

L'AQUILONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 25 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università - Telef. 45.317



L'ABDICAZIONE DELLA REGINA DELL'ARIA

DIALOGHI DI LEONCELLI E PANCETTINI

Panc. — Di un po', Leoncelli, mi sai dire tu che sei sempre bene informato, cosa ci stanno a fare tante navi inglesi nel Mediterraneo?

Leon. — Cosa fanno? Che domanda! Non hai provato, non dico a capirlo, ma ad indovinarlo?

Panc. — Veramente... preferisco conoscere prima il tuo parere.

Leon. — Tu, invero, mi lusinghi, o caro Pancettini e voglio accontentarti. Però, devi promettermi di mantenere il segreto. Capirai... sono notizie riservatissime...

Panc. — Te lo giuro.

Leon. — Ebbene... ma... silenzio neh!... mi sbottono con te proprio perchè sei un amico intimo, fidato...

Panc. — Ma comincia dunque... mi fai stare sulle spine.

Leon. — Ebbene...

Panc. — Ebbene?

Leon. — Le navi inglesi nel Mediterraneo stanno facendo una cosa straordinaria, inaudita, figurati che... esse... avvicinatisi che te lo sussurro in un orecchio: esse... galleggiano.

Panc. — ?!

Leon. — Galleggiano, sicuro.

Panc. — Ah! Ah! Ah! Questa è buona!

Leon. — Meno male... pensavo già di doverti dare quattro sganassoni...

Panc. — Questo, poi...

Leon. — Certo, perchè tu ieri, se ben rammento, mi promettesti uno sganassone se mi fossi azzardato ancora a prenderti in giro... ed io, per via di una vecchia tradizione di famiglia, te ne avrei dovuti restituire quattro...

Panc. — Ma no... mi hai soltanto fatto ridere... non mi hai preso in giro.

Leon. — Beato te...

Panc. — Non ne parliamo più. Ora — a parte gli scherzi — rispondi seriamente alla mia domanda...

Leon. — Ecco. Sai tu come si fa a fare un buco nell'acqua?

Panc. — Io no.

Leon. — Nemmeno io.

Panc. — Allora sei anche tu un ignorante...

Leon. — Già. Mal comune, mezzo gaudio. Però io credo di avere scoperto il modo di fare un buco nell'acqua, o meglio credo di averne capito il segreto agli inglesi...

Panc. — ?!

Leon. — Sicuro. Secondo me gli inglesi stanno compiendo con le loro navi, nel Mediterraneo, un esperimento spettacoloso, incredibile... Sai tu che cosa fa una nave...?

Panc. — Galleggia!

Leon. — E' vecchia... Non attacca... Senti qua. Tu sai che le navi hanno una parte del proprio scafo immersa e l'altra parte emersa. Ebbene la parte immersa cosa fa nell'acqua?

Panc. — Non lo so...

Leon. — Io sì... Siogna.

Panc. — Questa è stupida.

Leon. — Che colpa ne ho io se agli inglesi piace così?

Panc. — Non mi hai svelato il segreto dei buchi.

Leon. — Ah! già. Ma è semplice. Cosa fa una nave quando naviga? Solca le onde — cioè fa un solco.

Quando sta ferma invece di un solco... fa una buca. Ergo, le navi inglesi alla fonda nel Mediterraneo stanno facendo dei buchi nell'acqua.

Panc. — Anche questa è stupida.

Leon. — Come sei difficile!

Panc. — A parte gli scherzi...

Leon. — Ricominci? Ma perchè le vuoi prendere sul serio, sul tragico, quelle povere navi... Fai un po' come i dirigenti dell'Etna.

Panc. — Chi?

Leon. — E - t - m - i. Ente Turistico Mediterraneo Italiano. E' una nuova società aereo idro terrestre sorta in seguito al grande movimento turistico nel Mediterraneo.

Panc. — Movimento turistico!...

Leon. — Ma sì. E' una smania antica quella degli inglesi di fare

delle crociere turistiche a bordo di navi corazzate. Adesso sono di gran moda crociere nel Mediterraneo. Cosa vuoi farci! Capricci di ricchi sfaccendati.

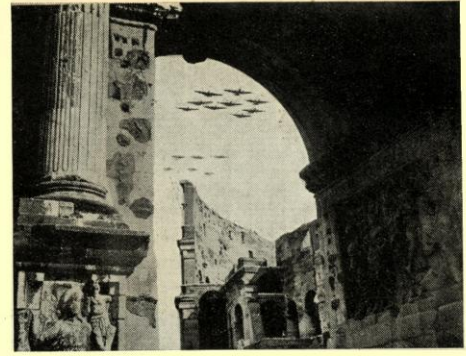
Un tempo le popolazioni che vedevano piombare sulle loro coste simili stravaganti turisti, si trovavano in grave imbarazzo, perchè non abituate agli usi ed ai costumi di certa gente e non attrezzate soprattutto per fare, come si conviene, gli onori di casa.

Oggi no. Oggi certe stravaganze sono note e si sa come curarle e disciplinarle. L'Etna, allo scopo di mantenere alte le tradizioni d'ospitalità italiane, ha elaborato un preciso programma per offrire agli ospiti ciò di cui sono degni.

Panc. — Parli sul serio o per ischerzo.

Leon. — Insomma, sforzati di capirmi senza interrompermi. Senti prima è il programma dell'Etna: prima di tutto inviare incontro alle navi in crociera speciali agenti aerei per correggere la loro rotta, se sbagliano; per calcolarne il tonnellaggio e stabilire in quale punto del mare dovranno dare fondo.

Man mano che le navi arriveranno, per cura di agenti aerei e di agenti marini e "sottomarini", saranno infissi nei loro fianchi speciali distintivi fatti a forma di siluro. Detti distintivi, per mezzo di uno speciale dispositivo, invitano gentilmente nave e croceristi a dare fondo nel punto loro assegnato. Tutto questo è fatto per evitare movimen-



Una intelligente «inquadatura» di due squadriglie d'apparecchi da bombardamento.

ti disordinati ed indisciplina nel traffico. Figurati che spesso i comandanti di tali navi, sorpresi dalla gentilezza degli ospiti, si confondono ed invece di mandare l'ancora in fondo al mare ci mandano la nave intera.

E' stato poi formulato un regolamento che fa divieto a dette navi di accendere fuochi di qualunque genere, sporcare i muraglioni, le banchine, le facciate delle case, le cale, le imbarcazioni ecc. Sai, si tratta di turisti un po' chiososi, un po' mataccioni. Quindi è stato anche vietato lo scambio dei siluri-distintivo, che taluni disonestamente vorrebbero fare per occupare il posto degli altri.

Sono stati vietati anche certi giochi di società (inventati dalla Società delle Nazioni) perchè giudicati d'azzardo; come per esempio: il giuoco dell'accensione delle polveri; il giuoco dello speronamento dei sommergibili; il giuoco della caccia all'aereo (questo poi è un giuoco oltremodo scemo, perchè non riesce quasi mai e fa impazzire i giuocatori).

Proibitissimo il giuoco del tiro a segno col cannone. Solo in via del tutto eccezionale, per dare agio ai turisti di mantenere parzialmente le abitudini di casa, sarà consentito l'uso di fucili e pistole "flobert". Solo in privato e tra di loro potranno spararsi con le pallottole dumdum. Altro giuoco vietatissimo è quello dello sbarco.

Però tante proibizioni sono compensate dai festeggiamenti.

Figurati che le navi prima di arrivare in vista delle nostre coste, saranno ricevute in alto mare da gruppi di giganteschi aeroplani che intesseranno suggestive fantasie aeree ad alta e bassa quota con lancio di "bon-bon" di produzione nazionale.

Quelle navi che non avranno ricevuto un numero sufficiente di "bon-bon" saranno allietate dall'offerta di magnifici sigari contenuti in eleganti astucci di metallo temperato, fatta da speciali agenti in aeroplano o in sommergibile; questi ultimi aumenteranno l'effetto della gradita sorpresa presentandosi agli ospiti improvvisamente con graziosi; cu-cu!

Panc. — Ma che mi stai raccontando?...

Leon. — Quello che tu non sai... Dunque, i festeggiamenti non finiscono qui; ma ve ne sono anche dei più grandiosi sui quali l'Etna mantiene il riserbo, perchè la loro importanza dipende dalla sorpresa.

Panc. — E tu li conosci?

Leon. — No. Ma anche se li conoscessi, non te li direi.

Panc. — Sei un cattivo amico...

Leon. — Beh! Per accontentarti, te ne dirò un altro che non è riservato. E' un giuoco vecchio che, però, riesce sempre di grande effetto.



I pionieri dell'aeromodellismo, di cui parla Piero Spaiter in questo fascicolo. Amici, non c'è nulla da ridere: così erano i nostri amabili genitori o nonni venticinque anni or sono.

Tutte quelle navi che non avranno ricevuto l'omaggio di "bon-bon" o di sigari metallici, potranno partecipare alla "caccia degli scatoloni". Si tratta di grandi cassoni metallici a sorpresa, immersi 3 o 4 metri sotto il pelo dell'acqua...

Panc. — ...il pelo?...

Leonc. — Auff! Come sei!!!... A scolta senza interrompermi. Dunque: la nave che avrà la sorte di urtare contro uno di quegli scatoloni, riceverà in compenso il diritto immediato a sostare gratuitamente e permanentemente sul fondo marino nel punto stesso dove ha imbroggato il bersaglio.

Panc. — Ho capito...

Leon. — Finalmente...

Panc. — Tu mi stai prendendo in giro...

Leon. — Ah!... Ti prego di non ridestare in me le tradizioni familiari...

Panc. — Mi stai prendendo in giro, perchè io ho ben capito che i "bon-bon", sono bombe, i sigari, sono siluri, gli scatoloni, sono mine.

Leon. — ...e tu sei un grande furbacchione... bravo Pancettini! Vedo che la tua cultura si è molto rassicurata da quando leggi l'Aquilone.

Panc. — Così le navi inglesi nel Mediterraneo a te ti fanno ridere; tu le prendi alla leggera...

Leon. — Ma naturalmente, caro! Perchè le dovrei prendere sul tragico? Il "bau-bau" della flotta inglese nel Mediterraneo, spaventa solo i gonzi. E se tu sei spaventato...

Panc. — Ah, no, no! Io non sono affatto spaventato. Al contrario... Non sono mica un gonzo io... e so benissimo che i nostri aeroplani, i nostri sommergibili, le nostre navi da guerra...

Leon. — Zitto!

Panc. — Perché?...

Leon. — Me se tu sveli il segreto, addio turismo inglese nel Mediterraneo. Così tu li fai scappare tutti... ed allora fallirà l'Etna e fallirà pure la Sorima.

Panc. — Che è la Sorima?

Leon. — Ma ignori tutto, tu? La Sorima è una società che provvede a riportare a galla le navi affondate. Non hai mai sentito parlare dell' "Artiglio"?

L'attuale movimento turistico inglese nel Mediterraneo ed il programma di festeggiamenti dell'Etna (del quale tu, furbacchione, hai scoperto il segreto) fanno prevedere alla Sorima un grande lavoro per la pulizia del fondo del mare a feste finite.

Panc. — Ma che se ne fanno di carcasse inglesi affondate?

Leon. — Bravo! E tu pensi che i pesci del Mediterraneo tollerino la compagnia di tale porcheria che noi non tolleriamo a galla?

Panc. — Mattacchione!!!!

Leon. — Sei contento ora?

Panc. — Sì, mi convince molto il servizio aereo dell'Etna. Ma...

Leon. — Ma, che cosa?

Panc. — Sei sicuro che tale società sia stata costituita?

Leon. — Altro che. Proprio in questi giorni migliaia di giovani stanno facendo la domanda per essere assunti nei vari servizi... perchè l'Etna vuole diventare sempre più grande e potente.

Panc. — Credi che piglierebbero anche me?

Leon. — Prova. Una bella domanda in carta da bollo indirizzata al Ministero dell'Aeronautica.

Panc. — Che c'entra l'aeronautica?

Leon. — Ah! Ah!... dimenticavo che hai la trippetta.

Panc. — Ora ricominci...

Leon. — No! Sei tu che ricominci a dimostrare di non aver capito niente...

Panc. — Sei tu che non ti sai spiegare...

Leon. — Forse hai ragione; la colpa è d'essermi dimenticato che sto parlando con te...

Panc. — E con chi credevi di parlare?...

Leon. — Con una persona intelligente...

Panc. — (dopo essere rimasto un po' sopra pensiero): Me ne vado perchè rispetto le tue tradizioni familiari.

(S'allontana come al solito, senza salutare).

Gibbi

L' aeromodellismo dei nostri padri (o dei nostri nonni?)

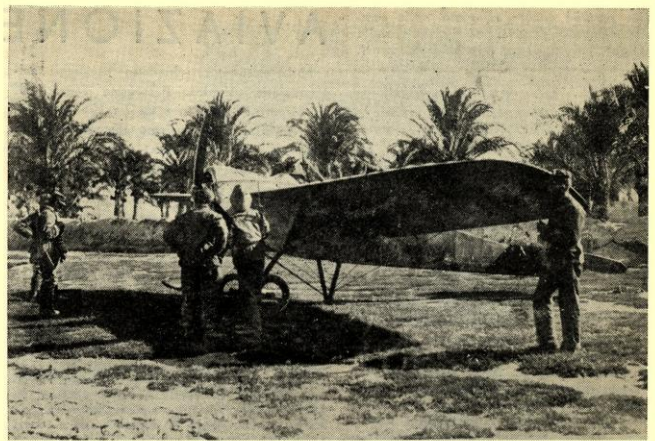
Un professore di Roma, che desidera celare modestamente il suo nome dietro uno pseudonimo, ci manda queste interessanti note sull'aeromodellismo di venticinque anni or sono. La fotografia, veramente interessante, ci è stata fornita pure dal gentile professore romano.

Non crediate, amici carissimi, che l'aeromodellismo sia nato oggi. No... I primi tentativi e la prima gara di lancio di piccoli modelli volanti furono organizzati da una modesta Rivista sportiva che aveva nome «Aria e Moto». Tanto modesta che il suo Direttore, il Prof. Giuseppe Seganti, ne era anche il proprietario, l'amministratore, il redattore capo, il correttore, ecc.

Nel 1911, questa Rivista bandiva audacemente una gara di aeromodellismo volante e riuscì facilmente ad ottenere premi in medaglie dalle LL. Maestà, da tutti i Ministeri e da numerosi giornali sportivi e politici. Fu un vero successo inaspettato e senza precedenti.

Quell'idea genialissima, modesta nelle sue linee, ma audace nella sua effettuazione, fu per la Capitale lo squillo del risveglio.

Difatti, se nella gara non si ebbero che semplici tentativi di piccoli e primitivi modelli, la sua organizzazione diede però i suoi preziosi frutti. In quella giornata di gara, che ebbe luogo nel grande piazzale della Scuola Elementare Umberto I, ai Prati di Castello, oltre al pubblico curioso, assisteva un numeroso stuolo di appassionati, tecnici e studiosi dell'aviazione, i quali, rallegrandosi con il geniale organizzatore dell'importante e nuovissima iniziativa, di comune accordo proposero di gettare le basi per la costituzione di una Società Romana di Aviazione e in quello stesso giorno ne fu steso lo statuto.



