i listelli in tiglio e le ordinate in compensato o tavoletta sottile. Nella parte posteriore è incollato orizzontalmente un supporto piano di pioppo o sughero, destinato a costituire la base di appoggio dell'impennaggio. Questo, di costruzione simile all'ala, è rettangolare in pianta e porta alle sue estremità le derive, ricavate dal compensato e coperte, come l'impennaggio stesso, in carta vellina o carta seta. Il piano orizzontale è di profilo portante disimmetrico e viene fissato in posto con elastici, per cui sono previsti anteriormente due pioli di attacco e posteriormente un gancio nella coda della fusoliera.



La scuola di modelli volanti della R. Scuola Industriale «Galileo Ferraris», a Verona

Al di sotto è fissato un pattino di coda in filo d'acciaio.

Alla ordinata di forza anteriore sotto l'ala è fissato robustamente il carrello, del tipo a gambe uniche a sbalzo in filo di acciaio. Le ruote hanno un'anima resistente in compensato e due raccordi laterali in sughero, che portano all'esterno delle guarnizioni in compensato per assicurare la rigidità nel mozzo di rotolamento. E' opportuno ricoprire la fusoliera con carta robusta ben tesa e verniciata a spirito; i colori consigliati sono il rosso scuro o, meglio, l'azzurro scuro o nero, per una buona visibilità contro nuvole bianche o il sereno.

L'adozione di un tenditore a molla nella parte anteriore consente l'impiego di una matassa elastica non soltanto robusta (fino a 20 fili), ma pure molto lunga, anche una volta e mezza la fusoliera. Perché la matassa lunga resti contenuta nell'involucro, bisogna darle un certo numero di giri preliminari, che vanno perduti agli effetti della scarica, essendo il tenditore destinato appunto a trattenerli. Tuttavia, in compenso di questi pochi giri perduti, se ne guadagnano molti altri utili dalla lunga matassa.

Il tenditore stesso è costituito dall'albero porta-elica, a cui l'elica è collegata con un semplice scatto libero a denti. Nella parte posteriore del musone montabile c'è uno scontro (chiodino) contro cui può impegnarsi un risalito dell'albero stesso, arrestando così la matassa. La posizione relativa di questi organi è data dalla tensione stessa della matassa, contrastata da una molletta a spirale di acciaio contenuta nel musone, fra due rondelle di cui una saldata all'albero. Il regolaggio è facile, variando la forza della molla e la sporgenza dello scontro posteriore. Verso la coda la matassa è fissata ad un gancio metallico, tenuto in posto da un perno amovibile in legno duro. Per facilitare il montaggio della matassa, che va ben lubrificata con una mescolanza di glicerina e sapone da barba, un pannello della fusoliera sotto la coda si lascia scoperto.

L'elica, in legno dolce di facile intaglio e leggero, è del tipo cosiddetto americano, a pala larga ellittica. La sua costruzione è facile se si ha l'avvertenza di tracciare esattamente lo sboccato secondo i disegni di pianta e di fianco dati nella tavola, e subito forare esattamente il foro per l'asse. Eseguite tali operazioni, si intaglia il ventre delle pale riunendo gli spigoli opposti dello sboccato in diagonale. Ciò fatto, con l'aiuto di una sagomina ricavata dal tracciato della pala sviluppata, che è sulla tavola, si contornano a forma le pale. Poi si intaglia il dorso di queste cercando di ricavare un pro-

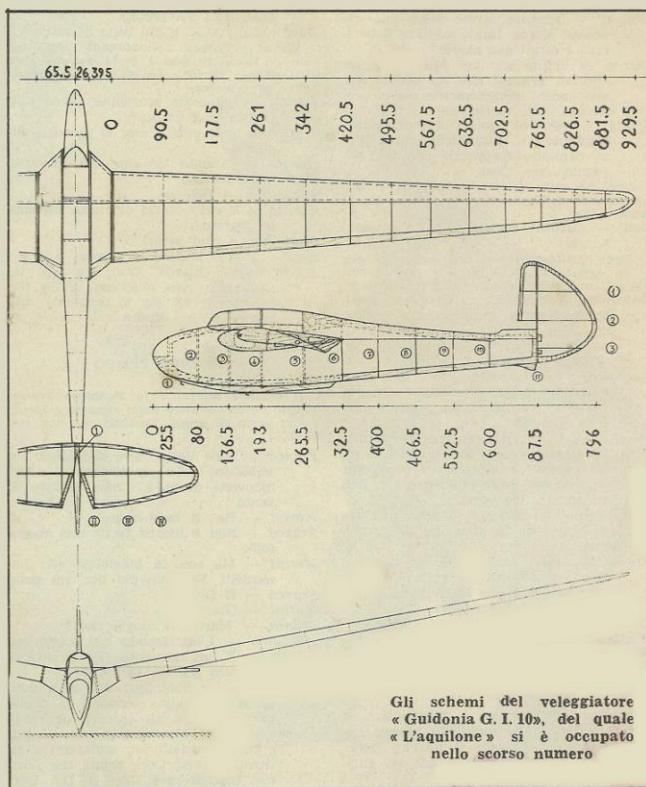
filo sottile e ben fatto. Tutto il lavoro si può fare con un comune temperino. La lisciatura, con carta vetrata fine, può essere seguita da una verniciatura a spirito o, meglio, da una copertura in seta incollata. L'ogiva risulta automaticamente attaccata all'elica, di cui irrobustisce il mozzo.

L'apparecchio completo deve avere il baricentro in corrispondenza del bordo di uscita alare, in ogni caso non più indietro (eventuale regolaggio con pesi). Per il volo, si cercherà di ottenere una planata perfetta variando l'incidenza del piano di coda con piccolissimi spessori e un po' alla volta. Si procede poi ai voli con elastico, che va caricato per gradi e non tutto insieme col massimo numero di giri. Le eventuali deviazioni laterali o di incidenza durante il volo a motore non vanno corrette ora con

gli impennaggi, perché questo guasterebbe il regolaggio della planata. Si cercherà invece di evitarle con piccole inclinazioni dell'asse motore, ottenute interponendo di fianco o di sopra, fra il musone e la prima ordinata di fusoliera, qualche piccolo spessore di legno. Quando si è ottenuto il regolaggio perfetto, tutti questi spessori vanno esattamente incollati in posto, per evitare di perderli in qualche atterraggio violento, con la conseguenza di dover ricominciare da capo.

Il modello può essere fatto decollare da terra o lanciato a mano, in aria calma o contro un debole vento. Agli entusiasti dell'estetica consigliamo di dipingere abilmente ali, fusoliera e timoni, e coprire la giunzione fra ala e fusoliera con un'artistica carenatura in cartapesta.

F. P.



Gli schemi del veleggiatore «Guidonia G. I. 10», del quale «L'aquilone» si è occupato nello scorso numero

# DORI, DOVE SEI?

## TRE TEMPI RAPIDI

### PERSONAGGI:

IL CAPITANO RAIMONDI.  
IL TENENTE MARINI.  
LA SIGNORINA FRANCA.  
LA SIGNORA LAURA.  
IL PICCOLO DORI.  
MARIOLINA.  
L'ATTENDENTE CARLITO.  
L'AVIERE BRANDACCI.  
MILITI E CARABINIERI.  
LA FOLLA.

L'azione si svolge su un Campo d'aviazione, all'inizio d'una festa d'ali. E' il mattino d'una radiosa domenica di maggio.

Sul Campo folla, autorità, gerarchi, ufficiali, avieri, numerose signore e signorine, gruppi di avanguardisti e piccole italiane. Giovineti in costume sportivo recano tra le mani modelli volanti. Molta animazione. Bandiere e gagliardetti garrisono al vento festosamente. Fanfara militare. Altoparlanti. Rombo di motori. Rotolare di eliche.

### PRIMO TEMPO

Tra la folla si va largo verso lo schieramento degli apparecchi la signorina Franca che si tressina appresso, un po' recalcitrante, un bellissimo bambino biondo, vestito da aviatore, tutto lucido nell'uniforme nuova.

Franca — Su, Dori, cammina un po' più in fretta!

