

L'ACQUILONE

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

settimanale di aeronautica per i giovani
Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

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



IL PESO DELL'AVIAZIONE

Il perfezionamento dell'apparecchio da bombardamento e del siluro aereo ha cambiato la faccia della strategia e della tattica, ed ha modificato il valore relativo delle tre Armi combattenti.

La flotta navale è oggi vulnerabile come mai fu per lo innanzi nella storia. Questa verità primordiale è evidente ed è ammessa ormai anche dai tecnici navali. In condizioni favorevoli oggi è possibile metter fuori combattimento o affondare ogni specie di naviglio militare ed è assai difficile, se non impossibile, costruire una nave sufficientemente robusta per resistere alla forza distruttiva delle grandi bombe che gli aeroplani possono trasportare dalle basi costiere o dai porti riparati. Occorre tener presente inoltre la grave minaccia che costituisce per l'impiego di una flotta la cortina di fumo aerea, e che ciò che un giorno poteva considerarsi un ancoraggio sicuro per le navi, può costituire oggi una trappola mortale per esse.

Dunque, l'aviazione può rendere indifendibili le basi di una flotta, e le vie d'acqua anguste e gli specchi marini che si trovano a distanze utili di bombardamento dalle coste nemiche possono trasformarsi, ripeto, in trappole mortali per le navi che vi si rifugiano.

Le manovre aeronavali svoltesi in ogni Nazione hanno dato preziosi insegnamenti ed hanno dimostrato che le navi dovranno prima o poi modificare la loro struttura per adattarsi meglio a sopportare le offese provenienti dall'alto: indubbiamente anche le velocità sono oggi modeste e l'aumento di esse non potrà ottenersi che a scapito di altri requisiti essenziali. Le navi portaerei, per alcune Nazioni indispensabili, offrono anch'esse facile bersaglio al nemico e il semplice deterioramento del ponte di lancio conduce all'inesorabile immobilità della flotta aerea.

Per quanto riguarda le navi portaerei prevale tra gli studiosi l'opinione che la costruzione di esse dovrà subire radicale trasformazione, seppure non dovrà venire abbandonata e sostituita dalla adozione più generale di piattaforme di lancio e di atterraggio a bordo delle navi da battaglia operanti in vaste distese oceaniche.

L'arma aerea ha a sua disposizione una velocità quasi decupla, se non di più, delle velocità marine: essa si vale meravigliosamente delle radio-onde ed ha i mezzi per applicare gli strumenti della guerra chimica con una efficienza che supera i quadri più violenti che la nostra immaginazione possa fingersi, e può modificare, e modificherà fatalmente, le nozioni elementari dello spazio e del tempo, e ridurrà la funzione del fenomeno "guerra", il cui decorso decisivo potrà venir contratto allo scaricarsi del potenziale accumulato dagli armamenti di un aggressore, ad una frazione ridottissima del decorso sinora ritenuto normale.

Questo è press'a poco il concetto che della guerra futura si fanno i seguaci e gli elaboratori della dottrina di Douhet in Italia e in tutti i grandi paesi d'Europa.

Dalla concezione di quello che oggi si potrebbe veramente chiamare "il continuo divenire" delle teorie della guerra futura, deriva anche necessariamente quella preoccupazione predominante, che impronta di sé la politica internazionale, della sicurezza, cioè, delle singole madre-

patrie, del territorio insomma dove pulsa il cuore della attività nazionale, contro il quale i colpi avversari sarebbero inesorabilmente vibrati.

L'aviazione non è un elemento da inserire in un sistema storico di vecchio tipo, ma un elemento rivoluzionario di quel sistema, un sistema avente in sé potenza da trasformare quel sistema dalle sue basi e sconvolgerlo.

Quale è la funzione e quale potrà essere il valore reale dell'aviazione in una guerra futura?

I tecnici sono persuasi della decisa attitudine dell'Armata aerea a tentare, come parte autonoma delle forze armate, una pronta decisione del conflitto, anche indipendentemente dall'Esercito e dalla Marina. In linea generale l'aviazione dovrebbe determinare in precedenza il *talone di Achille* dell'avversario e cercare di mettere il nemico a terra con un colpo di sorpresa al punto sensibile.

Rapidi progressi si sono ottenuti, specie in questi ultimi anni, nello scibile aeronautico. La teoria aerodinamica si è evoluta, la sperimentazione pratica ha trovato più perfetti e rispondenti mezzi di applicazione, la tecnica costruttiva è divenuta più ardita e nel medesimo tempo più concettosa, più razionale, più sicura. La coscienza aeronautica si è perciò gradatamente ma rapida-

mente sviluppata nel nostro paese e la perfezione raggiunta dalla scienza aeronautica e dalle scienze complementari non solo ha fatto del volo un elemento normale di vita, di progresso, di espansione dell'attività pacifica, ma ha posto il mezzo aereo in grado di essere uno strapotente strumento di guerra.

Per concludere, le generate condizioni politiche, tecniche, culturali e morali sono dominate nel campo pratico dalla smisurata incognita che rappresenta l'aviazione come strumento di offesa e di difesa.

In questa incognita e in questa minaccia è celato perciò un elemento di inibizione e di freno, mentre la conoscenza e la disamina delle varie teorie, sviluppatasi di pari passo con la tecnica, offrono oggi un appassionante interesse per lo studio dell'aviazione da guerra, qualunque sia la sua posizione dottrinale.

Guglielmo della Noce

IL PERICOLO AEROCHIMICO

Il concetto della guerra è uscito dal conflitto mondiale radicalmente mutato. Le guerre future, invece d'essere limitate al campo di battaglia, non avranno confini di spazio e saranno principalmente caratterizzate, oltre che dall'intervento delle nuove armi automatiche, dall'attività molteplice dell'aviazione.

Per questa ragione gli esperti militari affermano che uno dei fattori più importanti, se non addirittura quello decisivo, delle guerre future, sarà costituito dagli attacchi a base di aggressivi chimici, liquidi e solidi che verranno lanciati dall'alto,

con mezzi aerei, su aeroporti, fortificazioni e città indifese. Di conseguenza, poiché di uomini validi ne rimarranno nelle città ben pochi, appare indispensabile la necessità che tutti coloro che appartengono alle organizzazioni giovanili del Partito (giovani fascisti e avanguardisti) assumano nel caso deprecabile di una guerra, il loro posto di combattenti per difendere il proprio territorio dagli attacchi dell'aviazione nemica.

I nostri giovani, educati alla scuola dell'eroismo e della generosità, possono fare molto nel campo



Squadre di bonifica all'opera.



Eccovi un simpatico amico fotografato col suo modello nel momento in cui pensa che tutta la sua fatica finirà in un disastro. E' stato un semplice presentimento, ma sufficiente per fargli riszare i capelli come alla presenza di un fantasma.

della protezione individuale e collettiva. Esaminiamo brevemente quali compiti saranno riservati ad essi e le misure che potranno adottare allo scopo di attenuare al massimo i danni causati da una incursione aerea.

Non bisogna farsi illusioni, ragazzi. E' ingenuo pensare che vi possa essere un avversario disposto a limitare i mezzi d'offesa che sono a sua disposizione. Nella guerra di domani è fuori dubbio, che, oltre alle bombe dirompenti e incendiarie, il nemico userà i gas; di conseguenza, per difendersi da questa diavoleria, i giovani potranno fin d'ora avere utile impiego, nell'opera di convinzione verso determinate categorie di cittadini, della necessità di fornirsi senza indugio della maschera antigas. Non tutti i cittadini avranno la possibilità di raggiungere, in caso di allarme, il ricovero, quando questo sia troppo lontano, oppure sia al completo o nell'ipotesi che l'incursione sia già in pieno sviluppo. Sarà bene allora — e ciò appunto per non trovarci domani nei guai — che questo oggetto entri a far parte del nostro abbigliamento personale. Di maschere ve ne sono in commercio dei tipi il cui costo varia dalle 55 alle 70 lire, e speciali disposizioni ministeriali permettono l'acquisto delle maschere anche con pagamento a rate. Infine la maschera non deve essere considerata un arnese di cui munirsi soltanto quando la situazione faccia ritenere inevitabile la guerra, ma occorre che l'uso venga preceduto da un certo periodo di allenamento, come avviene in Germania, in Russia e in Polonia, dove ogni domenica cittadini ed allievi delle scuole sfilano, durante le esercitazioni collettive, in formazioni serrate, attraverso una spessa cortina di gas.

In quanto alla protezione collettiva, i ragazzi potranno validamente collaborare col capo fabbricatore e col capo settore, controllando l'estinzione totale della luce, aiutando le donne, i vecchi e i bimbi, sollecitando i ritardatari e mantenendo la disciplina nei rifugi casalinghi e pubblici, durante e dopo l'incursione aerea. Inoltre potranno far parte delle così dette "squadre ausiliarie tecniche", unità ausiliarie che dovranno aiutare i pompieri, l'opera sanitaria, i servizi delle comunicazioni e le riparazioni inerenti alle condotte di acqua, gas ed energia elettrica.

La possibilità che la bomba colpisca il ricovero che generalmente sarà sistemato nella cantina, è mi-

nima e per evitare i pericoli d'inondazione, di esplosione e di incendio, basterà scegliere un locale lontano dalle condutture del gas, acqua ed energia elettrica. Il rifugio dovrà essere circondato da travi ignifugate e sacchi a terra e dovrà possedere, se è ermetico, l'aria in quantità sufficiente in relazione al numero dei ricoverati; nel caso che fosse filtrante, sarà allora provvisto degli apparecchi che permettono il rinnovamento dell'aria interna con quella esterna convenientemente purificata.

Al segnale di cessato allarme è necessario agire con la massima cautela, perchè, al contrario di un incendio o di un crollo, il nemico chimico è invisibile. E' necessario, quindi, che il capo rifugio si accerti prima di far uscire i ricoverati dalla cantina, se fuori o nei dintorni ci siano dei gas tossici. In mancanza delle unità speciali addestrate per il riconoscimento e la bonifica delle zone infette, basta annusare profondamente l'aria. Se ci sono odori sgradevoli, per esempio, di foglie marce (il fosgene) di aglio (l'iprite) di geranio (la lewisite) oppure se pizzica il naso (le arsine) è indispensabile ritornare nel rifugio o rimettersi la maschera. Il movimento d'aria normale penserà a fugarli in breve tempo: in quanto ai gas liquidi che sono sul terreno o sulle cose, basterà il cloruro di calcio o in mancanza di questo, l'acqua in grande quantità e la terra fresca per neutralizzarli. Ma l'insuccesso completo di questo modernissimo mezzo d'offesa in guerra, dipenderà principalmente dallo sfollamento tempestivo dei grossi centri urbani verso le zone di attendamento, che dovranno essere scaglionate, in luoghi prestabiliti, nella campagna. Il nostro paese offre elementi preziosi ad un esodo in massa della popolazione civile, quali la temperatura mite, la frequenza delle acque e la breve distanza fra i diversi centri abitati.

Nelle città non dovrà restare che la "popolazione attiva", cioè le truppe territoriali, i militi destinati alla difesa antiaerea, squadre di bonifica della Croce Rossa, pompieri, medici, infermieri, operai, etc., i quali dovranno essere provvisti di maschere e di speciali indumenti che proteggeranno il corpo dalle vesciche simili alle comuni ustioni che produce "l'iprite", il gas che costituirà probabilmente il novanta per cento di tutto il complesso degli aggressivi chimici.

Soltanto in questa maniera, il pericolo chimico, che è oggi il più grave fra tutti quelli che porta con sé la guerra, verrà combattuto e vinto.

Antonio Brunori

Brevetto militare

L'alba sorgeva su da la marina, guizzava già con mille bagliori, sedando dell'abisso i gran bollori, cinta d'ebbrezza magica e divina!

E il Circeo nell'ora mattutina s'ergera gigante e insieme tutti i cuori che Circe maga rapia co' suoi furori avvicendoli il dì, sera e mattina!

Ma oggi il canto primo delle onde è rivolto all'argenteo idrovolante che su Ponza sorvola e Palmarola!

Oh, Duce, Duce! E su dalle profonde radici s'ode il grido palpitante; canta l'Audacia ed alto in cielo vola!

Anna Maria Stocchino

CRONACA BREVE

IL DUCE, partito il 4 corrente dall'Aeroporto del Littorio per un volo di allenamento, e dopo aver sorvolato Littoria, Terracina, Sabaudia ed Anzio, si recava sul lago di Bracciano ove effettuava alcuni lanci di prova con bombe sopra un bersaglio situato in mezzo al lago; e atterrava quindi sull'Aeroporto del Littorio.

