

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
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



LA CATAPULTA NELL'AVIAZIONE

La catapulta, si sa, è un'antica macchina da guerra idonea a lanciare ad una certa distanza frecce pietre o altri materiali.

La catapulta che interessa l'aeronautica e di cui vogliamo qui far cenno è, analogamente, una apparecchiatura idonea a "lanciare" un velivolo.

Diciamo "lanciare" nel senso di conferire al velivolo quella velocità iniziale sufficiente al suo sostentamento nell'aria: il velivolo prosegue poi il volo con i propri mezzi.

Riuscirà per molti una novità il sapere che l'aeroplano dei fratelli Wright, che volò per la prima volta al mondo nel dicembre 1903, era sprovvisto di carrello ed effettuava la partenza lanciato appunto da una catapulta. Si trattava in questo caso di una apparecchiatura rudimentale, costituita da una fune di trazione, azionata mediante la caduta di un peso, che trainava per un certo tratto l'aeroplano scorrente su apposita guida di legno.

In seguito la catapulta non fu quasi più usata, poiché i motori di maggiore potenza installati a bordo degli aeroplani permisero il "decollo" (distacco da terra) di questi senza dover più ricorrere a spinte sussidiarie.

L'utilità della catapulta si è però ripresentata quando — dopo la guerra mondiale — è sorta la necessità di dotare le maggiori navi da guerra (navi di linea, incrociatori) di velivoli per i bisogni della esplorazione o della difesa aerea interessanti le navi stesse. Questo a prescindere dall'eventuale esistenza, a servizio di una flotta, delle navi *portaerei*, che sono navi appositamente costruite per permettere la partenza e l'atterraggio sul loro ponte di aeroplani.

Per poter garantire in caso di bisogno il pronto, immediato intervento dei velivoli portati a bordo (del tipo idrovolanti), anche con la nave in moto, era indispensabile farli partire dalla nave stessa, non potendosi evidentemente in tali condizioni calare gli idrovolanti in mare perché decollassero con i propri mezzi.

Furono allora installate sulle navi suddette le catapulte per il lancio degli aerei. Tali apparecchiature sono — grosso modo — così costituite.

Sulla nave (talvolta a prua, ma spesso anche nei settori poppieri) è disposto il *binario di lancio*, formato da due rotaie, sulle quali scorre il carrello destinato a sopportare l'idrovolante.

Questo binario, in dipendenza del limitato spazio disponibile, è lungo non più di una quindicina di metri.

Quando la catapulta è sistemata nei settori poppieri il binario — sempre rivolto verso prua — non può essere disposto secondo l'asse longitudinale della nave, per gli ingombri esistenti sopra coperta: è allora orientato in modo da formare un angolo, il più piccolo possibile, con l'asse stesso.

Esistono anche delle catapulte brandeggiabili, che possono essere di volta in volta disposte nella direzione più conveniente.

È necessario che il lancio avvenga verso l'avanti, rispetto al moto normale della nave, appunto per poterlo effettuare quando la nave è in velocità, beneficiando così, per la

sostentazione del velivolo che si sta lanciando, anche del vento relativo prodotto dalla velocità stessa della nave. Questo facilita molto il lancio; e ce ne rendiamo subito conto.

Supponiamo, infatti, che la velocità minima di sostentamento dell'idro che vogliamo lanciare sia di 100 Km/h. Se la velocità della nave all'istante del lancio è di 55 Km/h. (30 miglia) basta che la catapulta imprima all'idro una velocità di (100 — 55) 45 Km/h. (circa 13 metri al secondo).

Per imprimere questa velocità è sufficiente una spinta relativamente piccola, spinta che comporterà quindi sollecitazioni — per il pilota e per il velivolo — di limitato valore e perciò sopportabili.

È da tener presente a questo riguardo che il pilota dell'idro catapultato è soggetto, insieme con il velivolo, all'accelerazione dovuta al brusco passaggio, in un tempo brevissimo, dalla posizione da fermo ad una elevata velocità: passaggio che si compie nello spazio di appena una quindicina di metri, lunghezza della catapulta.

È per questo che ci si preoccupa di limitare l'entità di questa accelerazione, riducendo al minimo possibile la spinta necessaria al lancio.

L'organo motore della catapulta, occorrente per conferire la spinta, è sistemato sotto coperta ed è costituito da un cilindro, funzionante ad aria compressa, al cui stantuffo è opportunamente collegato

l'estremo di una fune metallica che all'altro estremo si aggancia al carrello porta-velivolo.

Immettendo l'aria compressa nel cilindro, lo stantuffo compie la sua corsa e corrispondentemente il carrello viene trascinato velocemente lungo il binario.

