

L'AVULONE

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

settimanale di aeronautica per i giovani

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

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



BREVE ISTORIA DEL BOMBARDAMENTO AEREO



Il modello veleggiatore «M. P. 9» in volo sul cielo di Baggio.

Si sa che il primo impiego bellico del velivolo è stato fatto dagli italiani, nella guerra per la conquista della Libia (1911-12).

E in questi primi voli sul nemico troviamo già, in embrione, due delle forme principali d'impiego dell'aviazione: il bombardamento e la ricognizione. Non troviamo la "caccia", essendo mancata allora... la selvaggina.

Sono passati appena venticinque anni da quell'epoca, ma quale enorme distanza, quanto diversità, tra i mezzi e le possibilità di allora e quelli di oggi!

I primi bombardamenti aerei! Vediamo in che cosa consistevano.

Gli aeroplani erano quei gloriosi trabiccoli del tipo della prima traversata della Manica (Blériot da 50 cavalli) con le sottili ali incurvate, i tralicci di fusoliera allo scoperto, le raggiere di fili, le ruote da biciclette.

Erano monoposti, e il pilota doveva perciò adempiere anche alle mansioni del bombardiere.

Le bombe (se ne portavano a bordo un paio alla volta...) pesavano un chilo e non erano più grandi di un arancio. Non esistevano, naturalmente, portabombe, né congegni di sgancio. Di dispositivi di puntamento neanche parlarne.

Sicché il pilota-bombardiere con una mano teneva la barra di comando del velivolo e con l'altra s'ingegnava a cavar di tasca la bomba (è stata dunque la tasca il primo portabombe aereo) e a scagliarla sul nemico.

Non senza aver prima provveduto a togliere all'ordigno la "sicura", e questa operazione era compiuta (gli arti erano tutti impegnati) con i denti!

Sembra una storiella, e invece è storia, anzi epopea. E il Poeta, nella Canzone della Diana, ha degnamente esaltato gli italiani Prometei del fuoco aereo:

... Salute, o Piazza!
Mòizo, Gavotti dal tuo lieve spalto
chinato sul pericolo dei venti
sul nemico che ignora il nuovo as-
[salto!

Anche la morte or ha le sue sementi.
La bisogna con una mano sola
tratti, e strappi la molla con i denti.

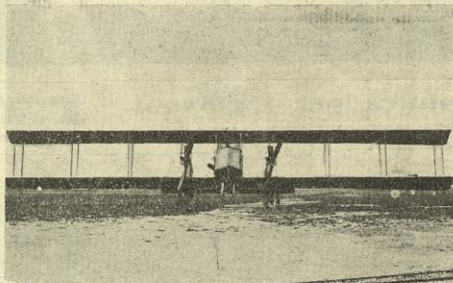
Anche la musa popolare senti l'eccezionalità dell'avvenimento e lo cantò a suo modo. Fiorirono allora gli stornelli romaneschi del Sor Capanna (il Poeta ci perdoni l'irriverente accostamento):

Quel giorno che volava un aeroplano
Successo ar campo turco confusione
Che nel vedere quell'uccello strano
Se mise tutto in grande agitazione.

Certamente gli effetti di questi primi e primitivi bombardamenti aerei erano essenzialmente di natura morale, data la specie e il numero delle bombe impiegate.

Ciò non toglie che la fantasia dei "pittori" delle oleografie popolari del tempo si sbizzarrisce nel rappresentare tali episodi come scene di carneficine.

Ricordo benissimo, raffigurate anche sulle copertine a colori dei nostri quaderni di scuola, le vedute degli scoppi di bombe aeree in mezzo



Il vecchio glorioso «Caproni 450».



Il moderno potente «S. 79».

agli arabo-turchi. Su in alto, nel cielo azzurrissimo, l'esile sagoma bianco-giallastra del "Blériot"; nello sfondo i verdi palmizi e in primo piano gli scoppi come eruzioni fiammeggianti di vulcani, e intorno, proiettati in tutte le direzioni, fezzoni e barracani, fucili e scimitarre, uomini riversi, cavalli impennati, ruote di cannoni in frantumi.

Venne poi la Grande Guerra (1914-1918) e l'aviazione si fece subito adulta. Il mezzo aereo si perfezionò rapidamente, la sua capacità di carico e le sue possibilità di azione aumentarono di molto.

Il genio e la tecnica italiani riuscirono allora a creare il primo tipo di aeroplano da bombardamento vero e proprio, concepito specificamente per tale compito.

Fu il Caproni trimotore. Una mirabile realizzazione per quei tempi, che si affermò anche sui fronti di guerra degli alleati.

In Italia poi quel velivolo ebbe una così grande popolarità, che non era raro sentir dire "un Caproni" per dire "un aeroplano" in genere di qualsiasi tipo: la voce "Caproni" era divenuta antonomastica.

Le bombe e le relative installazioni di bordo furono naturalmente adeguate alle nuove possibilità di carico e di impiego.

Si ammannirono bombe anche di cento chili che, non potendosi evidentemente più portare... in tasca, richiesero appositi portabombe, dotati dei necessari congegni per lo sgancio.

Furono pure installati i traguardi di puntamento, allo scopo di mandare a destinazione con la maggiore precisione possibile quei proiettili divenuti ormai micidialissimi.

L'aviazione da bombardamento era dunque formata in tutta la sua completezza, definita in tutte le sue particolarità.

Ora l'efficacia del bombardamento aereo non era più soltanto morale. Potevano essere effettuate distruzioni in grande stile, e ben oltre il raggio delle artiglierie, a distanza di decine e centinaia di chilometri.

Si poteva ora, per la prima volta nei millenni delle lotte umane, colpire efficacemente il nemico al di là della linea di combattimento e nonostante le difese comunque formidabili apprestate su questa linea.

Fu questa la vera grande "novità" della guerra mondiale. Con l'aviazione da bombardamento era nata l'arma destinata a "rivoluzionare" completamente l'arte della guerra.

Infatti, dopo il 1918, aumentati ancora, per l'incessante progresso tecnico, il raggio d'azione, la capacità di carico, la velocità, la quota limite dei velivoli, l'aviazione da bombardamento si impose all'attenzione dei politici oltre che dei militari e determinò la creazione delle Armate Aeree, la costituzione dell'Arma del Cielo come Forza a sé, a fianco

delle Forze terrestri e marittime.

Oggi l'aviazione da bombardamento, ragione d'essere ed essenza dell'Arma del Cielo, può disporre di mezzi di terrificante potenza.

Un aeroplano da bombardamento italiano l'"S. 79" è capace di portare un carico di 2000 chili di bombe a 3000 chilometri di distanza alla velocità di 380 km/h. Sono cifre di un primato mondiale conquistato già nel 1935. E fra venti anni?

Allora voi, balilla dell'anno XV, piloterete certo ben altri bolidi. E forse riderete della pretenziosità di queste cifre che ora qui ostentiamo!

Diel

PARACADUTISTA PER AMORE DELLA LIBERTÀ

Una delle evasioni più singolari fra le tante che la storia ricordi è senza dubbio quella eseguita da un certo Pietro Lavin, nato al principio del secolo XVII in un paese della Savoia, evasione che in seguito ha avuto molta importanza nella storia della navigazione aerea.

Di povera famiglia, incominciò presto a guadagnarsi la vita lavorando in una farmacia. Ciò non gli impedì di dedicarsi nelle ore libere allo studio della fisica, di cui era appassionato e uno dei libri da lui preferiti fu "Machinae Novae", un'opera dell'italiano Fausto Venanzio di Sebenico stampata nel 1616 a Venezia, la quale non era altro che una specie di enciclopedia dei nuovi macchinari e strumenti.

A venti anni recatosi a Parigi in cerca di fortuna, cadde nella più nera miseria. Disperando di far quattrini con la sua professione, egli aprì associato a un certo De Lanuay, un gabinetto di consultazioni segrete e fu sul punto d'essere im-

plicato in un processo per magia e solo in grazia di alti interventi riuscì ad essere messo fuori causa, mentre il socio si buscava dodici mesi di prigione. Fu in questo periodo, che conobbe una donna che lo persuase ad aderire, dato che al Lavin erano sorte nel frattempo delle velleità politiche, alla congiura che il visconte di Cinq-Mars, già capitano delle Guardie del Re, aveva organizzato nel 1641 contro il cardinale Richelieu, l'onnipotente ministro di Luigi XIII. Scopo della congiura, oltre il rovesciamento anche mediante un assassinio del Richelieu, la pace immediata tra la Francia e la Spagna.

Fallita la trama e arrestati dagli sgherri, ispiratori e complici, il Lavin fu condannato al carcere perpetuo in una prigione posta nei dintorni di Macon. Era questa un immenso fabbricato di forma quadrata, con quattro torri merlate agli angoli, ciascuna delle quali era alta circa sessanta metri. Relegato in quel se-



Questo modello veleggiatore di Aldo Celza di Roma, dopo parecchi bei voli, è rimasto su uno dei bellissimi pini della Torraccia.

polcro di vivi, l'irrequieto fisico decise di evadere; ma la cosa si presentava tutt'altro che facile. La sua cella era all'ultimo piano di un torrione ed aveva due solide porte munite di catenacci e di sbarre. Allora Lavin che escogita? Escogita semplicemente di mettere in pratica l'invenzione dell'italiano Fausto Venanzio di Sebenico, il quale, a differenza del grande Leonardo, aveva disegnato e descritto un tipo di paracadute quadrangolare anziché di forma piramidale.

Nel pagliericcio il prigioniero aveva nascosto una corda che appese agli angoli di un lenzuolo che tagliò in modo che presentasse le estremità quadrate. Preparato il rudimentale paracadute, bisognava trovare la maniera di violare la finestra. Con un temperino ridotta a mo' di sega, tagliò pazientemente tre sbarre dell'inferriata che chiudeva la finestra

e quando il lavoro fu compiuto, attese la notte propizia.

La prigioniera era immersa nel buio. Lavin divaricò con le mani le sbarre già tagliate, per modo che il suo corpo potesse passare, e aggrappato alla corda fissata all'estremità del lenzuolo si gettò nel vuoto da una altezza vertiginosa.

La discesa riuscì. Il prigioniero, volteggiando rapidamente nello spazio, calò giù e toccò terra sulla sponda di un torrente.

In questa maniera Lavin riacquistò la libertà ed è considerato dagli storici, ora che il piccolo "sacco" è in dotazione nelle Aeronautiche di ogni paese, colui che eseguì per primo, l'applicazione pratica di tale apparecchio. Infine è doveroso ricordare ch'esso fu ideato da un italiano e che oggi ha acquistato, grazie all'ingegno di un altro italiano, una sicurezza e una manovra perfette.

Antonio Brunori

Volerà o non volerà?

R A C C O N T O

(Continuazione del numero precedente)

— Almeno si sapesse dove andrà a cadere! — piagnucolò Renzo Patrizi.

— Speriamo di poter recuperare qualche cosa! — aggiunse Paolino, suscitando la freddezza generale nei riguardi delle sue eccelse doti di progettista.

— Se muore sarà colpa tua — disse Claudia con angelica cattiveria.

Ma la diatriba fu interrotta dalla definitiva designazione del punto finale della traiettoria seguita dal velivolo pazzereellone. La bellissima quercia (civetta!) lo aveva irresistibilmente attratto, accogliendolo fra le proprie amorse e forti braccia. Il crac era stato udito mezzo miglio lontano. I ragazzi si misero a correre a rotta di collo giù per la scorciatoia, non senza racimolare qualche spina e prodursi quelle simpatiche abrasioni che fanno poi la crosticina, delizia e divertimento per le inquiete mani nelle lunghe ore di scuola.

In un baleno l'albero traditore fu circondato e la cagnara ebbe inizio.

— Gian Carlo, dove sei? — gridò Armando Peseta col tono di colui che evoca gli spiriti di sotterra; ma

non aggiunse «se ci sei batti un colpo, se non ci sei battine due».

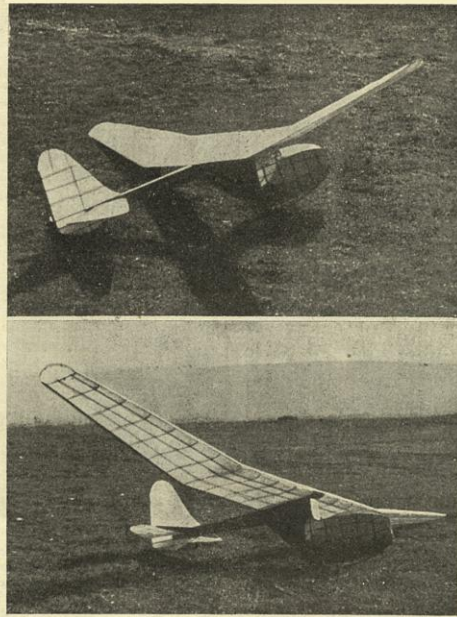
— Ti sei fatto male? — cantò Cinzia, che era arrivata per ultima ed aveva ancora il fiato grosso.

Perchè bisogna sapere che i pezzi dell'aeroplano e quelli supposti del pilota si trovavano tuttora in cima all'amorosa e fronzuta quercia, quasi che amassero far concorrenza o comune lega con gli uccelli che avevano copiosamente intessuto nidi e dondoli sui più alti rami, certi che nessuno mai avrebbe potuto violare le loro dimore.

Era facile scorgere un'ala ad est ed una ad ovest, il carrello a nord e la coda a sud, ma di Gian Carlo, ahimè, nessuna traccia. Non si poteva capire a qual punto cardinale egli avesse trasferito i propri lari.

— Bisogna andare lassù — affermò energicamente Paolino, riacquistandosi con questa buona idea buona parte della fede pubblica.

Facendosi reggere da un ben congegnato sistema di mani e di schiene, raggiunse il primo ramo sul quale s'inerpicò con l'agilità di una scimmietta. Quindi iniziò la scalata verso la parte più grossa dei rami, pensando che soltanto là dentro poteva nascondersi il corpo dell'infelice aeronauta.



Eccovi un bel modello veleggiatore, il P. H. 7, progetto dell'ingegner Fidia Piattelli, costruzione di Tosroni.

Invece, nulla. Gli aspettanti, dal basso, davano indicazioni e preoccupazioni al cercatore.

— Gli avevo detto io di tirare la leva — cominciò a piagnucolare Paolino ad un certo punto — ma lui è un testardaccio che vuol sempre fare a modo suo... chissà dov'è andato ora! Non l'avete mica visto cascar fuori prima che venisse a far la ghiandaia quassù?

— Macchè — rispose il coro — e ora che facciamo?