PRESENTATIGLI dal gen. Valle, il Duce ha ricevuto il capitano osservatore Giorgio Cannonieri ed il maresciallo pilota Mario Ruffili, eroici protagonisti del noto episodio di Tadessà, in Africa Orientale.

IN SEGUITO a trattative felicemente concluse, la Società Idrovolanti Alta Italia consegnerà al Governo rumeno entro il 1937 24 apparecchi «S. 79 B» e rilascerà allo stesso Governo la licenza per la costruzione di tale apparecchio nelle sue officine.

UNA COMITIVA di industriali aeronautici italiani, composta dall'ing. Vanzetti, ing. Caproni, ing. Walter Salsi, gr. uff. Luigi Capè, ing. De Ambrosio, ing. Nepoti, ing. Colombo, ing. Pezzi, ing. Fessia, ing. Catti, ing. Martinoni, Antonio Parano e Giuseppe Panzeri, è partita per la Germania per visitare i cantieri di costruzioni aeronautiche delle Società Junkers, Heinkel e Dornier.

NEI LAVORI di preparazione dei nuovi campi di aviazione in tutte le provincie di Italia sono occupati circa 20.000 operai.

AL RADUNO DELLE OASI, che si è concluso il 23 febbraio sull'aeroporto di Heliopolis (Egitto), il nostro pilota Giovanni Zappetta, su monoplano a carrello retrattile «F.N. 305», munito di motore Fiat da 180 cavalli, si è classificato primo nel circuito di velocità, alla media di oltre 300 chilometri all'ora.

UNO SPECIALISTA in discese con paracadute, tale Williams, partendo in aeroplano dal campo di Villacoublay (Francia), si è lanciato nel vuoto da un'altezza di 800 metri, servendosi di ben 6 paracadute fissati ai suoi fianchi e che egli ha abbandonato uno dopo l'altro, atterrando dolcemente col sesto paracadute rimastogli.

SI E' INAUGURATO recentemente il modernissimo aeroporto di Fukuoka, che costituirà il centro di tutte le aviolinee internazionali con partenza dal Giappone.

E' IMMINENTE l'inaugurazione di un nuovo servizio aereo Londra-Lagos nell'Inghilterra con la rotta Londra-Tolosa-Dakar-Konakry-Monrovia-Abidjan e Kotonn che sarà coperta in 5 giorni.

DURANTE il periodo di apertura del Salone nazionale aeronautico di Nuova York, visitato da oltre 200.000 persone, sono stati venduti a privati circa 260 aeroplani da turismo.

SECONDO notizie attendibili, gli apparecchi militari di prima linea in Francia sarebbero 815 bombardatori, 1400 da ricognizione, 645 da caccia, con un totale di 2860; quelli di seconda linea comprenderebbero 500 bombardatori, 1400 da ricognizione, 650

da caccia, con un totale di 2550.

LA PRIMA linea aerea turca Instambul-Ankara-Adana inizierà il suo funzionamento nella prossima primavera: frattanto si eseguono voli di prova.

SECONDO notizie non controllate, sembra che l'organo aeronautico statale della Russia «Ossoaviachim» abbia creato nel 1936 circa 150 circoli e oltre 8000 piloti, mentre da 600 torri sarebbero stati compiuti un milione e 406.000 lanci con paracadute.

LE FORZE aeree militari degli Stati scandinavi sono le seguenti: Svezia circa 330 apparecchi; Danimarca 150; Norvegia, circa 230 apparecchi.

UN ORIGINALE CONCORSO

L'aquilone bandisce un concorso fra i suoi lettori di qualsiasi età per un racconto di soggetto aeronautico illustrato da fotografie inedite. Si tratta, con altre parole, di scrivere un racconto d'ambiente aviatorio e di illustrarlo con fotografie eseguite appositamente, servendosi di attori che si prestino gentilmente alla finzione e con trucchi artistici e fotografici originali.

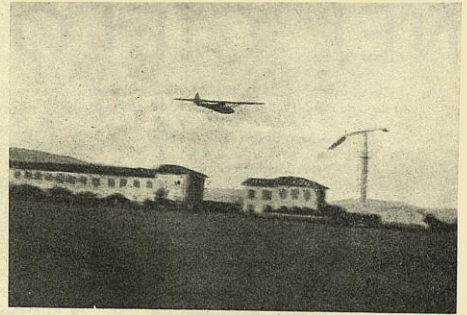
Il racconto non dovrà superare le quattro cartelle scritte a macchina con due spazi; non dovrà trattare argomenti tragici; dovrà essere illustrato da un minimo di tre e da un massimo di nove fotografie originali.

Racconto e fotografie potranno essere fatti in collaborazione; potranno, cioè, essere il primo scritto da uno e le seconde eseguite da un altro, o da altri.

Il concorso scade alla mezzanotte del 31 maggio 1937-XV. Indirizzare gli elaborati alla direzione de L'aquilone, viale dell'Università, 4, Roma.

GIURIA

La giuria, composta dal ten. col. Ugo Rampelli, dal magg. G. della



Stringari di Lucca fotografato mentre sta rientrando in campo coi suo veleggiatore. (Scuola di volo a vela di Pistoia).

Noce, dai pittori Alberto Mastrojanni e Giorgio Bacchelli e dai giornalisti Federico Valli, Gastone Martini, Vittorio Nugoli e Roberto Conigliani, terrà conto dell'età dei concorrenti e dei loro studi. E' fatto obbligo, quindi, di unire agli elaborati una dichiarazione di un insegnante o di un genitore, dichiarazione che testimoni sull'età e sulla classe che il concorrente frequenta, o che ha frequentata per ultima (titolo di studio).

PREMI

Primo premio: lire 250 e l'abbonamento gratuito per un anno alla rivista *L'ala d'Italia* ad ognuno degli eventuali collaboratori.

Secondo premio: lire 150 e l'abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone* ad ognuno degli eventuali collaboratori.

Terzo premio: lire 100 e l'associazione gratuita alla R.U.N.A. per ognuno degli eventuali collaboratori.

Quarto premio: due copie rilegate in tela de "Il costruttore di aeromodelli" di Martini e Nobili e un abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.

Quinto premio: una copia de "Il costruttore di aeromodelli" di Martini e Nobili, una copia de "L'arcipelago delle stelle" di Enzo Jemma e un abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.

AEROMODELLISMO ANNO XV

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937 con listino prezzi inviando una lira

Fratelli SALA
di Sala Paolo e Figlio
ELICHE PER AVIAZIONE

MILANO
VIA MAC MAHON 43



Una fotografia quasi storica: un modello volante ad ali rientrabili, costruito nel 1933.

NEL CIELO DI MADRID

Eccovi il secondo racconto illustrato da fotografie espressamente eseguite, con trucchi e attori in erba, da un altro nostro collaboratore. Abbiamo scritto nel numero 52 che questo esperimento servirà a porre in rilievo il gusto e la qualità dell'intelligenza dei nostri ragazzi. Pubblichiamo in questo numero un nuovo bando di concorso per un racconto umoristico, che dovrà essere illustrato da fotografie ineditamente eseguite dagli autori dei racconti, o dai collaboratori, poi che al concorso potranno partecipare più persone con un solo elaborato.

“Come si alternano i venti più caldi a quelli gelidi nelle nostre stagioni, come spiccano per risalto le ombre e le luci nei nostri orizzonti...”

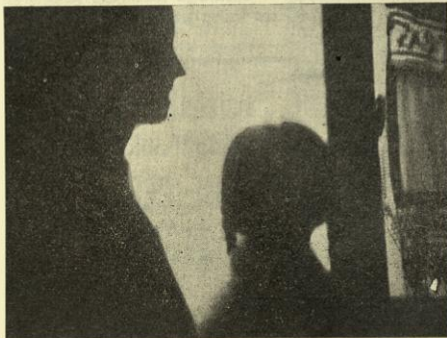
— Che stai leggendo, Juanita? —
La piccina alzò il viso dal libro, che leggeva ad alta voce, interrompendosi:

— E' tuo... e mi diverto più a leggere questo che il mio libro di lettura: ormai quello lo so a memoria. Vado avanti?...

Ines sorrise e accennò dolcemente di sì col capo.

— “...similmente sogliono succedersi mutazioni nei nostri destini, e passaggi da età procellose e tristi ad età fortunate e serene. Più amici siamo noi Spagnoli del combattimento che del lavoro; non volentieri soggetti ai rigori della disciplina sociale...” Che cosa vuol dire, Ines? Spiegami... Parla della guerra?...

— Cara, ora no, vedi, ho molto da fare — disse la sorella, alzandosi dalla sedia con mossa nervosa: avrebbe preferito che la bimba non le avesse rivolto quella domanda, che la lasciava ora in uno stato di inquietudine; il suo animo gentile, che le dava la forza di prodigare tutte le cure possibili a quella creatura, che a lei la madre aveva affidato morendo, il suo animo squisitamente sensibile, quale potrebbe essere quello di una mamma, le faceva desiderare che mai la sorellina fosse a conoscenza delle terribili circostanze; ora non voleva parlarle di cose che l'avrebbero potuta indurre a mettere in chiaro nella mente di Juanita le penose condizioni morali e materiali in cui la famiglia si veniva a trovare per ragioni di ordine politico. Il babbo, allo scoppiare dei tumulti, era stato chiamato sotto le armi, in qualità di pilota al servizio dei nazionalisti. Ora si trovava di servizio a poche decine di chilometri dalla Sierra Guadarrama, ove era situata la loro casetta: i nazionalisti avevano ormai raggiunto nella loro avanzata il pianoro madrileño, da cui partivano spesso appa-



... Accanto alla finestra, da cui entrava una luce scialba...

recchi in viaggi di ricognizione sul territorio nemico, e varie volte, al crepuscolo, Ines e Juanita avevano potuto vedere l'apparecchio pilotato dal babbo, che in quelle vicinanze si abbassava appositamente, per salutare, almeno dall'alto, le sue creature, le quali attendevano con ansia quell'istante, che significava per esse una notizia importante: che il padre era vivo e si ricordava di loro.

Juanita però ignorava che vi fosse “la guerra” Il babbo, lasciandola, le aveva fatto credere che andava alle grandi manovre, ed essa viveva ingenuamente felice in quell'atmosfera si burrascosa.

La preoccupazione più intensa era data ad Ines dal timore che si venisse a scoprire che quella casa racchiudeva una famiglia nemica dei sovietti della regione, le cui crudeltà essa sapeva aver lasciato profonda traccia ovunque quelli fossero andati con intenzioni ostili. E un giorno avrebbe pur dovuto rivelare alla sorellina quell'intrico di fatti paurosi, che col tempo si sarebbero complicati anche di più. Il suo animo ebbe istanti di perplessità, di dubbi, di timore. Prevalse la ragione: fissò la piccola nei suoi vivi occhi neri, che da qualche tempo la guardavano cercando di scrutare quali ragioni la facessero apparire tanto pensierosa, poi la raccolse nelle sue braccia e la strinse a sé e, sforzandosi di atteggiare la bocca a sorriso mentre parlava, rivelò i fatti che la mente della piccina potesse comprendere. Juanita non pianse: pur intravedendo qualcosa di pauroso, non poteva certo comprendere la gravità della situazione. Ines, tenendola teneramente fra le braccia, si pose a sedere accanto alla finestra, da cui entrava una luce scialba, che a stento rischiarava la cameretta. La pioggia, cadendo con ritmo monotono, infondeva all'ambiente esterno un'atmosfera di tetto squallore; Juanita si divertiva tuttavia ad osservare ora le gocce che, venute a battere sui vetri, scivolavano aderenti a questi, raccogliendosi in lunghe strisciole d'acqua, ora l'effetto della pioggia sulle numerose pozzanghere del terreno putrido.

— Oh! guarda: due ucmini, — esclamò ad un tratto Juanita.

