



# LA COSCIENZA AERONAUTICA

Noi in Italia abbiamo un'aviazione forte e potente, ma la coscienza aeronautica è ancora da formare.

Che cosa si è fatto finora per creare questa coscienza aeronautica nei giovani? Nel passare in rassegna le diverse iniziative che hanno preso a soggetto l'aeronautica, incomincerò col parlare di quella che io chiamerei « Propaganda aeronautica negativa » e che, a mio parere, andrebbe eliminata assolutamente, specie in questo periodo nel quale l'Italia ha bisogno di molti piloti: intendendo accennare al sistema usato attraverso il cinematografo da molti romanzieri e commediografi.

Se si va al cinematografo e sul quadro compare un aeroplano, si è matematicamente sicuri che prima o dopo precipita, per qualsiasi ragione, per qualsiasi motivo. E' forse vero che ogni apparecchio che parte debba cadere? Guardate le linee dell'« Ala Littoria » che fanno il percorso loro assegnato con qualsiasi tempo; guardate, nella recentissima guerra d'Africa, come i nostri apparecchi, anche fatti segno a violentissimi attacchi da parte delle batterie antiaeree, tornavano egualmente alla base, anche se crivellati da pallottole! Gesta simili non sono mai state riprodotte nei films, poiché gli ideatori della trama non vogliono rinunciare all'alto grado di emozione che si raggiunge nel pubblico rappresentando un apparecchio colpito in volo che precipita, scende avviantosi e, sibilando, si fracassa al suolo incendiandosi. Questa « Propaganda aerea negativa » ha creato nelle famiglie un'avversione assoluta all'aviazione: il giovane che desidera farne parte deve quasi sempre lottare per persuadere i propri familiari a permettergli di arruolarsi nell'Arma azzurra. E poiché bisogna pensare al fattore psicologico, non tutti si sentono di seguire la propria decisione se non è condivisa, anche sia pure da uno solo dei genitori.

Ora passiamo invece alla vera propaganda aerea. Le giornate dell'Ala indubbiamente hanno raggiunto scopi propagandistici, ma, in fondo, che cosa dimostrano? Dimostrano che noi, in Italia, abbiamo degli apparecchi e dei piloti degni della ammirazione mondiale: se molti individui si sentono attratti dalle figure acrobatiche in formazione e dai virtuosismi dei piloti d'alta acrobazia, per molti altri quei magnifici uomini sembrano esseri superiori, dotati di qualità fisiche straordinarie; in una parola, dei piloti irraggiungibili; e nell'animo di molti si viene a formare la convinzione che, tranne pochissimi uomini eccezionali, tutti gli altri sono esclusi a priori dall'aviazione. Quanto ho detto in riguardo delle « giornate di propaganda per l'Ala » lo si può ripetere per le « Crociere individuali », per i racconti e gli articoli esaltanti le gesta degli assi e degli eroi della grande guerra.

Non vi è dubbio che questa propaganda abbia attirato un buon numero di giovani nell'aviazione; ma vi è un'altra propaganda che ha colpito giusto nel segno, che ha avuto, ed ha l'intento di creare la coscienza aeronautica nei giovani, e che è un'iniziativa della R.U.N.A.: « l'aeromodellismo ». Da alcuni anni la R.U.N.A. sollecitava i giovani a gareggiare con aeromodelli, ma solo quest'anno, nelle gare nazionali, abbiamo constatato il crescente sviluppo dei modelli volanti, la cui importanza è legata strettamente alla formazione di una buona coscienza aeronautica.

Un'altra grande attività degna di rilievo è il volo senza motore, attività completamente diretta a fini militari, in quanto un allievo che proviene dal Volo a Vela, con l'attestato « B. », ha la precedenza assoluta nei Concorsi per piloti, che annualmente il Ministero dell'Aeronautica bandisce, e nella leva aeronautica con la sicura inclusione nell'Arma Aerea. Ma altri grandi vantaggi ha un allievo che dal volo librato

passi al volo a motore, perché bastano poche ore di doppio comando per far decollare un « volovelista » per il quale il passaggio d'apparecchio non rappresenta una grande difficoltà.

Io ho potuto valutare i benefici apportati dall'aeromodellismo, prima per esperienza, poi per aver notato fra i miei allievi la differenza che esiste fra un giovane che si è dedicato alla costruzione dei modelli volanti ed un altro che è ancora digiuno di materia aviatoria. Infatti quello che attraverso all'aeromodellismo si è fatto una cultura aeronautica, si trova già iniziato ed è più avanti di parecchie lezioni sugli altri; egli conosce i vari assetti di volo, le varie posizioni che l'apparecchio assume, poiché tali fenomeni li ha riscontrati sugli aeromodelli. L'aeromodellista sa, dal lato tecnico, perché un apparecchio cubra, come deve comportarsi nella virata; insomma è a conoscenza delle esigenze di volo e quando sale sull'aliante, non fa che applicare l'esperienza acquisita attraverso le modificazioni fatte all'aeromodello: non fa che eseguire in volo quelle correzioni che aveva già sperimentato sul piccolo modello volante.

Ma un altro fatto ho potuto constatare in quei miei allievi che sono privi di qualsiasi nozione di navigazione aerea; ed è questo: quando essi le prime volte salgono sull'aliante, mentre si legano al seggiolino pronti per partire ed ascoltano le mie ultime raccomandazioni prima del volo, lasciano intravedere, dal modo di comportarsi, dall'espressione del volto, da tutto lo insieme, insomma, una mal celata emozione, che in molti di essi si può avvicinare al timore. E da cosa è causato questo timore? Per me è spiegabilissimo: l'aeroplano per loro è una macchina ignota; un apparecchio sconosciuto, quasi un ordigno animato dal quale possa dipendere l'esito del volo: non lo conoscono, non si spiegano le diverse posizioni che assume in rispondenza alla sollecitazione dei comandi. Tale ignoranza è causa del loro timore, che in seguito, con l'abitudine ad osservare, a manovrare, a dominare l'apparecchio, sparisce completamente nell'allievo, poiché con la pratica si convince che l'aliante è docile e maneggevole e si lascia condurre dove il pilota lo vuol dirigere. Come è possibile togliere questa emozione che causa indiscutibilmente una tensione di nervi e una eccitazione certo sfavorevole in un allievo specialmente ai suoi primi voli? Non

vi siete mai chiesti perché questa stessa emozione non la si prova salendo su un'automobile? Perché l'automobile s'incomincia a conoscere quando si è bambini sotto forma di giocattoli con i quali si gioca, e così l'automobile diventa un oggetto familiare che non desta la minima impressione quando vogliate usarlo per muovervi. Lo stesso dicasi per il treno: chi non ricorda di aver visto delle litografie dei primi treni, quando, pur andando quasi a passo d'uomo, erano creduti macchine micidiali, tanto che, per la sicurezza pubblica, si facevano precedere da un trombettiere che correva innanzi alla macchina suonando a perdifiato affinché tutti si scostassero dalla linea poiché il mostro stava per giungere? E' sempre avvenuto così e avverrà sempre così: ogni cosa nuova ha destato e desterà sempre timore negli uomini. Ancor oggi, bisogna dirlo, l'aeroplano è, per la maggior parte degli uomini, una cosa nuova e, se non nuova, indubbiamente poco nota. Perché l'aeroplano divenga familiare è indispensabile che si incominci a dare al bimbo, per giocattolo, un piccolo apparecchio; poi, appena sia più grandicello e sorga in lui il desiderio di voler sapere e conoscere ciò che lo circonda, gli si diano dei piccoli modelli volanti e in seguito gli si insegnino a costruire (questa attività manuale non può essere svolta che nelle scuole elementari e medie inferiori nelle quali è da auspicarsi l'introduzione dell'insegnamento dell'aeromodellismo); basterà questo perché nel ra-



Giuseppe Vicari ha costruito l'Eolo seguendo, come tanti altri, le lezioni de « L'Aquilone ».

gazzo sorga la passione per il volo che è la unica guida più fidata che lo saprà condurre indubbiamente all'arte di navigare nel cielo. Solo così i giovani potranno cominciare a capire e ad amare l'aeroplano, che rappresenta l'unico mezzo per soddisfare il desiderio di dominare il cielo, librarsi nello spazio che non conosce limiti né confini.

Armando Pagliani

## Una sghignazzata in cielo e il suo bizzarro epilogo

Stamani, tornando al mio ufficio, ho trovato sulla scrivania due lettere e un giornale con una notizia segnata in rosso.

Delle lettere, una sola portava il francobollo, da 25 centesimi, ma ambedue si facevano notare per loro aspetto sudicio e squalcito. Una era scritta a penna, con inchiostro violetto, e l'altra (quella senza francobollo), sgorbiata a lapis.

Com'è mia costante abitudine, son corso subito alla firma e immediatamente mi son sentito prendere da un grande interesse. Una era di Sotutto e l'altra di Antesignano,

nomi familiari a quanti hanno sin qui seguito la strana vicenda della sghignazzata in cielo. La prima lettera diceva:

« Egregio signore, scrivo a Lei perché è della famiglia de L'aquilone, che tanto si è occupato delle mie strane vicende. Sono stato rapito. In questo momento son solo; i miei carcerieri si trovano nella stanza accanto e si preparano a portarmi chissà dove. Sento una voce che parla in francese con accento americano;... dice che bisogna sostituire un aeroplano con un altro che è necessario che si sfasci prima della fine del mese X, se no Sotutto non pagherà il premio promesso... Stanno per entrare... Chiudo la lettera e la butto dalla finestra, sperando che qualche persona gentile l'imposti. Aiuto! L'Antesignano. — P. S. - Mandate, al posto che indicherò, 5000 lire, per agevolare la mia evasione. Mi raccomando ».

Uhm! La lettera mi sembra sconclusionata; e poi... e poi...

Ed ecco la seconda (quella sprovvista di francobollo).

«... Soccorso! Erano in sei! Mi hanno portato via di notte... Ora, in questo momento, viaggio nel bagagliaio d'un aeroplano diretto a sud-ovest. Sono legato, ma posso muovere le mani. Venite in mio aiuto o mi uccideranno. Son gente di pelle abbronzata. Sembrano meticcii! Uno comandava e diceva di non perder tempo perché l'Antesignano aspettava... Stiamo per passare su una città; non so quale... lancio la lettera attraverso il finestrino, nella pazzia speranza che vi giunga... A suo tempo consegnate 10.000 lire a chi vi manderò. Mi potranno salvare. Non dimenticatevi di Sotutto... ».

Bene, bene, bene! Che vuol dire questa storia? Ecco due tipi che in



Si sta caricando un modello a fusoliera sul Campo del Littorio di Roma. L'aviatrice che segue il volo di un altro aeromodello (che non si vede nella fotografia) è una rondine con buone ali. Molte signorine dovrebbero imitarla.

sono lanciate ingiurie e accuse atroci e che ora scompaiono (o dicono di scomparire) misteriosamente, denunziandosi l'un l'altro come istigatori del rapimento. E tutti e due, disgraziati, chiedono quattrini a me, o, meglio, a *L'aquilone!* Sentiamo l'uscire:

— Chi ha portato queste lettere?  
— Una, il postino, e l'altra un vecchio tabacchoso. Dice di averla veduta cadere dall'aeroplano. Secondo me è una balla, perché è più miope d'una talpa e non avrebbe potuto veder cadere nemmeno un baule, dall'aeroplano.

L'uscire si ritira e il pasticcio mi sembra sempre più pasticcio.

\* \* \*

Leggiamo nel giornale l'articolo segnato in rosso. Alle volte ci fornisce qualche lume!

« Molto chioso per nulla! (questo è il titolo). Ci telegrafano da Assahuac. La tranquilla capitale della nostra Repubblica, che da qualche tempo era turbata da quel singolare fenomeno che abbiamo conosciuto sotto il nome di *sghignazzata in cielo*, finalmente respira! La misteriosissima, apocalittica voce, che aveva fatto fantasticare di sperduti mostri antidiluviani o di diabolici congegni applicati agli aeroplani con fini inspiegabili, ma certamente loschi; quella voce tuonante e sinistra che echeggiava minacciosa e sarcastica, simultaneamente in ogni angolo della città e della circostante campagna, e per la quale i partiti politici stavano per passare dalle polemiche sui giornali alla lotta nelle strade, e degli onesti funzionari d'aviazione erano stati imprigionati, a rischio di provocare un incidente internazionale; quella voce lugubre e stentorea come quella d'un profeta di sventura... era la voce d'una gallina! Sisignori, nè più nè meno che di una gallina! Un modestissimo, innocuo *coccodè!*

Il signor Domingo Matasiete, dilettante di radiofonia, per certe sue esperienze, tutte le sere appena buio innalzava dalla sua terrazza con un palloncino a idrogeno un piccolo ma potentissimo modello di amplificatore, collegato con un trasmettitore mediante un filo di duecento metri. Egli stesso non sapeva d'aver già raggiunto lo scopo che si proponeva e le sue esperienze notturne erano solo destinate a calcolare la forza ascensionale necessaria per sostenere a quota costante l'amplificatore. Il trasmettitore era collocato sulla terrazza. Il bravo signor Domingo possedeva una chiochcia che allevava in terrazza. La povera bestia si svegliava ogni sera, terrorizzata, al passaggio dell'aereo postale che volava a bassa quota, ed emetteva uno sbigottito *coccodè* il quale, ripreso dal trasmettitore, veniva amplificato almeno un milione di volte dall'altoparlante sospeso a duecento metri. Conseguenza: il fenomeno inesplicabile e terrorizzante della *sghignazzata in cielo*.

La verità fu rivelata a Domingo la sera che egli mormorò qualcosa a proposito dei topi che spaventano le galline, e che quasi svenne, udendo istantaneamente la sua stessa voce rombare fra le nuvole con la forza d'un tuono ».

E questo è tutto. Rimaneva oscura la sospetta faccenda di *Sotutto* e *Antesignano*, ma s'è incaricato un bigliettino giuntomi un'ora fa di portar piena luce su ogni particolare. Dice il biglietto:

« Gentile Signore, mi scusi se La disturbo. Io sono il proprietario della Locanda della Stella d'Oro e mi sento inquieto perchè due miei clienti sono scomparsi da due giorni, lasciando due lettere a suo nome, una

recapitataLe dal facchino e l'altra impostata ieri. Erano alla mia Locanda da tre mesi e non mi hanno mai pagato un soldo. Sembravano amiconi e confabulavano sempre chissà di che cosa. Ricevavano posta dall'America qualche volta. Può dirmi dove siano andati? O mi consiglia di ricorrere in questura? Mi scusi tanto. Sono il Suo affittito

*Oronzo Presicce* - Locanda della Stella d'Oro - Lavamaro in ogni stanza con asciugamano pulito ».