Per non perder tempo, le ragazze si misero a piangere a piccoli singhiozzi.

In mezzo a tanto sconquasso morale, ad un tratto si udì uno strano grido che somigliava, ma molto più forte, a quello della nominata ghiandaia.

Gra, gra, gra.

Gli astanti ammutolirono, mentre Paolino si mise a tremare così forte che quasi si sentivano stormire le foglie.

— Che cosa c'è adesso? — gridò in preda ad un folle terrore.

— Gra, gra, gra — ripeté più forte la supposta ghiandaia.

— Mamma mia! — esclamò sgomentosi Vera Tabriz — questa è l'anima del povero Gian Carlo!

— Eh! non facciamo scherzi di cattivo genere! — gridò una voce dall'alto.

— Gian Carlo! Gian Carlo, dove sei? — esclamarono tutti insieme i piccoli amici rinfrancati, cercando ovunque col nasetto in aria come se fosse possibile che il grande pilota stesse ancora volando con mezzi propri in cerca di un atterraggio conveniente.

— Son qua che aspetto che questo barbaggiani mi venga ad aiutare a scendere.

— Non ti avevo visto... — si scusò mortificato Paolino che solo allora, guidato dalla voce, aveva scorto l'amico appollaiato su un altissimo e decentratissimo ramo, sul quale Gian Carlo stava facendo l'altalena attaccato per una mano e per il fondo dei calzoni, per fortuna molto resistenti.

L'opera di salvataggio non durò molto. Toccando terra, l'eroe fu as-

salito di domande e dovette sopportare il peso delle tre corone di fiori che le fanciulle avevano per lui amorosamente confezionate.

— Volare? Una sciocchezza... come le montagne russe... e poi, come avete visto, in un modo o nell'altro si vien giù... al massimo qualche graffio e qualche lividura...

Il sole rideva nel cielo, cercando con lo sguardo lungo il sentiero che discendeva dalla collina, sul quale dieci ombrette saltavano come capre, cantando le canzoni imparate sui banchi della scuola, ch'esse avevano momentaneamente abbandonato per una grande avventura prematuramente affrontata ed ai quali tornavano per sapere veramente, col tempo, come si fa ad emulare e superare le aquile.

FINE

Mario Salvadori

CRONACA BREVE

IL DUCE, il 4 corrente partito dall'aeroporto del Littorio, ha compiuto un volo di allenamento sul proprio apparecchio «S. 81» della durata di due ore, passando sopra Sabaudia, Civitavecchia e Tarquinia.

IL MARESCIALLO GRAZIANI, Viceré di Etiopia, si è recato a visitare il campo di aviazione di Mogadiscio, grandioso, imponente impianto modernissimo che onora la tecnica e l'organizzazione della nuova Italia.

E' STATO DECISA l'istituzione della nuova linea aerea Praga-Venezia, sulla quale verranno usati dei trimotori italiani capaci di trasportare 18 passeggeri.

ANCHE QUEST'ANNO la R. Aeronautica ha contribuito alle Opere Assistenziali del Partito fascista con offerte di pacchi viveri, vestiario, giocattoli, razioni di rancio distribuite giornalmente presso gli aeroporti e le caserme, e concessioni di sussidi in denaro per la cospicua somma complessiva di lire 546.030.

E' STATO APPROVATO il progetto del Demanio Aeronautico per la costruzione sulla sponda destra del Tevere, in località Magliana Mezzocammino, del nuovo aeroporto civile dell'Urbe per il traffico degli aeroplani e degli idrovolanti.

AL RADUNO AEREO DELLE OASI, che si svolgerà in Egitto dal 23 al 27 corrente con la partecipazione di turisti aerei egiziani, inglesi, tedeschi e francesi, l'Italia sarà presente con una pattuglia di piloti della R.U.N.A.

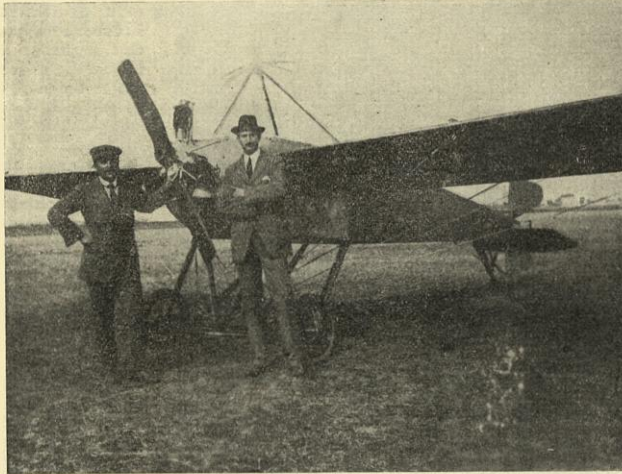
NEI GIORNI SCORSI le organizzazioni dopolavoristiche, i sindacati e i giovani preaeronautici di Luca hanno effettuato una visita all'aeroporto «Enrico Squaglia» di Tassignano, interessandosi assai alle illustrazioni sul funzionamento dei vari servizi fatte dal comandante dell'aeroporto stesso.

DURANTE L'ULTIMA SETTIMANA del mese di gennaio, nelle Scuole di pilotaggio della R.U.N.A., dodici allievi hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado, due allievi il brevetto civile di secondo grado ed uno il brevetto di motorista civile.

UNA NOTEVOLE IMPRESA ha compiuto una squadra di dodici idrovolanti plurimotori da bombardamento della Marina nord-americana, che hanno superato, con un



Un buon aeromodello a fusoliera costruito nel 1936.



Aviazione 1912 — Monoplano «O.R.A.» ideato e costruito da Castellani di Roma. L'apparecchio ha volato sul campo di Centocelle.

solo volo ed in formazione, i 3690 chilometri che separano San Diego da Pearl Harbour, nell'arcipelago delle Hawaii in 22 ore circa.

IL GOVERNO INGLESE ha affidato la valigia diplomatica diretta all'Ambasciata britannica presso il Quirinale all'Imperial Airways, che la trasporta fino al lago di Bracciano.

PROSSIMAMENTE sarà attivato un servizio aereo in reciprocità tra l'«Air France» e la «I.A.P.E.» spagnola da Parigi a Valenza, dove hanno sede i capi del partito rosso in lotta contro i nazionalisti spagnoli.

IN FRANCIA è stata costituita una speciale brigata aerea di polizia, che provvederà ad assicurare il controllo nel cielo, con particolare riferimento a possibili contrabbandi aerei.

E' IMMINENTE l'invio di una missione aeronautica tedesca nel Giappone, ove sono largamente riprodotti ed usati apparecchi derivati dai tipi «Dornier», «Rohrbach» e «Junkers» tedeschi.

DOPO UN LUNGO PERIODO di inattività, è stata riaperta la fabbrica aeronautica olandese «Aviataand», che costruisce, oltre ad alcuni tipi in serie di aeroplani «Kolhoven», anche i paracadute «Irvin».

L'INVENTORE POLACCO Grzywnowicz ha inventato un motore che può essere azionato a polvere di lignite o a carbon fossile che egli ritiene di poter applicare all'aviazione.

LA SOCIETA' «LOT», che esercisce la rete aerea polacca, oltre a consegnare speciali onorificenze ai giornalisti che acquistano benemerite aeronautiche, ha messo permanentemente a disposizione della stampa un aeroplano «R. W. D. 13».

SE DOBBIAMO CREDERE A NOTIZIE provenienti dalla Russia, alla Società per la difesa antiaerea e chimica «Ossoavichim» sono iscritti sei milioni e 300.000 individui, dei quali 30.000 hanno effettuato lanci di addestramento col paracadute.

IN SEGUITO ALL'ADOZIONE DI IDROVOLANTI sull'intero percorso dall'Inghilterra all'Australia, la linea dell'Imperial Airways si svolgerà sul seguente itinerario: Southampton - Berre (Marsiglia) - Bracciano (Roma) - Brindisi - Pireo (Atene) - Mirabella (Creta) - Alessandria d'Egitto - Lago di Galilea (Palestina) - Hebanjo (Iraq) - Basra (Iraq) - due scali da stabilire sul Golfo Persico - Gwadar (India) - Caraci (India) - Jodpur (India) - Gwalior (India) - Allahabad (India) - Calcutta (India) - Akiab (Birmania) - Rangoon (Birmania) - Victoria Point (Birmania) - Pessang (Malesia) - Singapore (Malesia) - Dendang (Indie olandesi) - Surabaya (Indie olandesi) - Birna (Indie portoghesi) - Koepong (Indie portoghesi) - Porto Darwin (Australia), donde la linea

proseguirà con aeroplani per Sidney, Adelaide e Cauberra, a cura della Società Australiana «Quantas», associata all'Imperial Airways».

AVIAZIONE IN VERSI VELIVOLI

*Velivoli,
snelli
e belli,
che solcate
con disinvoltura
le vie del cielo,
insegnatemi a volare!
E portate
anche me, su in alto,
nelle strade inviolate!
Vorrei volare,
non solo,
ma con tutti i sogni miei.
Potessi un giorno
vederli i sogni miei
tutti nel cielo
volare, volare
in alto,
e solcare
ad uno ad uno
l'azzurro
più alto
come velivoli!*

IL PINGUINO

*Pinguino,
tu sei
tanto
carino
e simpaticuccio
poi non so quanto
con quel beccuccio,
fatto a cappuccio
e da paperottolo
veramente buffo.
Quando ti fai un tuffo
presso le acque del polo,
o in quelle dello zoo,
o quando cammini solo solo
nella via
od anche in compagnia
con gli altri
leggadrissimi pinguini,
sei proprio tanto tanto buffo,
ma in una maniera solenne,
e sembri un bamberottolo,
che, messe le prime penne,
si fa posare
per terra per provare
i primi difficili
e malsicuri passi.
Ho una sconfinata
simpatia
per te,*

*bestiola mia,
ma, non te ne
offendere,
se mi pare
(mi potrei benissimo sbagliare)
che tu sia
simile assaissimo
all'umanità:
tu cammini a stento,
fai una gran fatica
e sembra che tu debba cascare
da un momento
all'altro.
Ma tu
sei scaltro:
scansi i guai
e non cadi mai.
A proposito, senti qua:
mi togli una curiosità?
A che ti servono
quei due moncherini*

*che voi altri pinguini
portate attaccati
alle spalle?
Son due zampine,
aborti di natura?
O sono, forse, due ali
in miniatura?
Ma se sono ali,
perchè le hai,
se non sai
volare?
Povero pinguino
mio!
Sei
carino,
ma divinamente
buffo.
Sempre, però,
meno dell'umanità.*

Luciano del Lauro.

LETTERA D'UN RE DEPOSTO

Illustre signor Direttore,

chi Le scrive è un ex-re. Prego, prego! Non si sbigottisca e stia pur comodo. Da tanto tempo, ormai, tutti mi trascurano e tantissimi, specie fra i giovani, non sanno neppure chi io sia che, davvero, ogni forma di rispetto esteriore mi imbarazza, anzi, mi infastidisce.

Dunque sono un ex-monarca. Delle mie lodi e delle mie imprese gloriose e, a volte, sanguinose furono per decenni pieni i giornali d'Europa e del mondo.

Tutti parlavano dell'imponenza del mio aspetto, della nobiltà del mio incedere, della lucentezza dei miei abiti, della mia innata aspirazione alle alte mètte. Suscitai passioni ardenti; poeti scrissero odi piene d'enfasi in mio onore, le donne giunsero ad adottare fogge di vestiario che ricordavano (nientemeno) i miei regali lineamenti; perfino i tappezzieri e i fabbricanti di stoviglie riprodussero la mia serenissima immagine su arazzi e piatti!...

Ahimè, tutto questo è ormai di-

menticato, superato, come dite cinicamente voi uomini, sempre pronti ad abbandonare gli antichi idoli per spargere i vostri incensi dinanzi agli altari di feticci nuovi.

Oggi, il mio azzurro, sconfinato reame è conteso tra un mio figliuolo degenero e ingrato ed un insolente usurpatore, la cui maggior virtù è di far gran chiasso attorno a sè. Ed io? Io sono appena rievocato, e solo a scopo di ludibrio, dai periodici che si proclamano umoristici.

Ma come, signor Direttore, non mi ha ancora riconosciuto? E' proprio necessario che Le dica che il mio grande avo fu Montgolfier e che Lei si trova fra le mani il regale autografo di S. M. il Pallone Aerostatico, detronizzato dal suo deforme rampollo il Dirigibile e da quel rumoroso e ambizioso arrivistà che è l'Aeroplano? *

Eppure, fra la tanta tristezza, compagna inseparabile d'ogni abbandono, una gioia amarissima affiora, una gioia malvagia, se vogliamo:

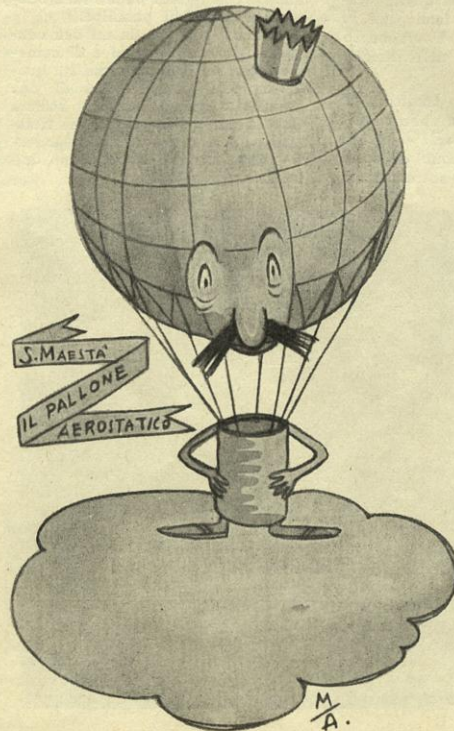
quella di vedere che l'uomo decade con me ed è spinto alla rovina ultima da tutti i mostri meccanici che ha creato.

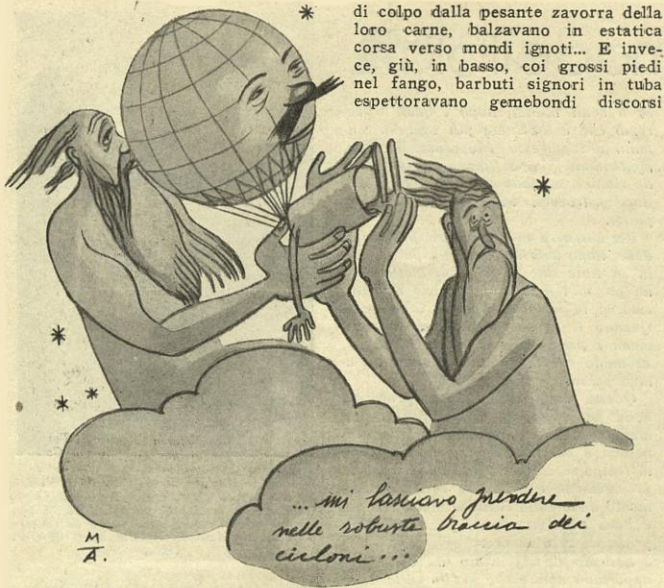
Ah sì, eh? Egli mi ha ripudiato per preferirmi l'aeroplano o il dirigibile. E perchè? Perchè, dice lui, lo portano in qualche luogo prestabilito.