Ines, che teneva distratamente gli occhi fissi in un punto della camera, assorta in un mare di pensieri, volse di scatto il capo verso il luogo che la piccina indicava: al fondo della strada, accanto alla svolta che conduce a valle, non due ma quattro o cinque uomini erano ormai visibili attraverso la fitta cortina di pioggia; apparivano coperti da rozzi abiti, traslucidi in alcuni punti per l'acqua che li aveva inzuppati. La ragazza si ritrasse a un lato della finestra, tremante, con gli occhi sbarrati fissi su quelle fosche ombre che si avvicinavano. “Mio Dio!” balbettò, e, trascinandosi dietro la sorellina che aveva seguito sbalordita ogni sua mossa, corse a serrare l'uscio, poi si di-

resse al fondo della stanza, e infilò la scala che conduceva alla parte superiore dell'appartamento: qui vi era una specie di solaio, un locale di ripostiglio, ove le sorelle trovarono rifugio. Ines rimosse un falso mattone a un angolo della stanza, che lasciò un'apertura, attraverso la quale esse potevano vedere ed udire quanto accadeva nella camera sottostante; camminarono poi assieme, mute, avvicinandosi alla finestra, per scrutare se quei viandanti dimostrassero veramente di voler entrare nella loro casa. D'altra parte, dopo quella casa, la strada continuava per poche decine di metri, per poi smarrirsi nella vastità del folto “Bosque de las Tenebras”. S'udì un vigoroso colpo all'uscio, cui ne seguirono altri: finalmente l'uscio si aprì. Attraverso l'apertura del pavimento, la stanza apparve a Ines illuminata a tratti dai fasci di luce di alcune pile, e un brutto ceffo si profilò sulla soglia. Striscio di piedi, rumore di passi cauti, rauche parole borbottate sottovoce. Un luccichio d'arma da fuoco fece trasalire la giovane, che si ritrasse affranta, in un angolo, tirando a sé Juanita. Quegli ospiti po-



...Un brutto ceffo si profilò sulla soglia...

co gradevoli si aggirarono qua e là nella stanza e, assicuratisi, osservando in ogni angolo, che non vi fosse nessuno, cominciarono ad aprire armadi, cassetti, a scassinare mobili, e seguirono a rovistare dappertutto, mettendo sossopra ogni cosa.

— Che cosa c'è di sopra, su per questa scala?

— Oh, non val la pena d'ardarci, Armando, dev'essere la soffitta...

Armando stette pensieroso fissando l'amico che gli aveva risposto; poi, come illuminato da una idea geniale, si voltò di scatto e salì risolutamente la scala, tenendo nella destra una formidabile rivoltella, e facendosi luce con una pila. Giunse ad un corridoio, ai lati del quale sbocavano alcuni usci; avanzò verso uno di essi, vi appoggiò il dorso della mano, e quello subito si aperse: apparve una bassa stanzetta, il cui soffitto inclinato era costituito dalle travature e dalle tegole del tetto: una finestrucola verso la strada illuminava con un debole fascio di luce biancastra una sola parete.



...Maligna espressione di assassino...

Armando entrò, proiettando la luce intorno a sé: la stanza apparve subito colma di una catasta confusa di vecchi arnesi d'ogni sorta; allora egli tornò indietro, e richiuse l'uscio; le altre stanzette erano vuote, completamente.

Armando ridiscese, disilluso... Quando avevano udito quelle parole tremende: “Che cosa c'è di sopra?”. Ines e Juanita si erano rincuorate in un posticino accanto all'uscio, tremanti, e si erano accovacciate avvolgendosi entro l'ampia “mantilla” di Ines, in attesa... avevano udito passi rumorosi di persona che saliva le scale, poi un attimo di silenzio, poi i passi che si avvicinavano. Videro l'uscio aprirsi lentamente presso di loro, e una luce esplorare qua e là per la stanza: poi, accanto all'uscio spalancato, dietro a cui esse si trovavano, quella stessa figura che Ines aveva visto entrare prima nella camera di sotto, apparve di nuovo: la luce della pila gli balenò a un tratto sul viso, infondendo alla sua maligna espressione di assassino inesorabile, di crudele furfante, una forza di risalto stranamente paurosa... Ines lo aveva poi visto aggirarsi nella stanza: la cerchia del fascio di luce della lampada la aveva lambita, provocandole un istante di sussulto. Fortunatamente quello non aveva fatto in tempo a scorgerla, ed era quindi uscito, e si era allontanato, alleviando alle misere l'incubo atroce che le opprimeva...

Armando, dunque, ritornò fra i compagni. Quando tutti ebbero finita la loro opera furfantasca, si riunirono attorno al tavolo ch'era nel mezzo della stanza, e si intrattenero a parlare, mentre riunivano e avvolgevano in panni racimolati qua e là il frutto del loro bottino:

— Ci voleva un bel coraggio a star qui per tanto tempo dissimulando ogni spirito di ostilità: Nazionalisti in un paese di rossi! Ma si vede che han capito che ci siamo accorti dell'inganno, per essere fuggiti così inavvertitamente... Beh, e ora andiamo a rivedere gli amici, che debbono star facendo una visita del genere in casa dell'altro pseudocomunista del paese, l'Enriquez... Vuol dire che se non hanno finito, li aiutiamo. E ora... possiamo togliere il disturbo...

Tutti risero, sogghignando con voce “chioccia” alle parole del loro compagno. La risata ibrida si prolungò, spegnendosi lentamente, accompagnata da voci di commento.

— Ma io non potrò — soggiunse Armando — rimanere ancora qui nella Sierra Guadarrama: tornando dalla casa dell'Enriquez, vi saluterò per sempre: mi attende, a qualche chilometro da qui, il mio amico Gutiérrez, al di là del Bosque de las Tenebras, con l'aeroplano che mi dovrà condurre a Barcellona...

— La solita scappatoia... Così ci lasci soli; neppure agli amici sei fedele...

— Che vuoi parlar di fedeltà tu, proprio tu, che sei stato il primo a voler scappare da Madrid, non appena hai sentito dire che i nemici erano alle porte?

— Come se anche tu e gli altri non aveste tagliato la corda...

— Sì, ma non così vigliaccamente — ribattè l'altro, portando la mano all'arma in atto di minaccia. I compagni si scagliarono sull'imprudente, per trattenerlo.

— Beh! Lasciate andare...; ad ogni modo sappiate che io me ne andrò: il mio nome qui è troppo conosciuto: Don Armando Madrilleno Juicio y Fernandez de Sierra Guadarrama, capite?... Mi conoscono tutti. Non mi conviene arrischiarmi di rimanere sino all'alba: la luce del giorno potrebbe rivelarmi.

Gli altri ascoltarono senza far motto, e rimasero poi muti un istante, pensando.

Nel silenzio improvviso, a Ines che si trovava accovacciata a terra parve che il rumore dello stesso suo respiro avrebbe potuto tradirla, ed essa cercava di domare persino i battiti intensi del suo cuore, che sentiva fremere entro di sé, in quell'angoscia che la incatenava...

Ruppe il silenzio un rombo lontano che si veniva avvicinando: quei figure si guardarono l'un l'altro in viso, poi, contemporaneamente, corsero alla soglia dell'uscio per scrutare attraverso la densa foschia.

Il rombo si fece più intenso, e un apparecchio apparve e sorvolò la casa a poche decine di metri.

— Che sia Gutiérrez?...

— E perché?...

— No, Caramba...

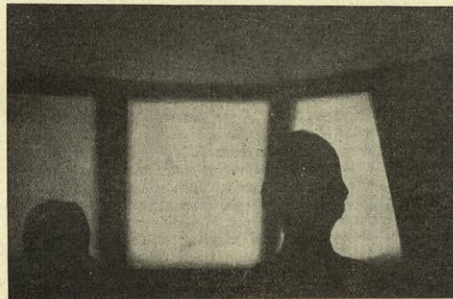
— Ay de mi: un apparecchio da ricognizione dei nazionalisti!

Ines lo riconobbe, e avrebbe voluto gridare: "Papà!...", ma seppe trattenersi. Osservò attraverso la finestra l'aeroplano che si andava rialzando, e lo seguì finché non accennò a scomparire nell'ombra, finché ancora poteva scorgerne qualche parvenza, quasi a carpire a quella visione evanescente qualche istante ancora; poi, rimase con lo sguardo fisso nel punto in cui il velivolo era sparito. Ma, ecco, vede ad un tratto gli ospiti che, abbandonata la casa, si avviano nella strada, si allontanano.

— Attendimi qui, Juanita — disse Ines, e si precipitò sulla scala,

discese velocemente nella camera sottostante: quale scompiglio!... Ma i "rossi" non c'erano più. Risalì a prendere la sorella, col viso raggiante di gioia, poi, toito da un armadio segreto a muro quel poco di ricchezza che ancora rimaneva, e una vecchia rivoltella del babbo, prendendosi in braccio la piccina, uscì, correndo, di casa, e prese la via del bosco. Corse. Quando le forze le vennero meno, e i suoi passi vacillanti faticavano nella poltiglia melmosa del suolo, e il respiro si fece affannoso nell'aria gelida ed umida che le agghiacciava la gola, rallentò la corsa, si fermò, si asciugò alla meglio, poi, subito, riprese il cammino estenuante.

Quando le ultime piante del Bosque de las Tenebras lasciarono intravedere il verde della distesa pianura, Ines si arrestò: guardò attentamente innanzi a sé, e non tardò a riconoscere in una macchia oscura, che appena si scorgeva nell'oscurità, la caratteristica di un aeroplano: certamente doveva essere quello che don Armando le aveva annunciato involontariamente. Avanzò allora cautamente, sino a una decina di metri: una figura d'uomo si profilò accanto all'apparecchio, ed Ines udì: — Dios te valga, Armando! —



...Mentre quelle luci ancora la perseguitano...

Estrasse allora dal fodero la vecchia rivoltella, prese la mira e, senza esitazione, sebbene nel livore del suo volto apparisse tutto l'infornale strazio del suo intimo, fece partire un colpo. Il rumore echeggiò sordamente nella cupa valle. Il bersaglio era stato colpito; Ines avanzò ancora senza fermarsi ad osservare il corpo di quel misero che, abbattuto al suolo, forse le avrebbe causato un senso di orrore e di ribrezzo della propria azione. Seppe dominarsi e si trascinò con Juanita verso l'apparecchio. Le poche notizie di pilotaggio che il padre le aveva svelato per soddisfare la sua curiosità, le riuscirono utili: con spiegabile orgoglio, salì con la sorellina nella carlinga e accese il motore, riuscì a spiccare il volo.

Verso dove? La visibilità era nulla all'intorno, ma il senso d'orientamento le bastò per farla volgere nella direzione di Madrid. L'apparecchio, affidato alle manovre di una debole creatura divenuta a-viatrice per sola forza di coraggio, non manteneva affatto un andamento sicuro, ma veniva soggetto a sbalzi, a deviazioni, a scosse pauro-

se che facevano fremere gli sbigottiti ospiti non assuefatti ad un viaggio di tal sorta. Nell'oscurità profonda della notte piovosa piccoli lumi brillavano lontani: lì è Madrid; al di là di essi l'oscurità cela schiere di uomini armati e al di là di essi Ines tenterà di atterrare, affidandosi alla fortuna, sperando che questa non neghi il suo aiuto, proprio nel momento in cui diventa essenziale. Non v'è altra via: o continuare il volo, per gettarsi poi, a braccia aperte, nelle mani della morte, allorché il velivolo si andrà a sfasciare cadendo al suolo; o cercare, seguendo l'istinto e tentando la fortuna, una sorte meno cruda.

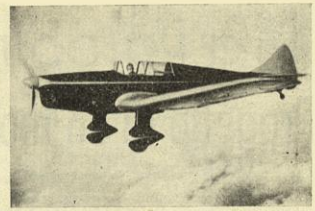
Frattanto ha cessato di piovere: nelle linee del fronte nazionalista la quiete notturna ha conigliato il sonno ai soldati che, stanchi delle fatiche del giorno, dormono profondamente, accampati alla meglio, distesi su ruvidi panni umidi, accovacciati gli uni accanto agli altri. Le sentinelle soltanto vegliano, aggirandosi coll'arma in ispalla nei dintorni del campo. Ad un tratto, rompe il sacro silenzio il rombo caratteristico di un lontano velivolo. Due potenti fari si accendono simultaneamente, proiettando vividi fasci di luce, che roteano agilmente nell'oscurità, incrociandosi, divergendo, seguendo una medesima direzione. L'aiuto dei fari si dimostra ben presto utile, ché una crocetta bianca appare ben visibile nel mezzo del cielo, e i fasci di luce l'accompagnano seguendola nel suo moto relativamente lento. Ines ha momenti di disperazione: la luce dei fari la abbaglia, ed essa non riesce a veder be-

ne sotto di sé, mentre comprende di aver dato motivo di credere che le sue intenzioni siano ostili alle milizie che si trovano nella regione che sta sorvolando; e, infatti, mentre quelle luci ancora la perseguitano, ecco un veloce caccia decollare rapidamente e raggiungere in breve tempo la quota dell'apparecchio di Ines.

— Aeroplano russo da bombardamento — telegrafa il pilota del caccia alla radio del campo.