Dori — Sono stanco, zia Franca; e poi non si può con questi pantaloni lunghi, troppo lunghi. E anche il beetto è lago, troppo lago.

Franca — Finiscila di seccare, Dori! E soprattutto non mangiare le erre.

Dori — E lo non vengo.

Franca — Se fai così, papà non lo vedremo davvero!

Dori — Ma va' là!

Franca — Come, va' là? Con questa folla!

Dori — E io lo chiamo. Sentì, Papà! Papà!

Franca — Stai fresco!

Il tenente Marini li ha visti e li raggiunge.

Marini — Oh, signorina Franca, che sorpresa! E il piccolo Dori! Ma come sei bello in divisa. Che fiero comandante!

Franca — Tenente, avete visto mio cognato? Vorrei fargli salutare il bambino e dirgli due parole.

Marini — Venite con me. Ma sapete, signorina Franca, che voi stamattina, con questo abbigliamento estivo...

Si avviano verso le rimesse.

Marini — Guarda qui, l'attendente del capitano. Tu, Lunardelli, va' a dire al capitano Raimondi che c'è sua cognata con Dori.

Dori ha visto Carlito Lunardelli, il suo amico attendente, e non sta più nei panni dalla gioia.

Dori — Carlito! Carlito! Ho i pantaloni lunghi!

Torna Carlito col capitano Raimondi, che è in tenuta di volo, pronto per partire. Vede il suo bambino e lo bacia teneramente.

Raimondi — Oh Dori! Sei un amore vestito così! Fatti ammirare. Ti prenderei in braccio se non temessi di sciuparti i galloni!

Dori — Papà, prendimi lo stesso!

Raimondi — Impossibile, Dori. Sei comovimento, ma è impossibile. Guarda che mani ho. Ma, come mai voi soli? E la mamma?

Franca — Laura non ha potuto venire. Figurati che all'ultimo momento sono capitati i Marchi, di passaggio. Non poteva usare la scortesia di non trattenerli. Tu capisci...

Raimondi — Mi dispiace. E allora, tu, cognatina, sei in funzione di bambinai.

Franca — Quasi. Ma Dori è un amore e non mi affatica davvero. Però mi son portata anche Mariolina... A proposito, dov'è Mariolina?

Dori — Mariolina! Mariolina!

L'attendente Carlito (rosso in volto) — E' qui. Ho parlato me proprio adesso.

Franca — Ah, meno male che non s'è persa. Tu, Mariolina, cerca di non allontanarti!

Mariolina (imbarazzata) — Signorina, avevo parlato un momento fa con Lunardelli... Pulisciti il nasino, Dori...

L'attendente — Signor capitano, vi chiamo.

Raimondi — E allora, arriverci. Dori, non fare inquietare la zia. E tu, Marini, tieni compagnia a Franca? Bene, Vado.

Dori — O babbo! Portami in volo con te!

Raimondi — Cosa dici, tesoro! Ti pare giornata?

Dori — O papà! Sii buono. Ho l'uniforme. I pantaloni lunghi. Il berretto!

Raimondi — Facciamo così. Se starai buono, ti porterò a fare un volettino sul Campo quando saranno andati via tutti. Sei contento?

Dori — E quando vanno via tutti?

Raimondi — Nel pomeriggio. Arrivederci, Dori.

Si alzano a volo decine di apparecchi riempiono l'aria di fragore. Il cielo è pieno di ali. L'apparecchio del capitano Raimondi sbalordisce la folla con le sue mirabili acrobazie.

Marini — E' meraviglioso.

Franca — Che audacia!

Dori — Dov'è? Dov'è? Qual'è il mio babbo?

Marini — Eccolo là, Dori! Vedi? Guarda quell'apparecchio che sembra il più piccolo e fa così... Entra in vite...

L'altoparlante — Attenzione! Attenzione! Inizia la serie di alta acrobazia il capitano Raimondi...

Dori — Sentì, zia, senti, Mariolina! Il mio babbo!

Franca — E voi, Marini, oggi non dovete volare?

Marini — In mattinata no. Il mio turno è nel pomeriggio.

Franca — Acrobazia anche voi?

Marini — No. Bombardamento. Una cosa suggestiva. Il bombardamento d'una finta fortezza. Un po' di pittoresco va bene in una manifestazione così, non è vero?

Franca — Verissimo. E l'apparecchio da bombardamento è molto diverso, nell'aspetto, da quello d'acrobazia?

Marini — Volete vederlo? Venite nella rimessa sud. Lasciate un momento Dori a Mariolina.

Franca — Sentì, Mariolina, tieni Dori fin che torno. Dieci minuti. Non allontanarti da qui. E tu, Dori, sta' bene attento all'apparecchio del babbo. Guardalo! Fa prodigi.

Dori — Sì, zia. E' il più bello di tutti.

Marini e Franca s'allontanano. Mariolina gira gli occhi di qua e di là fin che vede l'attendente Carlito. Lo chiama, e Carlito, felice, si avvicina.

Carlito — Signorina Mariolina, posso «offrirvi» una gasosa?

Mariolina — O grazie, non vi prendete disturbo.

Carlito — Andate là, che una gasosina bella fresca...

Mariolina — Oh Dio...

Carlito — E «ci» vorrei dire una parolina in segreto...

Mariolina — Sul serio?

Dori — Voglio anch'io la gasosa.

Mariolina — Guarda, Dori, sta' qui un momento; non muoverti. Vado con Lunardelli al bar a prenderti una gasosa. Torno subito.

Dori — Sì.

### SECONDO TEMPO

Il tenente Marini e la signorina Franca escono chiacchierando dalla rimessa e tornano al posto di prima. Cercano, ma non trovano.

Franca — Toh! Volevo dire che Mariolina ubbidisce! Le raccomando, «non muovervi di qui». Come parlare al vento.

Marini — Be', li cercheremo.

Franca — Non è troppo facile con questa folla.

Marini — Ma ecco là Mariolina con Lunardelli. Vengono dal bar, mi pare.

Franca — E Dori?

Marini — Già, Dori.

Franca — Mariolina, dov'è Dori?

Mariolina — L'ho lasciato qui, signorina.

Carlito — E' un momento. Tu, Bandacci, hai visto qui un bambino?

Bandacci — Un bambino? Sì... E' andato di là... Ha visto scendere il primo paracadute, e gli correva appresso.

Franca — O Dio, Marini, e tu, solenne oca, e tu, Lunardelli, su, aiutatemi a ritrovare subito Dori, prima che torni mio cognato, per amor di Dio. Dori

non si può lasciare un attimo... Proviamo di qua...

Da questo momento incomincia la ricerca che diventa presto ansiosa. E Dori non si trova. Il capitano Raimondi che, appena sceso dall'apparecchio, è venuto per salutarli, li incontra sconvolti e si mette con loro a cercare. Si uniscono al gruppo tre, quattro avieri, due militi, due carabinieri che girano tra la folla. Dori non si trova.

Tra la folla serpeggia la notizia; si desta l'allarme:

— Ma, infine, che è accaduto?

— Sì è perduto un bambino.

— Il figlio d'un comandante.

— Ma, la madre?

— L'avevano affidato a un attendente.

— All'attendente?

— No, a una signorina.

— Macché signorina. Alla servetta.

— Piccolo.

— Tre anni, dicono.

— Quattro anni.

— Oh Dio, c'è lo stagno poco più in là del Campo.

— Cosa?

— E' caduto un bambino nello stagno.

— Un bambino nello stagno? Ma chi è?

— Il figlio d'un colonnello.

— Cos'è successo? Dove corre quella gente?

— Allo stagno. S'è annegato il figlio di un generale.

— Spavento! Ma non era in custodia?

— Io l'ho visto.

— Com'è? Com'è?

— Un amore. Due occhioni così. Biondo. Vestito come un aviatore.

— Povera creatura.

Dori non si trova. Il comandante del Campo ordina che un megafono informi il pubblico dello smarrimento, e così siano facilitate le ricerche. E il megafono grida:

«Attenzione! Attenzione! Si è smarrito tra la folla un bambino di tre anni; biondo, vestito con l'uniforme di aviatore. Si prega il pubblico di partecipare con calma alla ricerca».