Ma, per l'altissimo cielo che fu un giorno mio! E che bisogno c'è di andare in qualche posto prestabilito?

L'uomo non è più padrone d'esser se stesso, di appartenere a sè solo e di regalarci il lusso magnifico, degno d'un nume, di non avere una mèta?

Chi s'aindava a me conosceva, per quanto era possibile a un uomo, questa sublime ebbrezza del silenzioso vagare. Questi erano i miei doni: il silenzio e





l'indipendenza, l'indipendenza dai vincoli umani, dalle mille piccole bocche che affliggono l'umanità. Chi partiva con me andava dovunque e in nessun luogo. Non poteva avere impegni mondani.

Se ogni viaggio finisce con l'annoiare perchè l'immaginazione precede il viaggiatore lungo il suo cammino e lo attende a destinazione, coi miei imprevedibili, mutevolissimi, fiabeschi itinerari, l'immaginazione doveva procedere al passo col viaggiatore, se non voleva sviarsi o, addirittura, esser lasciato indietro.

Ma sin dai miei tempi, purtroppo, l'uomo aveva in sé i germi della malattia del positivo e dell'utilitario. Già i primi aeronauti pensarono al modo di farsi portare dal vento in una direzione piuttosto che in un'altra. Per questo mi forarono il sommo del cranio per lasciar sfuggire a loro talento il gas che costituiva il mio spirito, e quindi discendere, e caricarono la navicella di ridicoli sacchetti di sabbia da vuotare al vento, per risalire quando lo giudicassero opportuno. In tal modo pretendevano di trovare correnti favorevoli ai loro capricci.

Tante volte mi lasciai prendere nelle robuste braccia dei cicloni che mi trascinarono urlando inni guerrieri ai confini delle stelle, e i fulmini giocherellavano graziosetti attorno al mio cranio d'argento...

Tutto questo era magnifico, esaltante, ma l'aeronauta, pavido come una lepre, non trovava di meglio che lacerarmi perchè il gas esalasse ed egli potesse tornare al fango della superficie!

No, mi duole dirlo, signor Direttore, ma gli uomini son ciechi.

Non capivano la mia bellezza, non capivano che ero un simbolo vivente dell'essenza stessa della vita. Quando, stanco di tenere il mio spirito lievissimo rinchiuso nell'involucro, esplodevo con uno schianto di gioia, e i brani della seta e i rottami della navicella, e i cadaveri degli aeronauti giacevano sparsi al suolo, i signori uomini innalzavano lugubri gemiti sulle spente vite dei prodi navigatori e sulla distrutta macchina loro. E tenevano gli occhi a terra.

Ma che distruzione e che gemiti! A quell'ora il mio spirito liberato si dilatava giososo in ogni senso, senza impaccio d'involuceri e, parlamenti, gli spiriti dei caduti, liberati

di colpo dalla pesante zavorra della loro carne, balzavano in estatica corsa verso mondi ignoti... E invece, giù, in basso, coi grossi piedi nel fango, barbati signori in tuba espectoravano gemebondi discorsi

sui nostri insignificanti avanzi. E non vedevano che quelli.

Sunt lacrimae rerum!

E con questo, signor Direttore, gradisca i sensi della mia ex-sovrana benevolenza.

S. M. il Pallone Aerostatico
e p. c. c. E. J.

Il III° grande Concorso fra gli allievi delle Scuole medie inferiori

"L'aquilone" bandisce un concorso tra gli studenti delle Scuole medie inferiori, regie e pareggiate, per lo svolgimento di un racconto aviatorio umoristico illustrato. Gli elaborati non dovranno superare le tre facciate dattiloscritte di carta formato protocollo. I disegni dovranno essere in nero, a matita o a inchiostro di China.

Il concorso scade alla mezzanotte del 15 febbraio 1937-XV.

I° PREMIO

Lire 200 e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

II° PREMIO

Lire 100 e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

III° PREMIO

Lire 50 e un abbonamento gratuito per un anno a L'aquilone.

La Giuria segnalerà, nella sua relazione, i nomi dei signori Insegnanti che reggono le classi frequentate dai vincitori delle suddette gare.

I signori Insegnanti sono pregati di controfirmare gli elaborati che i loro alunni destinano ai nostri concorsi.

AGLI SMEMORATI

IL PROSSIMO NUMERO SARA' L'ULTIMO CHE SPEDIREMO AGLI ASSOCIATI CHE NON ABBIANO ANCORA SPEDITO LA QUOTA PER IL RINNOVO DELL'ABONAMENTO.

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 ABONAMENTO.

Il terzo premio del concorso scuole medie

Dal Vesuvio alla luna

Sono in un campo di aviazione. Un bel monopiano scende leggero, i passeggeri pure scendono ed io, con la scusa di voler visitare l'apparecchio, ci salgo. L'elica è in moto: tutti accorrono per fermarmi, ma io sono già in alto, volo verso il cielo, verso una nube che presto mi ricopre.

Velocemente mi dirigo verso il sud, sono sopra Napoli, sopra il Vesuvio. Il mio apparecchio, per un guasto del motore, precipita dentro l'ardente cratere e dopo una rapida discesa mi trovo in una sala illuminata a giorno e ammobiliata in stile « 900 ».

Ecco che viene il Re del Vesuvio, il Signor Vulcano, che, subito, lieto di fare la mia conoscenza, mi offre nettare e ambrosia; poi mi dà un liquido miracoloso, una sola goccia del quale mi farà volare per chilometri e chilometri.

Quindi il gentile Re mi invita a fare una visita al Regno dei morti, luogo molto triste.

Vedo fra le tante anime quella di Ulisse e di Diomede, che sono unite; vedo quella di Omero che compone un nuovo poema non per i vivi, ma per i morti, e fra tutto questo fiammeggiare scorgo l'anima di Achille insieme col suo diletto amico Patroclo.

Tutte le anime desiderose di sangue ecco mi si fanno dattorno: allora Vulcano mi conduce fuori ed io, dopo aver ringraziato caldamente il Sovrano del Vesuvio, che mi aveva già aggiustato il guasto del motore, riparto velocemente.

E' notte. Sono nel cielo stellato ove risplende la Luna. Fermo il mio apparecchio vicino alla via lattea e mi disseto nel gran fume di latte.

Ora mi dirigo verso la luna, che con i chiari occhi mi guarda e ride, spalancando la bocca smisurata; prima però che possa fare in tempo a fermare l'apparecchio, spinto dalla velocità, entro nella bocca, penetro nella gola; ma la luna con un colpo di tosse mi respinge e mi lancia fuori.

Ecco che passo vicino ad un occhio col quale la luna mi guarda di traverso per il tiro fattole. Ma io seguito il volo e mi trovo sopra l'enorme testa del pianeta, che, con stupore, trovo abitato. Atterro e molti abitanti mi circondano curiosi e meravigliati di vedere il nuovo uccello.

Essi non hanno capelli, hanno un solo occhio e sono di statura molto piccola. Mi parlano e con gran meraviglia sento che parlano latino. Mi raccontano tra l'altro che sono in guerra con un'altra città, che il loro fortunato paese è sempre illuminato dal sole e che i loro alberi producono ogni sorta di cibi.

Rispondo loro che nella guerra in cui

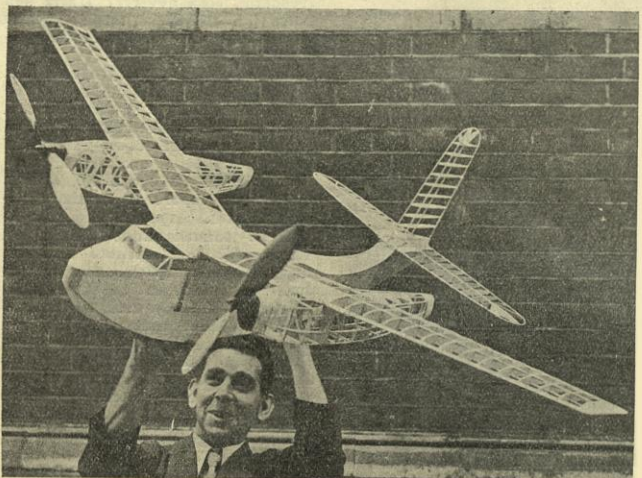
sono impegnati prenderò le loro difese ed infatti con la mitragliatrice del velivolo faccio strage dei nemici.

Ad un tratto appare un vecchione con una lunga barba, con una corona d'oro in testa ed in mano un mazzo di fulmini. Lo riconosco subito: è Giove, il buon Re che si è rifugiato sulla luna, perchè sulla terra nessuno seguiva più il suo culto. Il Dio mi invita a salire sul suo cocchio tirato da cavalli dall'aurea criniera e con zoccoli di bronzo.

Dopo una breve galoppata arriviamo su di un colle sulla cima del quale sorge una villa sontuosa. Giove suona il campanello vicino al quale leggo la scritta: « Olimpo »: le porte custodite dalle Ore si aprono e Giove mi mostra la sua casa. Poi mi invita a cena. La sala ove si mangia è gremita di dei e di dee, tra cui riconosco Minerva, Giunone, Apollo, Marte ed altri. Giove mi mostra poi il bel parco ed io di là guardo gli innumerevoli pianeti, scorgo la prediletta Terra e penso alla mia bella Italia e a tutti i miei parenti che ivi ho lasciati, vedo pure che il mio aeroplano è in pericolo: infatti una moltitudine di « Innatici » gli balla intorno avendolo scambiato per un Dio. Senza nemmeno salutare il Re degli Dei, corro verso il velivolo, vi salgo e tra le proteste dei miei adoratori, decollo e mi dirigo verso la terra.

Sono già sopra il Polo, la grande distesa gelata; mi avvicino ove la terra ha il suo asse immaginario e con mia somma meraviglia mi accorgo che anche il polo è abitato. Infatti una moltitudine di esquimesi balla e suona celebrando il carnevale. Appena mi scorgono, mi invitano a prendere parte alle loro feste, che ricordano anche il recentissimo annuale della loro venuta al polo. Questi uomini straordinari hanno una vita lunghissima, potendo arrivare anche al cinquecentesimo anno di età. Semizelato mi congedo da loro e mi dirigo verso l'Europa. Sono presto sopra l'Italia e vedo la mia cara Patria come in una carta geografica. Sorvolo il monte Bianco e un soffio gelido mi sferza il viso. Poi il mio apparecchio con velocità vertiginosa vola verso il punto di partenza. Ma mi accorgo che proprio sopra il campo di aviazione il miracoloso liquido di Vulcano manca. Scendo perciò a motore spento e dopo tante avventure sono finalmente fra i miei compatriotti, che mi guardano ammirati. Io mi allontano con spavalderia; ma inciampo in un sasso e faccio un bel capitolombolo. Così termina, male e tra le risa dei miei ammiratori, il mio miracoloso viaggio.

Bruno Bianchini



Eccovi un modello in balsa di un idrovolante che dovrebbe attraversare l'Atlantico nord. La costruzione è di un ingegnere inglese.

Fra Palestra dell'aeromodellista

Modello veleggiatore « Roma »

(Continuazione dal numero precedente)

Eseguiamo lo stesso lavoro per tutte le cèntine, e le poseremo tutte nel posto loro assegnato, collocando a posto contemporaneamente i listelli del bordo d'attacco e del longherone inferiore, dopo aver messo una goccia di colla negli incastri. Per non rovinare il disegno è opportuno mettere un pezzetto di carta sotto ad ogni incastro, in modo che la colla non possa colare sul disegno. Le cèntine devono essere collocate in modo da coprire esattamente i segni corrispondenti ad ognuna. La cèntina I non ha, anteriormente, il listello fisso al tavolo, ma controlleremo ugualmente che il bordo d'attacco sia in corrispondenza del bordo d'attacco del disegno.

Le cèntine devono risultare ben appoggiate al disegno, tanto verso l'avanti che all'indietro. Occorre inoltre ricordare che il listello inferiore del longherone anteriore arriva solo alla cèntina VIII; quindi dovrà essere tagliato a mezzo centimetro od un centimetro fuori di questa.

Collocate le cèntine, si dispongono ben perpendicolari al piano della tavoletta, magari con l'aiuto di una squadretta, quindi si mettono a posto il listello superiore del longherone anteriore ed il longherone posteriore, che arriva, anch'esso, soltanto alla cèntina VIII e dovrà quindi essere tagliato a mezzo centimetro od un centimetro fuori di questa. Naturalmente prima di mettere questi due listelli, si sarà messa una goccia di colla negli incastri.

I due pezzi di listello triangolari del bordo d'uscita verranno uniti fra loro con due striscioline di impellicciatura incollate, una sopra ed una sotto, in modo da coprire la giuntura.

Infine metteremo, ad ogni incastro delle cèntine con il bordo d'uscita, dei triangoli di impellicciatura, fazzoletti, rappresentati con tratteggio nella fig. 10, ed incollati alle cèntine ed ai bordi d'uscita dalla parte del dorso.

Verso la mezzetta faremo sporgere i listelli, dalla cèntina I, di 4 o 5. cm. Alcuni pesi, non troppo forti per evitare danni e deformazioni, terranno a posto tutti gli elementi.

La nostra semiala è montata, e non resta che attendere che la colla asciughi alla perfezione, in luogo non troppo caldo, senza impazienze di vedere il lavoro finito, che riuscirà tanto meglio quanto più sarà eseguito con calma.

È opportuno a questo punto accennare alle varie qualità di colla che si possono adoperare nella costruzione dei modelli volanti.

Per il legno adopereremo la colla alla caseina (chiamata anche colla bianca, per il suo colore, oppure colla a freddo, perchè la sua preparazione è fatta a freddo), oppure la comune colla animale, o colla da falegname. La prima è di gran lunga migliore, e più comoda

da usare. Per la preparazione delle colle si procede in questo modo.