\* \* \*  
Guarda, guarda la mostarda!

E. I.

## IN VOLO SUL PAESE NATIO

Era una di quelle mattine settembrine in cui il sole ha ormai perduto la sua forza estiva e l'aria è tiepida e rosea come in una giornata di primavera. L'atmosfera sembrava invitare al volo, sembrava implorasse di esser dominata... Il mio apparecchio si cullava mollemente nell'elemento invisibile ed il motore ronzava tranquillamente senza perdere uno scoppio. E via, via con il muso elicato verso una mèta tanto cara, tanto dolce.

Era la prima volta che volgevo il mio volo verso il paese natio ed una strana angoscia mi stringeva il cuore, uno strano eccitamento teneva desti i miei nervi che sembravano vibrare con la cellula, coi cavi di comando, coi piani di coda.

Finalmente, nella sfumatura azzurragnola sottostante, mi apparve una macchia policroma che rompeva l'uniformità dei rettangolini verdi e gialli dei campi e la geometria dei nastri bianchi, esili, tortuosi delle strade. Tirai tutta la manetta del gas mentre il cuore batteva, batteva e ogni palpito sembrava incitare la macchina generosa e gridarle: « Corri, corri... ». Che lunghi istanti! Ma ormai, nella confusione dei miei pensieri, arrivai sopra Pordenone. Oh! Com'era strano di lassù il mio paese! Quanto piccolo sembrava! Da mille metri di quota pareva visto con le lenti rovesciate di un potente canocchiale: sotto, sembrava tutto morto e che la vita non vi fosse mai esistita; quasi dubitai di essere un giorno nato in uno dei tanti cubetti grigi, di aver giuocato in uno dei tanti rettangolini verdi, di aver passato tante ore chino sui libri dentro a qualche edificio che di lassù sembrava un piccolo dado da giuoco.

Ridussi i giri dell'elica che continuò a frullare debolmente, mentre con la prua sotto l'orizzonte cominciai a spiraleggiare. Allora la cittadina prese forma, allora incominciai ad intravedere, a conoscere i luoghi a me tanto cari e, commosso, mentre un nodo mi stringeva la gola, con la mano tremante dall'emozione, alzai gli occhiali sul caschetto: le lenti s'erano appannate, erano bagnate: alcune lacrime fur-

tive erano sgorgate dai miei occhi: quanta dolcezza, quanta felicità.

Dal mio osservatorio, mobilissimo, caro e benedetto, passai e ripassai sopra la mia casa: forse i miei cari, la mia mamma, eran là, inconsapevoli ch'io fossi venuto dal cielo. Ero ancora un po' troppo alto, una tentazione irresistibile mi assillava ad abbassarmi ancora; ma no, la consegna era chiara, non potevo, non dovevo scendere di più...

Volai sopra la mia scuola; rividi un ragazzo chino sui libri, lo rividi correre verso la finestra, attratto da un rombo che veniva dal cielo, rividi il sorriso buono del professore che non interrompeva l'estasi di quel ragazzo. Oh! quanti ricordi, quante sensazioni affluivano all'anima da lassù! Sensazioni ineffabili... strane, mentre nel cuore vibrava una commozione acuta, travolgente.

Come in una visione fantastica mi balzarono a traverso il cervello i ricordi di di tutta la vita: essi venivano riflessi dalla visione reale, strana, inconsueta di tutti i luoghi ch'erano stati teatro della mia esistenza.

Sorvelai un luogo che faceva sorgere nel mio cuore reminiscenze dolcissime, recenti, forse le più care; reminiscenze dell'ultima giovinezza, degli ultimi giorni... e guardai la mia macchina con le grandi ali immote che sembrava felice di darmi tanta gioia, di darmi tanta dolcezza.

Non so, ma credo che solo a chi vola siano riservate queste purissime gioie, queste impressioni sublimi, perchè il viaggiatore terrestre mai potrà vedere il proprio paese, il luogo natio tanto bello, tanto caro.

Avvertii uno strano fremito dentro di me che si propagò per tutto l'apparecchio, guardai sotto ed ebbi una stretta al cuore: dentro ad un recinto tutto bianco, innumeri croci tendevano verso il cielo, verso di me le loro braccia imploranti. Un'ondata di mestizia salì dal composanto fino



Questo modello, che è stato costruito dal vecchio aeromodelista Bocchi di Parma, è azionato da un motore elettrico che riceve la corrente da terra. Sarebbe come dire: l'aeroplano al guinzaglio. Che idee!

a me, sentii che fra tutte quelle croci una s'era tanto innalzata che m'era vicina e seguiva il mio volo. I cari scomparsi amano, benedicono quelli che si sollevano nel cielo, che si avvicinano a loro dimentichi delle miserie terrene.

Diressi ancora la macchina sopra la mia casa, sopra un altro luogo tanto caro e così, sospinto dai più dolci e tristi affetti, volsi un pensiero di riconoscenza al Creatore che aveva concesso al genio umano d'innalzarsi tanto vicino a Lui. **Libero Biasin.**

## CRONACA BREVE

IL GEN. ALDO PELLEGRINI, Capo dell'Ufficio Aviazione civile e Traffico aereo al Ministero dell'Aeronautica, si trova attualmente a Buenos Aires, dove ha avuto colloqui con le Autorità aeronautiche argentines ed ha visitato basi e impianti di quell'Aviazione civile; ha parlato poi alla radio annunciando che è allo studio il collegamento aereo tra l'Italia e l'America del Sud.

DURANTE IL MESE DI GENNAIO sono state tenute conferenze addestrative per gli ufficiali in congedo della Regia Aeronautica, per aggiornare le loro cognizioni tecniche e pratiche in riguardo al continuo e veloce sviluppo della navigazione aerea.

SECONDO LE DICHIARAZIONI fatte da T. P. Wright e da Igor Sikorsky, esperti industriali di aeronautica, non è lontano il giorno in cui apparecchi giganteschi, capaci di sorvolare l'Atlantico nello spazio di una notte, con un carico di 50 passeggeri, saranno messi in esercizio dall'aviazione nord-americana.

SULLA LINEA AEREA VARSAVIA-HAIFA, qualunque non ancora aperta al traffico normale e solo in via di esperimento, un apparecchio del tipo « Douglas D. C. 2 » ha recentemente trasportato un corriere postale contenente oltre 100.000 lettere e cartoline, dimostrando così che anche con questo solo servizio la linea potrà dare un notevole rendimento.

LA POLIZIA AMERICANA è riuscita ad impadronirsi dell'aviatore John Zetzer, affiliato ad una banda di aggressori i quali, dopo compiuti i loro misfatti, fuggivano usando un aeroplano pilotato da lui.

L'AVIATORE FRANCESE BOUSSOUTROT ha dichiarato che sin d'ora le traversate atlantiche verranno effettuate solamente da quadrimotori terrestri.

IL MINISTERO FRANCESE DELL'ARIA ha creato una « aviazione popolare », alla quale possono essere iscritti e partecipare tutti i giovani francesi dai 14 ai 20 anni in possesso di un titolo di studio sufficiente e che ne facciano domanda. In Italia da un pezzo i giovani sono inquadrati in numero di oltre 7000 negli speciali Reparti Preaeronautici.

IL II SALONE INTERNAZIONALE dell'Aeronautica avrà luogo a Milano dal 2 al 17 ottobre p. v.

CON LO SCOPO DI CONTROLLARE la propria colonia del Chenia (Africa Orientale), il Governo inglese ha costituito a Nairobi una squadriglia da bombardamento leggero che recherà il numero 223.

IL SERVIZIO DEL DIRIGIBILE « HIN-DENBURG » tra la Germania e gli Stati Uniti sarà ripreso nel mese di maggio prossimo.



Il bravo costruttore genovese Italo Vaccaro insegue un suo bell'aeromodello che scende planando.

NELL'ANNO SCORSO, sulle linee aeree degli Stati Uniti, hanno viaggiato 1.140.000 persone, con un aumento di 279.000 unità rispetto all'anno 1935; e la velocità media è passata dal 1935 al 1936 da chilometri 200 a chilometri 240 all'ora.

LA DITTA TEDESCA JUNKERS ha iniziato la consegna dei primi esemplari di una serie di 36 bimotori da bombardamento « Ju. 86 » destinati alle Forze aeree della Svezia.

IL GOVERNO ELVETICO ha aderito al regime di reciprocità della « carta di identità », disponendo dal 1° gennaio 1937 la soppressione delle tasse sui propri aeroporti in favore dei turisti aerei.

A ESCOBAR, NELLE VICINANZE DI BUENOS AIRES, il pilota Ernesto Viguera ha conseguito con un solo volo due primati nel volo a vela per la Repubblica Argentina; cioè, una distanza di 40 chilometri ad una quota di 1350 metri in 35 minuti.

LA SOCIETÀ OLANDESE di trasporti aerei K. L. M. ha organizzato dei corsi di volo a vela per i piloti dei suoi apparecchi, ed un primo corso è già costituito all'aeroporto di Shipol.

A BERLINO è stata istituita una Scuola governativa per la difesa antiaerea con lo scopo di creare uno scelto corpo di istruttori che alla loro volta possano diffondere nella popolazione civile le norme e gli insegnamenti per la difesa in caso di attacchi aerei.

## IL VOLO MUSCOLARE

Nei giorni scorsi è stato pubblicato il regolamento del concorso bandito dalla R.U.N.A. per la realizzazione del volo umano muscolare.

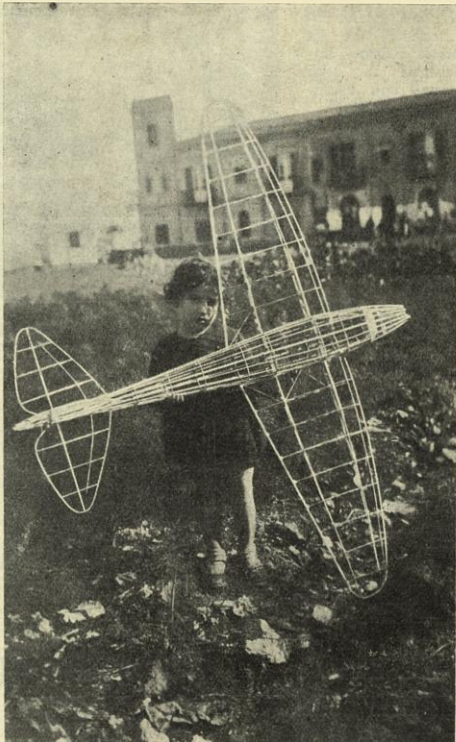
Il volo nella sua prima idea fu vero e proprio volo muscolare. Quando l'uomo vide le piccole creature alate solcare rapide gli immensi spazi, si sentì subito prigioniero ed avvinto alla madre terra.

Si sentì umiliato e tentò di liberarsi da questo destino. Sognò. Lottò. Creò miti e leggende: creò Dedalo ed Icaro, il mito più poetico del volo. Sognò mostri alati con i quali avrebbe potuto anch'egli innalzarsi dalla terra, ed ebbro di tumultuanti visioni di volo, cominciò a studiare, a provare, a costruire ali, cominciò a morire cadendo.

Ma il merito d'essere il primo a pensare al volo con basi più concrete, con basi scientifiche, fu un italiano, un grande italiano: Leonardo da Vinci, sublime faro di luce sul tempestoso mare dell'umanità, che tutto conobbe e che in tutto fu maestro.

Egli ideò due macchine. La prima, che è la più rudimentale, era formata da una armatura orizzontale alla quale erano fissate le ali in modo da essere mobili in tutti i sensi come quelle degli uccelli. Il pilota si trovava disteso bocconi, ed azionava con i piedi le due ali.

Il secondo apparecchio, più perfezionato, era formato invece di una armatura verticale a forma di cilin-



Eccovi Ninetto, il figlio del nostro bravo aeromodellista Michele Giovanni Simoncini di Palermo. L'apertura alare del modello, di cui vedete qui il bello scheletro, è di cm. 150. La lunghezza di cm. 120. La superficie di dmq. 32. Profilo: Göttinga 404.

LA COMMISSIONE DEL PREMIO DELLA NOTTE DI NATALE ha assegnato lire 5.000 al Balilla D'Acunio Amedeo di Donato di anni 13 da Baccino (Salerno) che per tutto l'anno scolastico, con grave disagio e con gaiezza di spirito, trasportava a spalle dalla casa alla scuola e viceversa, un compagno paralitico, privo di mezzi e desideroso di studiare.

dro, nella quale il pilota, per mezzo di due staffe, imprimeva il moto balzante alle ali.

Dalla scoperta del motore a scoppio ed alle sue applicazioni nel campo aeronautico, il volo muscolare era stato trascurato, anzi abbandonato completamente. Ora invece ritorna agli onori della ribalta con tutta la serie dei suoi difficilissimi problemi da risolvere.

Già nel 1934 in America si cominciò ad interessarsi ai voli del cosiddetto « uomo pipistrello ».

Questi aveva indosso delle membrane tese fra le gambe, il corpo e le braccia. Gettandosi dall'aeroplano, a circa tremila metri, riusciva a fare delle evoluzioni ed anche delle acrobazie, ottenendo così una forte diminuzione della velocità di discesa; ma giungeva il momento in cui necessariamente doveva aprire il paracadute per poggiarsi a terra.

E questo, come si vede, non era ancora che una apparenza di volo muscolare, poiché in realtà era un semplice volo veleggiato.

Invece nell'agosto del 1935, a Francoforte sul Meno, è stato effettuato un audace esperimento di volo muscolare coronato da un lusinghiero successo.

Il pilota Duemheil, per mezzo di uno speciale apparecchio, percorse 195 metri in un primo volo, e in un secondo 235 metri, mantenendosi ad un'altezza fra gli uno ed i cinque metri.

L'apparecchio, ideato dagli ingegneri Haessler e Villinger, era un monoplano ad ala alta in cui il pilota, pedalando, azionava un'elica posta al disopra dell'ala stessa.

Naturalmente, appena nata l'idea, sono in pari tempo sorti i critici i quali hanno negato la possibilità che ci si possa mantenere in volo con la nostra semplice forza muscolare.