— Intimare di scendere: in caso di risposta negativa, assalite — gli vien risposto. Il pilota si prova allora a interpellare, con un "Che volete", l'apparecchio. Nessuna risposta. Senz'altro, allora, dà di mano alla mitragliatrice, dirigendo frequenti colpi sul velivolo nemico che, crivellato e percosso in più parti, dà segno di insolita impassibilità, continuando il suo volo relativamente regolare. Ma il pilota non desiste; continua la sua opera progressiva di distruzione, aggirandosi intorno allo strano bersaglio. Una pallottola ha colpito una parte vitale: il motore, mentre un'altra ha forato il serbatoio, e presto alte fiamme s'innalzano paurosamente dall'apparecchio, lambendo la carlinga, alimentate dalla forte corrente del vento causato dalla velocità stessa, lasciando dietro di sé dense nuvole di fumo. Ines, dopo avere indossato il paracadute e tenendosi stretta accanto la piccola Juanita, balza disperatamente fuori dall'apparecchio.

Vertiginoso volo nel precipizio dello spazio, a velocità crescente,



Una bella fotografia di Lindbergh sopra le nuvole.

mentre il vento sbatte con violenza addosso, contribuendo a dare alla folle corsa quella caratteristica di brivido che le è propria.

Un forte strabdo, come un senso di spinta verso l'alto: il paracadute si è aperto. Juanita è aggrappata nervosamente alla sorella, mentre questa in istato di ipertensione, accasciata, è abbandonata ormai a se stessa. L'annarecchio, avvolto nelle fumose fiamme giallastre, dopo una breve e istantanea deviazione, nicchia e precipita nel vuoto, disegnando una lunga striscia a forma di vite: poi, va a riantarsi nel terreno, continuando a bruciare. I fasci di luce, rimasti dapprima immobili, vanno a illuminare gli involontari paracadutisti, che sono ancora abbastanza alti dal suolo. Il caccia li insegue, si avvicina, si aggira intorno come per scrutare, per investigare, seguendone il moto di discesa. Un sussulto nell'animo del pilota, allorché egli scorge due ricce testoline, due pallidi volti, due esseri delicati, che riconosce per le proprie figlie: — Ines... Juanita!... Ines!... — più volte il grido accorato sgorgò dal suo petto ansimante. Ma, già, esse non lo potevano udire...

Una tremenda virata, una scivolata d'ala col motore sforzato al massimo del suo rendimento, l'apparecchio s'abbassa, prendendo la direzione del campo da cui è partito, e, poco dopo, e già sopra, già tocca terra e trotterella, scorrendo sul ruvido terreno, finché si ferma: il pilota scende velocemente e, facendosi largo fra gli avieri che si avvicinano, si mette a correre verso il luogo in cui pensa che il paracadute potrà toccar terra, si arresta e guarda fisso, in alto, verso il paracadute, che un lieve colpo di vento, a un tratto, fa deviare. Egli lo segue, a svelti passi, e tende le braccia verso di quello. Ormai è giunto, è vicino: la cara testolina della bimba si volge verso di lui.

— Juanita!!!!

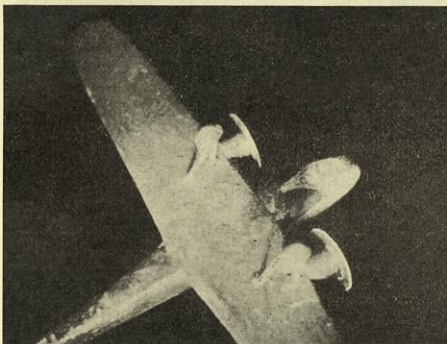
La piccina abbandona inconsultamente la stretta, e minaccia di cadere. Il babbo le è sotto, la raccoglie a volo e la abbraccia, e la tempesta di baci, accarezzandola.

Ines si abbatte esausta al suolo; a stento si rialza cercando di togliersi di dosso l'intricato groviglio delle funi del paracadute, ma ricade di nuovo esanime. Essa non vede più: la stanchezza glielo impedisce; non vede e non sente nulla, non sa che avvenga intorno a sé...

...Nella quiete notturna del vasto campo solitario, i bagliori sinistri dell'apparecchio in fiamme illuminano lievemente, da lontano, una commovente scenetta; Juanita sorride di riconoscenza e di ammirazione alla sorella, cui sente di dover la propria esistenza, e Ines la accarezza teneramente; il babbo le ammira e le abbraccia, felice...

Testo e disegni di

Ugo Moroni



...I fasci di luce l'accompagnano nel suo moto...

La Palestra dell'aeromodellista

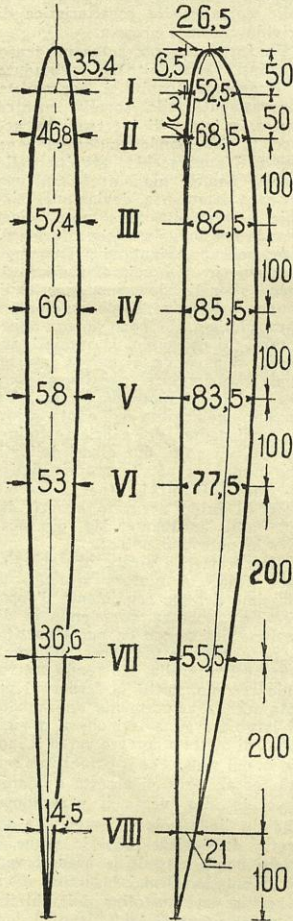
Progetto di un modello veleggiatore

(Continuazione del numero precedente)

Gli ultimi diaframmi di coda, IX e quello aggiunto per il longherone dell'impennaggio orizzontale, non possiamo metterli ancora a posto, poiché il primo di essi deve essere infilato sul listello, dopo avervi praticato un foro di mm. 5x10, oltre agli incastrati dei

di impiallacciatura, o meglio se è possibile di compensato sottilissimo, di tutta la parte inferiore, dallo spigolo fino ai due listelli laterali della parte anteriore della fusoliera, dal diaframma I al diaframma VI.

Si ottiene un notevole irrobustimento, un rinforzo dei punti dove si strin-



due listelli laterali, di quello inferiore, nello spigolo, e dei bastoncini tondi, oltre quelli necessari per l'attaccatura delle cèntine del piano verticale: l'ultimo diaframma, poi, dovrà naturalmente essere applicato dopo avere infilato l'altro sul listello del contorno superiore.

Metteremo a posto, invece, i diaframmi anteriori infilandoli su un listello a sua volta fissato nei fori praticati nel centro dei diaframmi IV, V e di quello in corrispondenza del bordo d'attacco. Questo listello dovrà risultare, ed essere mantenuto con opportuni appoggi, parallelo al piano di montaggio ed esattamente in direzione dell'asse della fusoliera.

Senza muovere la parte di fusoliera così montata, fissaremo i due listelli laterali, le sagome in compensato della parte anteriore, il listello dello spigolo inferiore della fusoliera, ed i bastoncini, sempre curando di applicarli simmetricamente, per evitare sforzi da un lato soltanto, che comprometterebbero la giustezza del montaggio.

Un altro lavoro da eseguire prima di togliere la fusoliera dal piano di montaggio, è l'applicazione del rivestimento

fig. 15

gerà il modello con la mano per il lancio, ed un appesantimento della parte anteriore.

I listelli dovranno sporgere di circa 1 cm. dal diaframma I, e dovranno essere abbastanza lunghi (con giunte nei punti opportuni) da arrivare fino all'estremità posteriore della fusoliera.

Quando sia finito il montaggio, e la colla sia completamente asciutta, potremo togliere la fusoliera dal piano di montaggio, e procedere all'applicazione dei due ultimi diaframmi, curando che risultino perfettamente allineati con i primi, ed in maniera che il diaframma IX sia verticale e l'altro orizzontale, in squadra esattamente fra loro.

Anche nell'attaccatura dei listelli a questi diaframmi procederemo simmetricamente, cominciando dai due laterali, quindi quello dello spigolo inferiore, ed infine i bastoncini.

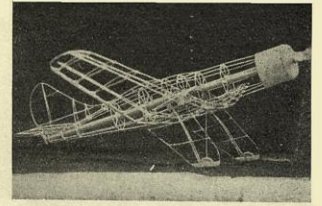
Passeremo, poi, al montaggio dei piani di coda, infilando le cèntine, alleggerite, negli incastrati eseguiti nei due longheroni. Applicheremo i bordi d'attacco ed i bordi d'uscita, costruendo le parti curve dell'impennaggio verticale in compensato da 1 mm. ritagliato secondo la sagoma esatta.

Completato il montaggio, applicheremo i timoni di profondità, come è già stato detto, unendoli all'impennaggio orizzontale con due pezzetti di filo di ferro, come gli alettini con l'ala.

Infine si applicherà, al diaframma I, il muso della fusoliera, di sughero, sagomato secondo le curve, in pianta e

di profilo, della fusoliera. Il pezzo viene infilato sul listello centrale della parte anteriore; i listelli del contorno e le due sagome, superiore ed inferiore, di compensato troveranno alloggiamento in appositi incavi. Nella parte superiore del sughero faremo un foro verticale di circa 2 cm. di diametro, nel quale potremo mettere dei pallini di piombo per zavorra, fino ad avere il centro di gravità di tutto l'apparecchio, compresa l'ala montata, al bordo d'uscita di questa. Il foro va accuratamente chiuso con un tappo di sughero, incolato, e lungo a sufficienza da tenere pressati i pallini di piombo.

Infine procederemo alla ricopertura della fusoliera e degli impennaggi, lasciando aperto un vano, superiormente,



Una bella ossatura di aeromodella costruita da Aldo Cralli di Pola.

fra i diaframmi I e II, per poter agguingere della zavorra a prua, per il centrimento. Questa zavorra, pure, sarà costituita da pallini di piombo, che durante le prove saranno tenuti fermi con un riempimento, provvisorio, di carta o di bambagia.

Ing. Bi.

(Il seguito al prossimo numero).

Modello veleggiatore «Roma»

(Continuazione dal numero precedente)

La figura 15 rappresenta la fusoliera, nella vista in pianta, a sinistra, e nella vista di fianco, a destra.

Per essere sicuri di dare una forma corretta è stato scelto per la vista in pianta un profilo biconvesso simmetrico, il N.A.C.A. 0006, di spessore massimo 6%, e per la vista di fianco il profilo Gottinga 398, modificato nel ventre che è stato reso piano, anziché concavo, e disposto arrovesciato, in modo che la parte piana venga a formare il dorso della fusoliera.

Adottando due profili si ottiene una misura precisa delle varie sezioni della fusoliera, le dimensioni delle quali si ricavano esattamente dalle tabelle dei profili: per le larghezze, dal profilo biconvesso simmetrico, e per le altezze, riferite alla linea retta del dorso della fusoliera (corda del profilo adottato) da quello piano-convesso.

Le tabelle dei profili sono le seguenti: N.A.C.A. 0006:

x	ys = - yi
0	0
1,25	0,95
2,5	1,30
5	1,77
7,5	2,10
10	2,34
20	2,87

30	3,00
40	2,90
50	2,65
60	2,28
70	1,83
80	1,31
90	0,725
100	0

Gottinga 398:

x	yi	ys
0	2,65	2,65
1,25	1,45	4,25
2,5	1,00	4,90
5	0,65	5,90
7,5	0,40	6,60
10	0,30	7,15
20	0	8,25
30	0	8,55
40	0	8,35
50	0	7,75
60	0	6,85
70	0	5,55
80	0	4,00
90	0	2,10
100	0	0

Poichè la nostra fusoliera è lunga cm. 100, le tabelle danno senz'altro le misure delle larghezze misurate lateralmente alla retta di simmetria, e delle altezze, misurate verticalmente dalla retta della parte superiore, in centimetri.

Nella fig. 15 le misure sono segnate in millimetri. Più precisamente, sono segnate le misure relative alle distanze dal bordo d'attacco dei due profili, coincidenti con il muso della fusoliera, estremità anteriore, corrispondenti al 5%, 10%, 20%, 30%, 40%, 50%, 70%, 90%, ed indicate con i numeri romani da I a VIII. Naturalmente le larghezze totali nelle diverse sezioni sono uguali al doppio delle cifre della tabella del profilo N. A. C. A. 0006.

Come costruiremo la fusoliera? Si è già detto che la fusoliera non avrà anima interna, tubo. Essa sarà costituita da una serie di diaframmi in compensato, collegati fra loro da listelli correnti longitudinalmente.



Gioventù inglese che si diletta di aeromodellismo. Questa è l'ultima parola sulla questione dei giovani e dei vecchi.

I diaframmi sono situati in corrispondenza delle sezioni indicate con i numeri romani, da I a VIII, disposti verticalmente, cioè ad angolo retto con la linea del dorso della fusoliera, e ad angolo retto con la linea di simmetria della vista in pianta, o mezzeria dell'apparecchio.