Per la colla da falegname si fa sciogliere in acqua, a bagno maria, la colla in quantità sufficiente. Bisogna evitare per quanto è possibile di mettere il recipiente direttamente al fuoco, perchè un riscaldamento eccessivo fa bruciare la colla che perde tutte le proprie qualità. Questa colla deve essere adoperata ben calda, e quindi occorre, per tutto il tempo che si devono eseguire delle incollature, tenerla a bagno maria in acqua bollente. Volendo distaccare dei pezzi incollati, si può sciogliere la colla per mezzo di spirito. La colla che rimane dopo l'uso può essere adoperata ancora, facendola sciogliere di nuovo, riscaldandola con l'aggiunta di un poco d'acqua.

La colla alla caseina invece si prepara mettendo la polvere in acqua fredda, in parti uguali (ad esempio un cucchiaino d'acqua ed uno di colla). Quindi si mescola, con una stecca di legno, fino a che non ci siano più grumi, e si sia ottenuta una specie di pasta. A questo punto è necessario lasciar riposare il miscuglio, almeno per un quarto d'ora.

ra o venti minuti, dopo i quali troveremo che è diventato più liquido. Soltanto ora potremo adoperare la colla, mettendone piccole quantità nei punti da riunire, curando che le superfici che devono trovarsi in contatto siano ben pulite.

Per ottenere un'incollatura perfetta è bene, dopo aver spalmato un po' di colla su tutte due le superfici, ottenere un po' di tempo in modo che il legno assorba la quantità d'acqua in eccesso. Quando si riuniscono i pezzi, la colla viene a penetrare addirittura nel legno, in modo che la giuntura diviene un unico pezzo.

Questa colla deve essere preparata volta per volta, nella quantità strettamente necessaria, perchè dopo disseccata non è più utilizzabile, ed il periodo di tempo in cui la si può usare dopo la preparazione è di poche ore. L'essiccamento della colla richiede molte ore, ed è bene non muovere i pezzi incollati prima di 10 o 12 ore.

Essendo in argomento di colle sarà opportuno notare che per la carta della copertura si usa la comune colla vegetale, o gomma arabica, che si scioglie in acqua, e può essere mantenuta per lungo tempo, aggiungendo acqua quando diviene troppo densa.

(Il seguito al prossimo numero).



Anche una rondine, Maria Corsetti di Torino, ha partecipato all'ultima gara per la Coppa E. Croce. Si è classificata sesta, fra 25 concorrenti. Ecco ancora un esempio da imitare, dopo quello dato da Rosalia Rizzi di Gorizia.

condensato e la corrente è ridiventata secca.

Ricapitoliamo tutto quanto. La corrente umida ma non satura eseguisce in un primo tempo una espansione adiabatica secca, e subisce un raffreddamento di 1° per ogni 100 m. di salita. Giunta ad una temperatura tale che l'umidità specifica sia sufficiente alla saturazione (vedi diagramma 18), incomincia la condensazione e con essa la restituzione di calore. La diminuzione di temperatura (gradiente termico) procede quindi più lentamente. Essa però riassume in seguito fino ad assumere valori poco differenti da quelli dell'adiabatica secca.

Tutto questo andamento è stato riprodotto nel diagramma della figura 20. Bisogna però tener presente che questo diagramma è puramente schematico, e che in realtà si esaminano tratti molto piccoli della curva. Si hanno dunque praticamente sempre segmenti retti, più o meno inclinati. Il diagramma 21 riporta graficamente i valori indicati dall'ultima tabella per il gradiente adiabatico umido in funzione della temperatura. Vedete dunque le varie adiabatiche umide e, tratteggiate, una adiabatica secca accanto ad ognuna di esse.

Quello che abbiamo detto nella

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

(Per maggiore comodità al lettore ripetiamo in questo numero la pag. 18).

Abbiamo parlato finora di aria secca.

Supponiamo invece (come succede sempre in realtà) di avere dell'aria umida. Prendiamo cioè aria alla temperatura di +20° contenente 8,3 grammi di vapor d'acqua per metro cubo. Se quest'aria per una ragione qualsiasi comincia a salire (vedremo in seguito quali sono queste cause), essa si comporta come una massa d'aria secca, raffreddandosi cioè di 1° per ogni 100 m. di salita.

Quando essa sarà giunta all'altezza di 1200 m. la sua temperatura sarà di 20-12 = +8°. Ma, come abbiamo visto al N. 8, la massima umidità assoluta che può essere contenuta allo stato di vapore in un metro cubo alla temperatura di +8°, è proprio di 8,3 grammi. Se l'aria continua ad espandersi, e quindi a raffreddarsi, cosa avverrà? L'aria non potrà più contenere tutto il vapor d'acqua, e una certa parte di quest'ultimo si condenserà.

Abbiamo parlato a proposito del psicometro di Assmann del calore di condensazione e di evaporazione. Ricapitoliamo brevemente: nella evaporazione dell'acqua dobbiamo fornire una certa quantità di calore al liquido da evaporare, mentre quando un vapore si condensa, esso ci restituisce questo calore.

Nella condensazione forzata del vapor d'acqua contenuto nell'aria noi dobbiamo aspettarci la restituzione di questo calore di evaporazione. Ed infatti, così avviene. Il vapore condensandosi libera una certa quantità di calore, la quale ha l'effetto di diminuire il raffreddamento dovuto all'espansione adiabatica. Nella così detta espansione adiabatica umida l'aria non si raffredda dunque di 1° per ogni 100 m., ma di meno.

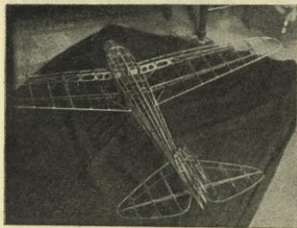
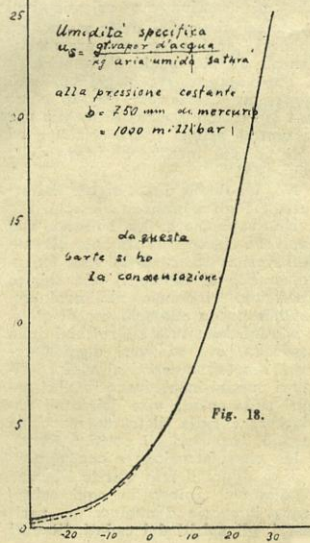
Se diamo uno sguardo al diagramma 18 che rappresenta l'andamento dell'umidità specifica col variare della temperatura, vediamo subito che

l'aumento dell'umidità è molto più forte alle temperature elevate che non a quelle basse. Se noi per es. abbassiamo la temperatura da +30° a +25°, avremo una condensazione di 5 gr. di vapor d'acqua, dato che la massima umidità specifica (umidità di saturazione) è diminuita da 25 gr. a circa 20 gr. per ogni kg. di aria umida. Se invece abbiamo dell'aria satura a -5° e ne abbassiamo la temperatura fino a -10°, avremo appena 1 gr. di vapore condensato.

Dunque: ad alte temperature una diminuzione di 1° porta con sé una condensazione superiore a quella eseguita a temperatura bassa. Perciò anche il calore di condensazione recuperato sarà superiore nel caso di temperature elevate e minore nel caso di temperature basse. Ultima conclusione: nell'espansione iniziata ad alta temperatura vi sarà una minore diminuzione di temperatura che non in quella iniziata a temperatura bassa.

Per esempio, se prendiamo una quantità d'aria satura e la trasportiamo dalla quota 0 a 100 m., avremo la seguente diminuzione di temperatura dovuta all'espansione adiabatica umida (la quale dunque si compone dell'espansione adiabatica secca attenuata dalla restituzione del calore di condensazione): temperatura di partenza: +30° +20° +10° 0° -10° -20° -30° diminuzione di temp. per ogni 100 m. di salita: 0,37 0,44 0,54 0,62 0,75 0,86 0,91.

Vediamo dunque che, a differenza da quanto abbiamo visto nel caso dell'adiabatica secca, il gradiente termico verticale non è costante. Siccome la temperatura diminuisce col crescere dell'altezza, il gradiente nell'interno di una corrente ascendente umida sarà prima piccolo poi colla diminuzione della temperatura aumenterà fino a diventare sempre meno diverso dal gradiente termico della corrente secca. Infatti tutto il vapor d'acqua sarà allora



Lo scheletro di un modello di M. G. Simoncini di Palermo, di m. 1,50 di apertura e m. 1,20 di lunghezza.

presente lezione, sarà forse non molto facile da comprendere, ma è indispensabile per la nostra trattazione. Si tratta di pochi concetti i quali però sono essenziali per tutta la teoria delle correnti ascendenti, dei cumuli ecc., teoria che interessa specialmente i volovelisti e gli aeromodelisti.

M. Garbell

(Il seguito al prossimo numero).

CONCORSO NAZIONALE

Nella premessa al regolamento del Concorso Nazionale è stato pubblicato che le scuole dovranno inviare un modello veleggiatore. È ovvio che dovranno invece uniformarsi a quanto è stabilito dal relativo articolo del regolamento. D'altra parte il testo che fa fede è quello che la R.U.N.A. fra breve distribuirà alle Sedi, raccolto in opuscolo.

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

AEROMODELLISTI BOLOGNESI. — Adunata, la scuola è pronta. Le iscrizioni sono aperte.

G. C. 85 - Livorno. — La superficie portante dei modelli volanti si calcola (come per i veri aeroplani) misurando l'area dell'ala, esternamente alla fusoliera, risultante dalla vista in pianta. Se l'ala è rettangolare, oppure trapezoidale, bisognerà fare il calcolo della superficie del rettangolo o del trapezio che ha per dimensioni quelle dell'ala, se è di contorni curvilinei occorrerà fare il calcolo con sistemi più o meno approssimati, che non è possibile spiegare qui, ma che potrai farti

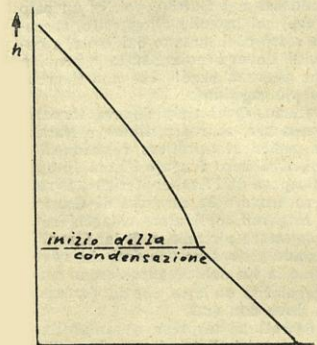


Fig. 20. Diagramma della temperatura, sull'asse orizzontale, crescente verso destra, in funzione dell'altezza h. (Vedi le «Nozioni elementari di meteorologia»).

indicare dal tuo insegnante di matematica. Ho fatto provvedere all'inizio dei supplementi, e faccio fare ricerche del vaglia del tuo amico Castellacci. Attendo i frutti della tua propaganda.

BERSAGLIERE AZZURRO - Roma. — Ti ho cambiato un poco lo pseudonimo che mi pare così più adatto. Il tuo modello ha la fusoliera un po' corta e certo non potrai ottenere una grande autonomia di volo per scarsità di elastico. Di profili che si possano adattare ve ne sono molti: se intendi fare un profilo semispesso puoi servirti del 608 «Gottina» 389 mentre se vuoi un pro-



Mario Ferrarini di Pescara con il suo modello d'alta velocità. Essendo l'apparecchio sprovvisto di carrello, il costruttore ha disposto l'elica in modo che si ferma orizzontale, ma, come egli stesso ammette, i risultati sono stati scarsi «data la complicazione».

filo spesso puoi servirti del 1056 «Gottina» 621. L'elica ricavala da un blocchetto di legno dolce, possibilmente circolo, e se non ti riesce costruirla ti consiglio di acquistarla. Il passo dell'elica dovrà stabilirlo a modello ultimato e a conoscenza del suo peso totale. Attendo presto il tuo abbonamento.

GIULIO TAMANINI - Milano. — Se vuoi imparare a costruire aeromodelli, ti consiglio il libro «Il costruttore di aeromodelli». La spiegazione costruttiva del modello che ti interessa è compresa nell'annata de L'Aquilone 1934 che comprende 24 numeri, e che, rivolgendoti alla nostra amministrazione, potrai avere per L. 0,60 ogni numero. Se vuoi metterti a contatto con degli aeromodelisti rivolgiti alla sede della locale R.U.N.A. Non esiste un elenco ufficiale dei primati ottenuti con aeromodelli.

ENRICO CANDIANI - Venezia. — Molti aeromodelisti hanno imparato a costruire le eliche leggendo le istruzioni pubblicate a suo tempo su L'Aquilone e perciò ti consiglierò di tentare di costruirtela rivedendo le copie de L'Aquilone arretrate dell'annata 1935. La fusoliera costruita con un tubo interno è da preferirsi per un modello con motore ad elastico. Per riprodurre le centine nelle dimensioni volute esiste un metodo grafico e matematico più volte pub-

Il folle progetto di un ufficiale di Napoleone

L'epoca che più abbonda di uomini e di avvenimenti straordinari è certamente quella napoleonica. A quel dramma favoloso che fece tremare di spavento tutta l'Europa, occorrevano attori sovrumani, di conseguenza il mondo vide elevarsi attorno alla figura di Bonaparte cento figli del popolo, venuti su quasi per miracolo, che seppero realizzare le più ardite imprese e furono pronti a sacrificare la vita per la difesa dell'Impero.

Ma nessuna di queste figure può essere paragonata al generale-scienziato Resnier, il quale, dopo aver inventato un ascensore che funzionava senza elettricità, vagheggiò il progetto «d'invadere l'Inghilterra per mezzo di soldati della Guardia alati».

Al sorgere dell'anno 1810, la potenza di Napoleone era al vertice. L'Europa continentale era, all'infuori della Russia, tutta soggetta all'egemonia imperiale francese. L'Inghilterra sola non piegavasi al sistema napoleonico, tanto che l'Imperatore prese in considerazione, dopo la disgraziata campagna di Egitto, l'opportunità di gettare centomila uomini sulle coste britanniche. Ma questo colpo audacissimo, dopo matura riflessione, fu dal Bonaparte scartato. Esisteva un braccio di mare che ostacolava l'impresa, un braccio di mare che nella cattiva stagione poteva far interrompere qualsiasi comunicazione e collegamento con gli invasori. E allora? Allora, per distruggere la potenza inglese e colpire la «perfidia Albione» al cuore, c'era l'invenzione di Resnier che, perfezionata, avrebbe permesso alla Grande Armata, a simiglianza di un enorme stormo di corvi, di scaraventarsi sulla sponda nemica...

L'apparecchio, costruito da Resnier, per volare, era di una semplicità infantile. Esso consisteva in un paio d'ali leggere di tela che dovevano assecondare i moti atmosferici ed obbedivano a movimenti delle braccia e delle gambe. Egli, partendo dal principio che il volo umano avrebbe dovuto prendere a modello quello degli uccelli, il quale non è tanto dinamico come statico, stabilì di sostenersi a lungo, approfittando delle correnti atmosferiche e con il minimo dispendio di forze. I rapaci, in genere, possono librarsi in aria senza quasi battere le ali. Questa constatazione, che fu per la prima volta studiata dal nostro Leonardo, suggerì dunque al generale Resnier

di sfruttare la forza dinamica e motrice del vento e allo scopo di dare all'uomo l'impulso necessario per raggiungere una certa quota, risolvette, quando iniziò ad Angoulême i primi esperimenti, di lanciarsi nel vuoto dal bastione del castello di Beaulieu, che fiancheggiava le acque della Charente.