« L'uomo è troppo debole! » — essi dicono. E' vero, l'uomo è troppo debole. Con i mezzi cui si è giunti attualmente, si potrebbe avere una macchina di circa 150 chilogrammi, che, aumentati del peso del pilota, raggiungerebbero circa i due quintali, per sollevare i quali occorrerebbe la forza di 2 c. v.

Come potranno essere forniti dalla forza muscolare del pilota questi 2 c. v.?

Infatti un uomo ben allenato e robusto, sviluppa nella migliore delle ipotesi, circa 1/4 di c. v. e questo solo per un minuto primo e non di più.

Facendo appello a materiali costruttivi più leggeri, si potrebbe diminuire il fabbisogno della potenza alla metà, ma resterebbe sempre 1 c. v. che non può essere ulteriormente ridotto.

Ed allora, quale sarà la soluzione? E' questo l'interrogativo che si pongono i critici ed i costruttori nella ricerca di realizzare questo appassionante mezzo di volo.

Non v'è dubbio che si tratti di studi profondi e difficilissimi, che richiedono serietà, perseveranza, buona dose d'intelligenza ed una non indifferente quantità di buona volontà e fiducia.

Ma chi sa che il popolo italiano, che è sempre stato all'avanguardia, in ogni tempo, e che di quelle doti è largamente fornito, come mille prove hanno dimostrato, non riesca a risolvere brillantemente anche questo affascinante problema riaffermando ancora una volta la superiorità dei suoi studiosi e dei suoi atleti?

Massimo Grappelli

## Le confessioni del Castellano dell'aria

# LA CADUTA

Sia tre volte maledetta la mia stupida, la mia idiota curiosità! Eccomi di nuovo qui, sulla terra, precipitato dal più bel posto che si possa sognare... e perché? Per aver voluto sapere, spiegare, toccare... E sì che il Castellano dell'Aria mi aveva avvisato! Perché non posso prendermi a calci da me stesso?

Son qui, al tavolo della mia stanzetta, che scrivo. E' notte alta ed io sudo, tutto fasciato in una coperta di lana, perché la mamma ha voluto farmi per forza ingoiare aspirina e camomilla. E il babbo! Lui mi ha affibbiato quattro sonori scapaccioni e ha detto che fa male addormentarsi in terrazza dopo il tramonto e che pensi piuttosto al teorema di Pitagora, invece che a fare il poeta col naso al cielo. E nessuno sa che io veramente ho viaggiato nell'Arcipelago delle Nuvolette e non mi crederebbero se narrassi le strane e belle cose che ho veduto. E anche di questo il Castellano mi aveva avvertito!

\*\*\*

Avevamo appena lasciato l'Isola degli Aviatori Sperduti, mentre tutte le altre dell'Arcipelago Vagante, che avevamo già visitate, sprofondavano sotto di noi, scolorando rapidamente.

Salivamo senza sforzo, e mi sembra un fatto naturalissimo ormai il

non sentire più il peso della mia persona ed essere spinto dalla semplice volontà di andare, così, senza bisogno di muovere gambe e braccia. Una sensazione assai curiosa e straordinariamente bella, e mi fanno davvero pena quelli che non l'hanno mai provata e non la proveranno mai.

Ma se giù in basso l'ombra andava addensandosi, su in alto splendeva abbagliante il castello del mio amico, così bello, così strano che proprio non saprei descriverlo. Io non m'ero accorto, occupato com'ero a conversare con tante strane creature, d'essergli arrivato così vicino.

Il Castellano dell'Aria taceva; mi sembrava pensieroso e ogni tanto guardava me e poi il suo castello.

Per non disturbarlo, mi detti ad esaminare tutto quello che avevo intorno e a cercare, senza far domande, di capire quel che vedeva.

Il castello era una cosa prodigiosa, ecco, non saprei che altro termine trovare. Tutto era in continuo movimento e trasformazione. Dozzine di torri, alcune svelte, altre massicce, spuntavano e crescevano incessantemente, così, come enormi zampilli d'acqua, ma in un silenzio che impressionava. Non riuscivano però mai a superare una certa altezza perché le sommità sva-



nivano lasciando dolcemente ondeggiare al vento delle fumate rosee o azzurre simili a stemdardi od orifiamme. Quante finestre, quante! Grandi, piccole, alte, strette come feritoie o spiragli... Da molte traluceva non so se il cielo o il riflesso di fuochi interni.

Sebbene fosse ancora giorno, distinguere alcune stelle stavillare dietro e intorno al castello. Cosa bizzarra, sembravano muoversi.

Ma ecco che, di un tratto, percepì come un mormorio di musica dolcissima, che mi dava voglia di ridere e di piangere al tempo stesso. Al confronto di quell'armonia, la filarmonica del mio paese può essere paragonata a uno strepito di cornacchie raffreddate.

Li per lì la musica mi parve giungere da un punto lontanissimo del cielo, ma subito m'accorsi che s'originava, invece, proprio lì davanti a me, da una specie di smisurato ponte di straordinaria fattura. Era una costruzione a un solo arco che si affondava, da un lato dietro le montagne e dall'altro dentro il mare.

Era composto d'un materiale mobile e scintillante, fatto di miliardi di puntini luminosi che turbinavano in ogni direzione sprigionando la deliziosa musica che avevo udito. Davano l'idea di moltitudini sterminate di creature impercettibili che cantassero inni di gioia.

Il più curioso era che questi sciami di puntini, spostandosi, mutavano di colore e, dal rosso cupo, passando nel giallo, nel verde e con l'azzurro, finivano al violetto. Erano come vari archi di diverse tinte, saldati insieme, ma non con bruschi mutamenti, bensì con sfumature insensibili.

Stavo per chiedere spiegazioni al Castellano, quando m'accorsi della presenza di una quantità di cose che mi strapparono grida d'ammirazione. Era un numero infinito di ali che agitandosi salivano lungo il ponte e scendevano dal lato opposto, senza interruzione, senza fine. Io le chiamo ali, ma non assomigliavano affatto a quelle che avevo visto fino allora. Erano trasparenti, luminose, e in nessun momento si poteva affermare che avessero una certa forma o colore o grandezza. Emanavano riflessi di sole e di luna; pareva che fra le piume portassero incastonate le più brillanti stelle del cielo... Facevano pensare al tempo stesso alle ali dell'aquila, a quelle del cigno, della farfalla e della libellula... Passando accanto, pareva che m'avvolgessero e mi accarezzassero... E giù, in basso, la terra appariva buia e fredda.

— Oh, Castellano! — implorai — Fammì restare sempre nel tuo regno. Non voglio, non voglio più tornare laggiù!... Prendimi con te nel tuo bel castello...

Il mio amico, parve titubare, poi sorrise.

— Sono le ali della fantasia, queste... Nel mondo non hanno alcun valore commerciale... A me, invece, sono carissime. Zitto, Vedrò quel che posso fare per te.



...al tavolo della mia stanzetta...

Quale demonio mi suggerì in quell'istante di mettere in mostra la mia balorda scienza?

— No, non domanderò; — promisi — tanto so già che questo bel ponte non è altro che l'arcobaleno, ossia pioggia o nebbia contro il sole... Lasciami ora acciappare una di queste ali e ti dirò di che è fatta...

E non potei aggiungere nulla più. Il ponte prodigioso crollò, scomparve e con esso tacque la musica e al posto dei milioni di ali non rimase che un nebbione grigio e umido e il castello, quel castello meraviglioso, parve fare un balzo, sprofondando nelle lontananze dell'alto cielo fino a non essere che un puntino color fiamme.

Non era il castello che se ne andava, ero io, io, Ulisse, che precipitavo verso terra, sfiorando, forando, lacerando tutte quelle isole, prima così belle e lucenti e che ora sembravano sudici rottami di naufragio alla deriva...

\*\*\*  
E così mi ritrovai sulla terrazza di casa mia, che tremavo ancora di rabbia, di freddo e di spavento, e invece della voce calda e grave del Castellano dell'Aria mi giungeva quella nasale della cuoca che gridava: "Presto, Ulisse, a cena! Son tre volte che chiamo! Stasera c'è baccalà in umido!"

Ed ora, che è notte alta, di dietro i vetri della finestra vedo sfilare contro la luna mandrie di nuvolette orlate d'argento.

Che sia il regno del mio amico Castellano, che cambia cielo?

L'ingegnoso e felice Ulisse  
FINE

SOSPENDIAMO L'INVIO DE L'AQUILONE A TUTTI COLORO CHE NON SI AFFRETTANO A SPEDIRE LA QUOTA PER IL RINNOVO DELL'ABBONAMENTO.

QUANDO I NOSTRI AMICI CI SPEDISCONO DEL DENARO O CON VAGLIA O IN CONTANTI O IN FRANCOBOLLI, SONO PREGATI DI INDICARE LO SCOPO DELLA RIMESSA, SPECIALMENTE SE SI RIFERISCE AL RINNOVO DEL LORO ABBONAMENTO.

## Volerà o non volerà?

R A C C O N T O

(Continuazione dal numero precedente)

— Si rifaccia la votazione.

E questa volta il prescelto fu proprio Gian Carlo. Nessuno ebbe a ridire. La procedura ed il risultato erano regolarissimi.

Quindi si iniziò il montaggio dell'aeroplano.

Non credo che Leonardo da Vinci abbia ottenuto gran che di meglio con tutti i suoi studi e tutti i suoi disegni. Se le ali di diversa fattura mostravano due profili distinti all'osservatore che si ponesse ora a destra ed ora a sinistra della strana macchina, tuttavia la fisionomia del razzatore di cieli era mantenuta. Nè vi era alcuno che stesse a cavillare sulla forma del carrello, le cui ruote sembravano quelle di un carrello appena uscito da un grave incidente stradale. Con un po' di chiodi e molto filo di ferro le varie parti avevano l'aria di sopportarsi a vicenda, denunciando la loro intenzione di non rimanere per troppo tempo insieme. Del resto era questione di pochi momenti. Due o tre minuti di planata e poi *hop là!*, cavoli, verze e insalatina.

Gian Carlo indossò un giubbotto di pelle sottratto all'autista del padre, avvolse la testa in una specie di calza di lana che gli conferiva l'aria di un esploratore delle regioni polari, mise i guanti ed accettò da Claudia una sciarpetta di seta colorata, in segno del suo affetto. Non era mistero l'idillio che intercorreva tra i due giovinetti.

Tutto era pronto ormai. Paolino verificò un'ultima volta i comandi, Cecco Freddi aiutò il pilota a legarsi con la cintura dei pantaloni e Salerni andò a dare l'ultima occhiata al burrone, non senza rabbrivire.

L'aeroplano era sistemato ad una ventina di passi dal ciglio. Davanti alle sue ruote si apriva una pista erbosa. La corda di buon canapo

s'abbiacciava in egual misura da ambo le parti.

— Ci siamo? — affrettò Gian Carlo, che cominciava a trovare scomoda la posizione assunta, con le ginocchia quasi in bocca.

I sei reietti della fortuna si disposero tre per parte ed impugnarono il cavo. Le bambine si erano scostate alquanto e stavano raccogliendo fiori campestri per intrecciare ghirlande da coronarne il trasvolatore.

— Volerà, o non volerà? — chiese sotto voce Giorgio Peseta al fratello.

— Zitto, non farti sentire! — bisbigliò quello di rimando.

Intanto Gian Carlo ordinava:

— Tirare lentamente... più forte... di corsa... via!

Ah! Il *catortio* aveva preso la via più breve per arrivare al piano. Stava giocando una buona partita con la brezza del mattino. Nove paia d'occhi dall'alto, e chissà quant'altri dal basso, seguivano, gioiosamente trepidando il volo magnifico.

Ecco, in tutti i racconti c'è sempre un *senonchè* che rompe le uova nel paniere. E questo, vi so dire, ha un peso veramente ragguardevole per il corso degli avvenimenti che stiamo narrando.

VII.

E' vero che i ragazzi avevano tirato la corda con tutta coscienza e con tutta la loro forza, è anche vero che Paolino Uberti aveva raccomandato a Gian Carlo di spingere la leva in avanti sul principio e quindi di sostenerla per ottenere la miglior linea di planata, ma è vero soprattutto che il volo non è del tutto una bazzecola e che la tecnica costruttiva ha le sue serie esigenze.

Fin dal primo momento, in cui il pilota non si era sentito ulteriormente soffergere dalla ruota destra sui calzoni, era cominciata una strana lotta aerea. Più Gian Carlo tirava la leva e più l'apparecchio tendeva a picchiare, fino a che, raggiunta la velocità del fischio, rialzava da solo il muso come se fosse incuriosito di guardare le poche nuvolette che bazzicavano candidamente per il cielo. Subito dopo si rimetteva a cercar tartufi. In tal modo aveva sfiorato una roccia, un caccinale ed un vigneto. Ora era la volta di una bellissima quercia, a cento metri in linea d'aria dalla vetta sulla quale, esterrefatti, i vari costruttori e concorrenti all'ammazzatoia da una parte rinerziavano Iddio della scarpogna che li aveva perseguitati nel gioco dei dadi e dall'altra non sapevano che cosa decidere per portare aiuto all'imminente defunto.

Mario Salvadori

(Continua)



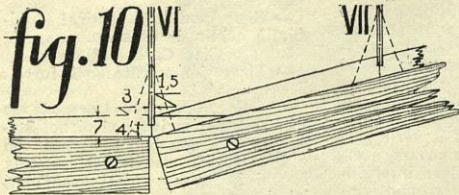
Un bel veleggiatore costruito da un allievo della scuola d'aeromodellismo di Parma. Istruttore Ferrarini.