Aviazione coloniale di guerra di un venticinquennio fa. Gloriosa aviazione anche quella, specialmente quella. Allora (1911, guerra di Libia) veniva impiegata e sperimentata per la prima volta l'aviazione quale mezzo di guerra (esplorazioni tattiche, segnalazioni e bombardamento). Quanto cammino, da allora. Basti confrontare questo modesto prodigio con i presenti trimotori da bombardamento che riproduciamo in questa medesima pagina.

«Aria e Moto» restò il bollettino mensile per gli atti ufficiali della nuova Società, ne pubblicò la dinamica vita, che fu breve solo perchè il 24 Maggio 1915 suonò la diana che chiamò alle armi, per la grande guerra, tutti i suoi soci.

Dalla fotografia che pubblichiamo, si può facilmente osservare in quante svariate forme si siano sbizzarriti i concorrenti di quella gara d'allora.

Forme stravaganti, talune, che avevano più del mulino a vento che della macchina per volare; altre che rispettavano fedelmente il grado di progresso al quale era giunta l'aviazione d'allora. Era il tempo, quello, dei vani tentativi di Delagrangue con il suo Voisin a cellule, in Piazza d'Armi; quello dei primi voli effettivi dei fratelli Wright con il loro biplano a lunghi pattini e due eliche azionate da un motore da 25 HP. A Roma, nel campo di Centocelle, Marra, Marchetti, Bernasconi, Caselli ed altri, tentavano le vie dell'aria come novizi in un'arte nuova.

Era anche il tempo che i primi piloti dell'Esercito, Savoia e Calderara, iniziavano l'insegnamento del volo ai propri colleghi e nacquero le prime Scuole militari di pilotaggio, Scuole dalle quali uscirono i migliori aviatori del mondo, i fulgidi eroi dell'aria, che furono superbi ed invincibili nella grande guerra.

Era anche il tempo dell'epica transvolata delle Alpi, nella quale, atterrando nel piano di Domodossola, lasciava la vita l'audace Chavez. Era il tempo della

traversata della Manica che segnò l'indimenticabile trionfo del pioniere francese Blériot e della tecnica motoristica italiana con il piccolo motore a V del nostro Anzani.

Erano quelli i tempi del sacrificio, nei quali, in nome della scienza, si riempivano di croci e di cippi commemorativi tutti i campi di volo del mondo. A Centocelle, Saliotti, Marra, Cammarata, e tanti altri lasciavano generosamente la loro giovane vita per il trionfo di una scienza che doveva accorciare le distanze e rendere più efficaci gli effetti della guerra.

Quel Direttore (amministratore, ecc. ecc.) della Rivista sportiva «Aria e Moto» ebbe una grande soddisfazione, quella, cioè, di vedere accolta con il massimo consenso ed entusiasmo la sua idea geniale. Per premiarlo, gli affidarono la carica di Segretario della Società Romana di Aviazione, della quale seguì con zelo tutte le utili iniziative.

Piero Spaiter

CRONACHE D'ORO

Secondo quanto scrivono giornali e agenzie (inglesi), l'intervento dell'aviazione è stato ancora una volta di grande utilità durante lo scontro (per l'occupazione di Lammascilindi) fra le truppe di Graziani e quelle abissine che si erano fortificate molto solidamente intorno alla contrastata posizione.

(La Stampa - da Londra).



Trimotori da bombardamento in volo su Roma.

Secondo notizie pervenute da Dessiè, alle ore 9 di ieri mattina (9 febbraio) una squadriglia italiana da bombardamento composta di sette apparecchi Caproni avrebbe compiuto un'azione offensiva su quella città e sul quartier generale etiopico, durante circa un'ora. Numerose bombe incendiarie sarebbero cadute presso il Ghepi imperiale e nel parco mentre i boschi che circondano Dessiè sarebbero ancora in fiamme, malgrado le truppe etiopiche tentino con ogni mezzo di domare l'incendio. Si precisa anche che nelle vicinanze del Ghebi sei autocarri etiopici carichi di munizioni sarebbero saltati in aria e che anche un concentramento di truppe abissine sarebbe stato efficacemente bombardato ed avrebbe subito gravi perdite. Successive informazioni dicono che in seguito all'azione italiana, due batterie di cannoni antiaerei etiopici sarebbero state distrutte e che fra gli obiettivi raggiunti dal bombardamento vi sarebbe anche il campo d'aviazione di Dessiè, che sarebbe stato ripetutamente colpito. Due apparecchi che si trovavano sul campo sarebbero rimasti distrutti. Le perdite etiopiche in seguito a questo bombardamento sono valutate a molte centinaia di morti e feriti e gran parte dell'e-

sercito sarebbe ancora rifugiato nelle campagne, non decidendosi a ritornare nella città per paura di nuovi bombardamenti.

(Tutti i giornali - da Gibuti).

La difesa antiaerea della città (Dessì - bombardamento del 9 febbraio) si è dimostrata completamente inefficace contro gli apparecchi italiani. Il negus presente a Dessì ha diretto personalmente la difesa della città e l'opera di soccorso nei punti colpiti.

(L'Osservatore Romano).

Sul bombardamento di Dessì (9 febbraio) si apprende anche che la difesa antiaerea era formata da cannoni di tipo nuovissimo. Proprio il giorno precedente al bombardamento il Negus aveva diramato un proclama così concepito: « Abbiamo cannoni antiaerei nuovi, molto pericolosi per gli aeroplani italiani. Nessuno deve quindi sparare il fucile. Risparmiare le pallottole e guardate come funzionano i nuovi cannoni del vostro imperatore, ascoltatele parlare con la loro voce da giganti ». Nonostante il proclama, nessun apparecchio italiano è stato sfiorato da un solo proiettile.

(Tutti i giornali - da Gibuti).

Nel pomeriggio di domenica (10 febbraio) un trimotore Caproni, dopo una breve ricognizione nella zona settentrionale di Dessì, è ritornato su Ualdia, facendo cadere bombe esplosive, bombardando successivamente l'intera lunghezza della strada a nord di Queram e tutti i villaggi intorno al lago Asianghi.

La Nazione - da Londra).

Tutta l'azione (per la conquista dell'Amba Aradam) è stata accompagnata magnificamente dal fuoco dell'artiglieria e dall'ardita attività dell'aviazione, prodigatasi, sia nel segnalare le forze nemiche adunate ed i rinforzi soprarruggenti, verso il massiccio, sia nel bombardare e mitragliare, a bassa quota, la massa avversaria.

(Tutti i giornali).

Tutti i villaggi entro un raggio di 200 chilometri intorno a Macallè sono controllati attivamente dagli aeroplani italiani i quali mitragliano e bombardano qualsiasi concentrazione di truppe che appaia alla loro vista.

(Tutti i giornali).

Il ministro Galeazzo Ciano, arrivato all'Asmara, ha ripreso immediatamente il comando della squadriglia « Disperata » ed ha partecipato ad una azione aerea di bombardamento.

(Tutti i giornali).

Rus Mulughietà aveva (nell'Amba Aradam) tre caverne e si trasferiva continuamente dall'una all'altra perché con questi accidenti di aviatori italiani non si sa mai.

(Il Corriere Padano - Paolo Monelli).

Le nostre artiglierie spazzano qua e là il terreno (azioni dell'11, 12 e 13), l'aviazione fissa l'occhio in tutte le valli, innaffia di bombe e di spezzoni la sommità dell'Amba.

(La Gazzetta del Popolo - Paolo Moselli).

I nostri aviatori, nella seconda fase della battaglia dell'Enderta, hanno vendicato i nostri eroici caduti dell'Ardama. State sicuri, li hanno vendicati bene.

(Il Littoriale - Bruno Roghi).

AVIAZIONE NERA

Molti lettori ci chiedono ragguagli sull'aviazione etiopica. Potremmo consigliarli di leggere il numero 6 de *Le Vie dell'Asia* (9 febbraio), ma pensiamo che sia più pratico riportare senz'altro, integralmente, il breve articolo che interessa tanto i giovani e, certamente, anche gli adulti. Scrive, dunque, *Le Vie dell'Asia*:

Dopo tante notizie più o meno fantasiose sull'aviazione etiopica, diffuse da giornali e da agenzie estere, presenta qualche interesse l'illustrazione fatta su « Les ailes » dal pilota francese Corriger che ha diretto fino a poche settimane or sono il servizio aviatorio abissino.

Il negus aveva voluto costituire un nucleo embrionale di forze aeree per poter disporre d'un mezzo rapido che collegasse il potere centrale con i più lontani territori, al fine di rendere meno effimera la sua autorità sulle popolazioni sottoposte ad Addis Abeba. Egli si serviva anche degli aeroplani per trasportare più sicuramente l'ammontare dei tributi riscossi attraverso l'impero dai suoi luogotenenti e, occasionalmente, per il trasporto di qualche ospite di marca.

Gli aeroplani esistenti allo scoppio delle ostilità con l'Italia erano dodici e precisamente: tre « Potez 25 » monomotori « Lorraine » da 450 c.v., due « Potez » monomotori « Hispano Suiza » da 500 c.v., due « Fokker » monomotori « Lorraine » da 450 c.v., un « Fokker » trimotore, un « Farman 190 » monomotore, un « Breda 15 », un « Moth » e un « Junker » monomotore.

A Addis Abeba esiste un campo d'aviazione situato a 2000 metri circa sul livello del mare. La sua estensione maggiore è di km. 1.500 nella direzione dei venti predominanti. Una aviorimessa che contiene a malapena i dodici aeroplani, e due officine per revisioni e piccole riparazioni completano l'attrezzatura aerea.

Terreni d'atterraggio sono stati sistemati alla meglio a Gondar, Dessì e Dire Daua.

Il personale è costituito dai seguenti elementi: pilota Babitcheff, meticcio brevettato a Istres in Francia; pilota Bahru, brevettato a Versaglia; pilota Tesfà, brevettato presso la Scuola Morane in Francia; pilota Asfaru, che ha conseguito il brevetto in Etiopia sotto la guida del francese Mailet; pilota Robinson, anch'esso abissino nonostante il cognome inglese, che ha effettuato i primi voli negli Stati Uniti; naviganti (non è precisato se si tratti di piloti o di meccanici): Sejum, Damaka e Demissie; motoristi francesi: Demeaux, Schlepp e Maignat e un pilota istruttore te-

desco. Particolarmente interessanti sono le dichiarazioni fatte dal pilota Corriger sulle difficoltà e sui rischi della navigazione aerea nel cielo dell'Africa Orientale.

Egli ha accennato a gli sconvolgimenti del terreno che rendono impossibile un atterraggio di fortuna, alle difficoltà che il clima frappone alla navigazione, al pericolo di scontrarsi in pieno volo con giganteschi uccelli da preda e ai tremendi rischi cui si va incontro atterrando su terre barbare quali sono quelle su cui esercita la sua « sovranità » il negus.

Egli ha concluso affermando che il mezzo aereo è il più idoneo per accelerare il ritmo di civilizzazione di quel paese.

Qualcuno ci ha chiesto ripetutamente notizie de *L'Aquila Nera*, il negro degli Stati Uniti. Come vedete, *L'Aquila Nera* non è più in Abissinia. Se n'è andato anche lui — pensate! — perché quell'imperatore lo maltrattava e non gli pagava lo stipendio. Ma queste cose non ci meravigliano. Abbiamo sentito parlare, anche, di cassoni

AQUILOTTI CHE FANNO I MERLI

Una conferenza di Accipiter

Il nostro amico « Accipiter », al secolo Costantino Fassò, trasferitosi da Milano a Palermo, si è buttato a corpo morto nella battaglia propagandistica per l'aeromodellismo. Se Manzoni poteva dire di Napoleone: « dall'Alpi alle Piramidi », fatte le debite proporzioni fra noi e Manzoni, e fra Accipiter e Napoleone, potremo dire di lui: « dalle Prealpi alla Conca d'Oro ». Da vero « accipiter », è piombato come un girifalco, e con doti oratorie che non gli sospettavamo, ha iniziato la sua opera. Ecco qui il principio e la fine di una



Il «Tulcas 6» di Tullio Casini. Data la notevole apertura (m. 3,28) è giustificato il treno, come misura di paragone.

giunti a Gibuti e contenenti aeroplani smontati indirizzati al negus. Non ci stupisce nemmeno questo fatto. Sappiamo che la guerra non la facciamo soltanto contro gli abissini. « Molti nemici, molto onore » — sta scritto sui gliardi d'una divisione di Camicie Nere. Questo motto è di tutti i soldati d'Italia e particolarmente degli aviatori. Ricordate le imprese di Baracca? E quelle di cento altri eroi caduti o sopravvissuti?

Il leone di Giuda? Ci vuole altro!

L'UTILE E IL DILETTEVOLE



Questa fotografia, contrassegnata dal numero uno, è la prima d'una serie infinita che pubblicheremo via via, ad una, a due, in ogni fascicolo de *L'Aquilone*. Da oggi 23 marzo, e in seguito, ogni amico che ci procurerà un nuovo abbonamento avrà diritto di chiederci una fotografia originale (18 x 24) d'una città o luogo ameno visti dall'alto. Invandoci il taglio postale, o facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-20115) si dovrà indicare, oltre ai nomi e indirizzi precisi del nuovo abbonato e di chi l'ha procurato, il numero della fotografia che si desidera. Questa fotografia non ha bisogno di essere descritta.

conferenza da lui tenuta, per invito del Comandante la 860^a legione avanguardisti, della quale il nostro amico fa parte attualmente.

Camerata, l'invito che con tanta cortesia mi ha fatto l'egregio comandante della vostra legione, di parlarvi quest'oggi alla presenza sua e dei nostri Ufficiali, è per me un onore che non ho osato ricusare, perchè mi offre l'occasione di soddisfare un mio vecchio desiderio: quello di diffondere la conoscenza di una attività giovanile modernissima, che molti di voi ancora non apprezzano a dovere. Non abbiate timore, però, che io voglia seccarvi con questioni tecniche, o disquisizioni storiche: desidero solo parlarvi di un'attività piacevolissima, che è tra quelle che meglio si addicono ai giovani d'oggi: intendo l'aeromodellismo. E' questa tra le migliori occupazioni a cui uno studente possa volgersi, fuori dello studio. Non bisogna considerarla una cosa da bambini, una perdita inutile di tempo. Lungi dall'essere trascurato, l'aeromodellismo dovrebbe essere preso molto sul serio, poichè esso costituisce la migliore preparazione per coloro che intendono seguire la carriera aeronautica, o almeno capire ed ammirare con coscienza il miracolo del volo. Il giovane che si prepara prima con l'aeromodellismo, e poi con il volo a vela, si troverà in condizioni privilegiate nei corsi di pilotaggio, perchè già ha una conoscenza precisa e minuta delle parti dell'aeroplano e del comportamento dei velivoli nell'aria. Non è dunque un trastullo, l'aeromodellismo, ma un serio studio, che si basa su cognizioni scientifiche, e serve a dare ai giovani, insieme con la passione per il volo, anche i primi elementari principi di aerodinamica.