In quel momento arriva, un po' ansante, la signora Laura, la sorridente giovine madre di Dori, e attraversa rapidamente il Campo. E' accompagnata da due ufficiali.

Laura — Ha già volato mio marito? Temo di sì. Ho avuto una gran paura di non poter partecipare alla festa. Invece sono rimasta libera e mi son fatta portare subito qui.

Il megafono ripete il suo allarme. I due ufficiali rimangono in silenzio, imbarazzati.

Laura — Ma... cos'è accaduto?

Uff. — Ecco... Signora...

Laura — Dori! Dori! S'è perduto Dori!

Uff. — Non fate così, signora! Ascoltate.

Calmatevi...

Ma la madre s'è messa a correre dov'è più alta la folla, si fa largo, raccoglie parole, sospiri, sospetti; è colpita dalla frase: «Nello stagno», getta un grido e si avvia correndo verso il margine sud del campo, dove sa che tra i pioppi lucetta come uno specchio l'acqua ferma e attirante dello stagno azzurro.

Si sente inseguita, ma non si volta, presa dal terrore. Come un ritmo d'angoscia accompagna la sua corsa:

— Dori, dove sei? Dori, dove sei? Dori, dove sei?

Presso la riva incontra suo marito, la sorella, Marini; ma è come se non li conoscesse. Vuol vedere l'acqua, vedere se sulla superficie calma un cerchio pauroso si muove... No. L'acqua è ferma. I grandi petali di una magnolia ingiallita stanno sulla sua superficie immobili, come da un tempo lontano.

La voce del megafono, altissima, lieta come una fanfara, rompe il silenzio tragico:

«Attenzione! Attenzione! Si è trovato il bambino smarrito! Si è trovato il bambino smarrito! Si è trovato il bambino smarrito!».

### TERZO TEMPO

In una sala della palazzina del Comando, Laura, ancora senza voce e senza parole, si stringe tra le braccia il suo tesoro.

Il capitano Raimondi, preso da grande emozione, cammina su e giù, stizzito.

Franca, in ginocchio presso la sorella, piange come una bambina:

— Perdonami, Laura! Perdonami, Laura! Ho creduto di morire per lo spavento!

Mariolina, in un angolo, pulisce le scarpette infangate di Dori. Tra i singhiozzi, ripete:

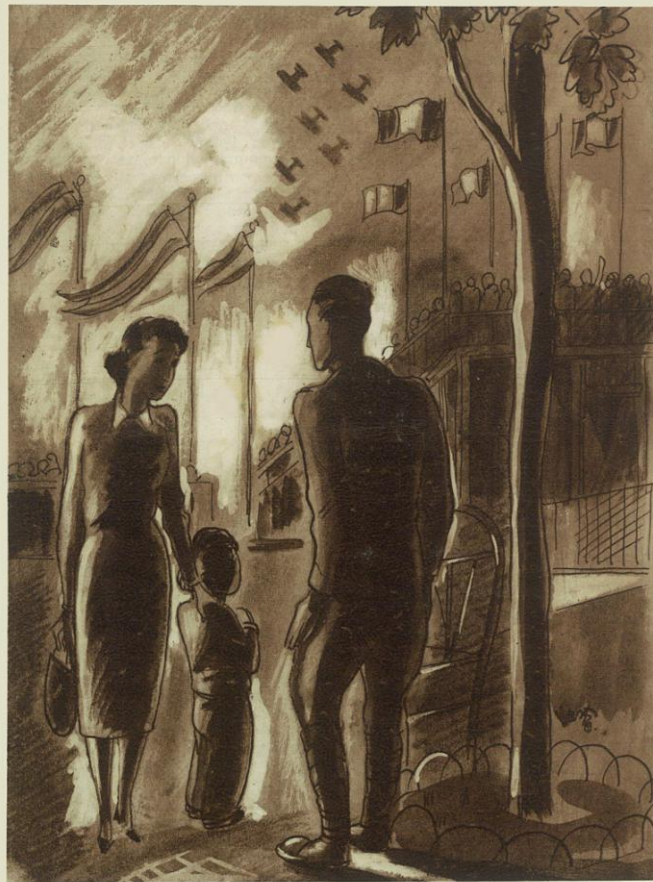
— E a Lunardelli allora ho detto: «Proviamo. Se non lo trovano io morirò». E siamo andati vicino a quell'apparecchio abbandonato in fondo al campo, dov'era sceso il primo paracadute. Mi mancava il respiro. E sull'erba era il berretto di Dori. Abbiamo gridato: «Dori è qui! Dori è qui!».

Dori si era arrampicato fino alla cabina.

Si era tolte le scarpette sporche e le calze.

Dormiva sul cuscino, beatamente, come nel suo lettino; coi riccioli sugli occhi e il pugno in bocca...

### DIORAMA



...posso «offrirvi» una gasosa?

ROMANZO GIALLO  
UMORISTICO  
DI ENZO JEMMA

# Hanno rubato gli smeraldi!

(Continuazione dal numero precedente)

— Ascoltate, Vico — fece Ximenes con un tono di voce profondamente serio. — Sapete quanto me che la mia patria è oggi una repubblica da operaia. Il povero don Tobias era troppo vecchio per rimediare ai mali che ci affliggono da tanti decenni: la sommossa permanente, la vanità, il generalismo, l'accidia... Eppure, credetemi, c'è del buono in questo mio turbolento paese. Voglio fare di quella che non è altro che una grande e disciplinata tribù, un vero popolo, forte e laborioso come il popolo italiano, che ho imparato ad amare quando sono stato laggiù.

Certo che non posso paragonarmi nemmeno lontanamente al vostro Capo; eppure voglio impiegare tutte le mie energie per far qualcosa. Abbiamo ricchezze naturali; da sfruttare e dobbiamo sottrarci al dominio, appena appena dissimulato, degli stranieri prepotenti. Volete assistermi voi, che vi so amico sincerissimo e disinteressato? Non è un compenso che vi offro con questa nomina. E piuttosto un grande servizio che rendo al mio paese. Non mi dite di no, amico.

— Accetto, Rodrigo — disse semplicemente Zúgoli. — Potete fidarvi di me. Buona notte! — e si ritirò.

Di nuovo il recentissimo presidente fu circondato dalle personalità, avidi di favori. Ma Rodrigo aveva un'altra faccendola da sistemare.

— Un momento, signori! — disse e in due salti si liberò e raggiunse don Tobias, il quale, tutto solo, attraversava il salone deserto al braccio di Nieves, che appariva stanca e abbattuta.

— Babbo! — chiamò. — E perchè mi sfuggite? E voi, signorina, — aggiunse con burlesca cerimoniosità — non mi presentate le vostre congratulazioni?

— Mio caro ragazzo, — disse il vecchio, con un sorriso incerto — lascia che ce ne andiamo. Ormai non hai più bisogno di me. Non aspiro ad altro che a riposarmi. Mi ritirerò con mia figlia e Pelaya in un angoletto tranquillo, e...

— Ma come? Che vuol dire questo? — domandò con voce alterata Rodrigo e guardò Nieves che abbassò gli occhi, rossi di pianto. — Mi credete così ingrato e disumano da dimenticare... Oh, questa non me l'aspettavo!

— Eccellenza! — fece la giovane, eseguendo un profondo inchino d'etichetta.

Ma subito si ritrovò sgambettante in aria, stretta fra le vigorosissime braccia del più giovane presidente delle due Americhe.

— Come vi permettete, eccellenza... — protestò Nieves graffiandogli il naso, ma non poté proseguire perchè Rodrigo le turò la bocca con la mano.

— Don Tobias! — disse questi, frettolosamente e ansimando. — Finchè ero un povero colonnello, non ho osato mai parlarvi del bene che voglio alla vostro figliuola; ma ora che, mercè vostra, ho fatto una discreta carriera, me la volete dare per sposa? Se dite di no, mi dimetto da presidente subito.

— Ma, figlio mio benedetto, — esclamò il buon vecchio passandogli un braccio attorno al collo — da anni il mio cuore ti destinava Nieves! Siate felici, miei cari, perchè siete buoni e lo meritate!