# La Palestra dell'aeromodellista

## Modello veleggiatore «Roma»

(Continuazione dal numero precedente)

E' venuto ora il momento di montare l'ala, operazione che richiede cura ed attenzione affinché la riuscita sia la migliore possibile. Un'ala male montata va soggetta a svergolature, cioè a torsioni che generano diverse inclinazioni di una parte e dell'altra, e che sono causa di squilibri nel senso trasversale: il modello, in altre parole, tende ad inclinarsi su un lato, e per questo si pro-



duce un movimento di virata che è causa, sempre, di una più rapida discesa. Se poi le centine non sono montate a distanze perfettamente uguali a quelle volute dall'asse di mezzaria, in una semiala ne avremo, per esempio, alcune più vicine alla fusoliera di quelle simmetriche dell'altra semiala: quindi il peso della prima risulterà più vicino alla fusoliera di quello della seconda. Non ci sarà, nemmeno in questo caso, l'equilibrio trasversale, con lo stesso risultato indicato per la svergolatura. La scelta dei listelli per i longeroni, bordo d'attacco e bordo d'uscita, va fatta scrupolosamente, scegliendoli quanto più omogenei e regolari è possibile: che non ci siano nodi o diminuzione di sezione in qualche punto, che sono punti deboli e soggetti a rotture anche per cause lievissime, e che la sezione sia perfettamente uguale da un'estremità all'altra, perchè il peso dell'ala completa risulti perfettamente equilibrato rispetto alla mezzaria del modello.

Scelti dunque con cura i materiali necessari, inizieremo il montaggio. Innanzi tutto, se ancora non è stato fatto, eseguirò il disegno in grandezza naturale della semiala, uguale quindi alla fig. 7, dove seguirò nella posizione esatta i longeroni anteriori e quello posteriore: questo disegno va fissato, con puntine da disegno, su una tavoletta piana, ad esempio, una tavoletta da disegno. Sul disegno poi adageremo un listello, ben dritto ed alto circa un centimetro per due di larghezza, a filo con il segno del bordo d'attacco ed anteriormente ad esso: un altro listello simile sarà posto a filo con il segno del bordo d'uscita e posteriormente ad esso; un terzo listello simile sarà collocato a filo con il tratto del bordo d'uscita inclinato verso l'avanti. Il primo listello, del bordo d'attacco, però, non dovrà giungere fino al segno della centina I, ma essere troncato a 2 a 3 millimetri da esso. Con chiodi, o viti, fisseremo i listelli alla tavoletta, in modo che il disegno della semiala viene ad essere racchiuso esattamente fra di essi.

Per prima cosa prepareremo il bordo d'uscita, che, come è già stato detto, consiste in un listello di forma triangolare, di millimetri 7 per millimetri 3. Ne taglieremo un pezzo di circa 55 cm. e lo poseremo con lo spigolo acuto appoggiato al listello fisso nella tavoletta in corrispondenza del tratto rettilineo del bordo d'uscita; segheremo, sul listello triangolare, i punti delle rette che rappresentano le centine, da I a VI. Con una limetta da traforo eseguirò, in corrispondenza di ogni segno, un'incat-

catura profonda m/m 3 e larga tanto da potervi incavare le centine, cioè m/m. 1,5. Naturalmente la larghezza dell'incastro va fatta provando, di mano in mano, un pezzo dello stesso compensato che è stato usato per le centine. Il bordo d'uscita dovrà essere tagliato ad unghia, come in fig. 10, in modo da combaciare con il listello fisso inclinato verso l'avanti.

Lavoro analogo sarà eseguito per il tratto rastremato, con la differenza che gli incastri non dovranno essere normali al listello, ma inclinati in modo da risultare allineati con i segni delle centine. La fig. 10 mostra l'incastro per la centina VII, come esempio. Anche questo tratto di bordo d'uscita dovrà essere tagliato ad unghia, per combaciare con il bordo d'uscita del tratto centrale.

Eseguiti i due listelli, in modo che collocati sul disegno risultino esattamente corrispondenti a questo, proviamo a mettere a posto le centine, che divideremo una dall'altra, numerando però con lo stesso numero quelle che sono state eseguite insieme: numero 1 quelle della coppia della centina I, numero 2 quelle della coppia della centina II, e così via fino alle centine della coppia VI. Le rimanenti, VII, VIII, e IX sono riconoscibili dalla diversità di dimensioni. Cureremo, durante il montaggio, di collocare le centine in corrispondenza del segno di uguale numero, in maniera che a lavoro ultimato avremo centine identiche in posizione simmetrica.

Prendiamo una delle centine 6, e collochiamola in corrispondenza del segno VI: naturalmente non potrà andare ad incastrarsi con il bordo d'uscita, poiché ci sono 4 millimetri di legno del listello triangolare, come si vede nella fig. 10. Dovremo quindi tagliare l'estremità della centina, in modo che possa entrare fino ad appoggiarsi sul disegno, toccando con il bordo d'attacco il listello fisso al disegno ed incastrandosi, senza forzare e rimanendo ben dritta, nell'incastatura del bordo d'uscita.

(Il seguito al prossimo numero).

## LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

MICHELE SIMONCINI - Palermo. — Non so dove siano andati a finire i tuoi disegni; io certo non li ho avuti e se credi puoi inviarmene altri; ma indirizzarli direttamente a me. Ho gradito le fotografie di cui tu le ha il Direttore per la pubblicazione.

OTELLO BLASON - Gorizia. — Non si tratta di un errore; ma è proprio così: la 2ª edizione de «Il costruttore di aeromodelli» costa L. 25. La 1ª edizione da L. 20 è stata esaurita.

RENATO ANSBACHER - Milano. — Il valore della Yi corrispondente alla X30 del profilo Göttinger 535 è di 0,25 e non 0,85 come erroneamente deve essere stato riprodotto. Lo spessore massimo è di 16,05% perchè esso è calcolato non come altezza massima della centina ma come spessore che in questo caso corrisponde all'ordinata X30 con 16,30 - 0,25 = 16,05.

ERIO BALSAMO - Palermo. — Ho piacere che il libro sia piaciuto anche a te come a tutti quanti l'hanno acquistato.

EUGENIO GUIDETTI - Torino. — Posseggo un modello «EOLO» e l'ho ben esaminato e controllato con i disegni alla mano ed anche la famosa fig. 5; ma i longeroni del-

l'ala sono due e non quattro, come vuoi ammettere. Essi, se hai ben letto, sono fatti con compensato di pioppo traforato per ottenere una maggiore leggerezza. Il tubo può essere fatto con impiallacciatura di acero; ma non te lo consiglio perchè riuscirebbe molto fragile e potrebbe procurarti dei guai; perciò se ti è possibile, fallo con del compensato sottile. Il peso del tubo può essere di circa 30 grammi. I rivetti sono dei piccoli chiodi che si ribadiscono ed in questo caso possono essere ricavati da sottile tondino di alluminio. Il bordo d'entrata può anche essere di pioppo ed il peso totale del modello deve essere di circa 450 grammi. Per i prezzi ed i materiali rivolgiteli alle ditte nominate nel giornale.

Ai veleggiatori non è necessario il carrello data la loro scarsa velocità di atter-

raggio ed il loro grande rapporto di discesa che raramente è inferiore a 1:20. Il carrello ed i suoi accessori, in volo, sono organi passivi e come avrai potuto osservare, in molti aeroplani vi sono dispositivi per farli sparire quando appunto non servono. Nei veleggiatori se ne può fare a meno anche per l'atterraggio e basta rinforzare la carenatura della fusoliera od anche applicare un semplice pattino elastico-ammortizzatore. Il tuo modello non deve essere centrato e molto probabilmente deve trattarsi di errata incidenza d'ala: prova a mettere un piccolo spessore nella parte anteriore. I numeri arretrati de L'Aquilone costano lire 0,60 l'uno e per questo ti devi rivolgere direttamente all'amministrazione. L'annata 1933 consta di 12 numeri mentre le annate 1934 e 1935 constano rispettivamente di 24 e 28 numeri. Mi meraviglio dei tuoi dubbi sul risultato del veleggiatore «Roma»: non è nostro uso pubblicare delle bubble e valersi della buona fede dei nostri amici abbonati e lettori.

giar.

## NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

Una grandezza che ha molto interesse per la meteorologia è l'umidità specifica.

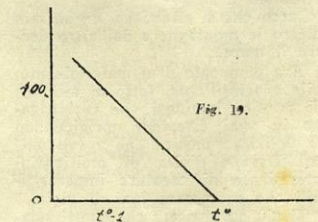
L'umidità specifica è la quantità di vapore in grammi contenuta in un kg. di aria umida. L'umidità specifica necessaria per la saturazione di 1 kg. d'aria cresce anch'essa col scere della temperatura, e il suo andamento è rappresentato dal diagramma 18. Il diagramma ha come coordinate la temperatura e l'umidità specifica us. Al di sopra di 0° l'andamento della curva è simile a quella della tensione di vapore. Infatti secondo una formula approssimata si ha:

$us = 0,623 \times f/b$ , dove f è la tensione di vapore e b è la pressione barometrica alla quale ci si trova. Se immaginiamo b costante, come abbiamo fatto nel diagramma della fig. 18,  $us = k \times f$ , cioè us è proporzionale ad f.

Al di sotto del punto di fusione del ghiaccio invece vediamo che la curva si sdoppia. Infatti 1 kg. di aria può contenere quantità di vapore di acqua leggermente diverse, a seconda, che quest'aria è in presenza di acqua allo stato liquido oppure in presenza di cristalli di ghiaccio.

perature sotto 0° si chiama *sublimazione*. Se dunque l'aria umida si trova in presenza di acqua soprafusa, essa può assorbire una quantità maggiore di vapore d'acqua che non in presenza di ghiaccio. Questa è una delle ragioni del fatto che l'introduzione di un cristallo di ghiaccio provoca la rapida condensazione del vapore d'acqua in eccesso.

Non vi è nessuna difficoltà a concepire l'umidità relativa quale rapporto tra l'umidità specifica effettivamente misurata e quella massima



corrispondente alla temperatura e pressione attuale.

E' dunque:

$$us = 100 \times s/S.$$

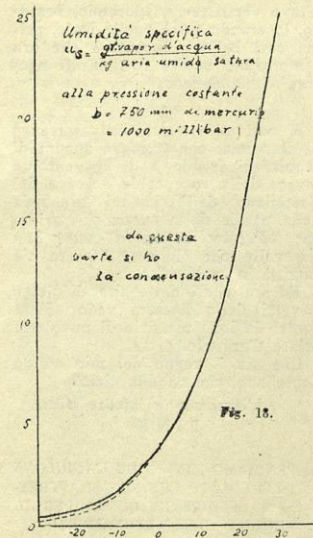
g. *Espansione adiabatica secca e umida dell'aria.*

Veniamo ora a parlare di un argomento della massima importanza per la nostra trattazione.

Quando si forma una corrente ascendente, abbiamo dell'aria che passa da una data pressione (al suolo) a pressioni a mano a mano più basse. Come si comporta l'aria di fronte a questa diminuzione di pressione?

Ricordiamo il fatto che quando si gonfiano le gomme della bicicletta, la pompa e le stesse gomme si riscaldano notevolmente. Sappiamo che tale riscaldamento è dovuto alla compressione dell'aria. L'opposto succede se lasciamo espandere dell'aria. Una quantità d'aria che si trovi ad una certa pressione e che venga portata ad una pressione inferiore della prima, si raffredda in seguito all'espansione. Questo raffreddamento avviene *adiabaticamente*, se durante l'espansione non vi è stato scambio di calore coll'esterno. Dunque: *durante una espansione adiabatica una certa parte del calore, contenuto nella porzione d'aria considerata, va spesso per l'aumento di volume, e la temperatura si abbassa.*

Torniamo al processo atmosferico. Una porzione d'aria si innalza (per una ragione qualsiasi) dal suolo alla quota di 100 m. Come abbiamo detto a proposito del gradiente barometrico verticale, la pressione diminuirà di circa 9 mm. di mercurio. Con un semplice calcolo si può



Sappiamo che anche sotto lo 0° può esistere dell'acqua liquida, cosiddetta soprafusa, mentre normalmente alle temperature negative il passaggio avviene direttamente da vapore a ghiaccio e viceversa. Ricordiamo che la evaporazione di ghiaccio a tem-

determinare che la diminuzione di temperatura, conseguenza dell'espansione adiabatica, è di poco meno di 1°.

Ricordiamo dunque bene: quando una massa d'aria sale di 100 m., la sua temperatura si abbassa di 1°.

Se facessimo il diagramma altezza-temperatura per l'interno di una

colonna d'aria avente un moto ascendente, questo avrebbe l'aspetto della fig. 19. Abbiamo già visto dei diagrammi simili al N. 7.

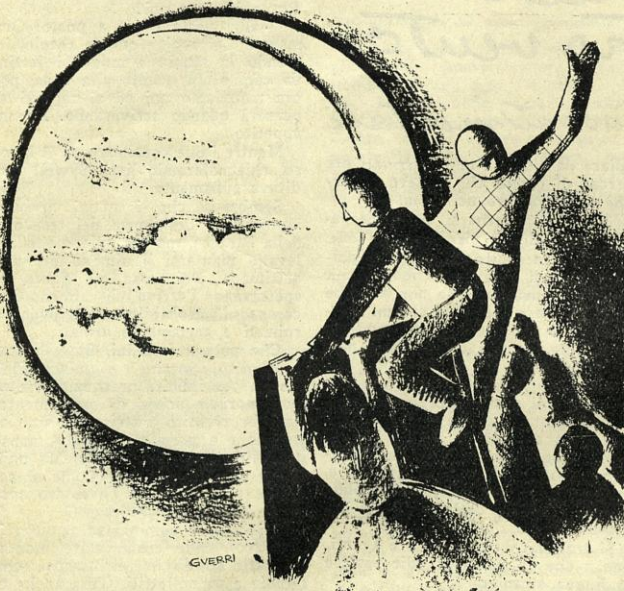
Il gradiente termico verticale (vedi N. 7) per le correnti verticali secche è dunque 1°/100 m.

M. Garbell

(Il seguito al prossimo numero).

## IL PENNACCHIO

### FIABA PER GRANDI E PICCINI



Da moltissimi anni nessuno li guardava più.

Li avevano gettati in un vecchio armadio, riuniti in fascio sulla piattaforma del teatrino di legno, il giorno in cui il loro piccolo padrone era entrato all'Accademia Aeronautica.

Il giovinetto non era neanche andato a salutarli e i poveri burattini ne erano rimasti trattristati.

Una mano estranea, oscura, indelicata, la mano di un servo, li aveva rinchiusi nell'armadio buio, ed essi erano rimasti abbandonati nell'ultima posa desolata, accatastati l'uno sull'altro, sicuri ormai di aver per ultimo orizzonte quello scenario che nessuno aveva più mutato dopo l'ultima recita: una strada che andava a finire chi sa dove, con una casa gialla in primo piano.