Fin da quando l'aviazione era ai suoi primissimi passi, l'aeromodellismo avvicinava i giovani: pochissimi erano quelli che vi si dedicavano; ma erano sorretti dalla passione e spinti dal desiderio di potere un giorno emulare i gloriosi Dèlagrange, Blériot, Farman, Chavez, e tutta la schiera dei baldi violatori delle profondità azzurre. Così sorgevano le fragilissime strutture dei modellini: pezzi di canna, o di sambuco, ritagli di carta o'cata, legature di fil di refe, incollature con la pastetta di farina. E venivano fuori dei modelli che dovevano sembrare il « non plus ultra » ai giovani d'allora; e in verità rispecchiavano fedelmente lo stato dell'aviazione di quei tempi: come gli aeroplani erano trespoli più o meno goffi, costruiti empiricamente e rudimentalmente con stecche di legno e corde e tele mal connesse, così i modellini non erano che ossature fragili e deboli, che si spezzavano al primo volo, o, per meglio dire, al primo salto. Eppure ho sentito un professore di Liceo che ricordava con gioia ed esaltava le sue costruzioni giovanili, le gare che si svolgevano tra compagni, una trentina d'anni

fa, con risultati che parevano insuperabili!

E adesso, come gli aeroplani sono passati dai 70 Km. orari d'allora, ai 700 di Agello, così i modelli non volano più 50 o 60 metri, ma coprono distanze che si calcolano a Km.! Anche i materiali di costruzione hanno fatto un analogo progresso: negli aeroplani al legno e alla tela si sono sostituite leghe leggerissime e resistenti di alluminio e duralluminio; i motori hanno raggiunto potenze elevatissime (quello con cui Agello ha superato i 700 Km. orari aveva una forza di 3000 cavalli vapore!); così pure nel campo degli aeromodelli quelle parti, come ad esempio le ali, che prima si costruivano, per così dire, a futo, ora sono frutto di lunghi studi. Non vi spaventate: non è il modellista che deve darsi a noiosi calcoli algebrici, specialmente quando è agli inizi: esistono una quantità di progetti già sperimentati, a cui si rivolgono quasi tutti i costruttori, quando muovono i primi passi. Vi dico questo di mia certa scienza ed esperienza, perché, essendo anch'io, per ragioni d'età, una recluta recente dell'aeromodellismo, mi sono servito, per la mia prima costruzione, di un progetto già sfruttatissimo in Italia. Ho seguito le lezioni che venivano pubblicate, due anni or sono, sul giornale L'aquilone, settimanale d'aeronautica per i giovani, dopo di essermi procurato, i pochi attrezzi necessari: cioè gli arnesi del traforo: trapani, seghe, ascelle di compensato; tutta roba da pochi soldi. E giacché ho cominciato a parlarvi di me, permettetemi di aggiungere che, nelle vacanze estive dell'anno scorso, mi sono poi dedicato completamente alla costruzione del mio primo modellino: con grande soddisfazione ed orgoglio, ho così visto uscire a poco a poco dalle mie mani le leggerissime strutture delle ali e dei piani di coda, il carrello di filo d'acciaio, l'elica stanciata e veloce, il semplicissimo motore formato da una matassa d'elastico. E poi, via a controllare pesi, equilibrio, montatura delle varie parti, centraggio; e infine la prova del modello sul campo! Quante ansie, quante apprensioni! I primi voli non furono precisamente dei trionfi: anzi, per dire il vero, furono dei mezzi disastri: ora questo elemento si rompeva, ora quello si piegava, ora quell'altro si scheggiava; ma, alla fine, vennero i voli lunghi e sicuri, arditi e veloci, acrobatici e audaci. Così divenni aeromodellista io, così divengono aeromodellisti centinaia di giovani in tutta Italia, così potrete diventare aeromodellisti anche voi.

Questo ramo dell'attività aeronautica va ormai raccogliendo sempre maggior numero di proseliti e non solo in Italia, ma anche all'estero: attitudini specialissime non occorrono; occorre naturalmente un po' di intelligenza, e soprattutto molta pazienza ed attenzione. Con queste qualità, si passano giornate intere a se-gare, a traforare, a saldare, su compensati dai microscopici spessori, su sottilissimi fili d'acciaio, su parti che richiedono molta precisione di lavoro. Poi viene il controllo della pratica, cioè la correzione dei difetti rivelati dal volo, previa l'indagine sulle cause che li producono. Ma quale compenso ai nostri sforzi il vedere i minuscoli aeroplani volteggiare, resistere alle correnti d'aria, scendere a motore fermo, quasi fossero realmente guidati dalle mani sicure dei piloti!

Naturalmente, non sono rari gli incidenti, che però non devono mai scoraggiare il modellista: anzi! lo spronano a migliorare la propria creatura, gli suggeriscono innovazioni, spesso pienamente rispondenti allo scopo ed intanto contribuiscono ad allargare la sua cultura sui fenomeni atmosferici più comuni, sui vuoti d'aria, sui vortici, sulle correnti. Questi sono i primi

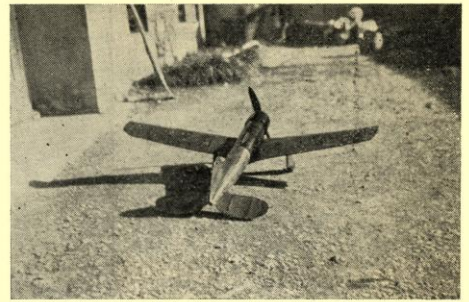
frutti del modellismo, che valgono a preparare l'aviatore di domani.

E' giusto però riconoscere che l'ardore con cui la R.U.N.A. organizza le manifestazioni aeromodellistiche deriva in gran parte dal giornale L'aquilone che, dapprima mensile, poi quindicinale e ora settimanale, è uno dei pochissimi giornali che in tutto il mondo trattano esclusivamente di aeronautica per i giovani. L'aquilone ha sempre incoraggiato il modellismo, ed ha, anche quest'anno, incominciato a pubblicare un corso di lezioni per insegnare a costruire modelli volanti. Inoltre L'aquilone accoglie e corregge i progetti dei giovani, che guida ed aiuta in tutti i modi.

«Ma — voi direte — a Palermo si fa qualche cosa?». Sicuro, anche a Palermo si è sviluppata questa bellissima attività: molti sono i costruttori che hanno seguito e seguono le lezioni di L'aquilone; e tra poco si aprirà, presso la Sede Provinciale della R.U.N.A., una scuola ben organizzata, che certo farà ancora aumentare il numero degli aeromodellisti. Il 5 aprile di quest'anno si svolgerà all'aeroporto di Boccadifalco una gara tra i costruttori di Sicilia, in cui sarà messa in palio la Coppa

intitolata all'eroico sergente Dalmazio Birago. Circa due mesi sono a nostra disposizione: specialmente seguendo la scuola della Runa, si può progettare e costruire, in questo tempo, un modello degno di partecipare alla gara senza sfigurarvi. E chissà che qualcuno di voi non possa poi prender parte anche al concorso nazionale, che si svolgerà a Roma nel settembre prossimo, concorso dotato di numerosi premi di varie centinaia di lire ciascuno, oltreché della Coppa Bonmartini.

Lasciatemi adunque chiudere questa mia chiacchierata, che forse è già troppo lunga, esprimendo la certezza che Palermo riuscirà a classificarsi nei primi posti fra le nostre città, contribuendo così al luminoso



Un modello di «Volucer».

affermarsi, anche in questo campo, dell'Italia Fascista, che, appunto perché possiede ora la miglior flotta aerea del mondo, dovrà raggiungere il primato assoluto anche nell'aeromodellismo: è dal piccolo che, come tutti sapete, si sale al grande.

LA CARRIERA AERONAUTICA DI BRUNO CORELLI

IV.

ALLE PRESE COL... BOTTINO

Nei pochi giorni ch'eran trascorsi dalla data del suo ingresso in Accademia, Bruno aveva avuto modo di assuefarsi completamente alla sua nuova vita. La quale non era cosparsa di rose, come aveva avuto modo di constatare; ma nemmeno era irta di spine.

In quel breve tempo molti avvenimenti erano accaduti. Aveva dovuto sostenere gli esami d'ammissione e, grazie al Cielo, non poteva lamentarsi del loro esito, giacché in graduatoria, su alcune centinaia di concorrenti, era stato classificato al quarto posto. Questo successo lo aveva riempito di grande soddisfazione, soprattutto perché aveva potuto comunicarlo, con una lettera piena di sussiego e d'affetto, ai genitori; il papà poteva andare orgoglioso di quel figlio sapiente. Personalmente quella classifica gli era andata veramente a genio; non si sentiva portato a sostenere il ruolo, pieno di responsabilità, di "primo del corso" e quindi

di capo classe, ma si sarebbe sentito avvilito se il suo nome fosse stato incluso nel gruppo degli ultimi ammessi o anche nella media comune: non amava brillare di luce soverchia, ma gli sarebbe dispiaciuto di scomparire nella mediocrità. Essendo invece al quarto posto, aveva una posizione da mantenere e quindi una piccola guerra da condurre; del resto le prime soddisfazioni gli derivavano dal più alto concetto che i superiori manifestamente avevano dei primi rispetto agli ultimi e da un certo riguardo che a lui e agli altri che lo precedevano dimostravano i compagni del corso: infine quel sentirsi chiamare, in qualsiasi appello, fra i primi, gli dava una certa soddisfazione intima che, nella vita alquanto anonima che doveva ora condurre, non aveva scarsa importanza.

Poi c'era stata la consegna del corredo, e Dio sa quanto aveva avuto da fare col sarto dell'Accademia per farsi preparare delle divise "da cristiano" e per farsi arrangiare quei capi di vestiario che gli venivano

dati belli e confezionati. Non avrebbe mai immaginato che il corredo personale dell'Accademista fosse così complesso: divisa da passaggio, invernale ed estiva, divisa da campo, divisa interna e divisa da fatica — anche queste invernali ed estive — indumenti di volo, tenuta sportiva, tuta, maglione e camiciotto di tela olona; mantella, impermeabile e pastrano; quattro berretti diversi; stivali, stivaletti, scarponcini, zoccoli e scarpe da fatica. Dimenticavamo la biancheria personale e una congerie di ninnoli e di aggei da applicare sulle divise, sui berretti e sul pastrano: fregi, stelletta, cintura e cinturone, nodi sabaudi, spillone, spadino, bottoni ecc. ecc.; ninnoli ed aggei che furono applicati e cuciti sui bavero, sulle maniche, sui petti con le sue mani inesperte. E tutta questa montagna di roba, si noti bene, doveva trovar posto in una "cassetta d'ordinanza" le cui dimensioni erano tali, che a prima vista avresti giurato che una sola divisa non ci sarebbe entrata; invece Bruno imparò a piegar per benino la sua roba e a colmare con garbo gli spazi vuoti; infine trovò anche posto per la corrispondenza privata, per la bottiglia dell'acqua di colonia e per un berretto che non era precisamente, come la cassetta, d'ordinanza ed era quindi più saggio tenerlo nascosto alla vista dei superiori.

Una certa delusione l'ebbe quando conobbe il suo dormitorio, le aule di studio e la mensa. Non dico che Bruno si aspettasse di trascorrere la sua vita di accademista in quegli storici appartamenti in cui si erano maturati i destini dei vari Carli, Franceschi e Ferdinandi di casa Borbone; l'episodio capitatogli il giorno del suo arrivo a Caserta lo aveva del resto fatto più esperto; ma qualche illusione di grandezza magari se l'era fatta, e non avrebbe davvero immaginato che in quella Reggia, le cui bellezze eran famose in tutto il mondo, vi fosse tanta dovezia di locali lasciati dai maestri di palazzo delle LL. MM. Borboniche in un deplorabile e riprovevole abbandono. Era appunto in quei locali ben lontani, in lusso ed ubicazione, dai reali appartamenti, ma bene imbiancati, ripuliti, adattati e resi confortevoli, che si erano stabiliti i corsi dell'Accademia Aeronautica, con i vari servizi annessi.

Prima di arrivare in camerata, Bruno aveva compiuto dietro il fámiglio che lo guidava, una vera maratona: aveva salito 284 gradini, a-



(2) Eccoli la bella e grande Palermo tutta distesa sotto il sole di mezzogiorno.

veva percorso un corridoio lungo 250 metri, aveva imbucato un andito buio e tortuoso che lo condusse sul pianerottolo di una scala elicoidale; aveva disceso 130 scalini, fermandosi finalmente al secondo ammezzato della Reggia, in cui il suo corso aveva le sue stanze, dove iniziò e dove avrebbe vissuto per tre anni la sua vita di allievo. Veramente la camerata non era una camerata vera e propria: era una stanza abbastanza irregolare a quattro pareti bianche e lisce, coi ritratti del Re e del Duce; venti lettini tutti eguali, dieci di qua e dieci di là, ed un lettino isolato per capostanza; ventuno coperte eguali, ventuno comodini eguali che non servivano precisamente per... le comodità notturne degli allievi, ma per nascondervi gli oggetti di pulizia, e ventuno cassette d'ordinanza eguali, ognuna sul pavimento ai piedi di ogni lettino. Bruno ebbe il suo posto in camerata: il suo posto nell'aula di studio e a mensa, che non eran dissimili, salvo che nelle suppellettili, dalla camerata; conobbe dapprima i suoi compagni di dormitorio, e fra questi fece la sua combriccola; e poi tutti i suoi 85 camerati distribuiti in altri stanzoni capaci, in tutto simili a quello in cui dormiva ormai i suoi sonni sereni; conobbe i falsi silenzi delle aule di studio e di laboratorio, e la chiososa allegria delle sale di riunione di mensa e sportive.



Un'artistica fotografia di un bel lancio a Livorno.

Prese una certa confidenza coi sottufficiali addetti al corso; ebbe contatti e dimestichezza con la disciplina; stabili le sue simpatie e le sue amicizie; conobbe i suoi superiori diretti ed apprese a riconoscerli "in tempo" al timbro della voce o alla cadenza dei passi nelle stanze accanto; seppa vita, morte e miracoli del loro passato aviatorio e prese a stimarli per le imprese che ognuno d'essi aveva compiuto; ne

conobbe di ognuno il carattere, seppa presto chi fosse inflessibile e chi fosse invece indulgente ed apprese ad essere tempestivo nella richiesta di un permesso o di una qualsiasi agevolazione che interrompesse la rigidità della clausura e ne rendesse meno uggiosa la monotonia.

Contemporaneamente la sua vita di studio ebbe inizio sui binari prestabiliti dai programmi dei Corsi accademici. **U. R.**

Collaborazione dei giovani



**SOGNO
ALATO**

Sto leggendo l'ultimo articolo de *L'aquilone*, quando un ronzio prolungato che si avvicina mi fa sussultare. A poco a poco quel ronzio si fa più forte fino a diventare un rombo. Naso in su e scorgo un punto nero con due piccoli ali: un aeroplano. Mi siedo e osservo melanconicamente quel punto, e una dolce nostalgia invade il mio cuore; davanti ai miei occhi, che a poco a poco si chiudono, quel punto s'ingrandisce; quelle piccole ali si allargano e improvvisamente mi trovo seduto in una carlinga al posto dell'osservatore. Davanti a me il pilota curvo sui quadranti mi sorride e mi fa segno di star calmo. Ma è veramente possibile? Io sto volando! Volo! Volo!...

L'azzurro infinito del cielo si squarcia davanti ai miei occhi meravigliati e inghiottite con la sua forte poesia il mio spirito.

L'apparecchio fila veloce. Dal mio posto osservo tutto quello che si para davanti a me. Riconosco il Duomo di Milano, poi improvvisamente la Mole Antonelliana di Torino; poi, ad un tratto, la catena meravigliosa delle grandi Alpi, sacro baluardo della nostra Patria.