Essi verranno quindi a trovarsi a distanza di cm. 5, 10, 20, 30, 40, 50, 70, 90 dal muso della fusoliera.

Nella vista di fianco si notano due linee, internamente al contorno, che partono dall'estremità anteriore: una si prolunga fino al contorno nel punto corrispondente al diaframma VIII, passando per tutti i punti situati ad 1/3 dell'altezza, misurato dal contorno inferiore;

l'altra invece giunge soltanto al diaframma III, nel punto corrispondente a questo sul contorno superiore. In corrispondenza dei diaframmi I e II questa linea passa per i punti distanti 2 millimetri dal contorno superiore: per maggiore semplicità può essere una retta.

I diaframmi I e II hanno forma esagonale, con spigoli in corrispondenza dei contorni, superiore ed inferiore, e delle due linee interne: i diaframmi III, IV, V, VI, VII hanno forma pentagonale, con un lato orizzontale superiore; il diaframma VIII ha forma triangolare, con il vertice in basso.

(Il seguito al prossimo numero).

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

Si hanno talvolta degli strati che separano due correnti diverse. Questi strati mostrano allora un fortissimo cambiamento della velocità e anche della direzione del vento. Quali conseguenze ne derivano per l'aviazione?

La fig. 37 mostra un tale strato. Per semplificare supponiamo le due

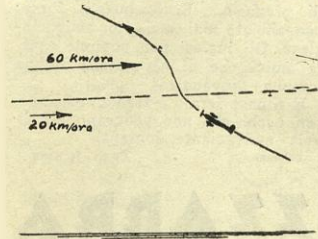


Fig. 37. — Strato di separazione fra due correnti di diversa velocità.

direzioni uguali. La corrente inferiore abbia 20 km/ora di velocità, quella superiore 60 km/ora. Ora immaginiamo un aeroplano che stia salendo contro vento nello strato inferiore. La sua velocità sia 100 km/ora. Quando esso attraversa lo strato di separazione, il vento superiore lo investe con una velocità aumentata di 40 km/ora. L'apparecchio viene ad avere, per inerzia, improvvisamente 140 km/ora. Questo eccesso di velocità permette al pilota di cabrare (e cioè di salire più rapidamente) fino a che la velocità è ridiscesa fino a 100 km/ora quando sia finita l'azione dell'inerzia. Poi continua la salita regolare.

L'opposto accadrebbe se il velivolo volesse salire col vento in coda. Attraversando lo strato di separazione esso si troverebbe improvvisamente a 100-40=60 km/ora e il pilota dovrebbe picchiare per non trovarsi in perdita di velocità.

Anche quando l'aumento di velocità in quota non è così brusco come nell'esempio citato, vi è sempre quel guadagno "dinamico" che permette di salire più rapidamente contro vento che non col vento.

Il contrario avviene naturalmente quando si viene dall'alto, come succede per es. nel caso del veleggiatore. Lasciamo al lettore la piccola fatica di ragionare sull'andamento del fenomeno in questo caso. Possiamo però affermare che l'angolo di volo librato diventa assai piatto quando si vola col vento, e che planando contro vento non si sfrutta bene l'apparecchio. Specialmente quando si atterra contro un vento alquanto forte, non bisogna mai tenere una velocità troppo esigua. La forte diminuzione di velocità del vento in vicinanza del suolo può far sì che la

velocità relativa del velivolo scenda improvvisamente al di sotto della velocità di sustentamento e si ha allora la sprofondata, che di solito costa un carrello e qualche bottiglia di Marsala.

Una volta si pensava di poter fare del volo veleggiato "dinamico", sfruttando il salto di vento negli strati di separazione tra le varie correnti. Si voleva cioè iniziare una planata col vento in coda. Nell'attraversamento dello strato di separazione si credeva di guadagnare tanta portanza da poter fare un brusco dietro front in salita per rientrare, questa volta contro vento, nello strato superiore, guadagnare il nuovo impulso dall'aumento del vento relativo, virare nuovamente ecc. Purtroppo l'uomo non è ancora riuscito ad imitare quest'arte degli uccelli che la praticano continuamente.

Cionondimeno la misura del vento in quota ha la sua importanza, e ne abbiamo vista la ragione.

M. Garbell

(Il seguito al prossimo numero).

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

ANTONIO PASQUINI - Lanciano. — Il peso dell'ala è giusto. Mi meraviglio che tu voglia applicare l'elica ad un apparecchio che è stato studiato per essere un veleggiatore, e soltanto un veleggiatore. Non otterresti nessun buon risultato. Quando sarà finita la descrizione, troverai le istruzioni per il lancio, e vedrai che il modello volerà, e meglio di quanto volino quelli a motore.

giar.

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

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

Il concorso doveva scadere il 15 febbraio 1937-XV. In seguito alle insistenze di numerosi abbonati, ne proroghiamo la scadenza al 31 marzo 1937.

I° PREMIO

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

II° PREMIO

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

III° PREMIO

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

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

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

ASSOCIAZIONE ALLA R.U.N.A.

Fra la Reale Unione Nazionale Aeronautica e l'amministrazione del nostro giornale, è stato stabilito che le quote di iscrizione per gli appartenenti alle organizzazioni giovanili del Partito sieno d'ora innanzi fissate come segue:

Balilla e Piccole Italiane L. 8

con diritto alla tessera e all'abbonamento a L'aquilone fino al 28 ottobre seguente la data dell'iscrizione.

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

Fasci Giovanili e C.U.F. L. 15

con diritto alla tessera e all'abbonamento annuo a L'aquilone con decorrenza dal 28 ottobre precedente alla data dell'iscrizione, o alle Vie dell'aria con decorrenza dal giorno dell'iscrizione.

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



Centaurio alato di Brindisi ha costruito questo veleggiatore di 1 metro di apertura, 45 cm. di lunghezza, 6,6 dmq. di superficie, e 18 grammi per dmq., in compensato di 3 mm., a struttura piena. Alla fine di un ottimo volo ha urtato in un hangar riportando danni soltanto alla ricopertura.

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

La R.U.N.A., dedicando la propria attività anche all'aeromodellismo, sta compiendo un'opera che è destinata ad un grandissimo sviluppo, poiché va incontro alla massa di giovani che possono trovare nella costruzione degli aeromodelli il mezzo di avvicinarsi all'aviazione e di farsi una cultura tecnica e scientifica utilissima in futuro, particolarmente per coloro che comunque entreranno nella carriera aeronautica.

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

Commemorazione di Ceconi

Ad iniziativa del «Gruppo Romano Aquilotti e Rondini Fausto Ceconi», venerdì 19 marzo alle ore 17 nel VI anniversario della morte dell'Eroe a cui s'intitola il Gruppo, il pubblicista cieco Dott. Vincenzo Musella, terrà, nella sala del Dopolavoro Aeronautico (Piazza Esedra 56), gentilmente concessa, un discorso commemorativo dal titolo: «L'Atlantico Fausto Ceconi». Tutti gli abbonati e lettori de L'aquilone sono invitati ad intervenire.

FONDO GABY ANGELINI

Hanno versato sul fondo Gaby Angelini a favore dei ragazzi poveri lire 30 Zio Falcone, lire 30 l'ingegner Bi, lire 30, l'Ingegnere Sofistico, lire 14 Avionetta.

LA RIVISTA AERONAUTICA

E' uscito il numero di febbraio della «Rivista Aeronautica» di cui ecco il Sommario: 12 febbraio 1937-XV. - Sul coefficiente di robustezza dei velivoli militari (Gen. A. Fiore) - Preparazione e condotta di un'azione di bombardamento (M. Piccini) - Gli impianti per prove in alta quota di apparecchiature elettriche per aviazione (Carlo Masini) - Deviazione ed urto di proiettili lanciati dall'alto ed azione sulle strutture antiaeree (Rizzardo Rizzetto) - Lineamenti aeronautici della imputabilità penale (Tancredi Gatti). — Seguono le rubriche: Aeronautica militare, Aeronautica Civile, Rivista di Riviste, Varie, Bibliografia.



Aeromodellisti al lavoro nella scuola della R.U.N.A. di Roma.

O col vento O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

S'accostò al palmeto e gridò:

— Marinooooo, o Marinooooo! Bibiiii!

— Eccoci! Eccoci tutti e due! — fu la risposta lontana e velata.

Sywell si sentì mancare. Era finita per lui, proprio finita! Avrebbe almeno potuto rinforzarsi un po' con quel brodo!

— Bibi, figlio mio! Come stai? Che t'hanno fatto? — gridava piangendo e ridendo Natalina, mentre tentava di correre tra i cespugli incontro alle voci che rapidamente si avvicinavano.

Sywell s'accorse d'esser rimasto solo. Aveva almeno due minuti per agire. Un'idea orribile, spietata gli folgorò nel cervello. Rise e si ficcò due dita in bocca muovendole rapi-

le sue spalle Sywell. — Aspetta mo', aspetta! — e la buona donna gli si avventò addosso coprendolo di pugni e graffi. — Anche il brodo ora vuoi; canaglia di un traditore! Non t'è bastato l'arresto di ieri sera! Senti mo' se son buone queste sorbe... Toh, piglia questa! e questa... e porta a casa quest'altra... Gesu Signore, che ho fatto?! L'ho ammazzato, boia d'un mondo, l'ho ammazzato, poveretta me!

E si curvò, con le mani puntate sulle ginocchia, sull'inglese che, al-



...volevate ucciderci tutti?

damente.

Da quando l'inglese s'era dato al pericoloso mestiere della spia e dell'agente provocatore, non si separava mai da un veleno potentissimo, concentrato in un volume minimo.

Poteva servirgli tanto per gli altri che per sè. Era un mezzo spicchio per risolvere situazioni imbarazzanti. Per portarlo, aveva escluso il mezzo, banale ormai, dell'anello col castone vuoto e da un abile orefice s'era ordinato un molare d'oro, con una cavità interna e a chiusura ermetica.

Svitato il dente, liberò il veleno, un grumo vischioso rossastro, e lo lasciò cadere nel brodo caldo, rimessando con un cucchiaino. Fra poco, pensava con gioia, sarebbe rimasto solo nell'isola e padrone di tutto, anche dell'aeroplano.

Interamente preso della sua trista opera, non vide Natalina che trafelata tornava, precedendo i suoi signorini.

— Brutto boia infame! Lascia stare il mio brodo! — udì urlare al-

lo stremo delle forze, era scivolato in terra stordito da quella tempesta. Respirava affannosamente, era pallido e, pur con gli occhi chiusi, vedeva quel lontano camino fiammeggiante della visione. Ma la signora dagli occhi tristi gli volgeva le spalle ora, e piangeva. Perché? Sentiva anche qualcosa di saporito e caldo che gli colava fra i denti serrati e gli scendeva benefico nello stomaco. Che delizia! Sochiuse le palpebre. Una grossa donna, congestionata, che gli pareva d'aver visto chissà quando, chissà dove, gli sorreggeva il capo con una mano e con l'altra gli teneva la tazza del brodo alle labbra.

Sywell continuava a bere meccanicamente. Non si raccapazzava bene... Il fuoco, il camino della visione erano deleguati... Cos'erano quelle palme, quelle tende? Chi erano quei due bei ragazzi che si tenevano sottobraccio e lo fissavano accigliati? Il minore, quasi un bambino, aveva un fazzoletto insanguinato intorno al capo.

Perché? Chi lo sa!

— No! no! — urlò d'improvviso, spaventosamente, Sywell, e con un colpo rovesciò la scodella, semivuota ormai.

— Guarda mo' che belle maniere! — borbottò Natalina cadendo seduta sull'erba. — Ma guarda che roba!

Marino ed Enzo s'erano avvicinati, incerti sul da fare.

— Signora! — domandò Sywell in italiano. — La sua voce era dolce e gli occhi erano pieni d'ombra. — Signora, perdonate: il brodo che mi avete dato è quello che io mescolavo poco fa? — e barcollando, e con l'aiuto di Marino, si mise in piedi.

— Ma certo, toh; avevo quello solo!...

— Allora non c'è più nulla da fare... — rispose Sywell con voce bassa e vibrante di disperazione. Tacque un poco, ansimando, poi riprese. — Grazie, signora, della vostra premura... Mille scuse a tutti... Permettete che mi sieda? Sono molto stanco...: sì, molto!

Col viso verdastro e gli occhi appannati, s'adagiò pesantemente su una seggiola a sdraio.

— Bibi — disse Marino in tono grave — conduci Natalina a vedere il "Nuova Roma"... Poi vi chiamerò.