Per quanto la forma delle ali fosse rozza e sommaria, per quanto i difetti dell'apparecchio erano apparenti, la vittoria del principio fu innegabile. Resnier riuscì a librarsi nell'aria grazie al movimento meccanico che produce il volo degli uccelli e volò nel senso esatto della parola, per 180 metri. Risultato, questo, veramente meraviglioso per quei tempi, se si pensa che soltanto cento anni dopo, nei dintorni di Parigi, Santos Dumont riuscì, a bordo di un gigantesco aquilone da lui costruito, a tenersi in aria durante un percorso di soli cento metri!

Questo lusinghiero risultato ottenuto diede modo al generale Resnier di perfezionare l'apparecchio con una serie di piccole modificazioni successive che gli permisero in un secondo tentativo effettuato nello stesso luogo, alla presenza di un'enorme folla, di volare per più di trecento metri. Ma ecco che sul più bello vi fu un momento di angoscia fra gli spettatori; una scossa improvvisa aveva rovesciato e fatto precipitare al suolo l'inventore, facendogli pagare con una gamba spezzata la sua passione per la scienza.

In questa maniera terminarono gli

esperimenti del generale Resnier, esperimenti che avrebbero, se proseguiti, certamente avuto un maggiore successo. In quanto a Napoleone, egli s'interessò del «folle progetto», parlò della necessità di perfezionare questa invenzione che «avrebbe potuto col tempo prendere notevole accrescimento» e forse gli ritornò nella memoria allorquando, in una stanza della Malmaison, attese l'ora di lasciare la Francia e di partire per l'isola lontana e ospitale.

Antonio Brunori



Enzo Vincenzi, ferrarese residente in Francia, ha costruito questi modelli, il cui peso si aggira sui 15 grammi per drg. La meraviglia dei francesi, non abituati a tali carichi alari, è grande, di fronte ai risultati di 2 minuti e mezzo, che sono tempi veramente ottimi.

ASSOCIAZIONE ALLA R.U.N.A.

Dopo tante incertezze e confusioni intorno alle tariffe delle iscrizioni alla R.U.N.A. da parte dei giovani e particolarmente di quelli appartenenti all'Opera Nazionale Balilla, è stato stabilito fra la Realeazione Nazionale Aeronautica e l'amministrazione del nostro giornale, che le quote sieno d'ora innanzi fissate come segue:

Balilla e Piccole Italiane L. 8 con diritto alla tessera e all'abbonamento a L'Aquilone fino al 28 ottobre seguente la data dell'iscrizione.

Avanguardisti e Giovani Italiane L. 15 con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a L'Aquilone con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione.

Fasci Giovanili e G.U.F. L. 15 con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a L'Aquilone con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione, o alle Vie dell'aria con decorrenza dal giorno dell'iscrizione.

All'atto dell'iscrizione è necessario presentare la tessera dell'anno XV dell'Associazione giovanile del Partito.

L'associazione alla R.U.N.A., oltre a dare, dunque, il diritto di ricevere un periodico aeronautico, permette di frequentare gratuitamente le scuole d'aeromodellismo, il cui numero va aumentando continuamente.

La R.U.N.A., dedicando la propria attività anche all'aeromodellismo, sta compiendo

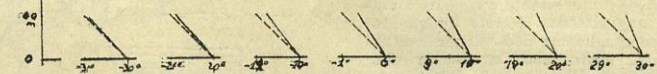


Fig. 21. Gradiente termico umido, per 100 metri di dislivello. Le rette tratteggiate rappresentano il gradiente termico per aria secca, di 1° per ogni 100 metri di dislivello. (Questa figura si riferisce alle «Nozioni elementari di meteorologia»).

un'opera che è destinata ad un grandissimo sviluppo, poiché va incontro alla massa di giovani che possono trovare nella costruzione degli aeromodelli il mezzo di avvicinarsi all'aviazione e di farsi una cultura tecnica e scientifica utilissima in futuro, particolarmente per coloro che comunque entreranno nella carriera aeronautica.

La R.U.N.A. ha scuole di pilotaggio a motore e di volo veleggiato; indice annualmente gare, raduni e manifestazioni aeree di vario genere, alle quali i soci possono partecipare ed assistere con notevoli facilitazioni, oltre a quelle concesse per i viaggi aerei.

Antonio Brunori

O col vento O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

Sywell si limitò a mugolare pietosamente.

— Signor Bernabé! — chiamò Natalina. — Vuole venire? Io non riesco a farmi capire da questo signore.

Don Bernabé di Tarancón era in quel momento occupato ad allestire il suo trimotore per una nuova traversata. Tuttavia accorse prontamente.

— Gli avete chiesto come sta, signora?

— Sì, ma pare che non capisca l'italiano.

— Uhm... How do you do, friend?

Sywell gorgogliò qualcosa che non assomigliava a nessuna parola di nessuna lingua.

— Comment allez vous, mon ami? — Blbbblgl! — fu la risposta.

— Como está Usted?

Sywell si dette a contemplare la mano fasciata e poi rise pienamente.

Con molta pazienza don Bernabé continuò ad interpellarlo in portoghese, russo e tedesco, ma senza miglior successo; alla fine vi rinunciò e tacque, senza però cessare di fissarlo con occhio indagatore.

Natalina, scuotendo compassionevolmente il capo, era sgusciata fuori per sorvegliare quel tale brodino senza rivali al mondo.

Dopo qualche attimo di riflessione, don Bernabé si riscosse come uno che sia arrivato ad un'intima conclusione. Sedette ai piedi del solido lettino e, palleggiando con aria distratta una pesante chiave inglese che aveva fra le mani quando Natalina l'aveva chiamato, fece questo bellissimo e istruttivo discorso, in chiarissimo idioma britannico.

— Illustre e amabile ospite caduto dal cielo! I casi sono due: o la botta ricevuta in testa vi ha completamente rimbecillito, oppure no. In questo secondo caso che, ve lo confesso, mi sembra il più probabile, perché la ferita è assolutamente superficiale, sorge spontanea la domanda: perché costui vuole passare per scemo? Mi seguita?

Sywell seguiva invece il volo d'un grosso moscone e mandava, di tra le labbra contratte, un rantolo fischiante d'effetto quanto mai sinistro. Ma Bernabé continuò imperterrito.

— Io vi parlo in inglese e son certo che questa è la vostra lingua, perché avete stampati in faccia i caratteri dell'interessante e simpatica razza anglosassone. Potete dunque essere ugualmente neo-zelandese di nascita, australiano, nord-americano, canadese... Fate voi! Il fatto è che mi capite. Ma c'è anche un'altra cosa! Son quasi disposto a giurare d'aver visto la vostra venerabile faccia in qualche altro angolo di mondo... forse nella stessa Inghilterra; certo in circostanze sgradevoli... Curioso, no? Ed ora: come diavolo vi trovate qui? Questo appunto vorrei sapere e, disgraziatamente, è proprio quello che voi, poveretto, non potete o volete dirmi. Già! Se non potete, siete da compiangere... Se non volete... bah, se non volete, bisogna che abbiate qualcosa di poco pulito sulla coscienza, che vi preme di nascondere. Ho ragione?

Sywell poco a poco si era assopito, o almeno sembrava; teneva gli occhi chiusi, unico mezzo per celare la

paura e l'odio rabbioso che gli traboccavano dall'anima; e ogni tanto dimenava, smaniando, la testa.

Don Bernabé si alzò fischiettando e fece qualche passo a caso per la tenda.

— Va bene, va bene! — concluse. — Vedo che siete in realtà un povero naufrago morente e che non avete capito una parola di quanto ho predicato. Vi lascio dormire; ne avete bisogno. Mi sarete grato che con le mie chiacchiere vi abbia conciliato il sonno!

Mise il capo fuori e vide che Natalina travasava il suo celebre brodino in una tazza. Rientrò e si avvicinò al capezzale del ferito, giuocchellando con il pesante ordigno d'acciaio come se fosse una matita.

— Ohè, buon uomo! — disse con voce bassa e penetrante, densa di minaccia. — Ti lascio perché ho da provare il mio idro, ma ricordati che son qui vicino, pronto a metterti a posto se ce n'è bisogno. Sei avvisato!

Sywell respirava forte, sempre ad occhi chiusi, ed ogni tanto il suo volto si contraeva dolorosamente. Entrò Natalina, in punta di piedi, soffiando sul brodo che rimestava con un cucchiaino.

— Dorme? — domandò sottovoce.

— Quello? — rispose don Bernabé. — Pare, almeno... — e uscì, accendendo nervoso una sigaretta.

— Poveretto! — fece Natalina raggiungendolo poco dopo con la tazza vuota. — Soffre ancora molto e non ha ripreso conoscenza.

— Sarà; ma non me ne fido — borbottò lo spagnuolo. — Quasi quasi rinunciò alla vita...

— E perché? Vuol lasciar il tutto quello che abbiamo comprato e che non s'è potuto portare?

— Il guaio è che non potrò esser di ritorno prima di domani a mezzogiorno. Io credo che farei meglio aspettare qui i ragazzi per non lasciarvi sola. Sì, farò così senz'altro... Non sappiamo nemmeno se l'isola sia deserta. No, no, non sarei tranquillo. — Ma cosa la crede, signor Bernabé, che abbia paura, io? Guardi mo' che braccia; con quattro sberle metto a posto chi vuole...

Lo spagnuolo era sempre irrisolto. Taceva guardando l'orizzonte.



...illustre e amabile ospite caduto dal cielo...

— Beh, faremo così, signora! Io parto subito: sono le otto, ora... e tiro avanti fino alle dieci. Se non trovo nessuno, torno indietro e a mezzogiorno son qui. Se invece incontrassi l'aeroplano dei vostri signorini (debbono sapere la via giusta ormai) io tiro dritto e saranno loro a tenervi compagnia.

— E facciamo così, allora, benedetto il Signore!

I due rapidamente si diressero all'ormeggio del trimotore che, dopo cinque minuti, era già in volo con la prua a sud.

Sywell, appena udì i passi allontanarsi, scese dal letto e, barcollando fece il giro della tenda.

Nonostante il primo stordimento, naturalissimo del resto, si sentiva abbastanza forte.

Di don Bernabé il vento gli aveva portato solo pochissime parole: "Sono le otto... a mezzogiorno sarò qui".

Gli bastavano. Aveva quattro ore a disposizione. Poche per uno sciocco, abbastanza per lui.

Il trimotore era partito e Natalina tornava su lentamente. Sywell si guardò intorno: nessun'arma. Quella maledetta contadina era così robusta che non si sentiva d'affrontare una lotta aperta. D'altronde non poteva lasciarla libera senza proprio rischio...

Vide in terra, presso l'entrata, alcuni copertoni impermeabili e delle corde che avevano servito per imbalsare la tenda. Rapidamente fece il suo piano.

Formò un cappio con la corda e si nascose sotto la tela.

Natalina, dopo avere coscenziosamente sventolato il fazzolettone verso il pariente, fece lentamente ritorno alla tenda del ferito, trattenendo il respiro per non svegliarlo.

— Gesù signore! — gridò sbalordita, trovando il lettino vuoto.

Volle correre fuori per vedere se alle volte lo scomparso fosse nei dintorni, ma qualcosa come un nodo le strinse bruscamente una caviglia facendola cadere lunga distesa, con la faccia contro terra.

Prima che potesse raccapezzarsi, si trovò legata come il salame del classico paragone e con il suo stesso fazzolettone che strettamente le premeva la bocca. Poi il misterioso aggressore si decise a rivoltarla ed ella vide una faccia livida che un sorriso malvagio stirava: quella del ferito che le sue pietose mani di donna avevano curato.

CAPITOLO XXV.

In cui l'Archèopterix fa una passeggiata solitaria

Sywell, portata a compimento la sua prodezza, si lasciò cadere su una seggiola a sdraio, perché le gambe più non lo reggevano. Le tempie gli martellavano a tempo di galoppo e non riusciva ad inflare due idee di seguito. Fu solo questione di cinque minuti però, al termine dei quali poté levarsi e procedere all'esplorazione di una cassa aperta che aveva notata, piena di barattoli e bottiglie d'aspetto seducentissimo. Fu lietissimo di trovarne una di wiskey scozzese e la decapitò con un colpo secco contro uno spigolo.

Udì alle spalle un mugolare strozzato. Era Natalina, per la quale quello spettacolo di manomissione era ancor più odioso della violenza patita. Sywell sorrise, le strizzò l'occhio di sopra la spalla, e tracannò una lunga sorsata dell'aspro liquore.

Subito si sentì forte e intraprendente. Scaraventò lontano la bottiglia e con un passo impetuoso prese a marciare lungo la riva. Tutto gli sembrava, ora, d'una facilità estrema.

Non aveva che da ritrovare l'Archèopterix, prendere il cofano prezioso, caricarlo e pigliare il largo.

Ma se quel dannato individuo dalla faccia sferziata fosse tornato? Anzitutto Sywell sperava fervidamente che un incidente qualsiasi lo sprofondasse nei flutti e poi, in un paio d'ore, col battello alleggerito, sarebbe stato così lontano dall'isola, a costo di dover bruciare tutta la benzina che aveva a bordo, che non l'avrebbe più raggiunto.

Certo. Quel tizio doveva tornare, ammarare, sbarcare, liberare Natalina, udirne la prolissa relazione... e poi avrebbero frugato l'isola (nessuno sapeva dell'Archèopterix) e avrebbero trovato le carcasse di Gonaris e Nogareff, e lì altre chiacchiere e congetture e ricerche. E lui filava. E quando si fossero convinti che aveva preso la via dell'oceano, c'erano sette probabilità su otto che lo cercassero dove non era.

Sywell si sorprese a cantarellare in una crisi d'ottimismo, sia pure a sfondo alcoolico.

Scese in mare e, con l'acqua al ginocchio, percorse lentamente il lido esplorando le caverne e gli anfratti. Un quarto d'ora gli bastò per ritrovare l'Archèopterix. Con grandi sforzi lo trasse all'aperto ed issò la vela. Possibilmente, preferiva non avviare il motore che molto al largo, perché se Natalina avesse udito, non avrebbe mancato di riferirne a don Bernabé e allora sarebbero cominciate immediatamente le ricerche dal lato del mare.