Il loro padrone era partito senza più pensare a quei dolci compagni di infanzia, che per tanti anni avevano recitato per lui le commedie più strambe e più buffe. Il guerriero, soprattutto, si lamentava spesso: "Egli mi prediligeva e mi faceva intervenire in ogni rappresentazione: mi suggeriva discorsi eroici. Se egli è andato a studiare il mestiere delle armi, lo deve a questo nobile cimiero, alla mia lancia, alla mia corazzina lucente. Egli amava definir le questioni per via delle armi ed imparò a guardar la vita a traverso le piume del mio pennacchio".

Ma una sera, improvvisamente, si aperse il battente dell'armadio che sembrava dovesse ormai restar serrato per sempre, ed una voce umana venne a ridestare l'eco spenta di quell'ambiente dimenticato.

— Oh, i miei burattini!

Un giovane alto, vestito di una divisa azzurra, aveva afferrato il

teatrino di legno e lo aveva trasportato sopra una tavola. I piccoli fantocci chiusero gli occhi storditi: un po' per la luce viva che li feriva dolorosamente dopo tanti anni di oscurità, un po' per la gioia che faceva battere i loro piccoli cuori di legno sotto i costumi logori e malconci.

Era lui, sì, lui, il padrone sconosciuto, che per dieci anni aveva corso il mondo senza più pensare ai dolci amici dell'infanzia.

Sequirono giorni di gioia per i burattini del teatrino di legno. Rividero gli scenari più belli, la reggia con le poltrone rosse e il giardino settecentesco con gli amori e i giochi d'acqua.

Il telone di seta color arancio aveva ripreso a salire e a discendere con il suo rumore di carrucola. Sui fregi del palcoscenico venne passata una nuova velatura d'oro; sul quadrante dell'orologio, in alto, vennero ridipinte le ore.

E i burattini vennero rimessi a nuovo.

A Rosaura fu rinfrescato il guardinfante di raso, Florindo ebbe i pantaloni nuovi e al Marchese Lelio fu rifatta la gala di merletto. Colombina, che con due piccoli segni rossi agli angoli delle labbra aveva ripreso a sorridere, ebbe una cuffietta rosa. Al guerriero fu regalato un pennacchio nuovo. I burattini si guardavano senza riconoscersi quasi, tanto erano belli e lustrati.

Una sera in cui parevano tutti pronti per una recita di eccezione, entrò nel salotto un giovane dalla divisa azzurra: prese in un mazzo i fili di ferro dei suoi piccoli amici

e li legò tutti insieme.

— Domani si parte — annunciò agli attori sbalorditi. — Vi porto da un mio piccolo amico in una città lontana.

Partire? Viaggiare? Andare lontano? Dopo 10 anni di vita oscura in fondo ad un armadio! Uno solo, il guerriero dalla corazza di cartone sembrava voler dire in un rimprovero muto e accorato: "Anche me, tu cedi ad un altro; mi porti via e mi lasci nelle mani di un ignoto?".

Sballottati, tirati da tutte le parti, trascinati chi sa dove, i burattini non capivano più niente. Ma Arlecchino, leggero come uno scoiattolo, si era arrampicato sulle quinte del teatro e di là era salito sulle pareti di quell'ignoto veicolo. Un acuto grido di meraviglia uscì dalla sua gola. I burattini, incuriositi, cominciavano a tentare la scalata: le signore anche, sorrette dai cavalieri, si arrampicavano pian piano intralciate dalle sottane enormi. Ma quando poterono affacciarsi tutti insieme, essi presero a gridare come se fossero impazziti. "Siamo in cielo! Dove siamo diretti? Siamo sopra una macchina volante! Chi la guida? Guarda guarda: è il nostro padrone!".

Andavano vertiginosamente per lo spazio. Sembrava che la macchina volesse raggiungere il cielo. La terra, vista di lassù, pareva divenuta

piatta, inverosimile, incolore, come gli scenari del teatrino di legno.

Solo il guerriero dalla corazza di argento era rimasto laggiù "nel fondo", sulla piattaforma del teatro, con la lancia piantata sul suolo, a testa bassa, chiuso nella sua tristezza.

Dopo molte ore i burattini si trovarono di nuovo riuniti dietro il telone color d'arancio, sul palcoscenico di legno, posato sul tavolo di un salotto, che non avevano mai visto. Un bambino dai capelli biondi li guardava uno per uno con curiosità e tentava di metterli in piedi, appoggiati sullo sfondo della reggia dalle poltrone rosse.

Cominciava una nuova vita per i piccoli attori ed essi si sentivano come comici che tornano alla ribalta dopo un lungo riposo.

Solo il guerriero sognava, chiuso nell'argentea corazza di cartone. Rivedeva l'amico dolce di cui aveva allietato l'infanzia, stretto nella sua divisa azzurra, che prima di riprendere la sua strada di cielo aveva aperto nascostamente il portafoglio per guardare se ci fosse ancora un piccolo pennacchio malconco, tolto al miero di un burattino.

Quel pennacchio a traverso le cui piume aveva imparato a guardare la vita.

G. della Noce

## Il secondo premio del concorso scuole medie

### La bottiglia... della salvezza

#### RACCONTO ILLUSTRATO

Pubblichiamo l'elaborato di Eugenio Adolfo Enrile, vincitore del secondo premio (a pari merito con Vittorio Scansani) del concorso bandito da L'Aquilone fra gli alunni delle Scuole Medie Inferiori. Al bravo Enrile inviamo un vaglia di lire 50 e un buono per un abbonamento annuo a L'Aquilone. Invitiamo ancora una volta Vittorio Scansani a comunicarci il suo indirizzo esatto, affinché l'amministrazione possa fargli invio del meritato premio.

Quei giorno non potei vedere i begni apparecchi scintillanti nell'azzurro, svolazzare in mille volteggi, ricamare nel nitore delle nuvole, sorretti da un venticello leggero. Scorgevo, dalla finestra, assistendo all'azione sconvolgitrice di un ventaccio non certo autunnale, attraverso le cime ondegianti dei pini, i tetti dei capannoni contenenti i veloci veleggiatori ed immaginavo il disappunto e l'impazienza dei giovani piloti, aquilotti costretti nel nido. Era da due giorni che il vento sibilava tra le strette case e lassù, in quel paesello di montagna, si diceva che mai un tempo simile si era avuto. La temperatura peggiorava la sera e ciò era poco piacevole per dei villeggianti abituati a tutti i lussi della città. Ah! Com'erano gelide le lenzuola e come spiacevole l'entrare in esse! — "Meglio soffocare nel caldo della città che assiderare nel freddo di uno sperduto paesello" — dicevo a Lino, un mio cuginetto di nove anni, ma... da quell'orecchio il mio babbo non ci sentiva. Si era venuti in villeggiatura ed in villeggiatura bisogna stare! Ed all'ora, d'accordo come mai, decidemmo di prendere due bottiglie, riempirle d'acqua bollente e infilarle nelle fredde lenzuola. Debbo però confessare che l'idea non fu la mia: Lino stesso me la suggerì, dicendo che così usa-

vano al suo paese. E che tepore la sera! Ma quella sera...

Ma dov'ero?  
Non riuscivo a saperlo! Sentivo e capivo soltanto che correvo velocemente e lo presumevo dalla forza con la quale l'aria mi tagliava la faccia: le nuvole, dense e cupe, mi si addensavano intorno e il mio viso emergeva a volte a volte come un faro in una notte di nebbia... Mi sembrava di galoppare, sentivo sotto le mie gambe la pelle pelosa e sudata di un cavallo; mi sentivo alzare alle stelle, precipitare a volte con mancamenti d'aria che mi toglievano il respiro: che fossi su Ippogrifo? Ma no, il mio destriero aveva le ali, e che ali, strane, lunghissime, bianche...  
Compresi: volavo.  
"Volare", che grande parola! Era



il mio sogno fatto realtà. Sentii bagnarmi la gamba e al tempo stesso un acre odore: Lino, pallidissimo in volto, subiva le conseguenze del suo primo volo. M'accorsi allora d'essere con lui.

L'apparecchio girava a destra, a sinistra, si impennava, scendeva precipitosamente: dove saremmo andati a finire? Steso lungo un'ala, sporsi la testa: rabbrivii. Tra una nuvola e l'altra vedevo, lontanissimo il paese, le case di forma stranissima e rosso cupe, il campanile che pendeva come quello di Pisa, la piazza in cui giocavamo... per associazione d'idee mi vennero anche in mente le contravvenzioni ed i vetri spezzati! Lino guaiava come un cagnolino. La velocità del nostro apparecchio era pazzesca; una massa scurissima: "Il mare" — gridai. — "Il mare?" — urlò Lino, spaventato — il mare coi pescicani? Oh, poveretto me, oh, poveretto me!... e sospirava, sospirava che faceva proprio pena...

Io facevo il coraggioso, mi davo un contegno, ma sentivo un tremolito nelle gambe...

Amavo il mare come le scimmie l'acqua e non sapevo nemmeno nuotare;



mi alzai, ma un gabbiano volando vicino m'impaurì e "caddi, come corpo morto cade", producendo un suono certamente di mirabile effetto (che però per me suonò assai lugubramente) e innalzando al tempo stesso un mirabile campanile, livido e gonfio, nella mia povera testa. "Perbacco — pensai — che tutte capitino a me?"

La paura cresceva ed era prodotta dalle oscillazioni e dagli sbalzi impressionanti dell'apparecchio. Raccomandai l'anima a Dio: precipitavo.

Un urlo, un tonfo, l'impressione di essere un pallone che si gonfi d'acqua, un sapore di salmastro, i capelli appiccicati, le mani trattrappite: eravamo caduti in mare.

M'aggrappai all'apparecchio, alla meglio riuscii ad arrampicarmi sopra: che cambiamento!

Forse vivevo una fiaba delle "Mille e una notte".

L'aereo era diventato zattera, una zatterona che s'alzava, scendeva, seguiva pesantemente i movimenti delle onde, ci spruzzava, a volte, d'acqua gelata... Lino, la testa poggiata sulle mani, pensava, a cosa? Probabilmente alla stupidaggine che aveva commessa venendo in campagna con me.

Le onde divenivano sempre più grosse e minacciavano di sommergerci...

Attaccai la mia giacca ad un palo, sperando che qualche nave di passaggio la vedesse...

Questa volta la pellaccia la perdevo di certo. Le onde spazzavano la zattera e noi, aggrappati alle tavole, rimanevamo sopra per un puro miracolo. Scrutai disperatamente le onde con l'assurda speranza di trovare una via, chiedo scusa, una nave di salvezza.

Nulla, nulla, la più terribile e sconvolta e rumorosa solitudine!  
Ad un tratto sussultai:

"Lino, Lino — gridai poi — siamo salvi!".

Lino guardò, comprese e la contentezza (quale magistrale pittrice) gli dipinse il viso contemporaneamente ai colori della Triestina, della Pro Vercelli e del Modena e poi cancellò tutto restituendogli l'incarnato regolare. Eravamo certi della salvezza: quella bottiglia che galleggiava, portata da un'onda, verso di noi, conteneva certo un segnale, la salvezza...

saltammo di gioia. L'onda, muggendo e spumeggiando, ci lanciò la bottiglia.

Ringraziammo: non osavamo aprire, l'emozione era troppo forte... mi feci coraggio e... aprii.

\*\*\*

Il giorno dopo Lino mi disse che poteva sopportare le lenzuola fredde ma non quelle bagnate...

Testo e disegni di E. A. Enrile

## O col vento o contro vento

### Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

A bordo distinse un uomo, tutto occupato a riempire di grossi involti e di oggetti indefinibili una zattera pneumatica. Quando questa non poté contenerne più, l'uomo gridò qualcosa in direzione della riva, accennando con la mano, e la zattera, tirata da un cavo, si mosse verso terra.

Lo sbigottito inglese vide che la fune faceva capo nelle mani d'una grossa donna, vestita in modo insolito per quelle latitudini, e con la testa avvolta in un ampio fazzoletto dai colori vivaci.

Quando la zattera le fu accanto, la donna posò un largo piede sulla corda e con pochi energici gesti scaricò tutti i colli sulla riva, poi, ripreso in mano il cavo, fece segno all'aviatore che trasse a sé la zattera caricandola d'altri oggetti.

Sywell rifletté profondamente, per quanto glielo permetteva il cervello vacillante, sulla nuova situazione. Non era certo in grado di fare un piano e meno ancora di attuarlo. Risolse perciò di nascondersi e di spiare da vicino i nuovi arrivati per cercar di capire chi fossero e perché si trovassero nell'isola.

Tornò a internarsi fra i cespugli e strisciò in direzione dei due.

Si sentiva sfinito dalla fame e dalla perdita di sangue. Riconobbe con profonda amarezza che non avrebbe potuto lottare nemmeno con un bambino e che non aveva più né randello né pistola, rimasti chissà dove, nella boscaiola.

Per un momento pensò se non fosse il caso di andare a prendere qualche alimento a bordo dell'*Archeopterix*, ma abbandonò subito il progetto. Non ricordava che molto vagamente dove fosse la caverna e, in ogni caso, per entrarvi, avrebbe dovuto compiere delle acrobazie impossibili nello stato in cui era.

Si trascinò dunque sempre avanti, fino a che gli parve di udire parlare in lingua straniera.

Dopo un'altra ventina di metri di cauto cammino, fu in grado di vedere e udire benissimo e completamente al coperto.

I due sconosciuti avevano riunito il materiale sbarcato e stavano rizzando una tenda. Parlavano in italiano, lingua che Sywell conosceva abbastanza bene per averla praticata con Arsenghi.

La donna era solidamente piantata nel centro d'un largo spiazzo, ben protetto dai venti, e con le robuste e rosse braccia, le cui maniche erano rimboccate oltre il gomito, reggeva il palo centrale mentre l'uomo, un tipo asciutto dall'aria ardita e intelligente, si dava da fare a conficcare picchetti e ad assicurare il telo.

— Benedetto il Signore! — esclamò la donna ridendo. — Mi pare proprio di reggere il baldacchino del



...stavano rizzando una tenda.

Santissimo nella processione del nostro Patrono.

— Ebbene, che ne dite, Natalina, di questi posti? — chiese l'uomo, mentre picchiava con una mazzola su un picchetto recalcitrante.

— Che son belli! Toh! Però credo che su questa terra le rape non verrebbero bene e la lattuga stenterebbe.

— Sapete che da un momento all'altro potranno arrivare i vostri signorini?