— Signora! — invocò Sywell, con voce che sembrava venire di lontano. — Vorrei... scusatemi: vorrei stringervi la mano... pel caso che non dovessi più rivedervi.

— Che cosa le piglia, mo', signora?! Coraggio! E' un po' di debolezza la sua... Ci vuol poco a preparare un altro brodino... — rispose Natalina fissandolo con ansia e racca-

priccio. — Poi abbiamo prosciutto al forno... Andiamo, non mi guardi così... Bel gusto farmi piangere... Si mangerà tutti insieme... e quello che è stato è stato. Beh, cos'è questo baciarmi la mano? E' mano da contadina questa mia... Non sono una principessa, io...

Quando rimasero soli, Marino mostrò a Sywell la capsula d'oro che aveva raccolto sul fornello.

— Veleno, è vero? — chiese fissando Sywell profondamente negli occhi.

— Sì! — accennò questi.

— Volevate ucciderci tutti?

— Sì! — tornò ad accennare, e guardava lontano sul mare dove le sue appannate pupille distinguevano appena la bianca vela dell'Archeopterix.

— Ma perché? Che vi avevamo fatto? — domandò con tristezza il giovane.

— Perché? — rispose con un sorriso il moribondo. — Chi può dirlo? C'è chi nasce Natalina... e chi nasce Sywell...

Ebbe un lungo fremito e strinse convulsamente i braccioli della poltrona.

— Eppure... vorrei pagarvi, almeno in parte, il mio debito... Qualcosa di prezioso... Ecco, questo forse: non abbiate mai, mai... un amico inglese. Gli inglesi non possono essere amici che di sè stessi... Buona fortuna, giovanotto!

E rimase fermo e freddo a fissare, con occhi che non vedevano più la vela ondeggiante lontana.

(Continua.)

Enzo Jemna

VISITA BIZZARRA

— C'è gente per lei! — borbottò l'usciera, levando appena il naso dall'*Enigmista Indefettibile*, organo degli appassionati di cruciverba, affèresi, metatesi, logogrifi, crittogrammi, tarsei, squadre mágiche e spole con chiavi a spirale.

— E dove sono? — chiesi, vedendo che l'anticamera era deserta.

— Li ho fatti passare nel suo ufficio, perchè qui sporcavano. — replicò asciutto asciutto il brav'uomo, saettandomi uno strano sguardo.

Non corrono buoni rapporti fra me e il mio usciere, il quale non approva affatto che, per necessità del mio mestiere, riceva una quantità di esseri, secondo lui, spregevoli e, nel migliore dei casi, di scarsa importanza sociale.

Comunque, spinsi l'uscio un po' preoccupato per la perfida allusione dell'usciera a gente che sporcava.

Il visitatore mi volò incontro sghignazzando: finalmente!

Ecco, ho detto mi volò incontro e intendo dire letteralmente volò, e non nel senso figurato di accorrere e velocemente. Volò, agitando mollemente le ali e sghignazzando, perchè la voce del gabbiano è generalmente una sghignazzata, sebbene, a volte, raggiunga la potenza

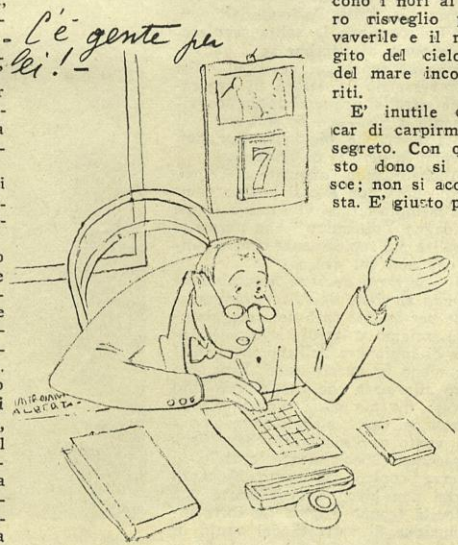
d'un raggio o sfiori la patetica soavità del gemebondo miagolio d'un micino da poco svezato.

— Finalmente! — gridò. — Son qui per protestare!

Si posò saltellando sulle scartoffie che ingombravano la scrivania, artisticamente scompigliandole, e, dopo aver cercato con insistenza col becco qualcosa sotto l'ala, mi guardò fisso tacendo, quasi volesse soppesare le parole che stava per dire.

Qui è doverosa una spiegazione. Io conosco alla perfezione tutte le lingue viventi. Come? E' un mio segreto. Si tratta di un sistema originalissimo che mi consente di comprendere il lamento d'un uccellino in gabbia, le parole estatiche che dicono i fiori al loro risveglio privaverile e il ruggito del cielo e del mare incolletti.

E' inutile cercar di carpirmi il segreto. Con questo dono si nasce; non si acquista. E' giusto però



che aggiunga che la lingua che meno comprendo è quella dei miei simili, specie quando mi parlano con bocche sorridenti ed occhi freddi.

— Son qui, — riprese il gabbiano — per protestare; sì, certo, ma forse più ancora per ridere sarcasticamente di voi uomini. Permette che rida sarcasticamente?

— Rida, rida se le fa piacere.

Il gabbiano fece due o tre giri della stanza, emettendo versacci raccapriccianti, poi, tranquillizzato, tornò a posarsi.

— Bella figura davvero! — disse. — Un giorno avete guardato noi alati con invidia e vi siete detti: "perché loro volano e noi no?". Invidiosi come veri discendenti di Caino, vi siete dati da fare per scimmiettare... Ma il ridicolo non sta qui. Il buffo è che voi, poveri animaletti figli del fango, bestioline infelici e crudeli dalla pelle nuda, che per difendervi dal freddo ricorrete ai peli di pecore o alle piante, mentre noi... guardi che piume! Dicevo che voi avete preteso di correggere, copiandole malamente, le ali degli uccelli. Poveri illusi, superbi e grotteschi. Avete detto con aria di burbanza: "Puah! Che sono queste ridicole penne? Che ci stanno a fare? Tutta roba ingombrante e superflua!". E avete fatto i vostri primi aeroplani che richiamavano l'idea di quei ripugnanti sorci che svolazzano, o, come li chiamate, pipistrelli. Un'arma.



... indicando un magnifico uovo...

tura sottile, un rivestimento sottilissimo, liscio, unito... spessore dell'ala minimo, quasi uniforme. "Penetra meglio, nell'aria" sentenziavate con aria d'importanza. E non riflettevate che il pipistrello è la bestia che vola peggio e si e no si regge barcollando in aria il tempo necessario per ingoiare qualche misera zanzara. Avete pagata la vostra stupidissima presunzione con centinaia di vite, finché un giorno, guardando meglio come volavamo noi pennuti, vi siete finalmente accorti che le piume non erano soltanto un ornamento, ma servivano a una quantità di funzioni destinate a fornire velocità, sicurezza, agilità. Allora, con gran chiasso di pubblicità quasi che la scoperta fosse stata vostra, avete tirato fuori alettoni, alette, ali a persiana, eccetera, dicendovi l'un l'altro: "Ma come siamo furbi!". Buffoni! La più scalcinata cornacchia

queste cose le sapeva fin dalla nascita!

Poi avete guardato con più attenzione noi gabbiani e vi siete resi conto che, senza tanto strepito di motori, vi potevate far trasportare dal vento dove più vi faceva comodo. Altro plagio! Ma ancora fate ridere... Il più decrepito, zoppo, sbilenco gabbiano vi supera. Ma questo è niente! Nemmeno i sedentari animali da cortile avete risparmiato nella vostra frenesia scopiazatrice...

— O, questo poi... — borbottai impermalito. — Lei esagera!

— Esagero? Aspetti... Signora, eh, signora! — chiamò.

— Cooo... Coooo... Coccodéee... Codéee... — rispose una voce stridula da un angolo. — Sicuro, anche me, avete copiato anche méeee... Guardi lì... — e una magnifica gallina bianca si drizzò, stritando le ali, dal mio cappotto lasciato la vigilia e che

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

— Ma va'! — la derise Giorgio, vendicandosi della mortificazione subita prima. — Sciocca! Aveva sedici anni!

— Aveva sedici anni; era tagliando come un giovane atleta; ma sapeva dominare la sua esuberanza perché era serio, fiero, tenace. I suoi genitori compresero che non aveva più bisogno d'una stretta disciplina di collegio, e lo mandarono a Firenze a continuare gli studi, presso il Liceo Dante e lo affidarono ad una famiglia amica.

— Non ha mai fatto disperare i suoi genitori — osservò un po' sorpreso, quasi deluso, Giorgio. — Io credevo che tutti gli uomini che sono diventati eroi, da ragazzi fossero molto indisciplinati, talvolta ribelli!...

La mamma passò dolcemente una mano sui capelli del suo figliolo, del suo inquieto e bizzarro figliolo, sognatore e avventuroso, che aveva sempre bisogno di trovare nei suoi eroi un po' di turbolenza, per poterli sconfinatamente ammirare.

— No. Non ha mai fatto disperare i suoi genitori. Li amava, e sapeva che il primo segno d'amore è quello di non far soffrire. Baracca è il tipo perfetto dell'Eroe. E' un avventuroso, non un avventuriero. Sta' attento a non confondere questi due termini. Si affida alla propria perizia, al proprio infallibile istinto e all'aiuto di Dio e della fortuna;

ma non mai al caso. E' il tenace padrone della propria volontà, non lo schiavo della propria esaltazione. Un Eroe perfetto. E non soltanto il tipo perfetto dell'Eroe rappresenta, ma il tipo perfetto dell'italiano, dell'italiano nuovo, quale è nell'ideale di Mussolini. Mussolini tende, con la sua opera grandiosa, col suo genio divinatore e realizzatore, alla formazione dell'italiano perfetto: l'italiano serio, attivo, disciplinato, dignitoso e fiero, forte fisicamente e spiritualmente. E' appunto perché ha trovato nella figura e nel temperamento di Baracca la personificazione del suo tipo d'italiano, che Mussolini ha voluto che l'Eroe fosse additato all'ammirazione dei fanciulli. Un raro senso d'equilibrio armonizzava le sue belle forze. Tu, e molti come te, non tengono mai conto dell'equilibrio, di questa forza moderatrice e realizzatrice che distingue gli uomini che veramente nella vita hanno creato qualche cosa di grande!

— Mamma, e chi non ha questa forza?

La carezza della mano materna, si fece ancor più affettuosa.



Oh, mamma! Io mi sento capace di grandi cose.

doveva esser caduto in terra scivolando dall'attaccapanni.

— Guardi lì! — ripeté indicando un magnifico uovo, con la punta di un'ala. — Non è il precursore di tutta la vostra strombazzata scienza della profilatura aerodinamica?

E tornò a covarlo.

Il mercante di nuvole.

CARTELLO

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

DA UMBERTO DARBESIO — Via Artisti 29, Torino, troverete tutto quanto occorre per costruire aeromodelli (materiali e insegnamenti).

AEROMODELLISTI TORINESI — Materiali e istruzioni da Bussolini, via Nizza 121 bis. Sconto agli scolari.

MODELLO a tubo elegantissimo vendo. Rifinitura perfetta alla nitro, elica noce. Vola perfettamente. Lire 120. Angiolini, via Rovereto, 9, Milano.

RACCOLTA ALA D'ITALIA 1934, 35, 36 meno qualche numero; 1933 rilegata in tela. Occasione lire 90 tutto. Rivolgersi Angiolini, via Rovereto, 9, Milano.

**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**
Utensili e materiali
Chiedete catalogo per l'anno 1937
alla ditta
AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

— Certo, anche questa qualità è un dono di Dio; ma ad essa, forse più che ad altre qualità naturali, si può arrivare con la volontà tenace. Si può conquistare questa dote con la riflessione e la fermezza del carattere. Mi ricordo che, un giorno, tu, Giorgio, dopo aver letto non so quale libro o aver assistito alla proiezione di non so quale film di avventure, dicesti: "Tutti gli eroi sono stati ragazzi indiovolati". Tuo padre ti fece osservare che non è vero, ed ora questa giovinezza di Baracca, così mirabile per l'ordine, l'equilibrio, la serietà, ti dà la prova che la tua affermazione d'allora era errata.

— Mamma, avevo visto un film: "Alla conquista del mondo" e il protagonista era un ragazzo forte, violento, pieno di coraggio, fuggito prima dal collegio e poi da casa, perchè voleva viaggiare, imbarcarsi, andare lontano, fare delle cose straordinarie, conquistare il mondo!

— Era un ragazzo indisciplinato, scapestrato, ed esaltato: ecco tutto. Si può viaggiare, imbarcarsi, andare lontano, fare delle cose straordinarie, anche diventare famosi, senza bisogno di fuggir di casa, gettarsi alla ventura nella strada e far morire di dolore il babbo e la mamma! Non c'è bisogno d'essere esaltati, per essere audaci e coraggiosi!