Passiamo i confini? Sì. Ecco in cielo francese, Parigi, la Senna; sotto ai miei occhi si stende tutta la Francia coi suoi politici, i suoi dirigenti votati e rovesciati: nazione dubbiosa e incerta.

Poi Londra, l'Inghilterra. Non guardo. Dico al mio pilota di girare. Questa nazione ingiusta e vile, che vuole affamarci, non è degna di un'ala di Mussolini.

Ritorniamo indietro. Il mio apparecchio è certamente il più veloce del mondo. Il motore batte forte come il mio cuore.

Vienna, Budapest, Berlino, passano sotto di me: sono città di nazioni amiche che il mio cuore ricorda con grande gratitudine.

Voliamo sempre. Di nuovo le Alpi. Ritorniamo in Patria, ma non ci fermiamo a Milano. Proseguiamo. Bologna con le sue torri, Firenze con la sua Cupola del Duo-

mo, e poi Roma. Oh quante volte ho desiderato di vedere la Città eterna!!! Osservo tutti i suoi magnifici monumenti: la Roma dei Cesari, la Roma dei Papi, la Roma di Mussolini è qui sotto di me. Dal Colosseo alla Via dei Trionfi, dalla Reggia a Palazzo Venezia, residenza del Duce, è tutta un'epopea di gloria e di potenza. Il cuore mi batte forte, mentre all'orizzonte la figura del Grande Uomo mi sorride benevola. Filiamo di nuovo.

Littoria, Sabaudia, Pontinia, figlie del Regime, poi Napoli col suo incantevole golfo e il suo porto, da dove parte la gioventù d'Italia per l'africana conquista.

Questo pensiero mi assale improvviso. Mi trovo senza volerlo sul mare che gorgoglia gioioso. Come è bello il Mare Nostrum!!! Ma ora dove sono???

Grandi vegetazioni, foreste immense, alberi giganteschi, fiumi e laghi incantevoli rapiscono il mio sguardo. Poi una, due, tre piccole città. Ci abbassiamo e il pilota mi spiega: sono Adua, Axum, Macallè. Comprendo e gioisco.

Il mio sogno di partire per l'Africa Orientale è diventato una luminosa realtà. Avanti ancora. Voliamo a bassissima quota.

Ad un tratto alcune bollicine bianche di fumo passano vicino al nostro apparecchio. Oh Dio!!! Gli abissini ci hanno scorto!!!

Una mitragliatrice appare d'improvviso vicino a me. Infilo i nastri e piombiamo sul nemico che non smette di tirare su noi.

Le pallottole ci bucano le ali. Non fa nulla. Sempre avanti!

Ma un proiettile dum-dum spacca il motore. Siamo perduti. Il pilota s'accascia ferito mortalmente. L'apparecchio s'inabissa nel vuoto. E' la fine.

Penso alla mia mamma che è nel cielo e il pensiero di andare a rivederla mi consola un poco.

La terra s'avvicina sempre più... Il nemico fugge atterrito... Vedo la morte avvicinarsi con la sua falce tremenda... Addio, amici miei... Muoio... Raccolgo tutte le mie forze e urlo: *Viva l'Italia e l'Ala Italiana*.

Quel grido mi riporta nel mondo di qua. Avevo solo sognato!

Gli occhi brillano di gioia... mentre incredulo tocco se il mio corpo è ancora vivo. Sono salvo... Raccolgo *L'aquilone* e ricomincio a leggere...

Ludovico Galbiati



La cerimonia dell'inaugurazione del corso «Pègaso» alla R. Accademia Aeronautica.

RELIQUIE

Per uso agricolo papà aveva comperato da un parco di rottami un vecchio rimorchio Pavesi. Rimorchio che aveva fatta tutta la prima parte della guerra coloniale e conosceva il grave fardello delle munizioni ed i pesanti pezzi da 149 mm.; ed anche della guerra conosceva le tristezze. Era, insomma, un buon fante grigio-verde anche lui, e mansueto.

Fu portato a casa trainato da due cavalli. Cigolante e stridente egli protestava per la violazione del suo sonno. Forse pensava che già tutto fosse finito e non sapeva, il mechinico, il triste destino di tutte le cose. Tutto che fu arrivato, mi misi a guardare le singole parti che lo componevano: la piattaforma, le assali, le ruote, ed in fine i longheroni. Questi erano formati da puntelle ad U ed erano pieni di tante piccole cose: erano chiodi, legnetti, noccioli di frutta ed una griglia polverosa che con l'acqua ed il tempo si era trasformata in uno strano calcitraccio.

Pulendo, mi venne tra le mani una tavoletta grande come mezzo palmo con due bulloncini. «Oh guarda — dissi — che bei bulloncini» e pensai al mio aereo modello in costruzione. A casa, poi, osservando meglio il mio piccolo rottame, vidi che le vitine che mi interessavano, stringevano dei frammenti di lamiera d'alluminio. Guardai meravigliato. L'anzianità di quel pezzetto di legno era palese; io gli davo vent'anni. Era tutto fradicio ed i bulloncini tutti ossidati... e l'alluminio allora non era un metallo comune. Facendo questi pensieri, mi si affacciò alla mente un piccolo dubbio circa la sua provenienza. Rigirai tra le mani il cimelio che incominciava ad interessarmi. Lo osservai di profilo considerando la strana sagoma larga verso le coste ed alligerata al centro. Sulle coste aveva due chiodini per lato piantati su di uno strato di nero qua e là più scuro o più chiaro dal tempo. Osservai meglio e non stentai a riconoscerlo, quasi allo stato di fossile, trame ed orditi di vecchia tela.

Come un lampo la realtà della cosa mi si presentò alla mente. Ero di fronte ad un resto di glorioso apparecchio. Di quei velivoli che per primi al mondo fecero pulsare il loro motore sui campi di battaglia. Mi sovvenni allora di Moizo, di Piazza, di



Alberto Gandolfi (anni 12) illustra la «prima delusione dell'aeromodellista».



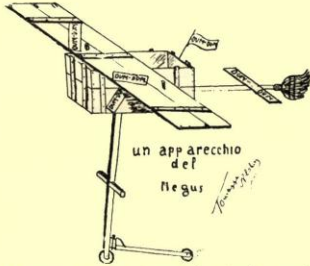
Il livornese Gustavo Lenzi, invece, disegna uno zio l'a come alle pieve con John Gilbert e Douglas Fairbanks. Che idee!



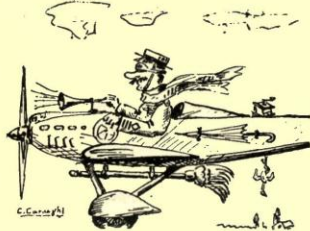
Gli italiani — dice Enzo Pandolfi, anconitano, autore di questo disegno — hanno inseguito a questa maniera ras Destà. Perciò non si trova più... Chissà dove s'è rifugiato.



Il naufrago: — Potete andare, buon uomo. Non mi fido ancora, dell'aeroplano. — Testo e disegno di Alberto Guerri, che non è — sappiatelo — un giovanissimo; bensì un bravo pittore, quasi ventenne, che farà molta strada, e non a piedi.



Ed eccovi il pezzo forte della piccola esposizione d'oggi: l'apparecchio del Negus nella intelligente e arguta immaginazione del nostro giovanissimo amico Aldo Tomassi.



E, infine, « come viaggia zio Falcone ». Dobbiamo questo spassoso disegno a C. Carnaghi, vecchia e simpatica conoscenza di Cassago Brianza.

Gavotti. Mi sovvenni di Pietro Manzini, primo martire dell'ala guerriera, e per la mia mente passarono i vecchi Blériot, i Farman, i Neupport, gli Etrich visti sulle fotografie sbiadite di quei tempi andati. Il mio occhio si posò ancora una volta sulla piccola e nera reliquia; su quel piccolo frammento d'ala ignota, che il mio vecchio rimorchio aveva forse raccolto sul luogo della tragedia assieme ad una carlinga sventrata, ad un motore muto e portata all'ultima dimora poichè ormai tutto era finito. Sì, poichè ormai tutto era finito!

Considerandola, le dicevo: « Chi sei? » ed ella: « Ala ignota di ignoto milite azzurro ».

« Eroismi di guerra — pensai — grandezze o miserie di questa terra! ».

Franco Ingravalle

ALA INFRANTA

Febbraio 1917. La guerra con il suo ululato di morte inferisce su tutti i fronti. In uno sforzo supremo, l'Italia lancia il complesso delle sue forze nella mischia immane.

Anche Aldo, tolto dal suo caro nido, ha il comando di un apparecchio da caccia che egli, con un italico valore, pilota sulle linee nemiche. E' contentissimo di questa sua nuova vita ed ebbro di luce e d'aria, librandosi nell'immenso regno azzurro, cerca la preda.

I suoi occhi d'aquila osservano attentamente le trincee tortuose e i camminamenti sprofondati in spacchi rocciosi o insinuati nei verdi grovigli dei boschi. Audece fino alla temerità, vola a poche decine di metri dal nemico, mitragliandolo.

Ad un tratto si sente un rombo lontano ed un velivolo nemico, forando come uno strale le nubi, appare, scompare, riappare, e, seguendo una rotta rettilinea, avanza rumorosamente contro l'apparecchio italiano. E' uno dei più temibili ed agili velivoli nemici.

Senza esitare, Aldo attacca. Il suo cuore batte a sincronia col battito furioso del motore. Il suo giovane animo non è minimamente scosso dalla crudele realtà, cioè che uno dei due dovrà cadere.

L'apparecchio italiano s'impenna, e, con il giro della morte, tenta d'arrivare alle spalle dell'avversario.

In una ridda sempre più vertiginosa, i cavalieri alati cercano di sorprenderli. Le mitragliatrici cantano l'inno mortale, scrivendo con fuoco, piombo e sangue le loro note sulle ali e sulla fusoliera.

Improvvisamente una tace: è quella di Aldo.

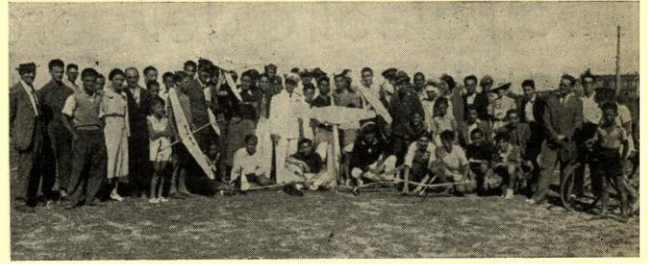
Schbene, ora, in condizioni inferiori del suo avversario, egli non si perde d'animo, anzi un folle ma eroico pensiero sorge nella sua giovane mente: sacrificarsi per abbattere l'avversario. Sorridendo e con sovrumano coraggio, lancia l'apparecchio contro quello dell'avversario. Uno schianto e un groviglio fumante che precipita a terra.

Un'altra ala infranta, un'altra giovane vita eroicamente sacrificata per la grandezza della Patria.

Aldo Crolli



BOLIDE ROSSO — Io sono molto modesto, ma quando mi sento lodare da un mio aeropote, specialmente se molto giovine, io mi ringalluzzisco, anzi mi ringallego, e corro per le strade come un pazzo, tal che la gente, vedendomi, dice: « Poverino, gli si è svitato il cervello ». (Ti dirò, in confidenza, che il mio cervello è stato inscatolato con saldatura autogena). Dunque: io, a parer tuo, sono simpatico, spiritoso e di carattere franco. Come te, insomma. Soltanto che la tua franchezza ti frutta degli abili ceffoni. (Sì, ho detto abili, anzi abilissimi, se riescono a fartela sotto gli occhi). Naturalmente, l'apprezzamento che più mi turba è quello relativo al fatto ch'io sarei — sempre a parer tuo — un profondo conoscitore di ragazzi, coi quali saprei trattare... Ammettiamolo pure... Poi dici che mi vuoi bene perchè io somiglio al tuo papà (del quale mi mandi la fotografia). La cosa, che mi fa molto piacere, ti onora; e onora anche il tuo babbo, il quale — come molti genitori che conosco io — sa farsi stimare tanto dal suo figliuolo. E adesso ti racconterò cosa mi è successo due minuti dopo aver aperto la tua lettera. Dunque: straccio la busta, apro il foglio e ne cade una fotografia, che non guardo subito con attenzione. Incomincio a leggere (e a ridere, perchè anche tu sei spiritoso) e giungo con gli occhi luccicanti (sai, quando si ride di gusto) su tutti quei punti esclamativi che montano la guardia davanti agli y e ai C. P. e ai V. 2 dell'Ing. Bi. Lì è detto che tu hai soltanto dodici anni... Guardo la fotografia e mi tropicchio gli occhi. Dodici anni! Mi alzo e vado a guardare la fotografia vicino alla finestra. Dodici anni? Chiamo l'Ing. Bi, che lavora accanto a me



Dopo (o prima?) una gara regionale toscana. Aeromodellisti e spettatori livornesi.

e gli chiedo se gli sembra che questo ragazzo abbia dodici anni soltanto. Egli tira fuori il monocolo, se lo incastra con una smorfia (sai, la smorfia è obbligatoria) nell'orbita sinistra e dice, con la sua solita flemmatica calma: « Certo, ma deve aver già fatto il soldato ». Mi precipito a leggere il seguito della lettera e scopro che tu eri tuo padre. Ed ora parliamo d'affari. Se non capisci le diavolerie dell'Ing. Bi, leggi le lezioni elementari di Ciarella. Le lezioni sull'aerodinamica sono per i naviganti. La busta coi disegni e l'opuscolo te l'ho fatta spedire io. Chi volevi che fosse? Ti avverto che tutti gli aeroplani, specialmente quelli moderni, sono più o meno aerodinamici. Credi che un pianoforte volerebbe tanto facilmente? Ad ogni modo ti manderò qualche fotografia che ti farà felice per alcuni minuti. (Io non mi faccio delle illusioni). E tu dimmi che cosa significa « poichè posso partire da un momento all'altro dal babbo ». Temo che, presto, tu avrai dei dispiaceri per via della tessera, e, allora, ahimè! non potrò proprio aiutarti. Quel Gip... Via! tu non gli perdoneresti, se egli dichiarasse d'essere veramente pentito? Non deve essere poi tanto cattivo, nemmeno lui, io dico. Tanti saluterelli affettuosi; i tappati le orecchie, poi che molti aquilotti, che non hanno avuto risposta perchè tu ti sei pappato tutto lo spazio, ti stanno già mandando a quel paese.

VITTORIO NENZIONI - Bologna. — Ho provveduto per l'invio del numero che hai domandato. Ho riguardato la lezione della quale parli; l'ho capita perfino io, dunque riguardatela, e capirai anche tu. La lunghezza dei longeroni deve essere qualche centimetro più della lunghezza di ogni semi-ala, che è di cm. 55, come è stato indicato nel numero 3. I longeroni sono fatti con listelli di bosso rettangolari, di m/m 1 x 3, meno il primo inferiore, di m/m 2 x 3. Gli incastrati vanno fatti soltanto nelle centine (escluse le centine 6 e 7, nelle quali gli incastrati devono essere profondi soltanto m/m 1,5, poichè il resto dell'incastrato, m/m 1,5 deve essere fatto nei longeroni). Il bordo d'entrata ed il bordo d'uscita servono per mantenere a posto le centine, e per incollare la copertura. Ho

letto il tuo racconto; purtroppo, nonostante che io debba riconoscere il tuo buon volere, è un po' troppo infantile, e sarebbe adatto per un giornale diverso dal nostro. Ti saluto a grande velocità.