Disteso sul ponte del battello, che filava dolcemente lungo la costa, Sywell si pentì d'aver lasciato la donna in vita. Era stato uno sciocco a trascurare un particolare così importante del suo capolavoro.

Peccato! Ma ora non aveva tempo di rimediare, tanto più che le orechie gli ronzavano e la vista non gli funzionava bene. A un certo punto, addirittura, gli sembrò di udire il rombo d'un motore.

L'illusione era così viva che si guardò intorno allarmato. Nulla; dal lato donde era partito lo spagnuolo il cielo era deserto...

Rise delle sue apprensioni e pensò che fosse effetto della febbre che doveva avere assai alta... Poi rise anche della febbre. "Quando sarò dove dico io con quel caro bauletto — si disse — mi potrò pagare tutti i medici e tutto il chinino della terra".

(Continua.)

Enzo Jemna

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

— Oh, mamma! Dove?
— Sempre in Romagna e non molto lontano da Bellaria. Nella città nativa del Cavaliere Azzurro...

— A Lugo!
— Sì, a Lugo, dove è la casa di Baracca, dove vive delle grandi memorie, nella luce di gloria del suo figliolo, la madre dell'eroe.

Si udirono esclamazioni di gioia.
— Che bellezza!
— Davvero?
— Non ci burli?

La signora Venino, un po' incredula, domandò: — Ma, signora Maria, dice davvero?

— Sì — confermò la D'Auro. — E spero che lei sarà contenta di affidarmi per alcuni giorni la sua Farfallina. Questi ragazzi hanno bisogno di muoversi e di svagarsi un po'. Sentono nelle vene il vento marzolino! Di più, ora bisogna che vedano coi loro occhi una realtà della quale dubitano ancora. Io pure sono nervosa per quest'ansia e questa attesa continua, e volentieri faccio un viaggetto in compagnia di tre ragazzi. Mi pare che un pellegrinaggio ai luoghi cari dove l'Eroe trascorse la sua giovinezza sia la più degna maniera di attendere i nostri valorosi lontani. Mio marito sarebbe felice se potesse sapere che il suo Giorgio...

Non può finire. E' commossa.
"Ecco, — pensa Giorgio fissandola — ecco che il sorriso di mia madre pare che tremi. Quando fa così, io mi sento una cosa...". Sì, ella ha negli occhi una lucentezza di lagrime. Allora una gran commozione prende improvvisamente il cuore del fanciullo. Egli pensa a suo padre diviso da lui da così grande spazio, e anch'egli vede davanti a sé l'aria tremare, tremare lievemente... Con spavento s'accorge che tutti lo guardano. No, non si deve piangere.

— Guardate là! — grida inflando la porta per correre a nascondere il suo incontenibile pianto. — La gazzetta tenta d'aprire col becco lo sportello della gabbia!

IV.

Gioia

La felicità che sprizzava da quelle tre paia di giovani occhi era così comunicativa, che alla villa degli Oleandri tutti parvero diventati più sereni. La signora Venino cantarelava assai volentieri girando nel suo piccolo regno. Il dottore si mostrava felicissimo nel vedere Farfallina garbata, mite e serena come da gran tempo non era. La servetta Rosina diceva che Sant'Antonio aveva fatto il miracolo di trasformare in angeli tre diavoletti. L'attendente Rotondi pareva pagato apposta per sorridere a tutti e a tutto da mattina a sera, con una larga beatitudine che qualunque pagliaccio da circo gli avrebbe invidiato. Marco, il garzone di scuderia, detto il Topo, credeva di sognare nel vedersi fatto segno a confidenze

e cortesie invece che alle solite burlle, impertinenze e dispetti. Bizù dimenava incessantemente la coda come un cane meccanico, e non abbandonava un attimo i tre fanciulli. Strano! Coi buoni occhi umidi pieni di amore li guardava a lungo, languidamente, come se sapesse che fra pochi giorni avrebbe dovuto separarsene. La signora D'Auro ringraziava Iddio di averle dato un'idea così felice.

— Ma li guardi, li osservi, signora Venino, e dica se non sono adorabili. Io li spio continuamente; faranno cento corse all'ora fino al cancello a guardar sulla strada, a destra e a sinistra, se arriva qualche fattorino o qualche soldato con delle notizie. Sono certa che le notizie verranno presto, e buone; non può esser diversamente con queste tre calamite potentissime che le attirano di continuo! Giorgio, poi, non so perché, pare che le buone notizie le aspetti dal cielo; sta tutto il giorno col naso all'aria!

E fu proprio Giorgio, col suo naso all'aria, che ebbe ragione, perché le notizie vennero proprio dal cielo, e buonissime.

Fu il sergente Bernardo che le gettò dall'alto al suo grande amico. Un giorno, verso il tramonto, un aeroplano venne basso sulla villa a girare, a rimbombare, a chiamare, Giorgio lo riconobbe subito.

— E' l'apparecchio di Bernardo! Mamma! Ci lancia un messaggio! Diana! Ester! Correte! Guardate là! Eccolo, eccolo!

Infatti si vide la mano di quel bel tipo sporgersi dalla carlinga e lanciar qualche cosa. E, poco dopo, Giorgio, salito sulla torretta, raccolse un grosso plico. Era un involto di

molti giornali italiani e stranieri su cui erano date notizie diffuse del bellissimo volo dei cento apparecchi italiani. Sui giornali erano riprodotte numerose fotografie del valoroso comandante D'Auro e dei suoi ucciali. Una lettera avvertiva la signora Venino, prima che la radio ne desse la notizia ucciale, che i cento equipaggi che compivano il giro del mondo erano giunti felicemente a Nuova Orleans, dove si sarebbero fermati una settimana per riposare e per attendere alla messa a punto dei motori. In mezzo ai giornali c'era anche un biglietto per Giorgio.

Diceva solo così: "Caro Giorgio, sursum corda! Il tuo amico BERNARDO".

Giorgio diventò rosso e nascose il foglio. Non capiva. Quel benedetto Bernardo aveva la mania delle espressioni difficili. "Sursum corda" che sarà? Tradusse segretamente: "Sulla corda", ma capì che non era possibile.

La mortificazione e la curiosità gli guastarono un poco la gioia delle notizie; gioia che non poté gustare pienamente che più tardi, quando la mamma, nascondendo a stento la voglia di ridere per il piccolo dramma creato dalla troppa dottrina di Bernardo e dalla troppa ignoranza di Giorgio, gli spiegò che "Sursum corda" vuol dire: "In alto i cuori".

Quanta freschezza intorno! Che primavera di gioia! E come le semole, tutte turgide, si tendono al sole, impazienti di schiudersi! E quante parole gaudiose dice il vento, scherzando come un fanciullino bizzarro tra le piante, e tra la biancheria tesa sulla terrazza, e divertendosi a far continuamente girare e cigolare sulla torretta, con gran dispetto dei passerii, la bandierina segnamento!

La mamma ha preparato un poco i ragazzi al breve viaggio perché gustino le cose belle e grandi che vedranno, perché da esse traggano impressioni non fuggevoli.

Con l'itinerario in mano sono stati chini sulla cartina geografica:

Bellaria — Cesenatico — Cervia — Savio — Classe — Ravenna

— Ci fermeremo un pomeriggio a Ravenna per visitare i monumenti storici e artistici di questa città ricca d'ogni bellezza — disse la mamma.

— A Ravenna c'è il sepolcro di Dante Alighieri — ricordò Diana

con un raggio di luce negli occhi; quel raggio che le faceva brillare le azzurre pupille ogni volta che vedevano o sognavano una cosa bella. — A scuola mi hanno detto che, dietro il sepolcro, è stato inalzato un campanile che ha una campana donata dalle città italiane. Ogni sera, all'ora dell'Angelus, quella campana suona, a memoria eterna del Poeta...

La signora D'Auro guardò sorridendo la dolce bambina. Giorgio l'ammirò segretamente una volta di più. Farfallina le lanciò un'occhiata gelosa. E per non mostrarsi troppo ignorante di fronte a quella piccola rivale così brava, disse, seria seria: — Già che ci siamo, visiteremo anche la tomba di Beatrice!

Rimase come un allocco e si sentì diventare di fiamma quando s'accorse che quelle sue parole, che le erano sembrate tanto dotte, suscitavano nei tre ascoltatori una ilarità fragorosa.

Seconda parte del viaggio: Ravenna - Godo - Russi - Bagno-cavallo - Lugo.

Lugo!

Dice la Guida: "Attivo centro di commercio. Nella piazza XX Settembre: notevole la Rocca, restaurata e rimaneggiata più volte, con pozzo estense nel cortile; il Pava-gione; settecentesco loggiato con 76 arcate; il Monte di Pietà. A due chilometri dalla stazione passa il Senio, fiume che scende dall'Appennino e si getta nel Reno".

Diana e Farfallina hanno avuto occasione di fare pochi e brevissimi viaggi. Giorgio, invece, per i diversi trasferimenti del babbo, ha fatto già parecchi bei viaggi in ferrovia e in automobile, e conosce le più importanti città d'Italia. Tuttavia questo breve tragitto lo entusiasma particolarmente perché è una cosa tutta speciale, perché più che un comune viaggio, rappresenta, come ha detto la mamma con suggestiva parola, un pellegrinaggio.

E due giorni dopo si parte. I preparativi per la partenza sono fatti. Sono pronte le cose indispensabili; poche, per non caricarsi d'ingombri. Mamma e ragazzi vestono costumi sportivi.

— Pronti! Siamo pronti!

L'automobile, che li porterà dalla villa alla stazione di Bellaria, è del capitano aviatore Nardi, un amico dei D'Auro. E' là fuori dai cancelli che romba, lucida e svelta, impaziente di lanciarsi velocissima sulla strada bianca.

— Non c'è tempo da perdere, signora — grida il capitano, che di quella freccia è il guidatore prudente, abile e sicuro.

— Addio, mamma! Addio, papà. — E Farfallina, tutta sgarbiante nel suo costumino vivacissimo, bacía i suoi cari.

— Arrivederci.
— Buon viaggio.
— Farfallina, sta' buona.
— Signora D'Auro, non le risparmi i rimproveri, se li merita.

— Addio, Diana. Addio, Giorgio! Guardate Giorgio. Giorgio è impagabile. Nessuna faccia, nel vasto mondo, è più raggiante della sua.

Rivolto verso la villa, grida vispo come un fringuello, agitando il berretto: — Dottore, signora Bice, Marco, Rotondi, Rosina, tutti, vado! Vado a Lugo! Vado a casa di Baracca! Addio, Bizù! Sta' buono, Bizù! Non si può condurti con noi! — E allontanata con carezze un po' brusche il buon cane che non vuol lasciarlo e mugola pietosamente.

— Ho paura d'aver dimenticato lo specchio! — grida a un tratto Farfallina agitatissima, pronta a tornare indietro.

(Continua).



Tradusse segretamente: "Sulla corda"...



Aquilotti e rondini di Napoli TUTTI IN PIAZZA DEL DUOMO DOMENICA 21 FEBBRAIO ORE DIECI.

Segno di riconoscimento una copia de "L'Aquilone".
Alla riunione possono partecipare anche i non abbonati. Chiedete di Conforti, De Angelis, Messina, Sivierno, Jovine e Di Gennaro.

NOTIZIE STUPEFACENTI

Il pittor Maligno ha più volte dichiarato che si impegna di fare definitivamente e lealmente la pace col pittor Tricheco, se questi gli riporterà sano e salvo il can bassotto. Ma il pittor Tricheco diffida, perchè ricorda bene l'abbraccio e il morso... Così si tiene il cane. Lo tiene in casa e gli dà ogni tanto un pezzo di zucchero o una salsiccia per evitare che gli entri nei materassi o nei divani con l'illusione di trovarvi topi, talpe, tassi et eccetera. Questa è la verità. Ed io lo posso testimoniare davanti a chiunque. Invece il pittor Maligno sostiene, a scopo di diffamazione, che al can bassotto viene somministrata una pedatina ogni mezz'ora. Questa è una volgare calunnia. Il pittor Tricheco non si vendica a danno di una povera bestia. Ha detto che piuttosto di ridursi a tanta iniquità preferirebbe sparare una schioppettata al padrone (naturalmente con una cartuccia carica di sale).

Ho in serbo alcune bombe che, se le cose andranno come dovrebbero andare, farò scoppiare probabilmente a Firenze, Bologna, Padova, Milano, Torino, Roma, Trieste, Vercelli, Genova, Bergamo, Palermo, Bari.

Rosalia Rizzi di Gorizia ha dichiarato che ai primi di settembre sarà a Roma per prendersi uno dei più cospicui premi messi in palio dalla R.U.N.A. (Vedo alcune rondini impallidire).

Ho scritto nel numero precedente che a Napoli si sono destati. Ebbene, riconfermo la notizia e aggiungo che c'è in aria un progetto di raduno. La cosa dipende un po' dagli dèi e molto dalla buona volontà di alcuni aquilotti e di una brava rondine che si sono impegnati di ingrandire la famiglia aquilonesca napoletana. Per oggi non posso dire di più.

A. ZANIBONI - Napoli. — Hai conosciuto Sivierno e Jovine. Ebbene: cerca di fare anche la conoscenza di Luigi Messina e, al più presto, di Domenico di Gennaro, che abita in via Zita a Forcella numero 12. Quest'ultimo è un bravo aeromodellista settentrionale. A Luigi Messina e a Sivierno ho scritto per posta ordinaria delle lunghe e interessanti lettere. Consultati con loro e scrivetemi le vostre intenzioni. Avrei piacere che faceste una specie di riunione preliminare e che nominaste subito una specie di fiduciario, di persona seria e con brillanti iniziative, a cui io mi possa rivolgere abitualmente. Così hanno fatto gli aquilotti di Milano, quelli di Torino, quelli di Vercelli, quelli di Roma, eccetera. Per facilitarvi il compito, pubblico un avviso di riunione in piazza del Duomo, domenica 21 febbraio alle ore 10.

Razzo AZZURRO - Napoli. — Oggi, come vedi, L'Aquilone si occupa a fondo di Napoli. Ma qualche cosa di più importante di questo pubblico interesse che dimostriamo per la tua città sta accadendo. Tu avrai certamente ricevuto la mia lettera spedita per posta ordinaria. Qui ti ripeterò soltanto che la scuola a Napoli sorgerà, e presto. Non lascerò più in pace i dirigenti della R.U.N.A. fintanto che qualche cosa non avrà ottenuto in vostro favore. Ad ogni modo, ad onor del vero, alla R.U.N.A. centrale le inten-

zioni sono buone e le vedute larghe. Il problema più grave è sempre quello dei mezzi finanziari; ma si faranno dei piccoli sacrifici ed anche Napoli avrà la scuola d'aeromodellismo. In quanto al raduno la cosa dipende un po' anche da voi. Bisogna essere in molti. Cerca, intanto, di Marcello Jovine, di De Angelis, di Messina e di Di Gennaro.