— Ma...
— Per di più, devi pensare all'enorme diversità di vita tra i fanciulli d'una volta e i fanciulli d'oggi. Siete nati fortunati, miei cari! Nel rinnovato clima fascista il fanciullo italiano, naturalmente fantastico, sognatore, portato alla realizzazione e all'esaltazione del suo innato spirito eroico, non ha più bisogno di evadere dalla vita d'ogni giorno, per sentirsi capace di cose grandi e per compierle. Sa che il domani gli può sempre dare modo di essere ciò che egli sogna di essere: un soldato, un combattente, un eroe. Ed ogni giorno, disciplinato e fiero, si prepara e si tempera per le eroiche.

— E' bello vivere così.

— Sì, è bello. E allora che bisogno c'è, quando si è veramente capaci di cose grandi e si ha la possibilità di compierle, che bisogno c'è di fare della ribellione, dell'indisciplina, di correre la inutile avventura che finisce sempre male? Tempo ed energia sprecati. L'anima eroica vien fuori nell'ora del cimento. E' come un fuoco chiuso che, alimentato dal vento, finalmente si sprigiona e diventa fiamma...

— Oh, mamma! — esclamò Giorgio con una gran luce negli occhi.

— Verrà l'ora anche per te, bimbo mio! L'Italia ha un grande avvenire. Avrà bisogno ancora di uomini forti e generosi.

— Io mi sento capace di grandi cose!

— Lo so. Ti conosco. Credo che un giorno potrai essere orgogliosa di te. E un'altra cosa voglio dirti: ricordati che alla forza e non alla burbanza e alla prepotenza, alla forza vera, va sempre accompagnata la gentilezza. Come nella stessa zolla della quercia può fiorire la rosa e la viola, così nell'animo degli eroi sbocciano spesso la bontà e la gentilezza, fiori dello spirito, e vivono spesso, come cose belle e armoniose, l'amore alle arti. Accanto alle infantili armi di Baracca, simboli della sua forza, posava, simbolo della sua grazia, il violoncello, che egli suonava magistralmente.

Pian piano, profondamente toccato, Giorgio si convinceva.

(Continua).

Il gruppo Gaby Angelini

In seguito alla pubblicazione nel numero 9 de *L'aquilone* di una lettera di Fusai che trattava della vita del Gruppo Milanese Gaby Angelini, Gian Luigi della Torre ha creduto opportuno ribattere con la seguente epistola:

Caro Fusai,

mi spiace doverti dire che forse sei nel mondo delle nuvole e metti noi in quello « delle meraviglie » (senza Stanlio ed Olio), quando dici che « il Gruppo « Gaby Angelini » si riduce sempre più ai minimi termini. Molti aquilotti disertano la sede della R.U.N.A. la domenica, perdendosi chissà dove — (a Baggio e a Taliedo) a provare i modelli e a casa a costruirseli).

Tengo a dirti che il Gruppo « Gaby Angelini » non è già il gruppo di quegli pseudo aquilotti che non s'aspettano come passare il pomeriggio della domenica, si recano (con la scusa di essere abbonati a *L'aquilone* che, lo saprai già, nemmeno leggono) alla R.U.N.A. che per essi non è altro che un ritrovo ove si sbratta, si salta con qualche rondinella sperduta ed anche spesso si tiene un contegno (diciamolo tra noi) alquanto sgarbato, si fa di tutto, fuorchè una parola, un discorso di carattere aeronautico.

Non è così che ci si forma una coscienza aviatoria per poter fare della propaganda aeronautica, per poter essere dei bravi aviatori come ci vuole il Duce. E' lo spirito che doma la materia.

Dunque stavo dicendoti che ci metti nel mondo delle meraviglie e vivi forse nel mondo delle nuvole, poichè il Gruppo « Gaby Angelini » ha ripreso il 20 dicembre, con una semplice, ma significativa cerimonia svoltasi con l'intervento della signora Angelini e del presidente della R.U.N.A., la sua attività, e tutti i mercoledì e tutte le domeniche gli aquilotti — che

formano il vero Gruppo — si trovano in Sede per le consuete lezioni, sia del corso preparatorio che di perfezionamento per la costruzione dei modelli volanti, fondamentali attività del Gruppo. Gli aeromodellisti alla Scuola di Milano — l'ho ricordato io loro in una delle prime lezioni — non formano semplicemente una Scuola, bensì un Gruppo nel quale trovano i mezzi per arricchire le loro conoscenze aeronautiche e nel quale disciplinatamente si preparano a salire i gradi della scala che li porterà attraverso il volo a vela e da questo al volo a motore, a servire la nostra Patria nell'Arma del cielo. Ti dirò di più, caro Fusai, attendiamo si sistemino alcune faccenducce,

poi vedrai che Scuola e che Gruppo sarà il « Gaby Angelini »! Del resto tu puoi negare che per il passato si sia mancati di attività? E come puoi dire che il Gruppo — non già quello che intendi tu poichè esso, te lo ripeto, non è il Gruppo « Gaby Angelini », ma un comizio di privati — non sia il primo d'Italia? Sappi che al Gruppo « Gaby Angelini » si lavora e molto senza tanta pubblicità.

Arrivederci presto per stringerci serenamente ed azzurramente la mano da bravi Aquilotti.

Il Delegato del Gruppo « Gaby Angelini »
GIAN LUIGI DELLA TORRE.



NOTIZIE STUPEFACENTI

E' venuto a Roma con una missione segreta il signor Finelli, padre della rondine napoletana Anna Lucia Finelli. A Napoli vogliono la scuola e una sede per il gruppo. Quei diavoli stanno mettendo a soqquadro mezza Italia e andrà a finire che la spunteranno: avranno la scuola, la sede del gruppo e qualche altra cosa ancora.

A proposito, i poveri soci del gruppo Fausto Ceconi sono rimasti a terra un'altra volta, come dice un personaggio di un brillante giornale umoristico che fa testo come i classici che si consultano a scuola. Sono a terra un'altra volta perchè li hanno sfrattati dal palazzo di piazza Campo Marzio. Ora sono in cerca di un salone o di una cantina. Hanno messo gli occhi sulla magnifica sede

del Dopolavoro Aeronautico. Mica sono micchi...

Se le cose vanno come sono incamminate, molti si pentiranno amaramente di non aver rinnovato l'abbonamento, o di non essersi abbonati in tempo.

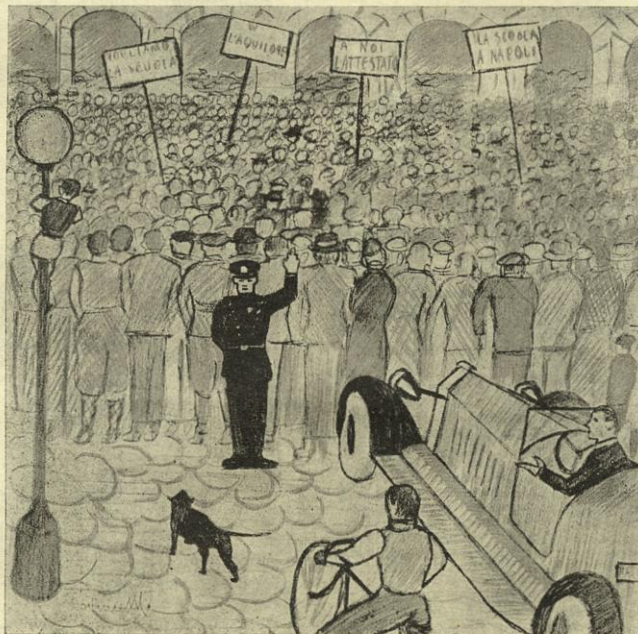
DE MICHELI - Celana. — Sono particolarmente sensibile ai complimenti e mi sento perciò disposto ad accordarti uno sconto sui 12.000 metri. Per te, eccezionalmente, posso fare 11.999, ma non un metro di meno. Non riesco a capire la tua meraviglia per quella fotografia. La macchina fotografica riproduce sulla lastra l'immagine che, col suo obiettivo, riesce a vedere dalla quota in cui viene trasportata. I velivoli, che si incaricano di questo servizio, possono volare anche più in alto dei 12.000 metri. Ti ricordo in proposito che il nostro Donati ha volato a 14.433 metri, che l'inglese Swain ha raggiunto i 15.230 metri e che i nostri piloti del « Reparto alta quota » fanno i loro voli di allenamento su 13.000 metri. Come vedi, nulla di impossibile sotto il sole.

MATRICOLATO 191 - Ferrara. — Io ho vissuto tre anni di seguito a Ferrara e non mi sono mai accorto che in codesta città la gente sia tanto turbolenta. Dunque il turbolento sei soltanto tu; e, ciò che mi fa dispiacere, lo sei senza nessuna ragione logica. Anche a te devo dire che i regali si spediscono come e quando fa piacere a noi. Non capisco perchè mi si debba tempestare di lettere, e non sempre gentili, per il fatto che ho avuto la stupida idea di avvertirti che un bel giorno vi farò un regalo. Non c'è proprio più buon senso in questo mondanico cane. In quanto alla tessera, visto che ne hai diritto, ne sollecito subito l'invio all'ufficio competente. (Degnarsi di tener conto che siamo in dieci persone che lavoriamo da mane a sera, ed io, spesso, anche dopo cena e il sabato pomeriggio e tutta la santa domenica, e tuttavia non riusciamo ad accontentare tutti. Degnarsi di avere pietà di noi). Ho molto piacere che a Ferrara *L'aquilone* sia tenuto in grande considerazione. E' segno che la gioventù di questa bella città è molto intelligente. Temo che tu mi abbia scritto questa lettera turbolenta con la speranza di finire nelle notizie stupefacenti. Non mi pare che te lo meriti. Ad ogni modo amici come prima.

PANETTONE ALATO - Milano. — Nessuna spesa per frequentare le scuole d'aeromodellismo. Basta essere soci della R.U.N.A. Un avanguardista può essere socio della R. U. N. A. pagando soltanto 15 lire (con diritto all'abbonamento annuo a *L'aquilone*). Ti mando i giornali. Bravo, seguita a studiare con volontà e riuscirai a conquistare un posto nel mondo.

FRANCO COCLOVO - Palermo. — Per carità, non drammatizziamo. Nessuna antipatia e nessuna ragione grave. Perchè si è parlato di un aeromodello più che di un altro non ricordo. Ad ogni modo escludo le ragioni personali. Dunque non creare fantasmi. Se non hai ancora ricevuto le fotografie, scrivimi liberamente.

Che cosa succede a Napoli?



Nel numero scorso abbiamo dato notizia della riunione delle rondini e degli aquilotti napoletani. Marcello Jovine ha mandato questa rappresentazione della cerimonia, con la relativa poesia.

1.
Una folla s'è ammassata
la mattina del ventuno,
rispondendo alla chiamata
dell'aereo raduno.

3.
La riunione de « L'aquilone »,
questo gran settimanale,
è rinseita a perfezione.

2.
Già occupato è il gran piazzale
da una schiera di ragazzi
ed il traffico stradale
è interrotto da quei pazzi.

4.
Viva sempre il gran giornale!
Viva sempre l'Aviazione!
Viva l'Aquila Imperiale!

ANNA LUCIA FINELLI - Napoli. — Molto bene. Ho conosciuto tuo padre e ho fatto ciò che è stato possibile per voi. Tu parli di divisa. Attenta che la faccenda della divisa non divenga, per molte rondini, una difficoltà... finanziaria. A Milano gli aquilotti e le rondini sono vestiti da avanguardisti e da giovani italiane con in più un ampio fazzoletto azzurro al collo. E tu vedessi come stanno bene. Attente, dunque, a fare le cose in modo che tutti e tutte vi possano prendere parte senza gravi sacrifici pecuniari. Salutami le rondini D'Alterio, Borgese e Corvisiero. E salutami l'ottimo Vaccaro. Jovine mi ha mandato delle fotografie irriprescibibili. Fatene di chiare e artistiche, se possibile. E speditele per la pubblicazione.

UCCELLO AZZURRO - Roma. — Prima di tutto sappi che la tua lettera è giunta quando il giornale era già impaginato; in secondo luogo ti dico che io non pubblico inviti se non conosco personalmente chi invita. Hai un bel dire, tu, che sei molto conosciuto a Roma. Anche don Piero Colonna, il Governatore, è molto conosciuto, ma scommetto che se mi dovesse scrivere firmerebbe la lettera col suo nome e cognome. Anche il direttore della Banca d'Italia firma le banconote col suo nome. Perché tu non dovresti firmare una misera lettera?