L. P. - Rovigo. — Il Ministero risponde solo alle domande accettate. I concorrenti accettati al presente concorso verranno chiamati entro il mese di marzo prossimo. Il racconto io non lo pubblicherò, perchè non è allegro (c'è anche il morto!) e perchè alquanto retorico. E poi devo dirti che agli anonimi io non rispondo volentieri. Eccoli, dunque, spiegata la mia diffidenza. Saluti al leone di piazza Vittorio.

NIGNON - Firenze. — Non si prevede prossimo un concorso per assistenti tecnici. Se volete entrare nella R. Aeronautica, vi consiglio di partecipare all'attuale concorso per specializzati scegliendo la categoria che più vi interessa.

ACCIPITER - Palermo. — Ti accomodiamo noi. Ricambiamo i saluti, ma noi in paracadute.

ALDO BUROTO - S. Gimgignano. — Manda il tuo racconto. Non capisco perchè un direttore di scuola proibisca a dei ragazzi di abbonarsi ad un giornale raccomandato dal Ministro dell'Educazione Nazionale. Capisco il consenso della mamma! Vorrei conoscerlo io, il signor direttore. Forse egli si convincerebbe che la nostra opera di propaganda merita incoraggiamento e aiuto. Vieni pure a Roma. Ti saluto con simpatia e cordialità.

VOLUCER - Padova. — Mi meraviglio che tu adoperi un vocabolario, per cercare i nomi degli apparecchi. E L'aquilone non ti ha insegnato nulla? Il francese « planeur » ha un bellissimo nome italiano: « veleggiatore », da « volo veleggiato », o « a vela » che dir si voglia. Caro mio, il tuo abbonamento scade il 28 ottobre 1936, per il semplice fatto che il provvedimento della R.U.N.A. non ha effetto retroattivo. Pubblicherò due delle fotografie. Saluti librai (e non pianati, che è un francesismo).

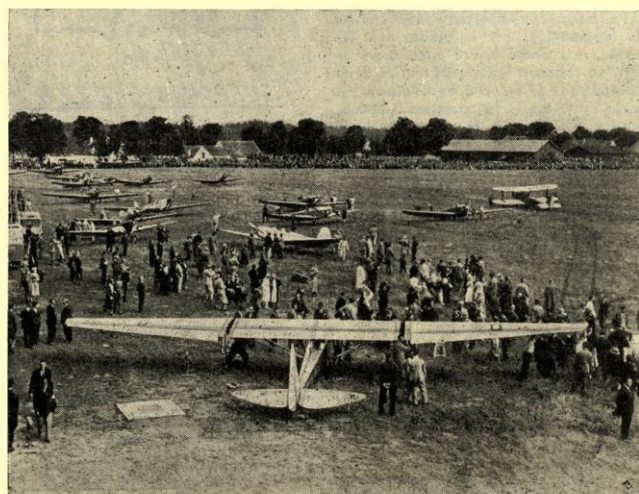
RANIERI GUGLIELMO - S. Maria di Catanzaro. — Abbiamo ricevuto il tuo abbonamento semestrale. Se tu non ti spieghi con chiarezza, non possiamo contentarti. Se hai partecipato ad uno degli ultimi concorsi, sappi che i concorrenti ammessi verranno chiamati una quindicina di giorni dopo la chiusura dei termini di presentazione delle domande.

PAOLO SIMEONI - Roma. — Certo, che mi devi dare del tu. Al numero tre di piazza Campo Marzio sta succedendo qualche cosa che forse ti interessa. Ad ogni modo verrai tempestivamente informato con una ricca circolare (cosa, quest'ultima, a cui Aviatrice tiene particolarmente). Sorveglierà il portinaio... Ciao.

(Continua a pag. 11).

Nei prossimi numeri scritti inediti di MASSIMO BONTEMPELLI (Accademico d'Italia)

P. M. B A R D I e di GUSTAVO BRIGANTE COLONNA



Germania — Il montaggio di un veleggiatore partecipante a un raduno aviatorio.

La Palestra dell'aeromodellista

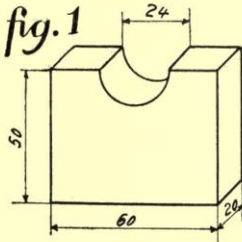
Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

Capitolo III.

Riassunto e considerazioni sui capitoli precedenti

Nei capitoli I e II è stato trattata la materia concernente l'ala isolata, con un esame di tutti i fenomeni aerodinamici: portanza e resistenza, centro di pressione e momento, loro rappresentazione sotto forma di diagrammi. Bisognerebbe ora passare alla considerazione delle variazioni che tali fenomeni subiscono, collegando all'ala i rimanenti orga-



STAMPO PER FARE I SUPPORTI DI ALLUMINIO

ni dell'apparecchio: fusoliera, piani di coda, gruppo moto-propulsore. Nelle generalità è già stata fatta la distinzione fra velivolo e motovelivolo; noi dovremmo adesso considerare, perciò, gli stessi argomenti per il velivolo, cioè per l'apparecchio che non dispone di organo di trazione, sia perché non in azione, sia perché mancante del tutto.

Tuttavia, prima di iniziare questa seconda parte del nostro programma, sarà opportuno richiamare tutte le formule e le considerazioni precedenti, collegandole fra loro, per cominciare ad avere un'idea della loro importanza reciproca, del procedimento di calcolo da seguire nel progetto, e per dare alcune avvertenze generali.

Iniziando un progetto di aeromodello, è necessario stabilire le qualità che il modello deve possedere: in primo luogo è da notare che, per tutti gli apparecchi dei quali ci occupiamo, bisogna ottenere la massima stabilità, sia longitudinale che trasversale. Relativamente, poi, agli scopi che il modello deve raggiungere, si hanno modelli per durata, per distanza, per velocità.

Come ho già detto, nel capitolo I, Specie di profili, a seconda di queste caratteristiche da raggiungere noi potremo indirizzare la scelta del profilo verso un genere o l'altro. Riassumiamo brevemente le considerazioni, indicando, per ognuno dei fini proposti, le condizioni che possono portare alla migliore soluzione del problema.

Durata: per ottenere il massimo risultato, il modello deve essere piuttosto leggero, ottenendo una minore potenza necessaria al volo. Nel caso specifico, e più comune, del motore elastico, questa condizione significa una minore sezione della matassa, con possibilità di carica maggiore. Anche l'elica, come vedremo a suo tempo, potrà girare più lentamente, con aumento del tempo di scarica, e perciò di volo. È bene notare però che la leggerezza eccessiva rende il modello troppo sensibile alle variazioni di condizioni atmosferiche (colpi di vento, anche lievi, cambiamenti di direzione del vento, dovuti ad ostacoli sul terreno, come case, alberi, diversità del suolo, prato, terra nuda o sassi, ecc.); per ognuna di queste cause il modello troppo leggero subisce una variazione di rotta, che significa

quasi sempre una perdita di velocità e perciò di quota; salvo casi eccezionali, il tempo di volo viene diminuito. Essendo piccola la velocità di rotazione dell'elica, e bassa la potenza, per le ragioni alle quali ho accennato relativamente alla durata di scarica della matassa, anche la velocità sarà piccola: occorre quindi scegliere un profilo di buona portanza, anche se la resistenza sarà abbastanza elevata. Indirizzeremo perciò la scelta fra i profili semi-spessi o addirittura spessi.

Distanza: in questo caso, il modello deve compiere il volo per quanto possibile in linea retta. Perciò deve resistere al minimo le perturbazioni esterne, specialmente laterali. Condizioni necessarie sono quindi peso maggiore, e velocità maggiore. In questo caso il tempo di scarica non ha l'importanza capitale del primo caso: la matassa anzi deve essere aumentata di sezione, per ottenere un volo più veloce, con il massimo percorso possibile, nonostante il tempo proporzionalmente minore. Essendo aumentata la velocità, cresce il potere di sostentamento, ma cresce anche la resistenza all'avanzamento. Il profilo quindi dovrà avere una resistenza minore, e potrà avere una portanza minore che nel primo caso. Sarà opportuno non scegliere un profilo di eccessivo spessore, limitandosi ai semispessi.

Velocità: quest'ultimo caso è assolutamente differente dai precedenti, poiché il volo di velocità si svolge su percorso molto breve, con durata naturalmente breve. La potenza richiesta al motore è massima, e d'altra parte la resistenza all'avanzamento deve essere minima. Il modello dovrà essere pesante, perché il volo non sia disturbato, per poter misurare esattamente il percorso ed il tempo. Ma l'aumento di peso è compensato dalla maggiore velocità, che è il fine da raggiungere. Indirizzeremo la scelta del profilo fra quelli di minore resistenza, sia pure di bassa portanza; limiteremo perciò il campo tra i profili sottili, poco incurvati, o addirittura convessi anche nel ventre.

Stabilito il genere di modello, in base ad uno dei tre casi considerati, si passa alla impostazione del problema, determinando, in via di massima, le caratteristiche costruttive: apertura, superficie alare, e lunghezza dell'apparecchio.

La lunghezza dipenderà dallo scopo da raggiungere: per la durata e la distanza, essa dovrà essere grande, per avere un tempo maggiore di scarica della matassa; per la velocità, dovrà essere più corta, per avere la massima potenza. Anche l'apertura e la superficie alare dovranno essere maggiori nei primi due casi, nei quali occorre soprattutto una grande forza di sostentamento, nonostante la piccola velocità, mentre, per ottenere la massima velocità, bisognerà diminuire al massimo la resistenza, diminuendo soprattutto la superficie, e, per ragioni costruttive, anche l'apertura alare.

Determinato il carico alare, in base alle considerazioni sul peso, sulla velocità da raggiungere, sulla potenza da

impiegare, maggiore o minore, secondo gli scopi prefissi, si può calcolare, in via preliminare, la portanza necessaria e sufficiente del profilo.

Ingegner BI

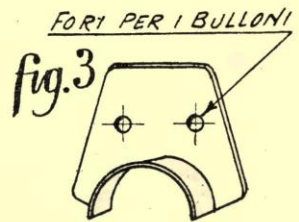
(Il séguito al prossimo numero).

AEROMODELLISMO ALL'ESTERO

Togliamo dalla «Revue des modèles réduits» una relazione sul concorso svoltosi a Tunisi. Diamo le classifiche di due delle categorie, poiché in queste si sono fatti valere due nostri amici: i fratelli Caminiti, italiani residenti a Tunisi. Zio Falcone ricorda di aver avuto corrispondenza con loro, proprio a motivo di questa gara, e di aver detto loro che era sicuro che si sarebbero classificati tra i primi. Ed ha avuto ragione. Tuttavia, pensando a loro, si è meravigliato che non si facessero più vivi, e si è rammaricato di dover avere la notizia per altra via.

Organizzato dalle «Jeunes Ailes» ha avuto luogo il 15 gennaio a Tunisi, nella spianata Cambetta, un concorso di modelli volanti.

Malgrado l'avversità del tempo, sono sta-



SUPPORTO SAGOMATO

te eseguite parecchie manifestazioni e dimostrazioni interessanti, che hanno suscitato l'ammirazione del folto pubblico presente, composto, in massima parte, di personalità e ferventi del volo a vela.

Fra gli altri assisteva alla manifestazione il Generale Laignet, Vice Presidente del Consiglio Municipale e Presidente Onorario delle «Jeunes Ailes».

Ecco i risultati di questa interessante giornata, che sarà ricordata nella storia locale del volo a vela e dei modelli volanti.

CAT. A — Veleggiatori: 1° premio: Gaby Moriez.

Aeroplani: 1° premio: Caylet; 2° premio ex-aequo: FRATELLI CAMINITI.

Modelli di veleggiatori. — Fuori concorso: «Jeunes Ailes» 1° premio: A. CAMINITI; 2° premio: Razmote.

La costruzione dei modelli volanti

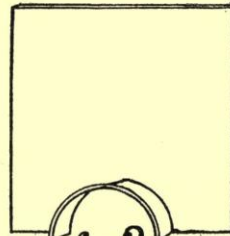
(Settima lezione).

Costruzione dei supporti in lamiera di alluminio

Con forbici adatte e robuste, ed anche con il seghetto da traforo, con lama adatte per metalli, taglieremo due pezzi di lamiera delle dimensioni di m/m. 50 per 50.

Per fare lo stampo dei supporti, con un pezzo di legno duro (bosso o sorbo) faremo un parallelepipedo con lati di m/m. 60 per 50, per 20 di spessore.

Su uno dei lati lunghi, faremo un incavo semicircolare, del diametro di m/m. 24 (fig. 1): ci provvederemo anche di un pezzo di acciaio trafilato del diametro di m/m. 22 lungo circa 12 cm.



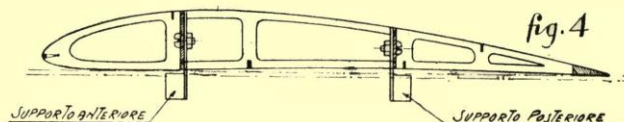
SUPPORTO GREZZO

e di un mazzuolo di legno duro o, preferibilmente, di piombo.

Stringeremo nella morsa, insieme con un pezzo di lamiera d'alluminio, lo stampo, con l'incavo rivolto verso l'alto.

Con il mazzuolo batteremo il pezzo di filo di acciaio sull'alluminio, in corrispondenza dell'incavo, fin tanto che non avremo ottenuto la slabbatura voluta (fig. 2).

Occorrendo due supporti, ripeteremo l'operazione con un secondo pezzo di lamiera d'alluminio.



MONTAGGIO DEI SUPPORTI DELL'ALA

La rimanenza della lastra acquistata, servirà per altre eventuali costruzioni o per ripetere l'esecuzione dei supporti, se per caso non fossimo riusciti, alla prima prova.

L'orlo reverso, o la slabbatura, ottenuto, dovrà essere rifinito mediante una lima; infine stabiliremo quale pezzo dovrà essere il supporto anteriore e quale il posteriore, per dargli l'apposita sagoma (fig. 3), e farvi i fori, per i bulloni di fissaggio, ai diaframmi dell'ala.

Il fissaggio dei supporti deve essere fatto in modo che il profilo alare risulti perfettamente a zero gradi, ossia che il piano immaginario su cui poggia il profilo sia parallelo a quello su cui poggiano i supporti; l'altezza di questi deve essere la minima necessaria, per evitare che il bordo di uscita appoggi sul tubo fusoliera (fig. 4).

Costruzione del tubo fusoliera

Si possono trovare in commercio tubi già costruiti; l'aeromodellista deve, però, essere in grado di costruirli da sé.

Ci provvederemo di un pezzo di canna di ottone del diametro esterno di m/m. 22, e lungo non meno di cm. 160. (Può servire anche la tuffola di ferro; ma a causa del suo peso, costa più della canna di ottone e va soggetta alla ruggine). Questo è l'attrezzo occorrente. Il materiale è il legno compensato sottile di quattro decimi di millimetro di spessore, o l'impiallacciatura d'acero di 5 decimi di millimetro.

Vi è anche chi costruisce questi tubi con cartone bakelizzato; ma io lo sconsiglio, perché perdono presto la loro consistenza e resistenza.