— Gesummaria! Bisognerà sbrigarli! E io che non ho fatto i letti e poi la cena che è da preparare... Su, don Bernabeo, spicciamoci... Posso lasciare qui?

— Sì, questa è già a posto. Ora mentre Lei svolge questo rotolo, io stendo la stuoia e monto i lettini da campo. In quanto alla cena, per ora mangiamo noi ed ai ragazzi si penserà quando arriveranno. Ho un appetito...

Mentre i due continuavano il lavoro, chiacchierando lieti, Sywell meditava cupamente.

Sembrava che i nuovi arrivati ignorassero l'esistenza del tesoro e della baracca, ma era chiaro che volevano piantarsi lì almeno per una settimana. Poi, cosa più grave, aspettavano l'arrivo di almeno due compagni, probabilmente giovani e robusti e certamente armati.

Che poteva fare lui, Sywell, così indebolito, inerme e miserabile? Forse, con infinite precauzioni, e se non morisse prima di esaurimento, sarebbe riuscito a strisciare sino al cofano e a prendere qualche manata delle cose più preziose. Ma poi? Dove sarebbe andato? Come si sarebbe cibato? E se l'avessero scoperto mentre si nascondeva?

Già il sole cominciava a tuffarsi. Quattro tende erano state montate, tutte solidissime e lussuose, con stuoie e suppellettili. C'era anche una cucinetta da campo con le sue brave stoviglie, attorno alla quale la donna si dava un gran da fare mentre il compagno, canticchiando un ritornello spagnolesco, apparecchiava una tavola all'aperto.

Specialmente la faccia dell'uomo dispiaceva a Sywell. Aveva due occhi risoluti, arditi e sfavillanti d'intelligenza e di penetrazione, che lo facevano pensare. E poi c'era una lunga cicatrice che parlava, insieme con l'abbronzatura della pelle, d'un passato avventuroso e quindi ricco di esperienze. Un tipo come quello, rifletteva Sywell, non sarebbe caduto tanto facilmente come Nils e Nogareff.

Un buon profumo d'arrosto si cominciò a diffondere.

— La si metta a sedere, signor Bernabeo! — orridò allegramente la donna, mentre prendeva dal forno, proteggendosi le dita col lembo della veste, una teglia nella quale sfrigolava ghiottamente un bel cosciotto di anello. — Che s'eda e che si prepari a mangiare l'arrosto come usa da noi... E noi mi saprà dire!

Sywell ebbe uno stordimento. Per quell'arrosto, per quel vino e quel pane che trionfavano sulla tavola, sentì che avrebbe dato metà del tesoro.

Ma c'era l'uomo che lo spaventava. Che rispondere alle sue domande che immaginava dirette e precise? Allora gli venne in mente che poteva benissimo non rispondere nulla. Quella sua ferita alla nuca giustificava tutto: amnesia, debolezza ed anche la pazzia. Bastava che fingesse mutismo, smemorazione, stupidimento ed era salvo. Lo avrebbero curato e nutrito e, una volta riacquistate le forze, sarebbe tornato il Sywell di sempre.

Si rizzò con un doloroso sforzo

e, barcollando, si direbbe alla tavola; afferrò l'arrosto e l'addentò ferocemente mentre rotolava ai piedi dell'urlante Natalina.

Capitolo XXIV

### L'emozione di don Bernabè

Sywell, dopo un profondissimo sonno, si svegliò e si trovò disteso in un lettino da campo sotto una tenda.

Aveva la testa e la mano destra bendate e si sentiva abbastanza bene. Pensò di alzarsi e di uscire a prendere un po' dell'aria fresca del mattino, ma subito si rammentò della decisione della vigilia, di simulare debolezza a smemorataggine.

Rimase ancora un poco, seguendo con gli occhi pesanti per lungo torpore i giuochi delle ombre sul telo della tenda, fino a che dal finestrino si affacciò il rubicondo volto di Natalina.

Sywell girò verso di lei uno sguardo che cercò di rendere il più possibile agonizzante e privo d'espressione.

— Come si sente? — chiese allegramente la donna. — Sembra che la vada meglio davvero, no? Le sto preparando un brodino che poche volte l'ha bevuto, sa?

(Continua).

Enzo Jemma

### TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937  
alla ditta

**AEROMODELLI E ACCESSORI**  
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

### COME SI DIVENTA AVIATORI

Chi vuol brevettarsi pilota; chi vuol intraprendere la carriera di ufficiale pilota, del genio aeronautico, di commissariato e d'amministrazione; chi vuol intraprendere la carriera di sottufficiale pilota, di governo, assistente tecnico, marconista, radio aerologista, radio elettricista, montatore, fotografo, armiere artificiere, automobilista e aiutante di sanità; chi vuol conoscere le disposizioni che regolano l'allenamento dei piloti in congedo; gli assegni, le indennità, le disposizioni che regolano la carriera e lo stato giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali della R. Aeronautica e i requisiti e le modalità per i vari corsi, acquisti l'opuscolo «Come si diventa aviatori» edito da «Le Vie dell'Aria».

La interessante pubblicazione di oltre 150 pagine, illustrata da una riuscita copertina del pittore Alberto Mastroianni e da tavole fuori testo illustrative è in vendita, franco di porto a L. 3.

Inviare vaglia postale all'amministrazione delle Pubblicazioni: Aeronautiche, viale dell'Università, 4 - ROMA.

### AEROMODELLISMO ANNO XV

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

**M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937  
con listino prezzi inviando lire 1

# il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

Qualche piuma caduta delle ali degli uccelli tremava, leggera leggera, impigliata sugli aghi dei pini.

— Io sapevo fin da ieri — disse Giorgio, gran conoscitore di uccelli — che sarebbe venuto un gran temporale. Il tordo, da tre giorni, aveva un canto tutto speciale, e volava altissimo, come fa sempre quando preannuncia un temporale, o una brinata. E anche il picchio verde, mentre batteva il becco sul tronco del ciliegio, faceva quel verso strano che vuol dire: acqua, acqua, acqua... Io conosco molti uccelli-barometri.

— Guarda qui, Giorgio! — esclamò Diana con voce desolata. — Abbiamo dimenticato la nostra roba sulla panchina. Che tre storditi!

— Oh! L'avevo detto io stanotte che volevo scendere a metterle in salvo!

Infatti, fradicie di pioggia, stavano abbandonate su una delle panchine le racchette da tennis, i cerchietti, una scatola di pastelli diventata un arcobaleno di tinte, un cestino da lavoro e un libro gualcitissimo. Le palle di gomma eran rotolate qua e là, e rilucevano come il vetro. Sotto la più grande s'era annidata un'intera famiglia di lombrichi. In cima alla più piccola, stava come appiccicata dal suo stesso strascico argenteo, una chiocciolina buffa che cacciava fuori dalla conchiglietta azzurra i cornetti neri delle antenne sensibili.

— E il cacciafarfalle? Dove è andato a finire?

Il cacciafarfalle stava poco lon-

tano, immerso in una pozzanghera. Giorgio lo rialzò, ma immediatamente lo lasciò ricadere con un'esclamazione di ribrezzo. Nelle maglie si era impigliato un grosso rospo verde, tutto bitorzoluto.

— Beh! Che schifo!

— Ma no! — disse la pietosa Diana. — Povera bestia! A me piace quasi come le tartarughe. Che fa di male? La mia maestra di Milano una volta ci ha letto una bellissima poesia sul rospo. Pensa, Giorgio! Un asino aveva avuto pietà d'un rospo più di certi ragazzi crudeli che lo tormentavano. Guardalo, come salta, poveretto! Cerca un ciuffo di erba dove nascondersi. Sa di essere tanto brutto e odiato, e se ne vergogna!

— Ma va' là! Come lo sai?

— Lo so.

— Senti, Diana, perchè tu sei così?

— Così, come?

— Hai compassione di tutti.

Diana rise e, siccome non sapeva che cosa rispondere, si volse verso il portico dove stavano le bellissime gabbie dei canarini. Disse:

— Di questi signori, per esempio, non ho compassione. Vivono da re.

— Di questi ho compassione io — rispose Giorgio: — Mancano del dono più grande: la libertà. Vedi, Diana, se io fossi un uccello, preferirei non avere neppure un nido, non avere neppure una grondaia, piuttosto che star rinchiuso prigioniero in gabbia!

— Ma se sono felici! Senti come cantano?

— Cantano per non morire di

noia! E poi, chi lo sa cosa dicono? Forse dicono: "Lasciateci andare! Lasciateci correre per il cielo!". Ed invidiano il passerotto e la rondine. Io, certe volte, provo a immaginare di essere in una prigione...

Ma la conversazione fu interrotta dalla signora Venino, la mamma di Farfallina, che veniva frettolosamente verso i fanciulli con aria un poco accigliata.

— Voi due — disse — che cosa avete fatto alla mia Ester?

— Niente, signora — rispose candidamente Diana.

E Giorgio chiese: — Perchè?

— Perchè è là che piange, buttata sul letto...

— Noi l'avevamo invitata a venire in giardino, ma lei non ha voluto.

— Ha detto che aveva sonno e voleva dormire ancora.

Erano giunti proprio sotto la finestra dello studio e videro Farfallina che, affacciata, si stava asciugando gli occhi col fazzoletto. Era avvilita come se le fosse capitata una disgrazia. Era abilissima nel farsi compiangere, specialmente quando aveva torto. Appena vide i tre, si rimise a singhiozzare:

— Però, dopo, loro se ne sono andati e non mi hanno più chiamata, ed io stavo qui ad aspettare, sola come un cane!

— Ma, scusa, Ester — disse Giorgio con ira. — Dici che hai sonno!

— Io non parlavo con te; parlavo con Diana — replicò Farfallina con voce secca, seriamente in collera.

— Che c'è? Che c'è? — domandò la signora D'Auro, uscendo dall'atrio.

— Si stanno bisticciando — spiegò la signora Venino. — Hanno lasciato la mia Ester...

Ma la signora D'Auro odiava i bisticci, i capricci, le bizzie, i pettegolezzi e le discussioni. Perciò troncò il battibecco dicendo:

— Sa, signora Venino, qual'è la vera causa di tutto? Questi tre merli hanno fame e non se ne accorgono. Non hanno ancora fatto colazione! La fame fa dei brutti scherzi! Venite tutti in sala da pranzo e le discussioni finiranno affogate nel vasetto della marmellata di ciliege!

Infatti fu così. Le nubi, per incanto, sparirono, e allora la signora D'Auro volle conoscere la ragione del piccolo malumore.

— Si è cominciato a non andar d'accordo per Baracca. Figuratvi, mamma, che Dianella ed Ester dicevano che Baracca non è mai esistito.

La mamma sorrise. E chiese:

— E tu?

— Io dicevo il contrario. Io sono certo.

— E loro?

— Sai, non si capisce bene, ma mi pare che Diana ora sia convinta e Farfallina no.

La mamma stette un poco in silenzio, guardando fuori dalla finestra. Sembrava che i suoi occhi vedessero qualche cosa di molto bello, perchè brillavano, tutti pieni di luce. A un tratto il suo volto si schiarì in un sorriso.

— Sentite, ragazzi — disse con grande dolcezza. — Se mi promette di non essere più così insofferenti e permalosi come siete da qualche giorno, vi dico una bella, anzi una bellissima cosa.

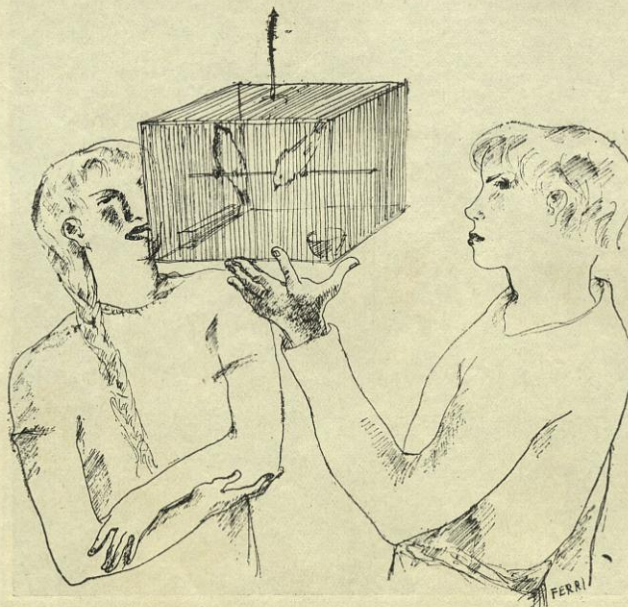
— Quale, mamma?

— Questa: statemi bene attenti. Appena avremo avute buone notizie dal babbo, e sapremo che egli e gli equipaggi sono fermi per qualche giorno di sosta e di riposo...

— Che faremo?

— Io, tu, Diana e Farfallina faremo un bel viaggetto!

(Continua).



— Mancano del dono più grande: la libertà — disse Giorgio.



## NOTIZIE STUPEFACENTI

Alcuni aquilotti napoletani si sono svegliati e si sono messi a urlare che a Napoli si faranno grandi cose. La notizia è tanto straordinaria, che merita d'essere propalata agli otto venti. Vi comunicherò, dopo avere scambiato alcuni messaggi con i napoletani, gli sviluppi delle idee che saranno nate dalle nostre discussioni. Io dichiaro da questo momento che se troverò buon terreno, seminerò delle piante prodigiose.

Posniak scrive che non ha incassato né soldi, né, sportivamente, le mie frecciate. Allora vuol dire che ha proprio incassato, e poco sportivamente, per giunta.

Lodovico Galbiati, l'intrepido aquilotto milanese che uscì tempo fa con la testa rotta da una discussione avuta col direttore della Radio di Milano, mi comunica una notizia stupefacente sul suo conto. Lo credereste? Il nostro Lodovico dice che la faccenda dell'ospedale non è vera. Poverino. Cerca di equivocare. Ma tutti sanno che l'ospedale dei matti si chiama manicomio, o clinica neuropsichiatrica. D'accordo su questo punto, possiamo dire che Lodovico non è stato all'ospedale, ma al manicomio.

FALCO DEL LARIO - Como. — Bravo. Brevetto B e diploma di insegnante. Hai fatto bene a bere la bottiglia di Barbera. Soltanto dovrei mandarti almeno il tappo. Ma sono contento lo stesso. Pubblicherò la tua fotografia. Quando ti capita, mandami ancora fotografie (ma belle) di apparecchi a vela. Accetto il bacio sulla guancia sinistra e mi metto i baffi finti affinché tu possa tirarmi il mustacchio destro. Così ti farò contento appena.