FRECCIA D'ACCIAIO - Treviso. — Grazie degli auguri anticipati. Li ricambio.

MARCELLO JOVINE - Napoli. — Arcibenone. Pubblico il disegno ed una delle fotografie. Quella che dovrebbe riprodurre le rondini è orribile: quindi la butto via. D'accordo per il servizio di... cronista.

EVA ODORICO. — Dice il barbuto censore che si meraviglia che ti abbiano dato un diploma di maestra. A questo punto tu spalancherai gli occhi e rabbrivirai, mentre tutti gli altri lettori (uomini e donne, vecchi e fanciulli) diranno: « Come glielie dice in faccia, questo zio Falcone! Eva Odorico deve essere proprio una oca ». Non fremere, cara rondine; e gli altri non ridano malignamente. Il barbuto censore si meraviglia che abbiano dato un diploma di maestra ad una ragazza che calligraficamente scrive come un'aragosta. In quanto al racconto va bene, e lo pubblicheremo presto. Bene anche lo pseudonimo.

ALESSANDRO TOSI - Rovigo. — Ti ho fatto spedire la fotografia di Roma dall'alto. Ti ringrazio per gli elogi che tributi al tuo giornale. Di' al tuo amico (che è anche amico mio) che gli verranno inviati gli arretrati se si abbonerà. Salutami la bellissima Torre del Castello e il tuo direttore. Saluta quante altre persone vuoi, costi. Sono quasi tutte mie vecchie e care conoscenze.

GIUSEPPE DE ANGELIS — di Napoli — mi scrive che « L'aquilone è un giornale che dovrebbe essere letto da tutta la gioventù italiana ». Che L'aquilone « interessa tutti: ragazzi e adulti. A casa, quando arriva, si fa a gara a chi deve leggerlo prima ». Dice anche che da L'aquilone « si apprendono facilmente anche cose che, a volerle studiare sui libri, potrebbero presentare qualche difficoltà ». Io lo ringrazio, questo caro De Angelis, e mi auguro che quando arriva a casa sua L'aquilone, riesca a cavarsela dalla zuffa con poche ferite. Che mattacchioni questi miei aquilotti.

ALLIEVO PILOTA ALDO MILANO - Roma. — Il nostro Gallina sta diventando un'aquila. Stai tranquillo.

Zio Falcone

ABBONATEVI a

L'AQUILONE

E' il giornale dei giovani; è il giornale degli aviatori di domani; è il giornale dal quale potrete apprendere a costruire modelli volanti; è il giornale per i giovani più istruttivo e divertente d'Italia.

AERONAUTICA MACCHI S. A. VARESE

Casa fondata nel 1912 - Capitale sociale L. 5.000.000 interamente versato

**Costruzione di aeroplani ed
idrovolanti militari e civili**

Officine: VARESE - Telef. 2295-2296 - Telegr. Aviomacchi, Varese

Idrosealo: SCHIRANNA (Lago di Varese) - Telef. 1040

Aeroporto: LONATE POZZOLO



ISOTTA FRASCHINI
FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO

VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.

MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI
ARMI AUTOMATICHE
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE



MACCHINE
DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Uffici

Fratelli SPALMACH

ROMA

VIA FLAVIA 4

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

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

Agli abbonati de "L'aquilone", che lo chiedono direttamente Lire €2,50

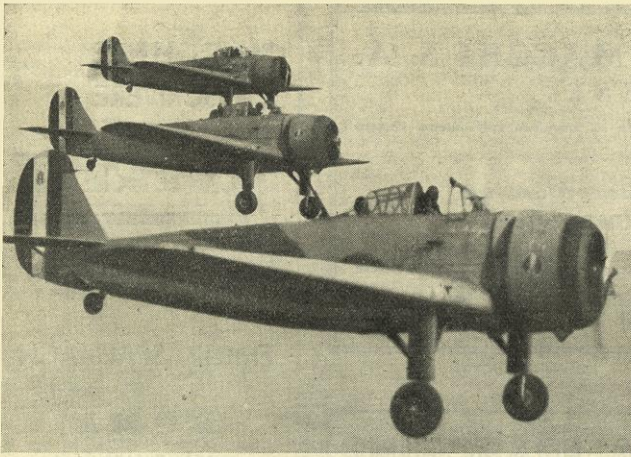
EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

COME SI DIVENTA AVIATORI

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

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

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



Una pattuglia di aeroplani d'assalto (Vedi voce R. Aeronautica).

N.° 11 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(Seguito del numero precedente).

AEROMODELLO (modello volante) — Apparecchio volante più pesante dell'aria, non capace di trasportare un essere umano. (Definizione data dalla F. A. I.). La costruzione di modelli di macchine capaci di volare è stato il primo mezzo con il quale l'uomo ha tentato di risolvere il problema del volo, sia con un mezzo più leggero dell'aria (aerostati), sia con un mezzo più pesante (elicotteri, aeroplani). I primi tentativi risalgono agli studi di Leonardo da Vinci: le prime prove di sicuro successo



Aeromodello italiano a fusoliera con motore ad elastico. Costruzione 1936.

sono state eseguite dal bolognese Vittorio Sarti, agli inizi del XIX secolo, con la costruzione di un elicottero. Durante la seconda metà del 1800, gli inventori hanno usato il modello come mezzo di esperimento, giungendo alla convinzione che il volo sarebbe stato possibile usando una superficie, piana o incurvata, dotata di velocità rispetto all'aria. E' appunto dalle prove eseguite con modelli che ha potuto nascere l'aviazione, passando dapprima attraverso lo stadio del volo librato. Oggi per « aeromodello » si intende, però, esclusivamente quell'apparecchio che i dilettanti (e particolarmente i giovani) costruiscono a scopo di studio o per diletto e non si deve confondere con « modellino », che serve ai tecnici per le prove al tunnel aerodinamico o per altre esperienze di laboratorio. Gli aeromodelli, come gli aeroplani, constano delle seguenti parti:

1) « La velatura principale o cellula », costituita in genere da una sola ala (cellula monopiana). « L'ala », formata da longheroni (v.) e dalle cèntine (V.) viene rivestita di carta, e qualche volta di tela o seta. 2) « La velatura secondaria o impennaggi di coda » costituenti i timoni di profondità e di direzione (V.). Negli aeromodelli si costruiscono normalmente fissi. Quando gli impennaggi sono posti anteriormente alla velatura principale, l'aeromodello si dice del tipo « canard » (v.). 3) « L'organo di collegamento della cellula con gli impennaggi o fusoliera ». Tale organo, negli aeromodelli, assume due forme caratteristiche: « fusoliera a tubo » e « fusoliera a traliccio ». La prima è costituita da un tubo costruito con legno da impiallacciatura; la seconda, molto simile alla fusoliera degli aeroplani, è formata da telai e longheroni. 4) « Il dispositivo per la partenza e per l'arrivo » (o « organi di contatto col suolo »), costituito da un carrello di filo di acciaio, bambù o canna d'india e ruotelle in legno, ovvero da galleggianti per la partenza e l'arrivo da e su specchi d'acqua degli « idromodelli ». 5) « Il gruppo moto-propulsore » costituito dall'elica (propulsore) e dal motore. Negli aeromodelli la forza motrice può essere sviluppata: a) da una matassa di fili di gomma elastica che, svolgendosi, fa girare l'elica restituendo il lavoro eseguito prima per avvolgerla; b) da un motore ad aria compressa (V.) i cui pistoni sono mossi da aria compressa contenuta in un serbatoio sistemato nella fusoliera; c) da un motorino a scoppio (in genere a due tempi) della cilindrata dai cinque ai dieci centimetri cubi. Gli aeromodelli sprovvisti di organi di traslazione, all'infuori di quello di lancio, vengono chiamati « aeromodelli veleggiatori », o « modelli veleggiatori » o, addirittura, semplicemente « veleggiatori » (v.). Raramente sono chiamati « aroveleggiatori ». Questo termine, pur essendo il migliore e cioè quello che dovrebbe avere più fortuna, non dà l'idea del « modello volante » e fa pensare agli apparecchi per il volo a vela. (Bibliografia: « Modelli volanti » di Tommaso Piccardo, Editori

fratelli Pagano, Torino, 1929. « I Modelli volanti » di Guido Dal Seno, Edizioni S. E. L. P., Torino, 1934. « Il costruttore di aeromodelli », di Gastone Martini e Paolo Nobili, Edizioni de « L'aquilone », Roma, 1936).

AERONAUTA — Con tale voce si indica genericamente una persona addebbita alla guida o ai servizi di un aeromobile.

AERONAUTICA — Si dice aeronautica tutto il complesso delle attività, degli studi e della tecnica che hanno relazione con la navigazione aerea: scienze aeronautiche, studi aeronautici, attività aeronautica, propaganda aeronautica, imprese aeronautiche, ecc.

AERONAUTICA (Regia) — L'ordinamento aeronautico italiano ha unificato tutte le forze aeree in una sola entità tecnica, professionale e amministrativa. Tale entità, denominata Regia Aeronautica, comprende tutte le forze militari aeree del Regno, delle Colonie e dell'Impero ed i servizi aeronautici. Con R. Decreto del gennaio 1923 fu costituito il Commissariato d'Aeronautica; con successivo decreto del 28 marzo 1923 la R. Aeronautica venne creata arma indipendente come il R. Esercito e la R. Marina. Finalmente con decreto dell'agosto 1925 il Commissariato fu abolito per sostituirlo col Ministero dell'Aeronautica. Le forze aeree della Regia Aeronautica sono costituite: dalla « Armata Aerea », destinata ad assolvere i compiti della guerra aerea e la difesa aerea del territorio; dall'« Aviazione del R. Esercito », comprendente i reparti di ricognizione terrestre, destinati ad assolvere i compiti assegnati dal R. Esercito; dall'« Aviazione per la R. Marina », comprendente i Reparti di ricognizione marittima, destinati ad assolvere i compiti assegnati dalla R. Marina; dall'« Aviazione Coloniale » costituita da tutte le forze aeree dislocate nelle colonie.

L'Armata Aerea è costituita da un grande numero di squadriglie, che è l'unità organica fondamentale, raggrup-

pate in unità aeree di ordine superiore che sono: il « Gruppo », formato da un certo numero di squadriglie; lo « Stormo », formato da due o più Gruppi; la « Brigata Aerea », formata da due o più Stormi; la « Divisione Aerea », formata da due o più Brigate; la « Squadra Aerea », formata da due o più Divisioni; l'« Armata Aerea », formata da due o più Squadre.

Un ulteriore raggruppamento delle unità tattiche (squadriglie) è fatto a seconda del loro particolare impiego. Così si hanno: stormi da caccia terrestre, da ricognizione terrestre, d'assalto, da bombardamento notturno, diurno, terrestre e marittimo; gruppi da caccia e ricognizione marittime.

I comandi e le unità dell'Armata Aerea dipendono dal Ministero dell'Aeronautica (disciplinatamente, organicamente, e amministrativamente) e dall'ufficio di Stato Maggiore della R. Ae-



Aeromodello italiano con motore ad aria compressa. Costruzione 1935.

ronautica per quanto concerne il loro addestramento ed impiego.

Il territorio Nazionale e quello delle Colonie è suddiviso in Zone Aeree e Comandi d'Aeronautica, che sono Enti Territoriali dipendenti dal Ministero dell'Aeronautica: Comando di 1^a, 2^a, 3^a, 4^a Zona Aerea Territoriale e Comandi d'Aeronautica della Sicilia, della Sardegna, della Libia e dell'Africa Orientale.

(Continua).



Quattro o cinque anni fa l'aeromodellismo era indirizzato a forme e soluzioni del genere del modello che qui vedete ritratto in volo. Il comune modello a tubo era trasformato, per ottenere una durata di volo maggiore, in un modello con due tubi, con due matasse e due eliche. Apparentemente i risultati sembravano migliori, se si confrontano i tempi di allora con quelli che si ottengono adesso. Invece bisogna considerare anche altri elementi: i modelli di quel tempo erano leggerissimi, dei veri fogli di carta, e per farli volare bisognava aspettare la giornata favorevole. Oggi invece si costruiscono dei modelli che volano con qualsiasi tempo (naturalmente in rapporto con la debole potenza che hanno a disposizione): sono più robusti, più pesanti, ed hanno un volo più regolare. Le scuole della R.U.N.A. e le lezioni de L'aquilone hanno dato questo nuovo indirizzo all'aeromodellismo che, dopo il periodo di trapasso caratterizzato da risultati minori all'occhio del profano ma non dell'intenditore, raggiungerà risultati superiori a quelli ottenuti in principio.