Noi adopereremo il compensato in due strati di legno di Betulla di 4/10 di millimetro, se riusciremo a procurarcelo; se no l'impiallacciatura di acero. Ne acquisteremo un pezzo lungo un metro, perché più lungo non lo si trova, e perciò saremo costretti a fare il tubo in due parti che giunteremo; larghezza 20 cm. circa.

Taglieremo due strisce nel senso della lunghezza, e non più strette di 70 m/m. Le immergeremo in acqua fredda, lasciandovole per 10 minuti.

Così bagnate, una per volta le arroteremo a spirale, ambedue nello stesso senso, e con passo non superiore a

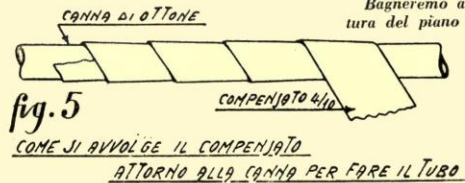
50 m/m. attorno alla canna di ottone (fig. 5), avvolgendolo strettamente con spago. Metteremo poi tutto ad asciugare, esponendo anche al sole.

Ad asciugamento avvenuto, il legno, anche dopo tolto lo spago, rimane arrotolato ed infusito.

Puliremo bene la canna, passandola anche con carta vetrata fina, e la spalmeremo con sego, in modo da coprirlo con un sottilissimo strato.

Così fatto, prepareremo il quantitativo di colla necessario e rimonteremo uno per volta gli strati di compensato arrotolato, passando la colla nelle giunture della spirale; leggeremo quindi ancora tutto strettamente, e metteremo ad asciugare, ma non al sole né al caldo.

Perché per fare il tubo abbiamo avvolto il legno a spirale?



Perché il tubo così costruito acquista una maggior rigidità e quando sarà tolto dalla canna, esso risulterà ben diritto e meno facilmente subirà variazioni al cambio di temperatura; inoltre lo sforzo di torsione, esercitato dalla matassa di elastico carica, sarà equamente distribuito su tutta la lunghezza del tubo.

I pezzi di tubo risultano 2, che dovranno essere riuniti, perché il compensato di betulla non si trova di dimensioni abbastanza grandi per fare il tubo in un solo pezzo; con l'impiallacciatura e più facile ottenere il tubo unico: il procedimento comunque è identico.

Copertura dell'ala

Attendendo che si asciughi la colla dei due pezzi di tubo, inizieremo il ricoprimento dell'ala.

La ricopertura, come abbiamo detto nella prima lezione, la faremo in carta pergamenata, che è robusta e molto più economica che la seta. Quattro fogli di cm. 35 x 100 (colore a piacere) sono più che sufficienti, anche per gli impennaggi e per le immaneabili riparazioni, necessarie in seguito.

Faremo sciogliere in ottanta grammi d'acqua tiepida cinquanta grammi di gomma in polvere, tenendo presente che perché questa sia pronta per l'uso occorrono almeno 24 ore.

Sui piani di montaggio, ancora disposti come abbiamo fatto per l'unione centrale dell'ala, stenderemo due fogli di carta pulita, possibilmente bianca e cerata, per impedire che la carta dell'ala possa attaccarsi al legno del piano.

Inizieremo il ricoprimento dell'ala incominciando dalle due metà inferiori.

Taglieremo la carta nella misura e formato necessari, tenendo un po' di abbondanza nei bordi; con un piccolo pennello, in modo uniforme, la colla sulle ceste inferiori delle centine e dei longaroni, della mezz'ala della quale si inizia il ricoprimento.

Steso il pezzo di carta preparato sul piano di montaggio, vi appoggeremo lo scheletro dell'ala dalla parte ingommata, e premeremo un poco leggermente; sollevando ora lo scheletro, la carta rimane attaccata, e con le dita faremo sì che si attacchi bene a tutte le parti ingommate, curando che non faccia grinze, o sforzi, tirando e svergolando l'ala.

Cureremo la rifinitura dell'ingommatura al bordo di uscita, a quello di entrata e all'estremità, tagliando con le forbici l'eccedenza di carta.

Ricoperta anche l'altra metà inferiore, appoggeremo il tutto sui piani di montaggio, mettendo qualche peso sullo scheletro.

Attendere che la gomma si asciughi, ricoprendo con eguale procedimento la parte inferiore del piano orizzontale degli impennaggi. Con un batuffolo di cotone, o bambagia, impregnato di acqua pulita, passeremo, fregando leggermente e sempre nello stesso senso, sulla parte esterna della carta già attaccata allo scheletro dell'ala, e la riposeremo nuovamente sul piano di montaggio fermanola ancora con pesi.

Asciugandosi, la carta si tenderà, e se il montaggio sarà stato eseguito con le dovute precauzioni, lo scheletro non dovrà subire variazioni o, meglio, nessuno svergolamento.

Bagneremo anche la carta di ricopertura del piano orizzontale degli impennaggi, e nell'attesa, prima di iniziare il resto del riconoscimento, sia dell'ala che dei timoni, riprenderemo il lavoro del tubo, essendo nel frattempo la colla asciugata.

Leveremo lo spago e forzeremo i pezzi di tubo fin tanto che non scorrano sulla canna di ottone, cosa che non riuscirà difficile perché, come si è detto, abbiamo spalmato, la canna, prima, con sego.

Giarella

AEROMODELLISMO IN ANCONA

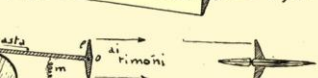
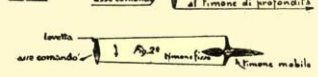
Ad Ancona il giorno 8 si è iniziata l'attività della Scuola di aeromodellismo, sotto la direzione del delegato all'aeromodellismo Ciro Giannini. Le lezioni si svolgono, nelle ore serali del lunedì, giovedì e sabato, in locali della Scuola serale di perfezionamento al mestiere, in via Scalone di S. Francesco, 8.



Modelli autocomandati

Un appassionato costruttore di aeromodelli, Tullio Casini, letto il nostro articolo sulla sviluppo dell'aeromodellismo in Russia, ci ha mandato una lunga lettera, nella quale dicendo di essersi occupato da molto tempo del problema del comando di aeromodelli in volo, scrive:

«L'idea di servirsi della stessa matassa elastica che aziona l'elica, per comandare le manovre dell'aeromodello, riducendo opportunamente il numero dei giri, l'ho avuta circa un anno fa. Solo nell'ottobre scorso, però, ho avuto tempo di occuparmene seriamente, discutendo della cosa con un altro modellista. Decidemmo di raggiungere lo scopo con una vite senza fine, la quale riducendo il numero dei giri dell'esse-elica, ci avrebbe permesso di disporre di un asse dotato di movimento lento. A questo asse avremmo applicato un dispositivo per azionare i comandi. In un primo tempo non mi riuscì trovare la vite senza fine occorrente, ma un giorno, esaminando per caso il mio orologio da tasca, pensai di sacrificarlo. Da quel giorno l'orologio ha cessato di battere, ma il suo sacrificio mi ha procurato un considerevole numero di routine e di ingranaggi. Mandandomi ancora la «vite senza fine», con molta pazienza ne ho costruita una ricavando da una comune vite di ferro, di passo adatto al mio scopo. In possesso di quanto desideravo, disegnai la disposizione dei singoli pezzi componenti il sistema. Il disegno che mi feci è quello che ti accludo. Con gli ingranaggi da me adoperati ogni giro dell'albero motore viene ridotto in modo che, mentre l'elica compie 830 giri circa, l'asse della ruota dentata, da me



chiamata asse-comando, ne effettua uno solo. Per azionare i comandi io avevo pensato di fissare alle due estremità libere dell'asse-comando due levette opportunamente calcolate (fig. 1). Regolando la posizione delle levette e dei bracci su cui agiscono, si possono avere diverse combinazioni di comando. Nelle figure 2 e 3 ho esaminato i casi estremi (che lascino indovinare gli intermedi) che si possono avere nel movimento del timone di profondità. Alla figura 2 la levetta compie un giro intero, facendo ruotare prima in basso e poi in alto il timone e lo riconduce poi alla posizione normale. I fili si intrecciano, ma al secondo giro tornano normali. Nella figura 3 ho esaminato il caso di azionare il timone solo in un senso o nell'altro. Naturalmente il braccio su cui agisce l'asse-comando deve essere in ogni caso minore di quello col quale si fa ruotare il timone, altrimenti questo verrebbe ad essere eccessivamente girato. Volendo, si possono comandare il timone di direzione e gli alettoni con una sola levetta».

Premessa tutta questa bella descrizione, passa poi a descrivere un altro sistema, nel quale la levetta, anziché agire in senso uniforme, mossa unicamente dall'asse-comando, segue i movimenti di una rotella eccentrica, di compensato. Questa idea gliela ha suggerita il dischetto di celluloido usato dai russi. Il funzionamento del secondo sistema lo chiarisce bene l'illustrazione n. 4.

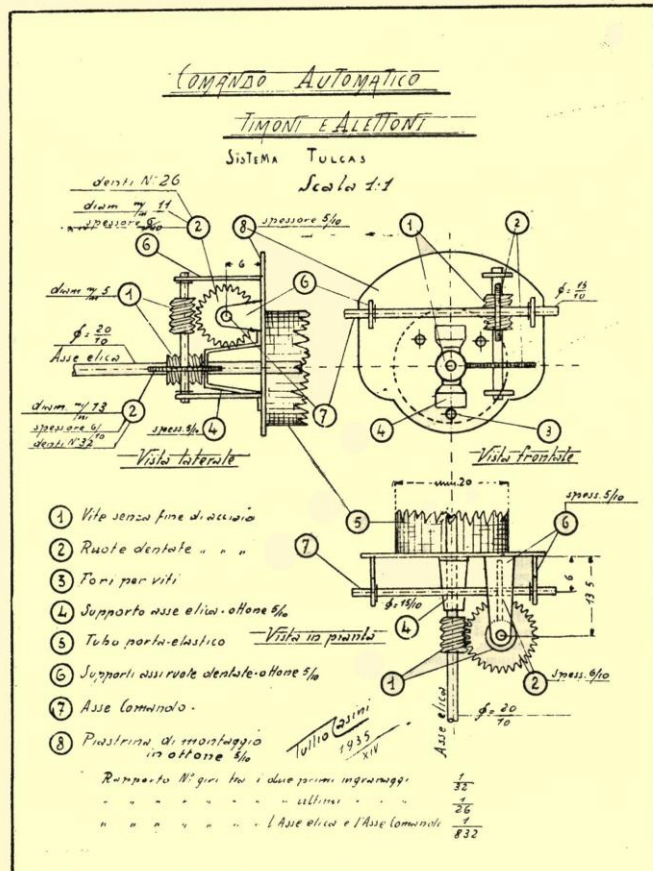
Noi siamo perfettamente d'accordo sul funzionamento del sistema di comando, specie del secondo, il quale potendo azionare due o tre routine comandanti il timone di direzione, quello di profondità e gli alettoni, potrà far eseguire al modello le più strane evoluzioni. Ma non crediamo possa dare delle soddisfazioni al modellista. Gli aeromodelli sono soggetti già a troppi squilibri, dovuti all'atmosfera. Se alle cause esterne poi vengono ad aggiungersi anche i comandi, i modelli toccheranno terra con tutto meno che col carrello. Se invece il modello potesse, con opportuna manovra dei timoni, reagire a questa variazione di assetto, il volo potrebbe proseguire senza incidenti.

Chi di voi inventerà tale sistema?
Ingegnere Sofistico

HORST WINKLER COSTRUTTORE DI MODELLI VOLANTI

Horst Winkler, che è ormai un uomo di 26 anni, si è fatto un nome in Germania con la costruzione di numerosi ed eccellenti tipi di modelli di aeroplani e di alianti, dai piccoli di cartone ai più grandi di legno e di altro materiale. Winkler cominciò a 13 anni ad occuparsi attivamente di modellini volanti e oggi la maggior parte dei modelli premiati nelle gare della Rhön provengono appunto dai suoi progetti. Nota fra gli altri il cosiddetto «Gross Winkler» che concepito primitivamente come modello di idrovolante a motore, costituisce oggi il miglior modello di aliante.

Fu organizzata recentemente una gara per costruzione di modelli dalla Centrale tedesca per la radio diffusione e ad essa presero parte non meno di 30.000 giovani e giovanette, i quali in grandissima maggioranza presentarono apparecchi secondo i disegni di Winkler.



Velocità e sicurezza nel volo

Certamente non si dice una cosa nuova affermando che il nostro è il secolo della velocità. Tutti sanno che la vita moderna è imperniata su questo importantissimo fattore; si tende perciò ad aumentare la velocità delle automobili, dei treni, delle navi, ma soprattutto quella dei velivoli. Il merito del progresso raggiunto in questo campo va attribuito principalmente allo studio della meccanica dei fluidi (liquidi ed aeriformi): idrodinamica e aerodinamica, scienze che hanno permesso la realizzazione di forme appropriate che offrono minore resistenza ai mezzi di locomozione che debbono muoversi nell'acqua o nell'aria. Naturalmente l'aviazione ha tratto maggiori utili dalla scienza aerodinamica, perché l'aria è l'unico elemento nel quale viaggiano e si sostengono i velivoli (le automobili oltre alla resistenza dell'aria incontrano quella di attrito delle ruote con la strada, i treni l'attrito con le rotaie). A conferma di quanto abbiamo ora detto, ricordiamo che il mezzo di locomozione più veloce del mondo è appunto un velivolo (Macchi MC 72-709 km./ora).

Ma ogni medaglia ha il suo rovescio, e se la velocità è una gran bella cosa, presenta pure essa i suoi inconvenienti; a parte quelli che possono derivare dalle difficoltà che si incontrano nella risoluzione del problema delle alte velocità, intendiamo riferirci ai problemi che bisogna affrontare perché ad un aumento di velocità non corrisponda una diminuzione di sicurezza.

I velivoli per sostenersi nell'aria debbono avere una certa velocità minima di sustentazione, al disotto della quale, non essendoci più la forza sustentatrice

ce necessaria (portanza) essi tenderebbero a precipitare. Per aumentare la velocità dei velivoli si deve cercare di ridurre, come abbiamo accennato, la resistenza che incontrano nell'aria sia con lo studio appropriato dei profili, sia riducendo la superficie dell'ala. L'aumento di velocità comporta dunque inevitabilmente una riduzione della superficie sustentatrice in relazione al peso dell'apparecchio, cioè, come si dice propriamente, l'apparecchio in genere più è veloce e più risulta caricato. Ora a mano a mano che la velocità massima degli apparecchi aumenta, aumenta in corrispondenza, per la diminuita superficie portante, anche la velocità minima, per modo che un apparecchio il quale ha, per esempio, come velocità massima 150 km./ora ha in corrispondenza una velocità minima di 60 km./ora, un altro invece che ha una velocità massima di 200 km./ora, ne ha una minima di 90, un altro ancora può avere come velocità estreme 300 e 110 km./ora ecc.

La differenza tra velocità massima e minima si dice *scarto di velocità*. È naturale dunque che si tenda ad aumentare, per quanto è possibile, questo scarto di velocità onde avere però una grande velocità massima e corrispondentemente una piccola velocità minima. Ciò si rende assolutamente necessario soprattutto negli atterraggi e negli ammaraggi, per consentire al velivolo di toccare la terra o l'acqua senza una eccessiva velocità che potrebbe anche essere pericolosa. Un apparecchio ideale sarebbe quello che potesse andare indifferentemente alla velocità dell'aeroplano di Agello e... a passo d'uomo!