GUALTIERO FABBRINI - Napoli. — Le voci di un prossimo concorso straordinario non hanno alcun fondamento. Pensa che in luogo dei sessanta allievi che ordinariamente ogni anno erano ammessi all'Accademia, quest'anno ne hanno presi ben trecento! Il progetto è bello, stupefacente. Hai ricevuto la mia lettera circolare? e gli indirizzi degli abbonati di Napoli? e le copie per la propaganda?

CIOGNINO - Napoli. — Dunque anche tu hai conosciuto L'Aquilone per caso e il giornale ti è piaciuto subito. Ne sono contento. A Napoli faremo grandi cose se mi aiuterete. Sono contento che tu faccia dell'aeromodellismo, che tu abbia, insomma, intenzione di fare dell'aeromodellismo seriamente. Non importa se da principio saltan fuori centine tipo Tuccimei Maria Teresa. L'indirizzo della R.U.N.A. di Napoli è: via Filangieri, 6. Non mancare alla riunione del giorno 21.

VINCENZO CORIÈSE - Napoli. — Hai ricevuto? Spero di sì. Non facciamo scherzi.

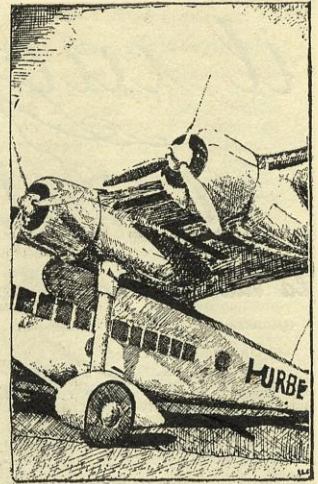
GIUSEPPE DE ANGELIS - Napoli. — Il distintivo per il brevetto B. di volo a vela deve consegnartelo il Fascio giovanile presso il quale hai fatto il corso. Credo a pagamento; ma devono pensarci loro. Non ti pare? Per le altre cose ti ho scritto direttamente. Cerca di fare la conoscenza con Luigi Messina, Domenico di Gennaro (via Zita a Forcella, 12), Valentino Sivierno e Marcello Jovine (via Ferri Vecchi, 7). E' urgente.

MOTTARDI GIOVANNI - Rovereto. — Un «bravo» per la propaganda e per la tua attività aeromodellistica. Per prender parte ad un concorso per allievi radiotelegrafisti, bisogna avere la licenza di istituto medio inferiore. Avrai certamente letto il bando di un concorso per 6250 specializzati.

GIUSEPPE MORMINO. — Il barbuto Censore dice che il tuo racconto si può pubblicare, anche se la spia è morta. Si tratta di una spia... Con la licenza liceale puoi entrare all'Accademia Aeronautica di Caserta, prendendo parte al concorso annuale. I corsi premilitari di pilotaggio aereo non si svolgono più. Essi non solo davano diritto, ma obbligavano i brevettati ad entrare nella riserva aeronautica. Il vecchio «AS. 1» non si costruisce più. Veniva fabbricato dalla Fiat ed era venduto a circa 55 mila lire. Oggi se ne trovano d'occasione anche per cinque mila! Per sapere cosa vuol dire botte leggi la iposta a Ferruccio Ceselli di Venezia (nel n. 6 del 7 febbraio).

BENETTI MARIO - Brescia. — Scusami se non ti rispondo privatamente, ma è forse questo il mezzo migliore per comunicarti quanto mi chiedi. Se non vuoi essere arruolato nella leva di mare, non puoi che prender parte ad un concorso per l'aeronautica. Leggi quanto viene detto in proposito su questo fascicolo. Il brevetto civile di pilotaggio costa circa 4 mila lirette. Quando tu fossi in possesso del brevetto di pilota, potresti passare nella riserva aeronautica col grado corrispondente al tuo titolo di studio.

LODOVICO GALBIATI. — Tu vuoi sapere il mio parere sulle tue prose? Ebbene: te lo dico pubblicamente: sei un bravo ragazzo. Se saprai non montarti la testa, farai certamente qualche cosa di buono. Ma, per carità, ricorda questa massima: le arie sono in proporzione all'imbecillità di chi se le dà. C'è una rima che suona male, ma la sostanza è chiara come il sole. Tu mi chiederai: «E che c'entro io con le arie?». Giusto. Non c'entri; ma è bene parlarci chiaro. E poi — detto in confidenza —



L-URBE disegnato da Mario Pellegatti Ricci di Ferrara.

può darsi che qualche antipatico ragazzo vanitoso che conosco (o che non conosco) legga queste righe e ne tragga un rimedio al suo grave male. In quanto alla notizia stupefacente che mi hai spedita, ti confermo che non l'ho capita. (E dagliela con le rime stonate!). Io sono un po' tonto. Scrivi più chiaro, quando vuoi fare lo spiritoso. Ciao. Sei finalmente guarito? Lo spero, poverino... «Volare» andrà. Ma non avere mai fretta.

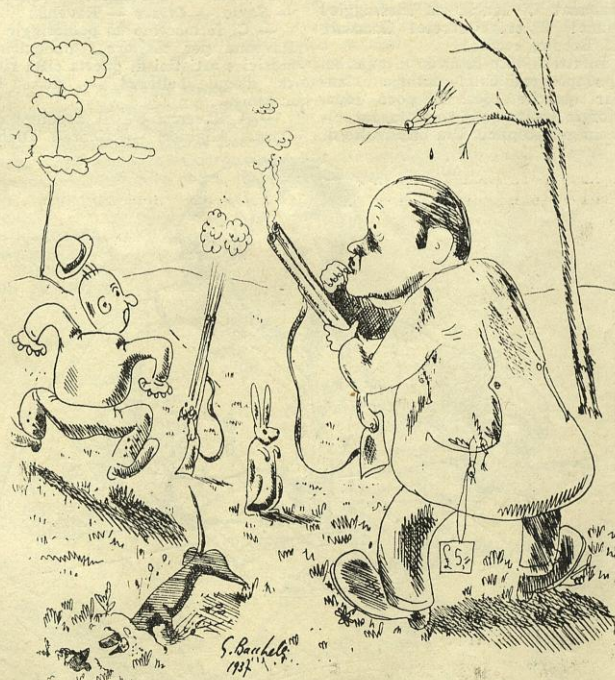
LUIGI VALENTINI — Sono dispiaciuto di quanto mi scrivi e ti auguro di ritrovare la tua serenità. Per poter compiere cosa che ti farà piacere, mi occorre conoscere il paese ove risiedi, perchè nella tua lettera è omissso.

ROSOLIA RIZZI - Gorizia. — Dunque tu vuoi diventare un falco? Benissimo. Però la tua fotografia non la pubblico. Che se ne farebbero i lettori de L'Aquilone della fotografia di una signorina seduta a tavolino con lo sguardo sognante? Fatti fare 13.286 fotografie con i tuoi modelli volanti, ed io le pubblicherò tutte 13.286 (se saranno belle fotografie, si intende). Saluta Scarton e lavora, chè ti aspettiamo a Roma per il concorso. Naturalmente di donne ci sarai soltanto tu. Questo è certo, inevitabile, fatale.

RINO BETONA - Ghemme (Novara). — Come appassionato lettore de L'Aquilone, avrai veduto che dal primo numero di questo anno si sta pubblicando, nella Palestra dell'aeromodellista, la descrizione di un modello veleggiatore, chiamato «Roma», che è quello costruito dagli allievi della scuola di modelli volanti di Roma. Seguendo le indicazioni di questa descrizione, otterrai un buon modello, imparerai a costruire, potrai fare delle utili esperienze; dopo di che potrai darti a costruzioni di testa tua. Se tu sapessi quanti aeromodellisti che oggi sono dei cannoni (in gergo aviatore essere un cannone significa essere un fenomeno di abilità e di bravura) hanno cominciato a costruire seguendo le indicazioni del giornale. L'indirizzo che hai chiesto è: Via Caio Mario 19, Roma.

MARIO PELLEGGATI RICCI - Ferrara. — Ho passato due dei tuoi disegni: però ti avverto che non è una bella cosa copiare dalle fotografie. Per questa volta passi, in considerazione che hai avvertito tu stesso di averli fatti in tal modo. Bacchelli dice che diventerai un grand'uomo, avendo avuto la fortuna di essere nato nello stesso giorno di lui (vent'anni dopo, però). Ti posso assicurare che ho conosciuto molta gente nata il 23 febbraio; e tutti sono qualche cosa di eccezionale. Bacchelli è venuto a Ferrara, ha girato da tutte le parti, al numero 24 di Corso Cavour, per il Castello Estense ed

NEL REGNO ANIMALE...



Come ricorderete, durante una partita di caccia il pittor Tricheco ha ferito alle gambe un compagno d'arme ed ha comprato da un vecchio cacciatore alcune allodole e due merli. Il can bassotto ha preso una talpa. Nella presente illustrazione del pittor Maligno si notano particolari che noi avevamo creduto di velare di mistero. Per esempio, l'attenti della lepre (che è un coniglio).

adiacenze, fino alle più lontane case della città. Di chi la colpa se non vi siete incontrati? Per gli schiarimenti che desideri, scrivi direttamente. Sono certo che in un modo o nell'altro ti risponderà, forse prima di tornare a Ferrara, cosa questa che potrebbe avvenire anche fra non molto.

VITTORIO BONOMI - Milano. — Provedo al rinnovo della tessera. Ti ringrazio dell'opinione sul giornale, ed attendo gli articoli. Per la gara di Vienna sarebbe opportuno avvertire, al più presto possibile, la R.U.N.A. So che Bacchelli è d'opinione di partecipare: è certo che i nostri aeromodellisti farebbero un'ottima figura sia pure soltanto dal lato costruttivo, e molto probabilmente anche come risultati. In ogni modo, vedere quello che fanno gli altri è sempre bene. Dunque, se hai notizie in proposito, comunicale al più presto alla R.U.N.A., o per lo meno indirizzele in modo che possa provvedere al più presto. Non c'è tempo da perdere, e la cosa è importantissima, a parer mio. Grazie della offerta di una coppa. Ottima l'idea di destinare ai modelli veleggiatori, che sono i più belli ed i più utili.

A. FERDINANDO SAMPIETRO - Castelnuovo Scivola. — Il barbutto Censore dice che il tuo racconto non può andare perché parli di sciagure senza nessuna ragione. Devi tenere presente che noi desideriamo pubblicare cose allegre.

ALBERTO MULLER - Firenze. — Per la riproduzione del veleggiatore «H 28» (a parte il fatto che avresti fatto meglio a rivolgerti a Giarella anziché a me) fa' in modo che l'apertura risulti da metri 1,50 a due. Non so che riduzione dovrai fare. Però, al solito, c'è un difetto: la riproduzione di un vero apparecchio va fatta con un certo criterio, cioè variando le proporzioni della lunghezza della fusoliera, in modo che questa risulti più lunga, per avere più stabilità. Per il profilo, mi dice l'ing. Bi. è consigliabile il «Göttinga 535» (me è stato pubblicato già il disegno), con un profilo spesso biconvesso simmetrico all'attacco e biconvesso simmetrico, semispesso, alle estremità, con calettamento negativo rispetto al profilo centrale. I supplementi (all'interno del primo) sono sempre stati a pagamento. L'indirizzo che vuoi sapere è questo: Tunisi Marine (Africa). Et. Nt. Smadja 4me étage.

FRANCO PASCOLI - Milano. — Approvato all'unanimità l'abbasso Mariotti, si passa alla seconda parte della tua cartolina. A Milano c'è un Delegato all'aeromodellismo che se ne intende: puoi quindi rivolgerti a lui, chiedendone alla R.U.N.A. Caratteristiche di ali composte non si trovano facilmente: più o meno tutti gli apparecchi hanno ali composte, ma il diagramma comprende la fusoliera, i timoni, ecc. La nuova raccolta puoi averla chiedendola alla amministrazione delle *Vie dell'aria*, al prezzo di L. 40, ridotto a L. 25 per i soci della R.U.N.A. e abbonati alle pubblicazioni aeronautiche.

ALDO RISSONE - Vercelli. — Perché non mi dai del tu? Gli aquilotti sono tutti miei nipoti. Per frequentare il corso di volo a vela di Asiago bisogna essere brevettati piloti di volo a vela con attestato B. o C. Tali attestati si ottengono frequentando una delle scuole di volo a vela del Partito Nazionale Fascista. Per Vercelli puoi iscriverti alla scuola di Novara. Domanda informazioni presso la Sezione del Partito Nazionale Fascista della tua città, per sapere l'epoca di tali corsi, che possono essere frequentati da Giovani Fascisti, studenti del G.U.F., ecc. Salutami l'amico Gallina e mandami le fotografie dei tuoi aeromodelli.

UN AMICO DI BOLOGNA. — Perché non dirmi il tuo nome? Per essere ammessi all'Accademia bisogna possedere la licenza di un istituto medio superiore, oppure riservarsi di presentare tale titolo dopo il superamento degli esami della sessione di ottobre. Entrando all'Accademia bisogna rinunciare

a qualsiasi grado posseduto e pertanto nessuna paga compete per tale grado. L'altezza minima credo che sia di un metro e sessanta centimetri.

C. P. - Bologna. — A Gorizia esiste l'Istituto per gli Orfani degli Aviatori, ma non esiste alcuna scuola a Campofornido se non un aeroporto militare presso il quale si perfezionano i nostri piloti militari. La Accademia Aeronautica, l'unica scuola nella quale si diventa ufficiali piloti, è a Caserta. A questa Accademia si può entrare prendendo parte ad un concorso, che viene bandito ogni anno, e occorre avere come titolo minimo di studio la licenza di un istituto medio superiore.

ALESSANDRO TURCO - Fenese. — «Aquilotto implume» è lo pseudonimo di un aquilotto anconetano. Niente da fare, dunque. Spremiti il cervello. Il racconto può andare. Dirò ad Anna Maria Rota la tua ammirazione per la sua opera di propagandista e di... letteratona.

ARMANDO NATALE - Palermo. — Sei ancora molto giovane per prender parte ai concorsi. Agli inizi del prossimo anno verrà emanato un nuovo bando per l'arruolamento di montatori e motoristi al quale potrai partecipare; ma ti dico subito che prendono prima quelli nati negli anni 1918 e 1919, e poi i più giovani.