— Ah! — gemette Rodrigo, ritirando la mano, dolente per un bellissimo morso di Nieves. — E voi, mi accettate per sposo, ragazzaccia?

— Io? — fece alzando le spalle la fanciulla. — Sposare un tipo come voi? Puh!... E sia! — sospirò con caricatura. — Mi sacrificherò alla ragion di Stato. Eccovi la mia mano, eccellenza!

— Sta bene, eccellenza, venite, ch'io vi presenti al vostro popolo!

Don Tobias rimase solo a seguire con gli occhi umidi di felicità la giovane coppia che s'affacciava al balcone accolta da formidabili ovazioni. Ma improvvisamente rabbrivì, e ritirò la testa fra le spalle come in attesa d'un colpo. Una voce stri-

dula, rabbiosa, era risuonata dietro di lui, accompagnata da uno sbatacchiare d'uscio. Donna Pelaya aveva fatto il suo formidabile ingresso:

— Vuoi spiegarmi, vecchia mummia ammuffita, che succede stasera? — sbraitò. — Che sono queste grida di «Viva Ximenes»? Che pazzia avete combinato nella mia assenza? Ah, ma adesso metto io tutto a posto! Ti farò vedere io chi sono! Se tu sei un presidente di ricotta, io...

— Non sono più presidente, — dichiarò calmo don Tobias che andava riacquistando coraggio.

— Eh? — rantolò la vecchia donna arretrando.

— Già!

— Vuoi dire che neppure io sono...

— Già!

— Ah, ma sentitelo, sentitelo questo vecchio idiota! — berciò, furiosa, donna Pelaya riprendendo fiato. — Ah, ma la cosa non finirà così! Se tu credi, brutta marmotta, che io... Vedrai che farò!

— Me l'immagino, — replicò freddamente don Tobias fissandola bene negli occhi. — Andrai nel parco a raccattar cocci di bottiglia e a frugare nel cavo dell'albero vicino allo stagno.

— Oh!... — gemette Pelaya, sbiancando in viso e appoggiandosi alla parete. — Oh!... — e non seppe dir altro; ma rimase a fissare con occhi pieni di spavento il marito che le si avvicinava.

— Non battermi, mio buon Tobias, — supplicò — non farmi del male... Farò tutto quel che vuoi! Sarò la tua serva...

— Torna in camera tua, mala femmina, e preparami una camomilla! — ordinò con voce energica il vecchio.

— Sì, caro; certo. Con tutto il piacere. Vado subito!

E Pelaya scomparve correndo.

EPILOGO.

Son passati sei mesi.

In Huasteca si zappa, si ara, si scava, si falcia, si martella... Insomma, si lavora. Non si ha più il tempo di pensare a insurrezioni. E il suolo nazionale comincia a dare generosamente i suoi tesori nascosti, ben più ricchi dei famosi smeraldi.

Don Pepito Aydemis è felice, perchè le casse dello Stato vanno riempendosi dell'oro nazionale estratto da braccia nazionali.

Nel giardino di una villetta ridentissima al margine della capitale, il buon don Tobias Escardón sonnecchia placidamente nella sua amaca. Accanto a lui siede donna Pelaya, che lavora attorno a un grosso paio di calze di lana rossa con la soletta bianca, destinate al suo caro martino. Sferuzza e ogni tanto dà una spintarella all'amaca, per cullare il suo decrepito bambino. La vivace signora ha un'espressione di serenità tale, che difficilmente i suoi vecchi cortigiani la riconoscerebbero.

Portiamoci ora, sulla Plaza Mayor, all'ingresso del Parco. Grida di evviva che vanno avvicinandosi fanno drizzar le orecchie alle due marziali ed eleganti guardie che passeggiano davanti al cancello. Risuonano grida d'allarmi, segnali di trombe, comandi. La guardia è schierata, presenta le armi ad un aiutante generale che ritorna dalla passeggiata cavalcando a fianco della giovanissima sposa. Sono Sua Eccellenza don Rodrigo Ximenes e l'illustre sua consorte Nieves. Salutano affabilmente e s'inoltrano sotto gli alberi. Passando vicino allo storico stagno, si guardano, strizzano l'occhio e ridono allegramente.

In quella stessa ora, a qualche migliaio di chilometri di là, sull'ingresso di un grandioso albergo della Riviera francese, un uomo d'aspetto maestoso, dal viso ornato da due imponenti baffoni nerissimi, si pavoneggiava in una abbinante uniforme scarlatta, turchina, gialla e verde, coperta di galloni, cordelline e nappe dorate, che lo fanno sembrare un arcimaresciallo napoleonico.

Arriva un ometto mingherlino. L'arcimaresciallo si precipita alla porta, la spalanca e si sprofonda in inchini sfiorando la terra col gallonatissimo berretto su cui è scritto «Portiere».

— Questo è per voi, Osmundo, — dice l'ometto, lasciando cadere uno scudo nella mano aperta che gli è tesa.

— Mille grazie, signore; — risponde l'antico generale di Huasteca.

E riprende ad andare su e giù in attesa d'un nuovo cliente e d'un nuovo scudo.

ENZO JEMMA

FINE.



— ...e preparami una camomilla!

# IL PRIMO MODELLO CON MOTORE A SCOPPIO

Che l'americano Samuel Pierpont Langley sia stato un insigne fisico ed astronomo, il quale con eminente ingegno creativo rivolse la sua mente al difficile problema del volo, raggiungendo risultati veramente notevoli nel campo teorico, con gli studi sulla resistenza dell'aria, e nel campo pratico, riuscendo a far volare dei modelli di aeroplano azionati con motore a vapore, è cosa abbastanza nota, quantunque i suoi meriti nel settore aviatorio siano ancora sottovalutati, a causa di alcuni insuccessi che non gli permisero di conseguire successi definitivi, meno conosciuti è il fatto, crediamo, che allo stesso Langley si debbano la realizzazione e l'effettivo volo del primo modello con motore a scoppio.

Il suo primo periodo di esperienze intorno ai problemi della resistenza dell'aria e intorno alle eliche, va dal 1880 al 1891, anno in cui nei suoi «Experiments in aerodynamics» riassume i risultati utilissimi ottenuti da quella prima serie di lavori, dimostrando anche l'errore che ne deriverebbe dalla applicazione semplice delle formule del Newton sulla resistenza dell'aria.

Inizia quindi il suo secondo periodo di lavori con lo studio di modelli di aeroplani azionati a vapore, al fine di sondare il problema vero dell'aviazione: e tale periodo ebbe la sua conclusione il giorno 6 maggio 1896 quando il suo modello a vapore fu catapultato dalla cima di una casa galleggiante sul fiume Potomac e volò per un minuto e mezzo, coprendo più di mezzo miglio ed elevandosi all'altezza di 25 metri. In esperimenti successivi con lo stesso modello e con un altro simile la prova fu migliorata. Con tali risultati Langley superò tutti i suoi predecessori per un margine larghissimo, dato che il primato di distanza fino allora era di metri 110 circa, tenuto da uno dei modelli ad aria compressa di Lawrence Hargrave nel 1890 e il primato di durata era di 23 secondi ugualmente ottenuto da un modello di Hargrave il quale, però, usava le ali battenti per azionare i suoi apparecchi, mentre il miglior risultato raggiunto con propulsori ad elica era di 40 metri in circa 20 secondi, ottenuto da un modello ad elastico di Pénaud. I precedenti costruttori avevano utilizzato corde di gomma, aria compressa ed altri mezzi per accumulare energia; solamente Stringfellow nel 1848 era riuscito a far volare un modello azionato a vapore per una distanza molto piccola.

Se Langley avesse abbandonato i suoi studi sull'aviazione a questo punto, come era sua intenzione, il suo nome sarebbe ancora uno dei più illustri nella storia dell'aeronautica; ma i suoi insuccessi nei tentativi posteriori di costruire un aeroplano che recasse a bordo un uomo, e la tempesta di ingiuste critiche che ne derivò, fecero dimenticare il primo modello alimentato a carburante che Langley riuscì a far volare.