PIETRO BORCHI - Pistoia. — Devo darti un dispiacere, e me ne duole. Non puoi assolutamente partecipare al concorso per specializzati bandito l'11 gennaio scorso, perché a questo concorso sono ammessi solamente i giovani nati negli anni 1917, 1918 e 1919. I vincitori di detto concorso possono essere anche suddivisi in più scaglioni. Tutti gli specializzati, quando ne sono richiesti, hanno l'obbligo di volare. Col brevetto di volo a vela sarai assegnato al contingente di leva della R. Aeronautica, ma non puoi ritardare il servizio militare perché non ti trovi nelle condizioni volute, cioè non sei iscritto all'ultimo anno di corso di una regia scuola media di grado superiore. Durante il tuo servizio in aeronautica, se sarà bandito altro concorso per specializzati, potrai prenderti parte.

POSNIAK - Milano. — Ti ho spedito i cento numeri che desideri. Ho letto la tua lunga e spiritosa lettera e sono contento che tu non voglia avere incassato. Bella la fotografia del vecchio Ro 1 centrato sul cielo di Cinesello. Bene i disegni sintetici. Ribatte nelle Notizie stupefacenti.

BARTOLOMEO BERRINO - Brà. — Ti ho fatto spedire il supplemento. La foto dell'apparecchio russo non l'abbiamo. Ti assicuro, però, che non ci perdi nulla. Il Massimo Gorki era un apparecchio mastodontico, ma niente affatto geniale. Era l'ingrandimento di un normale apparecchio sul quale avevano piazzato otto motori. In quanto a tutte le «balle» sparate dall'ufficio propaganda sovietico sul più grande apparecchio del mondo, che doveva servire alla propaganda dell'idea comunista, c'era da accoglierle con molta riserva. C'è caso che tu non sappia quante menzogne escono dai confini russi tutti i giorni?

SILVIO VOLTAN - Montebello Vicentino. — Pubblico una delle due fotografie. Bravo.

ARTURO RASSECH - Verona. — La posta dell'aeromodellista? Indirizza a Giarella, presso L'aquilone. Io sono Zio Falcone che

risponde a tutte le più strampalate domande degli abbonati (e qualche volta anche dei non abbonati). Tu puoi scrivermi qui a L'aquilone. Ma scrivi a macchina, e firma le lettere. Non fare come certi ragazzi senza testa che conosco io. Pensa che mi chiedono cento cose, e tutte urgenti. Naturalmente, per tema che io li accontenti, non firmano nemmeno la lettera. Che mattacchini.

ANDREA MULARGIA - Nulvi. — Benvenuto nella nostra aerofamiglia. Le Vie dell'aria vivono sotto il nostro medesimo tetto. Sono dunque di famiglia. L'abbonamento a questo settimanale per adulti costa lire 12,50.

GUIDO DALLA NOCE - Cremona. — Pubblico una delle tue fotografie. Anche Cremona è pure in coda...

ALFREDO SOSTINO - Palermo. — Pubblicheremo una delle tre fotografie.

D'AMICO - Palermo. — In una tua lettera antica parlavi di raduni. Bene. Tieni le orecchie aperte, che se a Palermo vi moltiplicate, può accadere l'imprevisto. «Centina a sbalzo» non vuol dire nulla. Tu avrai voluto dire «Ala a sbalzo».

FRANCESCO TOSELLI - Torino. — Non posso mandarti l'elenco degli apparecchi costruiti dalla Fiat. Mi pare che ti dovrebbe essere facile saperlo a Torino, tu che appartieni alla Legione preavieri della Fiat. Ti manderò l'elenco degli abbonati della tua città. In quanto alla fotografia, sono dispiacente di non poterla pubblicare. E' male riuscita: grigia, confusa e con la figura indefinita. Mandami delle belle fotografie, chiare, artistiche, ed io le pubblicherò tutte, come ho fatto con quelle di Visconti.

ENZO PASQUI - Forlì. — Il motto degli apparecchi «Caproni» non è come l'hai scritto tu. Infatti è: «Senza cozzare dirocco». Il tuo errore mi fa ricordare da che faceva derivare l'origine di tal motto un mio amico del Veneto. Egli raccontava come un giorno un motociclista fosse riuscito a scusare un balordo pedone, che gli si era parato improvvisamente davanti alla

macchina, senza cozzargli contro. Il motociclista, appena sorpassato il pedone, si era voltato e gli aveva lanciato un: «oco», che in dialetto veneto vuol dire: stupido come il maschio dell'oca. Dal che, soggiungeva quel capo ameno del mio amico veneto, era nato il: «Senza cozzare dir oco». Parlando seriamente ti aggiungerò che il motto in questione è stato dettato da Gabriele d'Annunzio, certamente per analogia. I caproni, infatti, hanno l'abitudine di cozzare, può darsi anche che riescano a diroccare. Gli apparecchi «Caproni», invece, diroccano sempre senza cozzare. Sono veramente contento quando sento dire che «Il costruttore di aeromodelli» è bellissimo e attraentissimo. Non lo credevi così interessante? Si capisce che non avevi stima eccessiva degli autori, che si sono invece rivelati due navigati tecnici. Ma, per carità, che non ci senta l'ingegner Bi, che il tecnico è lui... Voglio dire il tecnico ufficiale. E grazie anche per il «meraviglioso giornale». Salutami a voce spiegata la tua splendida generosa Romagna.

ETTORE GIRARDI - Padova. — Il tuo racconto, alquanto rimpolpettato da noi, può andare e lo pubblicheremo appena avremo smaltiti tanti scritti che attendono prima del tuo. Quindi, niente fretta. Gli ufficiali assistenti tecnici del genio aeronautico si traggono per esami dai marescialli di carriera, e coadiuvano gli ufficiali del genio aeronautico, Ruolo Ingegneri, nei loro lavori a seconda delle diverse categorie. Procura di rinnovare presto il tuo abbonamento, se ti preme continuare a leggere il tuo giornale.

C. PETROSELLINI - Roma. — Ricevuta la tua novella, è stata letta e approvata, anche se al destinatario hai fatto pagare 50 centesimi di multa postale. Corretto il tuo indirizzo. Manda pure in francobolli la spesa per la nuova fascetta. Ottime le notizie che ci dai intorno all'opportunità dei due omaggi. Ora attendiamo i risultati, che non potranno mancare.

GIULIANO PASQUALE - Taranto. — Sempre tu sei quel mattacchione che mi mandi dei buffi giuochi. Benone. Ho mandato il disgraziato col naso mobile ad un ragazzo che so io. Ho passato in amministrazione i tuoi... desideri.

NICOLÒ RIZZOLI - Vicenza. — Mi congratulo vivamente per il conseguito brevetto



L'istruttore della scuola d'aeromodellismo di Parma e Ennio Morandi sul campo con due nuovi aeromodelli.

(che l'ing. Bacchelli non si dia delle arie! Giusto. Hai ragione).

LORENZO MIAGLIA - Sassoferato. — Ti ho fatto spedire 50 copie per la propaganda e i numeri arretrati che mi hai chiesti.

CAMILLO DAMENO - Magenta. — Ti sono stati già spediti i primi tre numeri del giornale ed i supplementi. A giorni riceverai la tessera. Sei contento? Ti faccio spedire 50 copie per la propaganda, come da tuo desiderio. Ricambio i saluti affettuosi.

FILIPPO TIRABONI - Teramo. — La schiera degli aquilotti teramani è ancora esigua, ma sono sicuro che con la tua attiva propaganda e con quella dei tuoi amici presto farete invidia a quelle delle maggiori città. Il tuo abbonamento è già scaduto. Aspettiamo la quota per il rinnovo.

GAETANO ESPOSITO - Castellammare di Stabia. — I supplementi ti sono stati spediti e il giornale parte regolarmente. Ho controllato io personalmente.

ENRICO BUZZO - Savona. — Il giornale ti viene spedito regolarmente.

PEPI RAMPONI - Bologna. — Tuo zio mi ha parlato della grande disgrazia che vi è toccata. Sono rimasto proprio addolorato e stupito. La tua sorellina se n'è andata. Era un fiore, era come un fiore di cristallo, e s'è spezzato. Tu devi consolare tua madre con la tua bontà, con il tuo affetto. Io ti bacio.

LUIGI OLIVIERI - Bologna. — Ti mando tre supplementi. La R.U.N.A. è in via Zamboni, 16.

ALDO GHELARBUCCI - Livorno. — Accontentato?

ATTILIO ROITZ - Fiume. — E l'indirizzo? Rinnova la richiesta.

ALFREDO UBERTIS - Casale Monf. — Signor aquilotto casalese, occorre fare molta propaganda da codeste parti. Forza e coraggio, dunque.

ALCUNI ANONIMI, che si firmano aeromodellisti in gamba, hanno scritto una lettera con alcune decine di errori di ortografia, grammatica e sintassi. Codesti aeromodellisti in gamba protestano villanamente perché L'aquilone stampa dei racconti e le «avventure di tizio e caio» (sic), in luogo non ho capito bene di che cosa. Ora io dico, siccome a tutte le persone per bene è permesso dire il proprio parere e siccome noi di pareri (delle persone intelligenti) siamo ghiotti, perché non scrivere una lettera firmata? No. Gli aeromodellisti in gamba scrivono una tiritera di stupidaggini e non firmano. Naturalmente, non si tratta di aeromodellisti in gamba, ma di uno scemo dalle gambe molli. Il quale scemo farebbe bene a leggere per cura tutti i racconti che stampa L'aquilone e così vedrebbe come si mettono in piedi le proposizioni e i periodi e le lettere (non anonime, si intende).



Una bella e numerosa famiglia di teste calde. (Dalle «Vie dell'aria»).

ARMANDO FRABOTTA - Caltanissetta. — Il fatto di non aver chiesto mai nulla non dovrebbe giustificare il contrario, cioè chiedere troppo, come tu dici. Tuttavia, siccome tu mi sei simpatico, ed anche per le ragioni di cui mi parli in principio della tua lettera, ti mando... Ma vedrai con i tuoi occhi. Noi de "L'aquilone" siamo delle brave persone? Molto bene. Se si potesse fare collezione di parole di elogio, ti assicuro che io sarei un riccone. Il giornale non deve giungerti in ritardo. Viene spedito da Roma il venerdì. A Caltanissetta esiste la R.U.N.A. Non lo sapevi? Presentati al dott. Aldo Vaccaro in Piazza Tripisciano. Lodevole l'idea di far collezione di fotografie di aeroplani in luogo di francobolli o di sceme figurine. Vedi: quando io sento che una persona cerca il feroce Saladino, sai che gli farei? Beh, lasciamo perdere. Spero che tu continui a fare un'ottima propaganda e che anche nella tua città si possano annoverare degli aquilotti e degli aeromodellisti in grande numero. Salutami tuo padre.

ALBERTO FENOGLIO - Torino. — Sì, questa volta il barbuto Censore è con te benigno. Ma mi prega di dirti che in futuro tu dovrai scrivere con più attenzione. Capito? Ti mando 50 copie da distribuire fra i tuoi conoscenti. Quel volume che ti interessa non l'ho mai inteso nominare. Chiedilo ad una grande libreria.

FERRUCCIO CESELIN - Venezia. — La «sberla» è un sobbalzo repentino, esercitato ai danni di un apparecchio in volo, da vuoti d'aria, oppure da improvvise raffiche di vento. La «botte» è la gran volta, comunemente chiamata «looping». In parole povere è una manovra con la quale l'apparecchio effettua un grande cerchio in senso verticale. L'aquilone è diventato settimanale fin dal 17 novembre 1935. Il romanzo «La Crociera del Passaguai» si è iniziato col numero 21 del 1935 ed è terminato col numero 34 del 1936. I numeri arretrati de L'aquilone costano il doppio del prezzo normale. Prima del Passaguai sono stati pubblicati i seguenti romanzi: «In su è giù per il Sahara» e «Storia di due fanciulli che inventarono il volo».

VITTORIO AMERIO - Asti. — Per prendere il brevetto di pilota civile dovresti frequentare una scuola di motoristi. Ma credo che ad Asti non esista questa scuola. Chiedi informazioni ad un istituto industriale della tua città.

MICHELE PETESE - Brindisi. — Se è in possesso del titolo di studio richiesto, può prender parte ai concorsi dell'Accademia di

Caserta. Ne verrà bandito uno verso il prossimo giugno. I corsi di volo a vela di Asiago verranno ripresi in primavera. Ne daremo notizia su L'aquilone.

PINGUINO - Firenze. — Ti ho fatto spedire il libro e il giornale a Collesalvetti. La tessera te la mandiamo a Firenze. Va bene?

ANGELO BAZZONI - Treviglio. — Per il concorso di radiotelegrafista leggi le norme pubblicate nel numero 4. Il concorso per allievi piloti è già chiuso. Ho provveduto a farti spedire il n. 49 richiesto e alcune copie da distribuire per propaganda.

Zio Falcone

## CARTELLO

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

DA UMBERTO DARBESIO, VIA ARTISTI 29, TORINO, TROVERETE TUTTO QUANTO OCCORRE PER COSTRUIRE AEROMODELLI (MATERIALI E INSEGNAMENTI).

INVIANDO A BRUNO CONTI - VIA LI PARI, 3, MILANO - 20, 50, 100 FRANCHI COLONIE ITALIANE O COMMEMORATIVI ITALIA RICEVERETE UGUAL NUMERO DI BUONI ESTERI DIFFERENTI.

DISEGNI AEROVELEGGIATORI VENDESI COCCON, PIETRO CRESPI 10, MILANO.

MOLTI NOSTRI AMICI CI SCRIVONO SENZA FIRMARE LE LETTERE. QUALCUNO FIRMA CON UN SEMPLICE PSEUDONIMO. AVVERTIAMO COSTORO CHE NOI RISPONDIAMO SOLTANTO ALLE LETTERE FIRMATE CON NOME E COGNOME. ACCANTO AL NOME TUTTI DEVONO METTERE IL RECAPITO. AC-

CADE MOLTO SPESSO CHE RAGAZZI DISTRATTISSIMI CI FANNO MOLTE RICHIESTE SENZA METTERE IL LORO RECAPITO SOTTO LA FIRMA. QUESTI NOSTRI AMICI ASPETTERANNO UN PEZZO. INVITIAMO ANCORA TUTTI GLI ABONNATI CHE CI SCRIVONO AD ALLEGARE O INCOLLARE ALLE LORO LETTERE O CARTOLINE L'INDIRIZZO APPLICATO SULLA FASCETTA CON LA QUALE RICEVONO IL GIORNALE.

## IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

È l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo.

È un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

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

SECONDA EDIZIONE di pagine 320  
in carta extralusso robustissima  
LIRE 25 franco di porto

Agli abbonati de "L'aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO  
legata in tutta tela L. 30

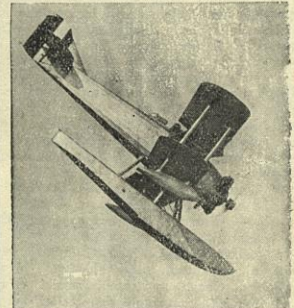
Edizione A. VALLARDI - Milano  
E. GRAZIANI CAMILLUCCI - L. PUTELLI  
**AMORE DI TERRA LONTANA**  
VICENDE DI VITA SOMALA L. 15

## COSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.

Capitale Int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento  
MARINA DI PISA

Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti civili e militari in legno e in metallo



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6.."

Tipo da caccia e ricognizione - Biposto ad ali pieghevoli - Catapultabile - Carico utile 620 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità max. 290 km-ora a 2000 mt. - Salita 5000 mt. in 12' - Motore FIAT A. 59 700 HP.

Sono in corso di stampa le

## TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Usciranno prossimamente i disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

**CIRILLO**

(lire 3,50 franco di porto)

e dell'aeromodello a tubo

**LIBELLULA**

(lire 4,50 franco di porto)

Indirizzare prenotazioni e commissioni alla ditta  
**AEROMODELLI E ACCESSORI**  
via Riva Reno, 118 - Bologna

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

**ENZO JEMMA**

ve lo dirà nel suo romanzo

**L'ARCIPELAGO**

**DELLE STELLE**

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

**AREOPLANI MILITARI E CIVILI**  
**ELICHE METALLICHE-AVIORIMESSE**

### Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

**216 giorni**

**di guerra aerea in A.O.**

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

**L. 12**

**PRENOTATEVI**

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

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

COLLABORAZIONE DEI GIOVANI

## DIREI QUASI...

NOVELLA

Si era in una bella mattinata di maggio. Evidentemente non c'era il sole che pioveva a larghe falde — come disse un bello spirito del secolo scorso — ma come mattinata di maggio poteva andare.

Un giornale umoristico romano, molto diffuso, parla di un certo signor Candido-ottimista, il quale, grazie alla sua fortuna, riusciva sempre a farsi una discreta posizione con speculazioni sbaldate. Costui, spesso e volentieri, aggiungeva alle sue frasi, ai suoi motti, ai suoi detti ed anche ai suoi scritti, due parole: «dire, quasi!». E fin qui nulla di speciale.

Ma il bello viene ora: mentre Candido-ottimista non è altro che il frutto della fantasia e della penna di un bravo e conosciuto umorista, il personaggio che vengo a descrivere, lo conobbi io stesso. Appunto: io sono stato intimo amico del signor Timorosi. Brava persona! Figuratevi un ometto sulla quarantina, né alto né basso, con una bombetta in capo, due occhietti piccoli e vispi, un paio di baffi alla Vittorio Emanuele, un colletto duro, un paio di scarpe nere lucidissime.

Il signor Timorosi, a sentir lui, era un Ercole e, poi, non aveva paura di nulla. «Io — diceva — riuscirei con una mano a strozzare un leone, direi quasi!».

E andava strombazzando ai quattro venti che lui, in guerra, aveva abbattuto col suo «Beh» cinque apparecchi nemici e che poi non glieli avevano riconosciuti perché erano caduti nelle linee austriache, ma che se fosse venuta un'altra guerra, avrebbe fatto vedere lui che razza d'aviatore era, ecc. ecc.

Come acrobata, poi, con lui c'era poco da discutere. «I miei «loopings» sono rimasti proverbiali, direi quasi!». Insomma in confronto a lui De Bernardi, Ferrarini e gli altri non erano che dei principianti. E qui una fila di avventure aviatorie che levati.

Un giorno condussi con me il signor Timorosi in un salotto, dove c'erano molte signore e moltissimi signori. Come sempre il signor Timorosi cominciò a tessere le sue lodi e, alla fine, il discorso cadde su una probabile guerra e sui compiti che l'aviazione avrebbe avuta nel conflitto.

— Ah! — replicò. — Gli aviatori di oggi mi fanno ridere! Ci vogliono quelli della guerra del '15... Lo so io, che ho abbattuto cinque aeroplani austriaci direi quasi!

E cominciò la solita filastroca: naturalmente le signore lo guardavano ammirate.

— Ah! Lo vorrei avere adesso un «caccia» per far vedere a questi novellini quello che sanno fare i cavalieri dell'aria della guerra mondiale, direi quasi!

— Se è per questo — disse un signore che fino allora si era tenuto in disparte — non si preoccupi: La porterò con me sul campo di Centocelle. Ho appunto un Breda 19 bisposto che fa al caso suo... Oh, scusi: non mi sono presentato. Permette? Maggiore pilota Solaro...»

\*\*\*

Ed ora, cari amici, riprendiamo il nostro discorso.

Era, dunque, una bella mattinata di maggio. Bella per tutti, ma non per il signor Timorosi: invitato insistentemente dal maggiore Solaro a dar prova delle sue virtù acrobatiche, non aveva potuto, nonostante le sue proteste, rifiutarsi.

Figuratevi la scena del signor Timorosi sul prato davanti al possente Breda 19: avete mai visto un condannato a morte in attesa dell'esecuzione? Così era il nostro eroe.

— Oh, caro signor Timorosi! Come va la vita, eh? Beh, vogliamo andare? — disse il maggiore Solaro avvicinandosi.

— Non... non crede che sarebbe opportuno provare ancora una volta il motore, direi quasi?

— Bah, se è per questo...

E ancora lo stellare lanciò nel cielo il suo urlo rabbioso.

— Che gliene pare? Che motori che abbiamo adesso, eh?

— Mo... molto bene, direi quasi...

Frattanto un aviere aveva portato gli indumenti di volo, che il signor Timorosi cominciò ad indossare lentamente.

— Scusi, signor maggiore, quanto tempo è che l'apparecchio non vola, direi quasi?

— Da ieri alle 16...

— Ma... ma non c'è pericolo? Sa, qualche piccolo atto di sabotaggio...

— Oh, stia tranquillo... Non entra mai nessuno nel campo!

— E... i comandi sono stati provati, direi — quasi?

— Altro che! L'apparecchio è perfettamente a punto...

— Va... va bene, allora saliamo, direi quasi...

Aiutato dall'aviere, il signor Timorosi salì seguito dal maggiore Solaro.

— Sa, non per niente, ma funziona bene il paracadute?

— Altro che bene, benone!

Il maggiore Solaro avviò il motore e, con un ruggito, l'apparecchio decollò. Con il piccolo telefono di bordo l'ufficiale comunicò al signor Timorosi che poteva anche prendere i comandi.

L'apparecchio s'impennò, fece sette od otto «loopings», poi scivolò d'ala, andò in vite e...

leri ho incontrato il signor Timorosi con un occhio nero.

— Che t'è successo? — gli ho domandato.

— Oh, nulla... Una piccola discussione col maggiore Solaro, direi quasi...

— E come mai?

— Bah... bazzecole... Ah, a proposito: sai mi sbagliavo quando dicevo di essere stato aviatore in guerra. Capirai: e io in guerra, direi quasi...

Costantino Petrosellini

## RESURREZIONE AZZURRA

RACCONTO

Aveva abbandonato tutto: il paese e la famiglia che si era opposta al suo ardente desiderio di diventare aviatore.



Antonio Adelli con un suo bell'aeromodello.

Era partito. Era andato in un campo, lontano lontano.

Poi il papà gli era morto. Era giunto il telegramma il giorno in cui era stato promosso maresciallo. Quel giorno, dopo la zioia della promozione, provò un po' di dolore. Poi più nulla.

Ormai gli affetti per i genitori s'erano persi in lontananza come una nuvoletta temporalesca. Nell'aviazione s'era fatto onore, era uno dei migliori piloti della sua squadriglia.

I superiori gli volevano bene e tutti vedevano in lui la possibilità di una brillante carriera. Ma lui era felice? No, non poteva essere felice un uomo, sia pure onorato, che non sapesse d'avere una mamma, dei fratelli, delle persone a cui potesse dedicare la sua vita di uomo e di soldato.

La prima volta che pensò a questo, pianse. Dopo anni e anni, forse sin dalla lontana fanciullezza, ancora una volta le lacrime scendevano dai suoi occhi di aquila. Scendevano lucenti e copiose come quelle d'un bimbo. Eppure erano lacrime d'un uomo che era forte, sagace e volitivo...

Un mese era trascorso da quel giorno, quando fu trasferito in un'altra squadriglia. Giunse al nuovo aeroporto preceduto dalla fama di ottimo pilota. Il giorno stesso fece conoscenza con camerati e superiori. Il colonnello gli espose quel giorno la necessità di mettersi con la massima attenzione e buonissima volontà al lavoro.

Molto era già fatto, ma moltissimo restava da fare.

Un giorno, durante un volo di allenamento, il motorista s'accorse che il serbatoio dell'olio perdeva. Facendosi portavoce con le mani, glielo annunciò. Impossibile ripararlo in volo, bisognava scendere.

Ma dove? Dappertutto erano boschi. Dopo un quarto d'ora avistarono un paesetto lindo ai piedi d'un monte.

Quando lo vide, ebbe una stretta al cuore. Quel paesetto bianco, quel monte scosceso, lui, lo conosceva bene.

Li aveva vissuta la sua vita di fanciullo. Li era morto suo padre. Li c'era ancora una mamma che aspettava il figlio.

Mentre pensava a questo, cercava un punto qualsiasi per atterrare. Un prato gli venne incontro verde e pettinato come un tappeto da salotto, ma l'atterraggio riuscì cattivo, perché lui, il grande pilota, ora non sapeva più comandare una leva. L'urto fu così violento che gli fece battere il capo contro il cruscotto.

Quando rinvenne, una donna era curva su di lui, ed aveva gli occhi azzurri, come lui, rigonfi di pianto.

— Mamma! — disse: e Mamma rispose con la parola che da tempo più non diceva: — Mamma...

Intanto i suoi fratellini, installati al suo posto nell'apparecchio, lo chiamavano: — Mamma, perché non ci porti lassù a trovare papà?

Allora un nodo gli strinse forte forte la gola e solo allora capì d'esser stato cattivo, cattivo: solo allora fu felice.

Guardando le casette bianche di quel villaggio che ritornava sua, aspirando il forte profumo del fieno tagliato nei prati su per il colle, sentì di aver ritrovato la via della felicità...

Il giorno dopo le campane squillavano gioconde a festa. Le rondini cinguettanti erano ritornate nel cielo più azzurro che mai.

Era Pasqua!

Romeo Biancucci

(Continua).

# N.° 6 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

**AEREO** — Si chiama aereo l'organo che irradia e raccoglie le onde elettromagnetiche per la trasmissione e la ricezione dei segnali radio telefonici e telegrafici. L'aereo, costituito in generale da un filo o sistemi di fili in trecciola

teramente metallico, mot. Isotta Fraschini Asso 750 HP., velocità massima 270 Km-ora.

**AERO A. 200** — Monoplano quadriposto da turismo, mot. Walter-Bora 220 HP., velocità massima 250 Km-ora.

**AEROCANNONE** — Cannone installato a bordo di un aeromobile.

**AEROCENTRO** — Luogo di concentrazione di materiale e personale aeronautico presso un aerodromo.

**AEROCENTRO DA TURISMO** — Istituzioni appoggiate alle organizzazioni periferiche della Reale Unione Nazionale Aeronautica per affermare e sviluppare il turismo aereo (vedi Scuole Civili di pilotaggio).

**AEROCHEMICA** (difesa) — Mezzi di difesa contro gli aggressivi chimici lanciati durante gli attacchi aerei nemici in periodo bellico. In Italia l'organizzazione per tale difesa è stata assunta dall'Unione Nazionale Protezione Antiaerea (U.N.P.A.) (V.).

La difesa contro gli aggressivi chimici può essere: individuale a mezzo maschera antigas (V.), autoprotettori (v); oppure collettiva mediante oppor-

di rame, nei velivoli assume due forme caratteristiche: aereo fisso, formato da fili che corrono dalle estremità delle ali agli impennaggi di coda oppure tra due punti estremi della fusoliera; aereo filante, costituito da un filo, portante all'estremità un pesino, che viene avvolto intorno ad una specie di rochetto chiamato tamburello; quando occorre effettuare la trasmissione, si gira il tamburello, in modo da svolgere il filo il quale, attraversando la fusoliera da un tubo di uscita, rimane pendente dall'apparecchio.

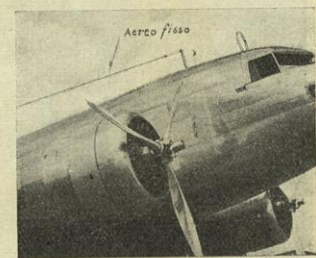
**AERIAL EXPERIMENTS ASSOCIATION (A.E.A.)** — Associazione aeronautica degli Stati Uniti fondata nel 1907 che, nei primi anni di vita dell'aviazione, costruì alcuni apparecchi.

**AERO** — Ditta Cecoslovacca di costruzioni aeronautiche e strumenti di bordo, con sede a Praga, fondata poco dopo la creazione dello Stato Cecoslovacco. Ha fabbricato numerosi velivoli che prendono il nome di «Aero» seguito dal numero-tipo.

**AERO A. 38** — Biplano, monomotore civile, mot. Gnome e Rhone 420 HP., velocità 180 Km-ora.

**AERO A. 100** — Biplano da ricognizione biposto, in costruzione mista, motore Avia 650 HP., velocità 270 Km-ora.

**AERO A. 42** — Monomotore da bombardamento, monoplano ad ala alta, in-



tuni ricoveri (v); ermetici, filtranti, rigeneratori.

**AERO CLUB DE FRANCE** — Fu fondato a Parigi nel 1898 allo scopo di incoraggiare tutte le forme di attività aeronautica. Ad essa sono affiliati gli Aero Clubs provinciali francesi.