Ed ecco ancora l'aerodinamica venire in aiuto della tecnica del volo. Stu-



Dispositivo di ipersostentazione in posizione di volo veloce, applicato ad un apparecchio da turismo.

L'attuale teoria della sustentazione di un apparecchio è basata sull'ipotesi di una circolazione d'aria intorno al profilo dell'ala. La portanza dell'ala risulta da una corrente che va dal davanti (bordo d'attacco) all'indietro (bordo d'uscita) della parte superiore dell'ala (estradosso) ivi creando una depressione, e dal dietro al davanti della parte inferiore (intradosso) creando una pressione. La depressione succhia, per così dire, l'ala sul dorso e la pressione la spinge al disotto; le due azioni concomitanti determinano la sustentazione.

Quando un apparecchio atterra, o ammara, il pilota deve metterlo in condizioni, ripetiamo, che la velocità non sia eccessiva, facendo in modo da farla decrescere a poco a poco la velocità che possiede. Questa progressiva diminuzione di velocità mette il velivolo in uno stato di sustentazione decrescente e pertanto, giunti ad un certo istante in cui il velivolo ha assunto la velocità minima, questa non può essere ulteriormente ridotta perché si provocherebbe la rottura dell'equilibrio dinamico (perdita di velocità) e l'apparecchio precipiterebbe.

Da che cosa viene provocata questa rottura di equilibrio dinamico? Ecco: la corrente d'aria, di cui si è parlato più sopra, al momento in cui si raggiunge la velocità minima, cessa di essere aderente al profilo dell'ala. I filetti fluidi, che non sono altro che le traiettorie seguite dalle particelle d'aria, si scollano, per così dire, dal dorso dell'ala, dissipano la loro energia in vortici, cessando di provocare la depressione e la pressione sustentatrici.

Esistono una quantità rilevantissima di sistemi che permettono agli apparecchi veloci e che hanno quindi una forte velocità minima, scarti di velocità molto rilevanti. Essi tendono, in via generale, ad impedire il distacco della corrente d'aria mantenendo i filetti fluidi al loro posto e con la loro energia e rendendo in tal modo l'ala sustentatrice anche a bassissima velocità (e per incidenze molto forti).

Per avere un'idea del funzionamento di questi dispositivi esaminiamo la fig. 1. In essa possiamo osservare l'andamento dei filetti fluidi attorno ad un'ala priva di dispositivo di ipersostentazione che trovasi in condizioni critiche di velocità e di incidenza, e l'andamento dei filetti fluidi, quando la medesima ala, posta nelle stesse condizioni, possiede il dispositivo di ipersostentazione. Nel primo caso la corrente d'aria si distacca dall'ala e i filetti fluidi sul dorso dell'ala stessa seguono un andamento vorticoso; nel secondo invece, i filetti fluidi rimangono aderenti al profilo dell'ala per l'aspirazione che la corrente d'aria subisce dal bordo d'uscita per l'effetto della depressione creata dall'aletta di intradosso.

La fig. 2 mostra schematicamente alcuni esempi dei dispositivi accennati. Esperienze eseguite hanno dimostrato che un'ala d'aeroplano così attrezzata può perfino raddoppiare la sua sustentazione.

Quasi tutti gli apparecchi veloci che si costruiscono attualmente, da quelli da turismo ai grossi velivoli da trasporto o da bombardamento, posseggono uno dei sistemi di ipersostentazione descritti in fig. 2, che consentono, oltre ad una maggiore sicurezza di volo, anche spazi di atterraggio più ristretti sempre in relazione alla diminuita velocità di atterraggio.

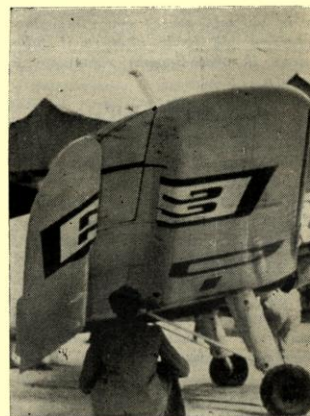
Tre esempi, presi fra i numerosi che potremmo presentare, riusciranno a chiarire ancor meglio quanto si è accennato:

1) — apparecchio da turismo «Breda 39», il cui ottimo impianto di ipersostentazione consente una velocità minima di 64 km./ora avendo una massima di 220. Scarto di velocità: 220 — 64 = 156;

2) — apparecchio da trasporto «Caproni Borea» che ha una velocità massima di 260 con una minima di 82 consentita da un dispositivo di ipersostentazione. Scarto di velocità: 260 — 82 = 178;

3) — apparecchio da bombardamento «S. 79» con una velocità massima di 430 km./ora e, sempre grazie a dispositivi di ipersostentazione, una velocità minima di 100 km./ora. Scarto di velocità: 430 — 100 = 330.

Un'ultima e importantissima considerazione occorre fare. È vero che l'aumento dello scarto di velocità è un ottimo indice del progresso aerodinamico raggiunto, ma non si può mai pre-



Lo stesso dispositivo in posizione aperta, per l'atterraggio.

scendere dalla velocità minima la quale comunque, ripetiamo, deve risultare sufficientemente bassa perché il fattore «sicurezza» in atterraggio o in ammaraggio non ne risenta.

U. Luccardi

SCUOLA DI MODELLI VOLANTI A MILANO

Domenica 9 febbraio XIV si è inaugurato il corso di aeromodellismo promosso dalla R.U.N.A. di Milano.

Alla presenza di 50 allievi di ogni età, il segretario della R.U.N.A. a nome del presidente, ha rivolto ai presenti un vibrante appello incitandoli a coltivare l'aeromodellismo con grande passione. Dopo aver presentato il delegato all'aeromodellismo Angiolini Aristide, i suoi collaboratori Preti e Posniak e Gian Luigi Della Torre, delegato del Gruppo che si intitola a «Caby Angelini», ha dato la parola all'istruttore che ha subito iniziato la lezione, terminata poi con un triplice saluto al Duce.

Fig. 1 — In alto: andamento dei filetti fluidi attorno ad un'ala posta in condizioni critiche e priva del dispositivo di ipersostentazione. In basso: la stessa ala, nelle stesse condizioni, munita del dispositivo di ipersostentazione.

Fig. 2. — A) Alette di curvatura: sono costituite dalle due parti dell'ala stessa del velivolo incernierate in modo da potersi al momento opportuno abbassare mediante un dispositivo comandato dal pilota. — B) Alette di intradosso: una frazione delle due parti dell'ala verso il

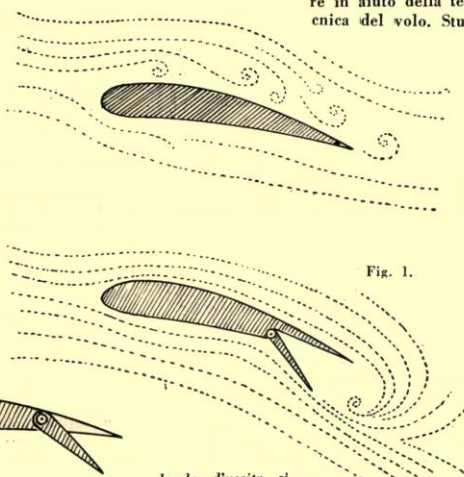


Fig. 1.

bordo d'uscita si apre a guisa di gola di coccodrillo. Le parti mobili sono quelle relative all'intradosso. Il movimento è azionato dal pilota. — C) Alette di intradosso a cerniera mobile «Zap»: sono una variante delle precedenti, poste anche esse verso il bordo d'uscita, ma le cui cerniere indietreggiano quando le alette si abbassano. — D) Striscia «Calm»: si tratta di una sottile striscia piana che, al comando del pilota, si pone in posizione verticale al filo del bordo d'uscita dell'ala. — E) Ala a fessura «Handley Page»: un'aletta è posta sul bordo di attacco dell'ala, spongono la forma: al momento in cui il velivolo ha raggiunto la velocità minima, l'aletta si stacca automaticamente e assume la posizione indicata in figura provocando la maggiore portanza.

dioli e tecnici hanno elaborato e messo a punto speciali dispositivi, basati sulle moderne teorie aerodinamiche della ipersostentazione, che hanno lo scopo di ridurre, per quanto è possibile, la velocità degli apparecchi durante gli atterraggi.

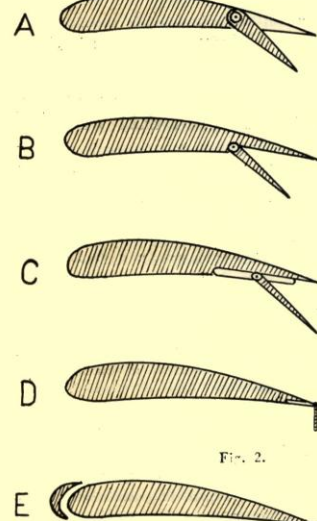


Fig. 2.

GLI AEROMODELLISTI ROMANI SI ALLENANO

Domenica 16, alcuni aeromodellisti romani si sono riuniti all'Aeroporto del Littorio con i propri apparecchi. Tra i migliori tempi di volo effettivo sono da notare quelli del modello di Tosaroni, con



Tullio Casini regge il suo «Tulcas 3», che pesa ben Kg. 1.320! Il biplano, «Tulcas 5» ha un peso ragionevole, e vola meglio.

22", 41" 2/5, 60" 1/5; di Mario Rodorigo, con 45" 1/5, 35" 1/5, 55" 3/5; di Colizzi, con 33" 2/5, 39", 35"; di Contarini, con 52" 1/5; tutti effettuati con decollo da terra. Travagli, con lancio a mano, non ha ottenuto che 13", 15", e 4". E' risultata chiara la superiorità dei modelli più pesanti, che hanno mantenuto le loro ottime qualità anche quando il vento è rinforzato; infatti Contarini è sceso a 5" e 16" 3/5. Anche Valentini era presente, con un modello caricato a circa 25 gr. per dmq., che ha effettuato alcune prove veramente buone. L'ultimo volo di M. Rodorigo è durato qualcosa più del tempo segnato, ma questo di più si è svolto fuori vista del cronometrista, sul Tevere, fino all'ammarraggio fuori programma, del quale parleremo in altra occasione.

I voli hanno suscitato la sincera ammirazione di alcuni piloti presenti, per le ottime qualità dimostrate.

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

SERGIO TOSELLI - (Petroniano) Udine. — Il ricopimento dell'ala con impiallacciatura si può fare; ma dove si va a finire con il peso? La superficie alare totale del tuo biplano risulterà di dmq. 47, somma delle superfici delle due ali.

Il diametro dell'elica dovrà essere di circa 40 cm. Il profilo adottato mi sembra il più adatto per la sua ottima portanza. Lo schema dell'innesco è precisamente come lo hai schizzato. Tanti saluti dal gigante e dalle due torri.

AEROVELISTA - Roma. — Ricevo solo ora la tua lettera in data 20 dicembre 1935, che certo non è venuta per via aerea. Le dimensioni del tuo veleggiatore sono giuste e perciò non ho nulla da aggiungervi.

Per l'equilibratura ritengo più adatto il primo sistema, cioè quello dell'asta orizzontale con un piombo scorrevole. Grazie degli auguri che, purtroppo in ritardo, ricambio molto cordialmente.

LIBERO FOLCO - Torino. — Al presente non vi è alcuna pubblicazione in commercio che comprenda la raccolta dei diversi profili. Il profilo che puoi adottare è il Saint Cyr 58.

VERO VARRONI - Roma. — Per rispondere alle tue domande non ho spazio sufficiente, e poi non posso immaginare a che cosa possano servirti quei dati, se non per uso della curiosità personale.

Un libro pratico e che potrebbe servirti è «La Tecnica del Motorista» di I. Roboti, edito dalla Casa Lattes di Milano. I profili che desideri sono illustrati su L'aquilone n. 21 dell'annata 1935, che potrai avere inviando L. 0,60 alla nostra amministrazione.

ALFREDO GHERBIZ - Fiume. — Non arramarti e non pensare a male. La descrizione dell'Eolo Littorio sarà ripresa ed ultimata e sarà seguita da altre interessanti costruzioni.

giar.

CRONACA BREVE

NEL PERIODO DAL 27 GENNAIO AL 2 FEBBRAIO CORRENTE sono stati rilasciati 21 brevetti di pilota civile di secondo grado, oltre ad un brevetto di motorista di aeromobile civile.

E' STATO APPROVATO UN DECRETO per il quale agli allievi delle Scuole militari (già Collegi militari) di Roma, Napoli e Milano che abbiano conseguito la maturità classica o scientifica, viene concessa la precedenza dell'ammissione ai corsi della R. Accademia Aeronautica di Caserta, quando abbiano ottenuto l'idoneità negli esami di concorso.

E' PARTITO PER L'AFRICA ORIEN-TALE, diretto in Somalia come cappellano del reparto aviatori, don Giovanni Sala, primo sacerdote in Italia che ha conseguito il brevetto di pilota civile poco tempo fa presso la Scuola di pilotaggio di Ponte San Pietro (Bergamo).

SUL CAMPO DI AVIAZIONE DI ASIAGO, teste costruito dal genio della R. Aeronautica col concorso del Comitato provinciale del turismo vicentino, dell'Amministrazione provinciale e di tutti i Comuni dell'Altopiano, ha atterrato il 7 corrente il primo aeroplano da turismo munito di pattini in legno, pilotato dal generale Pricolo, comandante la II Zona Aerea Territoriale.

AL 1° OTTOBRE DEL 1935 erano in servizio negli Stati Uniti d'America 14763 piloti civili e 7344 aeromobili civili muniti di licenza di navigazione. I piloti erano così suddivisi: 7377 per trasporto pubblico, 965 da lavoro aereo, 5715 privati, 702 dilettanti e 4 industriali, ivi comprese 402 donne.

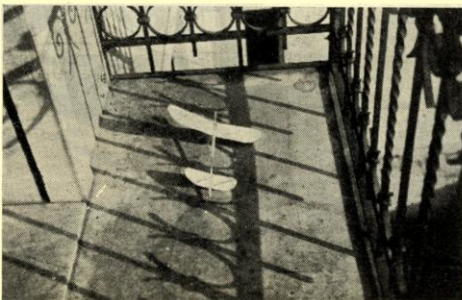
LA PREOCCUPAZIONE DI FUTURE COMPLICAZIONI NEL PACIFICO ha indotto il Governo della Nuova Zelanda ad iniziare la costruzione di settanta aeroporti, parte dei quali destinati ad ospitare reparti armati.

STANNO PER ESSERE ULTIMATI I LAVORI del nuovo aerocampo di Santa Cruz (Brasile), che servirà da base degli «Zeppelin» della linea transatlantica.

E' STATA INAUGURATA LA LINEA AEREA REGOLARE Mosca-Wladivostok per la quale bastano due giorni a coprire la distanza fra i due centri, mentre in ferrovia, con l'espresso siberiano, si impiegano due settimane per effettuare lo stesso viaggio.

IL MINISTRO ESTONE A MOSCA ha ricevuto dal proprio Governo l'invito di recitare presso le Autorità russe per l'incidente provocato da tre aeroplani sovietici che hanno sorvolato il territorio orientale dell'Estonia, compiendo alcuni giri sopra la città di Dorpat.