Dai voli dei modelli a vapore Langley aveva tratto conclusive prove che il volo meccanico era possibile, ed aveva intenzione, come abbiamo detto, di lasciare ad altri l'ulteriore sviluppo dei suoi esperimenti. Tuttavia il desiderio di fare il passo finale, cioè la costruzione di una macchina capace di portare un uomo, (che infatti soltanto a questo miravano i suoi studi prima sulla resistenza dell'aria e in seguito sul volo dei modelli), era troppo appassionante: e, incoraggiato dal Presidente degli Stati Uniti, Mc Kinley, e con 50.000 dollari forniti dal «Board of Ordnance and Fortification of the War Department», egli iniziò la costruzione di un grande aeroplano. Inoltre fu costruita una grande casa galleggiante con una catapultata, dalla quale l'aeroplano avrebbe dovuto esser lan-

ciato. Si fecero dei voli di prova con i modelli a vapore, ma siccome si presumeva che il loro comportamento in volo non potesse fornire utili indicazioni per l'aeroplano grande in costruzione, Langley decise di realizzare un preciso modello di questo, con tutte le misure ridotte alla quarta parte, modello che avrebbe servito per controllare specialmente l'equilibrio e la stabilità della macchina, prima che un uomo si arrischiasse sull'aeroplano vero.

Da ciò è evidente che la costruzione del modello non era un fine in sé, in quanto non costituiva altro che uno strumento di indicazione per la realizzazione dell'aeroplano; tuttavia a noi interessa seguire le vicende del modello piuttosto di quelle dell'aeroplano.

L'assistente di Langley, Manly, cercò di costruire un motorino rotativo raffreddato ad aria, tipo che non venne in uso fino al 1909, ma il suo funzionamento, non regolare nella velocità durante ogni giro, impedì il controllo preciso delle sue possibilità effettive. Finalmente il motore fu ricostruito con cilindri fissi; ma mentre avrebbe dovuto erogare regolarmente da uno e mezzo a due cavalli, tale potenza non la riusciva a mantenere per più di trenta secondi, a causa del surriscaldamento. Nel frattempo, essendo terminata la costruzione del modello e della casa galleggiante con la catapultata, Langley stabilì di iniziare le prove. Il primo lancio con la catapultata, che funzionò perfettamente, fu fatto il 18 giugno 1901. Il modello partì bene e volò diritto avanti per circa 30 metri, poi cominciò ad abbassarsi toccando l'acqua a 50 metri di distanza dalla catapultata, dopo esser rimasto in aria solamente quattro o cinque secondi. Fu raccolto senza danni e lan-

ciato ancora appena le ali si asciugavano; ma questa volta volò per circa 100 metri prima di inclinarsi e toccò l'acqua a 120 metri dalla casa galleggiante dopo dieci secondi di volo.

Questi due voli di prova furono effettivamente i primi effettuati con un modello a carburante, ma essi sono raramente menzionati, data la loro brevità. Dimostrarono tuttavia l'equilibrio del velivolo e l'insufficienza del motore, che fu allora ricostruito per farlo adatto a voli più lunghi. Infatti con un peso di solamente 10 libbre (ossia kg. 4,5), esso dava 3,2 cavalli e 1800 giri e poteva perfino rendere 5,1 cavalli per alcuni secondi girando a tremila giri. Ma quando il motore fu finito e installato sul modello, e quindi tutto era pronto per la prova, il lavoro sull'aeroplano grande era arrivato ad un punto tale, da richiedere la piena attenzione di Manly e dei suoi assistenti; il modello, perciò, fu messo da parte e di esso non se ne fece niente fino all'8 agosto 1903, giorno in cui fu catapultato alla presenza di molti giornalisti, i quali, pur ammirando la bellezza del volo, dichiararono la prova solo parzialmente riuscita, dato che la distanza percorsa (305 metri) in 27 secondi di tempo era risultata inferiore a quella che Langley e i suoi assistenti avevano fatto sperare.

Per comprendere quali impressioni ed emozioni dovessero suscitare a quei tempi gli spettacoli rarissimi dei voli di piccoli aeroplani, leggiamo la seguente descrizione scritta immediatamente dopo la prova da un fratello del collaboratore Manly, professore, si badi però, di letteratura inglese, che assisté al volo da una barca: «Il razzo diede il segnale di partenza e istantaneamente vedemmo lanciato verso di noi, muovendosi senza tremito delle ali, con nessun mezzo visibile di pro-

pulsione e nessun apparente sforzo, ma con tremenda velocità, lo strano e nuovo abitante dell'aria. Man mano avanzava, sembrava una immensa falena bianca con aspetto di creatura non di questo mondo, non solamente a cagione delle sue dimensioni, della sua naturalezza di movimento e della sua magnifica velocità, ma anche per la sua strana bellezza. Pareva visibile e gloriosamente vivo mentre veniva avanti crescendo; più grande e più impressionante venne dritto verso di noi improvvisamente, e per un momento ci fu una selvaggia paura che ci venisse giusto sopra e si schiacciasse contro la pesante barca. Ci fu un mezzo impulso di muovere la barca fuori dal suo cammino, ma l'aeroplano evitò il pericolo, perchè rapidamente, sebbene in modo non repentino o violento, come se avesse intelligenza o potere di autodirezione, frenò la sua velocità e piegò a destra discendendo leggermente. Presto esso accelerò la sua velocità ancora e andò dritto avanti per circa dieci secondi, quando esso di nuovo frenò il suo volo e discese girando una volta ancora. Di nuovo tentò aumentare la sua velocità e altezza, ma era troppo vicino all'acqua e le onde bagnarono le sue eliche e le sue ali, ed esso si sommerse, povera creatura infangata. Ma la visione della sua bellezza e potenza, sembianza di intelligenza e di vita, rimarrà a lungo in coloro che videro il volo».

Il modello era infangato quando venne tirato fuori dal fiume, ma non aveva sofferto il minimo danno, poiché appena le ali furono asciugate e l'acqua fu tolta dai cilindri, esso poté fornire un più lungo volo.

Dopo tali esperimenti che, avendo data la dimostrazione dell'esatto equilibrio del modello e quindi anche dell'aeroplano grande, avevano esaurito le ragioni di esistenza del modello a carburante, il piccolo aeroplano fu messo a riposo, con grande rammarico — crediamo — del prof. Manly, a cui venne a mancare una suggestiva ispirazione per nuove esercitazioni letterarie.

Ma se oggi il prof. Manly assistesse ai passaggi fulminei dei bolidi alati o alle scorcianti manovre delle squadriglie acrobatiche, gli tremerebbero le vene e i polsi ed invano egli, esperto in letteratura inglese, invocherebbe il soccorso della stupenda profondità di linguaggio di Milton o di Shakespeare.

OLINDO



Pioggia di «pillole» incendiarie su posizioni rosse

# POSTA *aerea*

**Mario Corazza, Bologna.** — No, amico mio carissimo. Né io, né altri dell'Editoriale Aeronautica ti abbiamo mai fatto spedire nessun catalogo dei libri scritti e stampati da Teodosio Capolozza. Questo sia detto anche agli altri ragazzi che ci scrivono a tale proposito. Anzi mi farai un grande piacere se mi manderai il talloncino con l'indirizzo. Desidero fare una inchiesta. Che interesse avremmo noi di mandare ai nostri abbonati cataloghi di libri che non sono editi da noi e che nemmeno conosciamo? Scrivimi se ti è giunto un libro nostro in regalo. Se non l'hai ancora ricevuto, scrivi un biglietto al mio segretario Crivello manifestandogli il tuo desiderio e le tue preferenze.

**Celeste Feraboli, Cremona.** — Eccoli lo indirizzo che ti interessa: Claus Jurgen Mewes - Tiergartstrasse 26 - Nürnberg (Germania). Spero che questo Claus sia un giovane e ti risponda. Nota che tu adoperi un «S. 81» per mandarmi due piccoli grazie. Non ti pare di essere un po' troppo sprecone? Ma forse ti ignori la quantità di benzina che si beve un «S. 81» ad ogni chilometro di volo.