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.

ASSIDUO LETTORE - S. Maria Capua Vetere. — Se sei ufficiale pilota in congedo, puoi passare ufficiale della riserva aeronautica, pilota, prendendo il brevetto di pilotaggio presso una delle scuole gestite dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica. La più vicina è la scuola di Napoli, aeroporto di Capodichino. Domanda informazioni alla Reale U. N. A. - Via Filangeri, 6. La spesa per entrare in possesso del brevetto si aggira sulle 4000-4500 lire.

ENZO CAGNOLA - Bellusco Brianza. — Scrivi all'aquilotto Borelli Enrico, Scuola Militare, Corso Italia, Milano, e da lui potrai avere tutte le informazioni che desideri in quanto egli frequenta tale scuola.

PIETRO OLTAN - Portogruaro. — La sede della R.U.N.A. di Venezia è in Spadaria 674 (S. Marco). Le copie arretrate chiedile direttamente all'amministrazione. Costi non c'è nessun abbonato. Datti dunque da fare. Se vuoi, ti posso spedire delle copie da distribuire a scopo di propaganda. Ti ringrazio per gli elogi che hai tributati al nostro giornale. Purtroppo non tutti i ragazzi conoscono *L'aquilone*.

Zio Falcone



S.A. PIAGGIO & C.

GENOVA

MOTORI
D'AVIAZIONE

Aeroplani - Idrovolanti - Eliche a passo variabile in volo

Stabilimenti;
GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA

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

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

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

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 4,00 franco di porto)

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

COLLABORAZIONE DEI GIOVANI

INNANZI TUTTO IL DOVERE

Era allora Madrid irta di case sgretolate e di macerie fumanti. Uomini sbandati, donne con capelli al vento delle esplosioni e bimbi piangenti, cercavano un rifugio che non avrebbero trovato. Un frastuono assordante, nere colonne di fumo, boati immensi riempivano la città, le case, le poche campagne circostanti, già segnate dai neri crateri delle esplosioni.

Era il bombardamento. Un drappello di miliziani — uomini armati e feroci, con le vesti che una volta dovevano essere state divise militari, con ceffi dai profili asiatici — percorreva una strada in rovina. Qua e là cadaveri insepolti e rotaie divelte. E' un drappello folto, una moltitudine di occhi infossati, nei quali brillano i bagliori delle esplosioni ed il fuoco degli incendi, è una zidia di uomini allucinati dalla fame e dalla guerra, affascinati da un miraggio irraggiungibile che attraverso una città cadente, un immenso rogo. Uno scoppio lacerante abbatte una casa che crolla sul gruppo che avanza, sempre più esile, sempre più piccolo, decimato dagli spranelli e dalle esplosioni.

Gli uomini cadono quando non sono più uomini, quando l'allucinazione e lo spasimo sono superati dalla fame e dalla stanchezza. Ora, di quel gruppo, di quella massa di forsennati, pochi uomini sono giunti alla porta di un alto palazzo che si ergeva all'angolo tra il corso Y*** e la via X***. Con un calcio la porta è aperta e quei dannati, con le rivoltelle in mano, si mescolano alla folla, urtando comandanti e superiori, confondendosi in un groviglio inestricabile di uomini, di comandi, di manifesti. E' la sede della «Giunta» che sorge all'angolo del corso Y*** e della via X***.

La nebbia che chiudeva il campo è sparita; ha lasciato un cielo plumbeo, carico di neve. Una bella squadriglia da bombardamento veloce e leggera brontola in disparte, mentre un gruppo di piloti prende le ultime istruzioni per il bombardamento.

— A lei questa casa... guardi — disse il comandante consegnando ad un pilota un foglio ed una fotografia — la riconoscerà facilmente: è molto alta ed è sita all'angolo del corso Y*** con la via X***. Lei è maridileno e la conoscerà bene, no? Madrid?

— Certo, certo... ma... — e quel giovane pilota tacque improvvisamente. Guardò gli astanti, poi riguardò costernato la fotografia, scuotendo il capo. Vide tutti i compagni guardarlo sorpresi, ma ben presto le loro figure si anniebbiarono, divennero lucide lucide, traballarono e quasi scomparvero. Quel lucido, quelle sagome si mutarono e, in un attimo, come attraverso una nebbia, come nell'incubo di un sogno, rivide la sua bella casa, il bel palazzo e il viale fiorito del corso Y***. Sua madre... le belle sale lucide, piene di cose... poi, come un gran frastuono, come un terremoto e le stanze si scomposero, divennero più rigide, la lucidità di prima scomparve e un tratto rivide i compagni guardarla sbigottiti, ma con l'aria di chi comprenda.

— E' la mia casa... — disse quasi sognando — Sì, so dov'è... non dubiti, avranno il fatto loro. — Lo disse quasi con sdegno, con disprezzo. La sirena urlò ed i motori si rimisero a brontolare. Si avviarono tutti verso gli apparecchi e Carlos, il suo amico, prendendolo per un braccio, gli disse:

— Senti, senza fraintendermi, se questa opera tua... ti riuscisse troppo penosa, possono... sostituirti...
— Grazie, Carlos, no... la distruggerò lo; vedi? Sono forte, ormai la mia casa è già spiritualmente distrutta. Cosa valgono ora le pietre di quella casa? Forse neppure le bombe che la distruggeranno...
I motori, ora, urlavano. Si sedette al proprio posto, e prima di dare il gas, riguardò per l'ultima volta la bella fotografia della sua casa.

Già da un quarto d'ora bombardavano; mai avevano fatta un'azione così severa ed efficace. Ora si dirigevano sulla città. Capì che il pilota che si avvicinava il momento... Guarda in giù, nella direzione della propria casa, la individuò... là a destra... Stringe i denti: «Ecco — pensa — scivolata... così... picchia... tira... tira». La casa si era ingrandita, gli era balzata contro, poi era sfuggita sotto il muso. Le mani avevano ambedue tirato indietro due leve:

una aveva salvato, l'altra aveva distrutto. Il pilota si rivolge indietro... si leva sulla fronte gli occhiali, e si asciuga con la sciarpa due lacrime furtive. Si sollevò per guardare la sua casa, e fu quasi stupito di non vederla. Laggiù, dileguantesi nella nebbia che stava riscendendo, una nera colonna di fumo si alzava verso il cielo, mentre un tenue alito di vento la piegava leggermente, la opprimeva a terra, per nascondere, quasi, agli occhi del pilota ancora fissi là, la rovina della sua casa.

Franco Muscariello

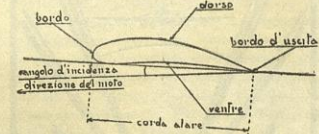
BATTAGLIA NEL CIELO

Queste sono le confidenze di un pilota che durante la guerra rese molti servizi per le informazioni che forniva ai nostri comandi.

Egli atterrava nelle zone nemiche precedentemente stabilite, dove degli agenti di

N.º 7 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

AERO CLUB D'ITALIA — Associazione fondata nel 1904 con lo scopo di venire in aiuto a tutte le iniziative che si connettono con l'aviazione civile. Il nome straniero di Aero Club nel 1936 è stato sostituito con quello di Reale



Il profilo e la nomenclatura delle varie parti.

Unione Nazionale Aeronautica (v. R. U. N. A.).

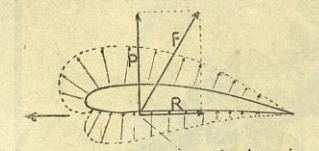
AERO DIGEST — Rivista Aeronautica degli Stati Uniti d'America fondata nel 1911.

AERODINAMICA — E' quella parte della meccanica che studia il movimento dell'aria e le forze che agiscono sui corpi solidi in movimento nell'aria o che sono investiti da una corrente d'aria.

Un corpo che si sposta nell'aria incontra una resistenza che può essere rappresentata dalla formula

R = K. S. V².

in cui S è la superficie che investe l'aria espressa in metri quadrati, V è la velocità della superficie in metri al secondo, K un coefficiente che dipende



La forza V applicata al centro di pressione si scompone in P (portanza) e R (resistenza).

dalla forma del corpo e della densità dell'aria, R la resistenza che risulta espressa in chilogrammi.

Particolare importanza in aerodinamica hanno le «ali» o superfici «por-

spionaggio segreto nascondevano i dispacci, che egli raccoglieva e consegnava ai nostri comandi; e viceversa dai nostri comandi portava ordini alle nostre spie. Egli ama intrattenersi con me, perchè sa che i racconti aviatori mi appassionano molto.

— Con gli aeroplani, — ci disse, — si trasportano molte cose. Il difficile è scendere in località deserte e predisposte come campo di atterraggio.

I primi dieci viaggi erano stati meravigliosi. La polizia nemica non si era sognata che noi fossimo così moderni. Fu all'undicesimo viaggio che avvenne la sorpresa.

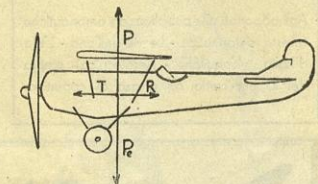
Ero tanto sicuro e tranquillo, che avevo portato con me Gino, un giovanissimo aviatore che mi era molto affezionato. Egli si gingillava con le mitragliatrici di bordo. Dove avesse imparato a far funzionare un strumento così poco giovanile non so; anzi allora non sapevo nemmeno che egli fosse capace di sparare.

Avevo, oltre i dispacci, degli importantissimi piani che avrei desiderato consegnare il più presto possibile alle nostre spie.

Stentai a staccarmi da terra, perchè non potevo limitare la benzina a un semplice viaggio di andata, e amavo atterrare molt'addentro nel territorio nemico che è meno

tanti». Sono superfici allungate, tondeggianti sull'orlo anteriore (cioè nel senso del moto) chiamato «bordo d'entrata» o «d'attacco» e affilate sull'orlo posteriore chiamato «bordo d'uscita», le quali imitano la forma caratteristica delle ali degli uccelli e prendono il nome di «profili alari» o «profili portanti». L'area dell'ala si chiama «superficie alare». La parte superiore dell'ala si dice «dorso» e la parte inferiore «ventre». Il segmento congiungente il bordo d'attacco col bordo d'uscita si chiama «corda alare». Si chiama «incidenza» l'angolo che la «corda alare» forma con la direzione del moto.

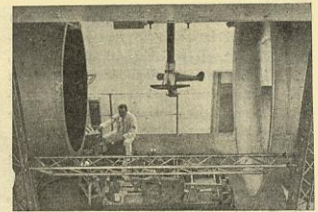
L'attuale teoria della sustentazione di un apparecchio è basata sull'ipotesi di una circolazione d'aria intorno al pro-



Forze che si equilibrano durante il moto di un velivolo: trazione T, resistenza R, portanza P e peso Pe.

filo dell'ala. La portanza dell'ala risulta da una corrente che va dal bordo d'attacco a quello d'uscita sul dorso ivi creando una depressione, e dal bordo d'uscita al bordo d'entrata, sul ventre, creando una pressione. La depressione succhia, per così dire, l'ala sul dorso e la pressione spinge al disotto: le due azioni simultanee determinano la sustentazione. La risultante di queste azioni è una forza F che può considerarsi applicata ad un punto della corda chiamato «centro di pressione». Questa forza si scompone in due forze: una, R, (resistenza) diretta parallelamente al moto e nel senso contrario, un'altra P (portanza) perpendicolare al senso del moto.

(Continua)



Guidonia. Prova di un modello alla gal-leria aerodinamica.

sorvegliato. Ci alzammo, come dissi, con un po' di stento, ma il vento mi aiutava e presi quota abbastanza rapidamente. Preferivo, in generale, stare alto per vedere meglio.

Arrivo sulla frontiera e il motore comincia a darmi qualche «rate», brutto scherzo per un aeroplano come il mio, con un carico di quella specie. In ogni modo passo la frontiera senza perdere quota.

Quand'ecco Gino mi dà un pugno in una spalla, e punta il braccio verso un assurdo pallone che si dondola di qua e di là nella foschia.

Che cos'è? E' un pallone frenato? E' un Draken? E' un pallone libero, un dirigibile? Osservano soltanto? Vengono verso di me? Vengono come fulmini per tagliarmi la strada. Impossibile fuggire: nella migliore ipotesi, se li supero in velocità, com'è verosimile, mi sorprendono all'atterraggio.

Dunque, toro indietro a tutto gas, tirandomi in alto quanto posso, manovro un mezzo giro ad ali inclinate a perpendicolo, e sento Gino che ride come un ossesso.

All'improvviso vedo dietro di me un crepito, fischiano le pallottole: egli, il diavolo, manovra la mitragliatrice.

In un istante il dirigibile risponde con una scarica a raffiche. Sento bucare le ali e il ticchettare delle pallottole sulla carlinga. Pronto, mi butto giù, proprio sotto il dirigibile, e come se glielo avessi detto, Gino gira la mitragliatrice, con la bocca in su e saluta i nemici con una scarica in pieno. Una tregua di silenzio. Penso di ritentare la manovra. Giro di nuovo e torno sotto con più fegato, ben determinato a bucar loro la pancia. I nemici ci sparano. Gino caccia un urlo, è ferito a un braccio e mi spruzza il sangue sul viso; ma Gino che è il miglior soldato che lo abbia incontrato nella mia vita, per la seconda volta investe il pallone col suo razzo fulmineo. I nemici non hanno fatto i conti col loro pancione tozzo, pieno di gas. Dove abbia buccato qualcuno delle nostre palle non lo saprei dire; fatto è che un po' di fumo vien fuori dalla testa del dirigibile. Gino ha veduto, canta, urla: — Bruciano! Bruciano!

Poi cade giù nella carlinga come morto. Non ho più che da fuggire. Fuggo di fianco, voltandomi quanto posso e vedo una nuvola di fumo e una vampa.

Mi meraviglio che il dirigibile possa rimanere ancora in cielo; finalmente una fiamma altissima si sprigiona dall'involucro, e da quel rogo si stacca una cosa informe e nera: la navicella, che va giù come un pezzo di piombo fuso.

Quando fui a terra, trovai Gino svenuto, con un braccio rotto. Come ha saputo manovrare la mitragliatrice, non me lo seppe mai dire.

Luigi Bacchi

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci la parola. Rivolgarsi all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Unità, 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, 8, MILANO — 20, 50, 100 FRANCHI COLONIE ITALIANE O COMMEMORATIVI ITALIA RICEVERETE UGUAL NUMERO DI BUONI ESTERI DIFFERENTI.

DISEGNI AEROVELEGGIATORI VENDON. SI — COCCON, PIETRO CRESPI 10, MILANO.