DUE APPARECCHI DELL'AVIAZIONE MILITARE AMERICANA hanno recato assistenza ed aiuti al piroscafo «Olympia», a bordo del quale si era verificata una esplosione mentre navigava al largo di Los Frailes, nella California meridionale.



Una bella veduta aerea di un modello a tubo di «Volucer».



AQUILOTTO TREVISANO. — Va bene. Pubblico, con i disegni. Ho spedito il N. 28 ed altre copie per la propaganda. L'idea della portinaia è buona per un disegno a penna da pubblicare, eventualmente, nell'interno del giornale. In quanto a darti io un'idea, è un affar serio. Non esagero se ti dico che più della metà delle copertine pubblicate sono frutto di mie idee (e non dico che siano idee buone). Immagina, dunque, che cosa è diventato il mio cervello. A parte ti mando l'autografo. Cordialità.

GIACINTO ROMANO - Bergamo. — Lodo i tuoi sentimenti patriottici e comprendo, io che sono stato, come te, in Libia, la nostalgia di quella terra che (te lo dico in confidenza) rivedrò fra otto giorni. Credo che mi sarà difficile accontentarti. Ad ogni modo non disperare. Ho incaricato un mio amico, il quale *ruberà* (è la parola) i disegni che ti interessano. Scrivimi quando vuoi e sottoponi al... severo mio giudizio il tuo pseudonimo. Cordialità.

GIORGIO SELM. — C'è mancato poco che dimenticassi di ringraziarti per il *cald* elogio tributato alla mia conferenza. In verità non è una conferenza. Peggio: qualche motociclista, ferito nel cuore, mi ha attaccato (come si dice in termini giornalistici) dicendo che io sono un *preposto alla gloria*. Forse voleva dire *preposto*, perché io non ho capito il significato di quella frase sibillina. Ottimo motociclista, come vedi. Ma lasciamo correre. Tanto, tu lo sai che noi non prendiamo niente in tragico. Ci mancherebbe altro! Grazie, dunque, e cordiali saluti.

MANLIO SACCHETTI - Napoli. — Al tuo abbonamento è stato regolarmente provveduto.

BRUNO CONTI - Milano. — Devo lodare il tuo lavoro, ma devo darti anche un dispiacere: non sei riuscito a battere Baldo Bandini, del quale pubblicheremo presto la copertina vincitrice del premio. Ti faccio spedire il numero due che mi chiedi. Tanti affettuosi saluti.

COSTANTINO PETROSELLINI - Ubi? — Sei morto o vivo? Perché ti sei dimenticato di noi?

PIERO GILA - Torino. — Felici di accontentarti.

AQUILA NERA - Milano. — Il resoconto del concorso lo pubblicheremo fra un paio di settimane. La commissione ha dovuto leggere migliaia e migliaia di elaborati. Ecco la spiegazione del misterioso mistero. Non abbiamo le copertine per le annate rilate. Evviva la semplicità. Naturalmente non ritengo opportuno pubblicare nessuna contumelia. Pubblicherò, invece, una specie di decalogo (massime, insomma) mio. Lo pubblicherò il giorno in cui inizieremo la spedizione della tessera, cioè fra otto giorni. Mandami pure i tuoi «lavorini». Cordialità.

CIGALA FULGOSI - Torino. — Va bene? Il giornale parte da Roma tutti i giovedì sera; al più tardi il venerdì mattina. Che posso fare, io? Cordialità frettolosa.

EDOARDO BERGAMIN - Venezia. — Benvenuto. Non così si può dire al tuo «zio Falcone», il quale è capitato male. Ne abbiamo tanti, e tutti poco originali! Ma non ti scoraggiare. A me puoi mandare ciò che vuoi, quando vuoi. Diverrai aeromodellista? Quanti anni hai? Ciao, *fo belo*.

GABBIANO BIONDO - Villafranca. — «Pagine eroiche» è buono; ma io deploro il gusto vostro di scrivere intorno a cose macabre, anche se eroiche. Saluti.

Zio Falcone



TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo aggiornato col soli prodotti nazionali inviando lire una alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Rivo Reno, 118 - BOLOGNA

Edizioni A. VALLARDI - Milano

E AMBROSI

UN BALILLA DELL'OLTRE GIUBA

AFRICA MIAI (Seguito) cad. L. 5

AEROMODELLISMO ANNO XIV:

Supporti ed Ingranaggi multipli, il compensato dai più piccoli spessori, i migliori cuscinetti a sfera, il leggerissimo legno di balsa e tutto il novissimo materiale per modelli volanti da: **M O V O**

Milano - Via Borgospesso, 18

Chiedere il listino 1936 con i nuovi disegni, inviando L. 1 in francobolli

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

In questo volume i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i paesi.

LA STRANA DEL PASAGUAI DEL PASAGUAI

(Continuazione dal numero precedente)

Beh, ora è finita, andiamo a colazione; però mangiate poco, perché c'è un mucchio di gente che vi vuole offrire un banchetto stasera... E' anche vero che molti altri vi vogliono linciare. Clevering!

— Sì, signor Residente...

— Voi mi risponderete personalmente dell'incoltuità di mr. Dwindle! Se succede qualcosa a lui o al suo apparecchio, la vostra carriera è finita.

CAPITOLO XVI

"Vi perdono, mio bel selvaggio!.."

Davanti all'ufficio del Residente stazionavano due gruppi di persone che si guardavano in cagnesco. Di qua volti arcigni e gesti nervosi pieni di minaccia, di là facce radiose di cuor contenti. Erano gli scommettitori sull'onestà di Jim: i fortunati e i disgraziati.

Appena questi apparve, scoppiarono applausi, fischi, urla d'ogni genere. "Viva Jim Dwindle! A morte l'ipocrita. A morte il simulatore! Grazie, Jim; quei soldi mi facevano comodo! Mi hai rovinato, canaglia!" Tutti gli facevano ressa intorno, chi per abbracciarlo, chi per accopparlo. Ma Jim poté entrare senza danno alcuno, in grazia degli orribili cipigli e delle oscure minacce dell'ispettore.

D'altronde i vincitori erano lì e non domandavano di meglio che battersi in difesa del loro benefattore.

"Quando si ha una faccia da brigante, si ha pure il dovere di esserlo. E' sleale ingannare la povera gente!.."

Questo fu l'ultimo commento che raggiunse Jim sulla soglia, come una sassata nella schiena.

Nell'ufficio, il Residente gli consegnò una lettera dell'E.W.A., data dal 26 Luglio. Diceva:

"Caro Jim, dannato ragazzaccio; la storia dell'acqua nei serbatoi è troppo grossa, non la bevo. Insieme con Jeff, penso che invece d'acqua nei serbatoi, avessi tu troppo vino in corpo."

Dev'essere una maledetta frottole anche la storia della benzina a prezzo di pirata. Chissà in quale sporco posto avrai mangiato quei dannati quattrini. Arrangiatevi! Da me non avrai un soldo oltre il pattuito. Ti mando 300 dollari per le due settimane che hai passate a villeggiare costì, ma ricordati, fannullone della malora, che sono gli ultimi che vedi da me.

Ed ora va' all'inferno e cerca di riguadagnare il tempo perduto. Daniel Peevick, Presidente dell'E.W.A. - P. S. Ricordati che l'aeroplano non è più tuo, ma della Compagnia, e non stare a imbrattarlo con dannate pitture che ti mandano in galera. Hai letto di quei gangsters dell'A.A. A.A. e della loro idiota isola? Se riescono, saremo ancora più idioti noi e sarà colpa tua".

Jim intascò con un sospiro la lettera e l'assegno di Peevick, mentre il Residente gli passava due fogli. Il primo era una lettera dattilografata, senza firma, diretta alla Polizia di San Francisco; nella quale si denunciava che un tizio aveva ruba-

to un aeroplano dopo averne alterato il nome scritto sulla carlinga. Il secondo conteneva una spiegazione della polizia, la quale si giustificava del granchio, attribuendone la colpa alle informazioni assai vaghe ricevute all'aeroporto. Avevano confermato che uno, dopo aver lavorato di pittura attorno a un apparecchio, aveva decollato all'alba, inseguito da vicino da un altro. Il funzionario di servizio, per non perdere tempo, s'era affrettato a diramare telegrammi.

Nonostante le sue preghiere e la sua insistenza, Jim non riuscì a partire in giornata. Il Residente gli si era sinceramente affezionato e gli scommettitori fortunati vollero ad ogni costo rimpinzarlo di cibi e di bevande fino a tarda ora. Dopo infiniti discorsi e brindisi, fu presentato su un vassoio a Jim, un pacchetto con 232 dollari, sua percentuale sulle somme scommesse.

E fu questo il momento più piacevole della giornata, dopo quello della liberazione.

Solo all'alba del successivo giorno 5 agosto, Jim poté occuparsi seriamente del Passaguai.

L'ispettore Clevering volle di persona riparare ai danni che aveva prodotti alla vernice e l'intera forza di polizia di Hilo collaborò alla ripulitura e alla manovra dell'apparecchio.

Per la benzina, Jim fu irremovibile; volle con le sue mani riempire i serbatoi, così pure volle imbar-

care viveri e bevande per una settimana.

Alle otto, finalmente, provati i motori e assicuratosi che tutto andava bene, Jim indossò la tuta di volo e, dopo aver firmate 334 cartoline per i suoi ammiratori, strinse calorosamente la mano al Residente e al cancelliere e fece un cenno amichevole a Clevering che tentava di tenere indietro i presenti.

— Arrivederci, Jim; — gli disse Teddy Chum, che appariva malinconico, — quando sarete a San Francisco, mandatemi un telegramma.

Il Passaguai già si muoveva, quando un sasso venne a colpire il casco di Jim. Questi si volse e vide il colpevole, evidentemente uno scommettitore sfortunato, crollare sotto il pugno di Clevering.

Mezz'ora dopo tutto l'arcipelago delle Hawaii, sbiadiva a sud, mentre Jim, risoluto a riguadagnare il tempo perduto, seguiva a tutto motore una rotta press'a poco adiacente al 156° meridiano Ovest. Era sua intenzione rimontare a Nord fino al 33° parallelo ed esplorare quella zona del Pacifico poco battuta. A notte, avrebbe potuto riparare alle Isole Midway, se non addirittura a quella Morell, più ad Ovest.

Il sole era già basso sull'orizzonte quando parve a Jim di vedere un punto luminoso oscillare sulle onde, verso ponente. Il Passaguai si trovava in quel momento a circa 300 miglia a nord-est delle isole Midway.

Incuriosito, Jim virò e si diresse alla volta dell'oggetto insolito, il quale, man mano che s'avvicinava, andava assumendo la forma di una lastra metallica orlata di alcune piccole scatole, in apparenza.

Questa lastra, rettangolare, sembrava essere sollevata dal mare e andare alla deriva. D'un tratto dal centro di essa si levò un sottile fumo nero, attorno al quale si assieparono una quantità di puntini neri mobilissimi.

Di colpo, Jim comprese: si trattava dell'isola perduta, della famosa FI-1 della A.A.A.A., inutilmente

cercata da oltre una settimana, dalla marina e dalle aviazioni di tre potenti Stati.

Il Passaguai picchiò vertiginosamente e fece tre ampie ruote bassissime sull'aerodromo galleggiante, mentre già una piccola folla agitava freneticamente fazzoletti e scarpe. Poi tutti, al comando di qualcuno, si schierarono lungo i lati maggiori lasciando libera la pista, e il Passaguai, dopo un superbo atterraggio, si fermò, tutto caldo, ai due terzi della piattaforma.

Prima che Jim potesse raccapazzarsi, fu strappato dal seggiolino e stretto e malmenato da una cinquantina di persone deliranti di entusiasmo. Ed ecco due tenaci braccia femminili cingergli il collo, mentre una voce leziosa e morbida, una voce che fa drizzare sotto il casco i capelli di Jim, esclama enfaticamente:

— Benvenuto, mio eroe! Un oscuro presagio me lo diceva! No, non temete. Vi perdono, mio bel selvaggio!

E Libby Leech stampò due sonori baci sulle guance di Jim, mentre i presenti applaudivano con frenesia.

CAPITOLO XVII

Pienilunio

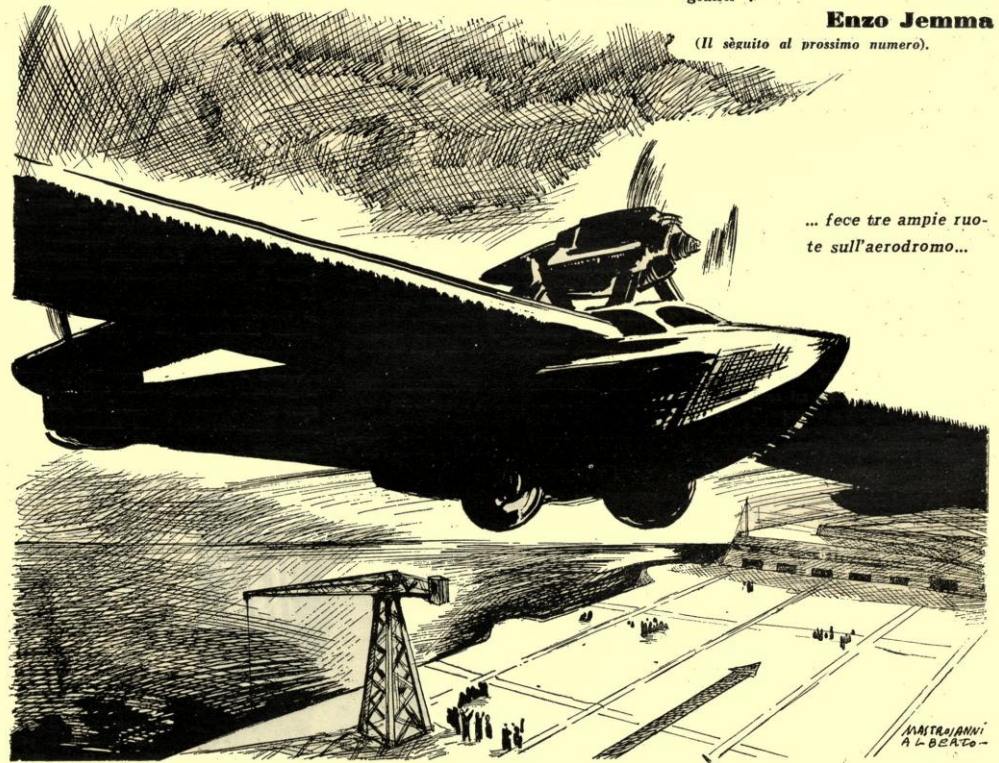
Quando il primo tumulto fu sedato e Jim si abituò all'idea dolorosissima che Libby, lasciata a gironzare dentro una nuvola nel cielo di San Francisco, si trovava in mezzo al Pacifico su un'isola galleggiante, invocò un po' di calma e si dispose ad ascoltare la narrazione degli eventi, che almeno otto persone volevano fargli insieme.

Fu la voce di Libby che superò tutte le altre:

— Silenzio, signori! Spero che vorrete riconoscere all'unica donna, e per giunta antica amica di Jim Dwindle, il privilegio di narrargli la nostra drammatica storia... Avventura che a buon diritto si potrebbe chiamare dei "Robinson galleggianti".

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



... fece tre ampie ruote sull'aerodromo...