**Eolo, Cava Marrara.** — Spero che il tuo entusiasmo aumenterà molto quando vedrai con i tuoi occhi la proiezione de «Los novios de la muerte», che significa *I fidanzati della morte*. Grazie intanto per le congratulazioni e per la promessa propaganda. Come vedi, il tuo pseudonimo è stato registrato nell'album dei miei aeromobili.

**Lo stratosferico, Milano.** — Tu mi dici che sei contento perché il giornale arriva a Milano regolarmente. Io ti dico che siccome *L'Aquilone* viene spedito in tutte le città d'Italia entro il venerdì di ogni settimana, tu dovresti venire in possesso del tuo giornale almeno alla domenica, e al più tardi il lunedì mattina. Dispiace anche a me che il gruppo «Baby Angelini» di Milano sia in crisi. Pare che sia passato il tempo, il bel tempo in cui il gruppo aquilonesco della tua laboriosa città era citato ad esempio e invidiato ovunque. E' vero che anche altrove l'attività dei gruppi non è davvero tanto fiorente, ma è anche vero che nessuna città in Italia è tanto ricca di iniziative come Milano. Dunque voi dovrete essere e mantenervi sempre in testa, dopo essere stati all'avanguardia del movimento.

**Insistere e persistere, Bra.** — Prima di tutto ti voglio dire che tu non appartieni affatto ad una piccola schiera, ma sei forse il solo, l'unico che vorrebbe *ciò che vuoi tu*. Tuttavia ti dico sinceramente che apprezzo le tue idee, anche se, per ragioni molteplici, non posso metterle in pratica, eccezion fatta della esortazione relativa ad un maggiore spazio da dedicare all'aeromodellismo. Come avrai notato negli ultimi numeri, gli articoli sull'aeromodellismo sono aumentati.

Inoltre il giornale si è arricchito di un'altra interessante rubrica, quella intitolata *Aerotecnica*. Abbiamo anche iniziato le pubblicazioni di tutti gli schemi, con relative descrizioni, degli aeromodelli che hanno dato ottimi risultati. Agli autori di disegni bene eseguiti di aeromodelli ben riusciti, mandiamo trenta lire per ogni progetto. A questo proposito io ti dico che se tu volessi collaborare in qualche modo a *L'Aquilone*, la cosa mi farebbe piacere e a te potrebbe fruttare qualche liretta. Pensaci seriamente. La tua proposta relativa al formato mi ha fatto ridere. Mi son detto: «Guarda un po' la soddisfazione che mi dà l'amico Gioacchino, dopo la fatica che ho fatto per convincere l'amministrazione a ingrandire il formato!». E non parliamo del numero delle pagine. Questo è un argomento che potrebbe provocare il mio licenziamento dall'Editoriale Aeronautica. Mi dispiace di non poterti scrivere a lungo per dimostrarti che se *L'Aquilone* viene fatto così, gli è perché così lo vuole la stramaglieria dei lettori. Ad ogni modo pensa ad una cosa, a questa: se facessimo un giornale esclusivamente per gli aeromodellisti, ne stamperemmo non più di 2000 copie. Oggi, invece, *L'Aquilone* ha circa 30.000 lettori, tra cui i simpatici cari adorabili 2000 aeromodellisti.

**Maurizio Mariani, Roma.** — Spero che tu abbia seguito a cercare il tuo nome in questa rubrica e che, quindi, tu scopra

questa veramente tardiva risposta. Questa qui è la risposta ad una lettera che mi è pervenuta il 29 agosto scorso; avrei potuto tacere questo doloroso particolare, ma ho pensato che peccato confessato è mezzo perdonato e che, in fondo, questa sarà ancora una dimostrazione della grande mole di lavoro che mi opprime e che, infine, io, sia pure dopo sei mesi, rispondo a tutte le lettere dei miei amici. Andiamo ora per ordine: grazie tante, prima di tutto, per i calorosi complimenti «al bellissimo giornale che, unico, piace ai ragazzi»; secondo: i disegni delle centine pubblicati nel numero 26 del 1938 rappresentano semplicemente dei campioni di profili, con relative tabelle delle quote del dorso e del ventre, che si sono rivelati più adatti per modelli volanti. Chiedere se sono in grandezza naturale non vuol dire nulla. Ognuno rappresenta un tipo diverso di profilo. I profili servono per le centine delle ali e per quelle dei piani di coda. Ma è inutile che continui il discorso. Non è affar mio, né mate-

ria per questa rubrica. Terzo: i numeri arretrati costano il doppio. Alcune volte qualche aquilotto è riuscito a commuovere l'amministratore scrivendogli direttamente. In tal modo sono state ottenute delle facilitazioni oscillanti da alcune lire ad un centesimo.

Intanto il danaro può essere rimesso all'amministrazione in vari modi. Ti consiglio i versamenti a mezzo del conto corrente postale N. 1-24718 intestato all'Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto, 6, Quinto; le tavole costruttive sono tavole, cioè fogli grandi di carta resistente con sopra stampati in grandezza naturale tutti i disegni necessari per la costruzione di un determinato modello volante. Sesto (ed ultimo): un buon manuale per giovani di media cultura è «Il costruttore di aeromodelli» di Martini e Nobili, libro la cui edizione volge all'esaurimento. P. S. Scrivi a macchina e allora ti risponderò con maggiore sollecitudine.

ZIO FALCONE

## LA PENNA AL SEGRETARIO

**Nuul, Udine.** — Sì, ammiro la scrittura perfetta della tua nuova macchina da scrivere. Non posso fare a meno di ammirarla, come non posso fare a meno di congratularmi con te per l'acquisto, nonché per lo spirito dimostrato nella lettera. Se mi permetti, però, ti voglio dire che c'è un qualcosa, nella tua splendida macchina, che non funziona come dovrebbe: le «f», per esempio, sono un po' rucchie. Sembrano fenicotteri arrabbiati, in atto di fissare un cocchio di bottiglia. «E perché», dirai tu meravigliato «i fenicotteri, quando guardano un cocchio di bottiglia assumono un aspetto speciale?». Non lo so, ti rispondo io. Un mio amico, che ha una certa conoscenza dei fenicotteri, assicura proprio che le tue «f» sembrano fenicotteri che fessano indignati una bottiglia rotta. Prendila come vuoi; puoi scrivere anche a

quel mio amico, se credi: io sono pronto a dartene l'indirizzo. Le fotografie di Udine, care a mio «Nuul», sono esaurite, e quindi non te ne possiamo inviare neppure un esemplare. Circa la mia cultura linguistica, sappi che io avevo ben capito cosa voleva dire il tuo pseudonimo, ma, vedendo che la lettera era stata spedita da Venezia, credetti che ormai la tua città d'adozione fosse divenuta la città dei Dogi.

**Pietro Caccuri, Macerata.** — Accennando ad «una lettera da te scritta tempo fa», sei «un po'» vago, impreciso; rendi difficili, lasciamo dire, le ricerche. Quanto tempo fa? Indirizzata a chi? Non avresti fatto meglio, caro aquilotto maceratese, a ripetere addirittura quanto esprimevi in quella tua missiva spedita tempo fa? Orsù, Pietro Caccuri:

afferra penna e carta, e ripeti il questo. Per quanto concerne il numero de «L'Aquilone» che mancava alla tua collezione, sappi che esso ti è stato spedito il giorno 16. Di modelli costruiti in cartone noi non ne possediamo, e, naturalmente, non possiamo darti l'indirizzo delle ditte che li vendono. Questo per ovvie ragioni commerciali.

**L'asso di picche.** — Per la faccenda delle copertine, hai torto marcio. Marcione, anzi, se me lo permetti. Eppoi, non ho mai sentito dire che esistano pubblicazioni per latenti. Tu hai dei buffi amici, asso di picche, che hanno in testa idee ancora più buffe. Il libro-premio al quale hai diritto per essere risultato vincitore dei giochi pubblicati nel numero 52, ti viene spedito stamane stesso. (ore 12.25). C'è un ritardo, lo ammetto, ma è anche vero che il libro ti viene spedito.

**Ido Vicari, Bologna.** — Ho pianto dal dolore nell'apprendere la catastrofe che è piombata su di te. Io ti posso dare schiarimenti, amico, su tale sinistro: le fotografie non sono andate perdute, no. Riacquistate pure il colorito normale, il sono perdute, la tranquillità scomparsa; ma le fotografie fatte da te e tanto amorosamente impacchettate e spedite al nostro indirizzo, non sono andate perdute, ma sono andate... nel cestino. Scusa la rude franchezza e la ironia malcelata che ho usato nei darti tale brutta notizia, ma mi sembra che me lo permetta il tono franco e intelligente della tua lettera. Sì, mi sembri un ragazzo intelligente, e sono lieto di fare la tua conoscenza, come anche sono lieto di apprendere da tale avvenimento che l'aeronautica di Zio Falcone ospita campioni come te. Alla tua domanda, se puoi o no diventare corrispondente dell'Editoriale, rispondo che la faccenda non mi riguarda, ma che credo di sì. Scrivi in ogni modo indirizzando all'Ufficio Diffusione, che si occupa dei corrispondenti, e saprai la verità. Hai fatto bene a descrivermi la trama della tua novella prima di cimentarti nel lavoro; hai risparmiato il rischio di fare una sgobbata inutile. Beh, sappi ora che l'avventura di quel pilota rosso mi piace, anche se è un po' retorica e non tanto originale. Scrivi dunque questo capolavoro, se ti pesa tanto sullo stomaco, e invialo a noi. Il Barbutto Censore, già avvisato, si sta da giorni allenando.

CRIVELLO

## CARTELLO

Piccola pubblicità a centesimi 30 la parola.  
Tassa governativa compresa.

**AEROMODELLISTI**, per vostre creazioni troverete necessario — cliché, vernici, materiale vario, insegnamenti — **Corsetti Vittore**, v. Cesare Battisti 11-bis - Torino.



collaborazione dei giovani

# GALIBRO DELLA GUAGUAGNA

## L'AQUILA D'ORO

La vecchia signora Elena viveva tranquillamente la sua vecchiaia, con accanto i due giovani figli, Giacomo e Mario: l'uno capitano medico, l'altro tenente pilota. Il marito, anch'egli ufficiale, era morto nel conflitto mondiale; era caduto sul Carso, mentre eroicamente guidava i suoi uomini alla presa di una combattuta trincea.

I due fratelli, quando morì il padre, erano appena adolescenti; pur tuttavia ricordavano chiaramente quei giorni tanto tristi e tanto gloriosi: sembrava loro di rivedere la figura della madre piangente di commozione all'annuncio, in quel fatidico novembre del 1918, della folgorante vittoria a cui il loro padre aveva dato il suo contributo di sangue. Non avevano giammai potuto dimenticare ciò che la mamma aveva detto, tenendoli stretti tra le braccia: «Siate degni di vostro padre!». Queste parole avevano risonato, e ancora risuonano alle loro orecchie, quasi a ricordare un dovere.

La signora Elena, già sofferente agli occhi, aveva da qualche tempo perduto completamente la vista; ma non se ne rammaricava troppo. «Non importa», ella soleva ripetere — mi basta aver potuto vedere il mio Giacomo ed il mio Mario nelle loro smaglianti divise di ufficiali; era l'ultima grazia che chiedevo alla Divina Provvidenza». E soprattutto la vecchia mamma ricordava la aquila, quella grande aquila d'oro, che splendeva a sinistra, sul petto del figlio Mario. «Questo simbolo — egli aveva detto — che noi aviatori portiamo sulla nostra azzurra divisa, dalla parte del cuore, ci rende giustamente orgogliosi: saltemente noi, tra tutti i mortali, abbiamo il privilegio di librarsi lassù, nell'azzurro infinito del cielo, il privilegio di avvicinarci al tuono di Dio».

E la vecchia mamma gongolava di gioia al ricordo della grande aquila d'oro; quante volte ella l'aveva vista in sogno, adunque il becco e l'ali dispiegate, librarsi nell'aria e volare, volare, volare.

Venne il 2 ottobre 1935: la Patria aveva bisogno dei suoi figli e li chiamò all'appello. Giacomo e Mario risposero: «Presente!».

La signora Elena aveva abbracciato, commossa ma fiera, i due partenti ed ancora una volta, come quando essi erano fanciulli, aveva ripetuto: «Siate degni di vostro padre».

Rimasta sola, ella trascorreva i suoi giorni con Angela, la promessa sposa di Giacomo, che le leggeva le lettere dei figli combattenti. Erano scritti vibranti di amor patrio e di ardente fede fascista; ma quale contrasto tra le parole dei due fratelli! Giacomo scriveva della sua alta missione umanitaria; feriti che medicava, moribondi che confortava, vite che strappava alla morte. Dalle sue parole sembrava quasi vederlo sempre intento ad esplicare il suo dolce compito, attraverso le bianche corsie degli ospedali, o, curvo su di una barella, a prodigare le sue cure, mentre, poco lontano, infuriava la battaglia.

Le lettere di Mario erano tutt'altro. Nelle sue parole si sentiva il rombo dei motori, il canto della macchina, lo scoppio dei granate. Egli narrava di bombardamenti, di ricognizioni; e di tante altre imprese gloriose in cui la sua infallibile mitragliatrice metteva le orde barbariche.

E la vecchia mamma fremeva d'orgoglio. Giacomo, intanto, riuscì ad ottenere una breve licenza, era venuto a salutare la mamma e la sua Angela. Ma la gioia della vecchia signora non fu completa; ella avrebbe voluto riabbracciare anche Mario, che forse, in quell'ora era impegnato in chissà quale terribile battaglia. Giacomo, ripartendo, aveva promesso alla mamma che si sarebbe interessato, perché Mario ottenesse, anch'egli, qualche giorno di permesso.

Purtroppo, non ce n'era stato più bisogno: Mario nell'effettuare una pericolosa ricognizione, aveva avuto la gamba frantumata da una pallottola esplosiva. Egli non aveva voluto abbandonare le leve, aveva ricondotto l'apparecchio al suo nido ed era morto là sul campo di atterraggio, inchiodato al suo posto, da cui neanche la morte aveva potuto separarlo. Gli avevano concesso la medaglia d'oro alla memoria: era un eroe.

\*\*\*

Come comunicare alla mamma la terribile notizia? Giacomo scrisse ad Angela, ma le raccomandò di sebbene il più assoluto silenzio, fino a che egli non avesse trovato il modo ed il momento giusto per fare la tremenda rivelazione. Ma la vecchia, spinta forse da un oscuro presentimento, aveva già scritto parecchie volte al figlio chiedendo il perché della mancata licenza di Mario. Non era più possibile continuare così; bisognava pur prendere una decisione. Finalmente Giacomo credette di aver trovato una soluzione: approfittando della cecità della madre, egli sarebbe ritornato ancora una

volta ad abbracciarla al posto di Mario; nulla poteva tradirlo: egli somigliava al fratello anche nella voce.

E in un mattino pieno di sole, in cui la primavera aveva sfoggiato la sua verde veste fiorita, Giacomo riabbracciò la mamma, senza parlare, nel timore che, da qualche sua parola trapelasse la cruda verità. La vecchia signora, al colmo della commozione, cercava con la mano tremante, sul petto del figlio il simbolo alato, quello stesso che tante volte aveva visto in sogno, adunque il becco e l'ali dispiegate, librarsi nell'aria e volare, volare, volare. Al suo posto trovò, invece, una medaglia. Ella comprese e tra le lacrime con tremula voce, domandò: «L'aquila, figlio mio, dov'è la grande aquila d'oro?». «E' volata via, mamma, lassù nel cielo e non è più tornata». Seguirono alcuni istanti di religioso silenzio; indi la vecchia mamma, calma, con voce che non tradiva alcuna emozione soggiunse: «Che Dio Onnipotente l'accolga benigno nella Sua aureola di gloria».

ANNIBALE CARTAGINESE



### IL DUCATO DI MODENA

1859 - Stemma sabauda. Stampa colorata su carta bianca.



1) 5 cent. verde	120	225
2) 15 » bruno	110	2000
3) 15 » grigio	50	—
4) 20 » violetto	100	50
5) 20 » lilla	30	200
6) 40 » carminio carico	50	1000
7) 80 » arancione	100	16.000

Esistono le seguenti varietà di colore:

5 cent.	verde vivo	300	300
	verde cupo	200	225
15 cent.	bruno cupo	200	2000
15 cent.	grigio carico	60	—
20 cent.	violetto carico	180	60
20 cent.	lilla chiaro	30	200
40 cent.	carminio acceso	225	1000
	carminio	100	900
80 cent.	arancio scuro	100	18.000

Anche di questa serie numerosi sono gli errori e le varietà:

N. 2	CENT. 15	500	—
	CENT. 15	900	—
N. 3	CENT. 15	250	—
	CENT. 15	200	—
N. 4	CENT. 20	300	300
	Doppia stampa al recto	3000	—
N. 5	CENT. 20	80	800
	ECENT. 20	300	2500
	CENT. 20	200	—
N. 6	CENT. 40	300	—
	GCENT. 40	—	—
N. 7	CENT. 80	350	—
	CE T. 80	400	—
	CENT. 8	125	—
	CENT. 0	150	—

Segnalasse per giornali.



1853 - Lettere B. G. grandi: 9 c. nero su violetto ... 3500 1000

1853 - Lettere B. G. piccole:		
9 c. nero su violetto	120	50
Varietà.		
B. G. CENT. 9	350	150
B. G. CENT. 9	800	300
B. G. CENT. 9	900	400
1857 - Senza lettere B. G.:		
9 cent. nero su lilla	2	—
10 » id. su lilla chiaro	15	50
Varietà.		
CENT. 10	250	1100
1859.		



10 cent. nero ... 150 800  
MAURICE POSTOFFICE

### IL CATALOGO OLIVA

E' in vendita (L. 20) il catalogo Oliva 1939. Stampato su carte di lusso, illustrato in modo superiore ad ogni elogio, questo catalogo che contiene, naturalmente i prezzi del mercato italiano, costituisce un compagno indispensabile e una guida necessaria per tutti coloro che collezionano francobolli italiani.

Nell'elegante volume, di oltre 450 pagine, sono catalogati non solo tutti i pezzi emessi in Italia (Stati antichi e Regno) e Colonia, ma tutti gli errori e tutte le varietà. Il catalogo, compilato con cura attentissima, è un vero capolavoro e i fratelli Oliva che lo hanno ideato e che ne curano le successive edizioni, meritano il più vivo elogio per l'opera compiuta.

M. P.

### ANAGRAMMA

Il dolce pondo  
Alimento  
o tormento?

### SCIARADA INCATENATA

La rosa dei venti  
Per orientarmi lungo il cammino  
XXXX alla porta del mio destino;  
ei non risponde ed io son XXXX?  
degnà compagna m'è la parola;  
quella parola ragionatrice  
e — in ogni caso — consolatrice,  
che come XXXXX mi par che sia  
se spesso m'indica la giusta via.

### SCIARADA

Un arrostio futurista  
Le ruote dei volatili,  
della faccia il piedistallo  
messi insieme ci forniscono  
nutrimento senza fallo.

La spiegazione del gioco contenuto nel presente numero verrà pubblicata nel fascicolo del 6 febbraio 1939.

Fra i nomi dei solutori del gioco pubblicato in questo numero ne verrà estratto a sorte uno, che sarà il vincitore e all'indirizzo del quale verrà inviato un libro d'aeronautica. Indirizzare entro sette giorni dalla data del presente fascicolo, la soluzione su cartolina postale al Cavalier Pindaretto, Editoriale Aeronautica, viale Libro e Moschetto 6 - Roma.

### SOLUZIONE DEI GIOCHI N. 3

Sciarda  
E' qui di stanza — Equidistanza.  
Quadrato magico:  
A E R E A  
E B E T E  
R E C E R  
E T E R E  
A E R E A



### STORIA DELL'ENIMMISTICA

Prendiamo per esempio la parola «pareggio»: avremo la combinazione paggio e re; con «testimone»: timone, est; con «compromesso»: commesso e pro; con «carovano»: cane e ova; con «retrovia»: rete e rovi, ecc.

Gli enimmisti chiamano convenzionalmente lati le parti estreme delle parole, e centro o cuore la parte centrale contenuta nelle due laterali. Quando non siano usate le parole convenzionali e l'incastro sia presentato come un gioco normale ad enigmi, sappia il lettore che, di regola, prima vengono giocati i lati, quindi il cuore e da ultimo il totale.

Brevi saggi di giochi ad incastro:  
1) Che cos'è?  
senza zucchero, caffè...  
che ci dà?  
ci dà il tono, non si sa?..  
Che ne fo?  
m'abbottono il paletto...  
(soluzione: AMARO, LA - ALAMARO)  
2) Siedo, se al lati è un principe  
e al centro Sua Maestà,  
non vi par forse logico  
quel tono di superba dignità?  
(soluzione: ALTEZZA, RE - ALTREZZA)

### S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

GASTONE MARTINI - Direttore responsabile  
Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO  
Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

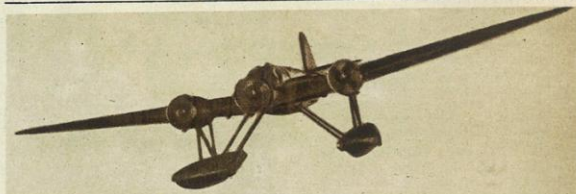
### Leggete

### IL DIAVOLO DELL'AEROPORTO di ENZO JEMMA

Edizione di lusso, 240 pagg., 30 disegni L. 20. Per gli abbonati alle pubblicazioni dell'Editoriale Aeronautica Lire 18 - Per i versamenti servirsì del C. C. P. n. 1-24718.

### CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO - TRIESTE

:: OFFICINE AERONAUTICHE DI MONFALCONE ::



### AEROPLANI ED IDROVOLANTI

# "CANT,"

CIVILI - MILITARI - SCUOLA - TURISMO

# AEROPLANI



Rebagliatti XVI

# CAPRONI S.A. Milano

# I DISTINTIVI DELLE DIVERSE AVIAZIONI

Ogni coppia di disegni rappresenta i distintivi degli apparecchi militari: a sinistra il segno dipinto sull'ala, a destra quello dipinto sul timone di direzione. Sotto i disegni è scritta la sigla di nazionalità dei veicoli civili, seguita dall'indicazione del numero di lettere di cui è formato il nominativo

(Continuazione dal numero precedente).



COLOMBIA - HK (3 lettere)



CILE - CC (3 lettere)



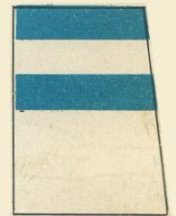
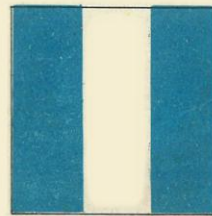
CUBA - CL o CM (3 lettere)



EQUATORE - HC (3 lettere)



GUATEMALA - LG (3 lettere)



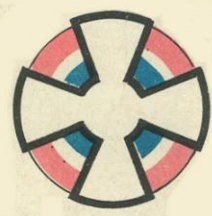
HONDURAS - XH (3 lettere)



IRLANDA - EI (4 lettere)



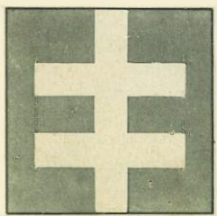
ITALIA - I (4 lettere)



IUGOSLAVIA - YV (3 lettere)



LETONIA - YL (3 lettere)



LITUANIA - LY (3 lettere)



MESSICO - XA o XB (3 lettere)



NORVEGIA - LN (3 lettere)



OLANDA - PH (3 lettere)



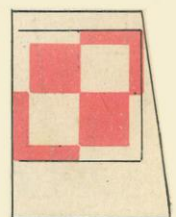
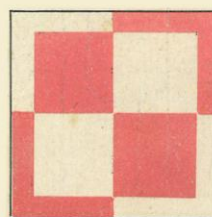
PANAMA - RX (3 lettere)



PARAGUAY



PERU' - OB (3 lettere)



POLONIA - SP (3 lettere)