All'estremo del binario il carrello si arresta e l'idrovolante prosegue liberamente la corsa sulla traiettoria di lancio iniziando così il volo.

Da notare che già da fermo l'idro ha il motore al massimo regime, eppertanto la trazione dell'elica si esercita con continuità durante il lancio e poi nel volo.

Le operazioni di catapultamento sono ora diventate pratica normale e si compiono senza speciali difficoltà e quasi senza preoccupazione (per quanto lo spettacolo stesso di un lancio costituisce sempre una emozione, specie per chi vi assiste la prima volta).

Ma agli inizi i tentativi di lancio di velivolo con catapulta, compiuti dagli americani una quindicina di anni fa, costarono la vita ai primi coraggiosi piloti che si erano offerti per tali esperimenti.

Gli è che allora — a prescindere dalla imperfetta conoscenza del funzionamento dei nuovi ordigni di lancio — s'ignorava anche la precisa natura ed entità delle reazioni fisiologiche dell'organismo umano a tal genere di sollecitazioni.

Ora si sa che la principale sollecitazione che riceve il pilota è co-



Un gruppetto di agiulotti napoletani colti dall'obbiettivo il giorno del primo convegno di piazza del Duomo.

stituita essenzialmente da una forte spinta dall'avanti all'indietro (per l'inerzia del suo corpo). In conseguenza di ciò il pilota stesso si deve preoccupare di tenere il tronco e la testa ben appoggiati all'indietro (esiste apposito poggiatesta sugli idro in questione) e le braccia pure ben appoggiate al corpo in modo da mantenere il volante di comando del velivolo nella sua giusta posizione, senza provocarne l'involontario e inopportuno spostamento nel senso "a cabrare".

Il catapultamento dei velivoli è oggi regolarmente effettuato anche nell'aeronautica civile.

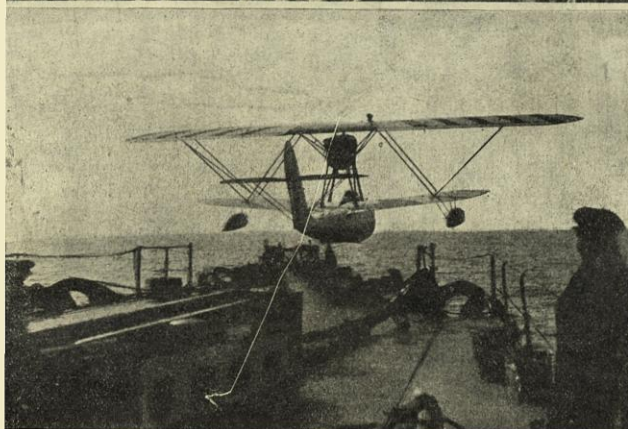
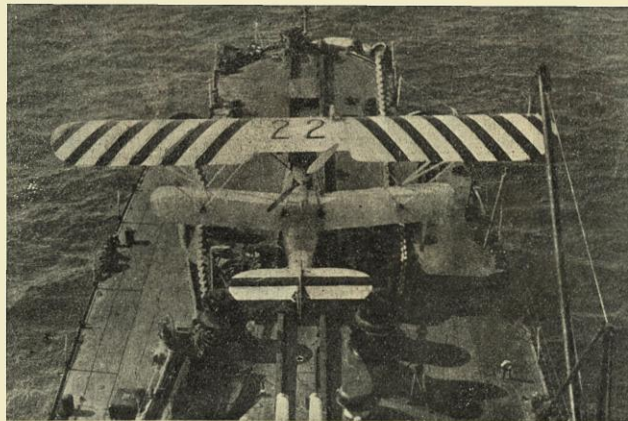
Per il servizio aeropostale attraverso l'Atlantico Sud la Società tedesca *Luft Hansa* dispone di una nave appoggio, stazionante in pieno oceano, che serve di scalo intermedio agli idrovolanti che compiono la traversata.

Tale nave è dotata appunto di catapulta per il lancio degli idro suddetti. Ed è impiegata la catapulta perché semplifica di molto la partenza di questi idrovolanti i quali, per essere molto caricati, incontrerebbero serie difficoltà a decollare con i propri mezzi, specie in condizioni di mare sfavorevoli.

Anche alcuni grandi transatlantici dispongono di catapulta per il lancio di un velivolo portante il corriere postale destinato a raggiungere la terraferma con molte ore di anticipo sull'arrivo del transatlantico stesso.

Il ricupero, cioè la presa a bordo, degli idro catapultati a missione compiuta, viene effettuato dalle navi di cui si tratta con i normali picchi di carico.

Diel



Due fasi del lancio con la catapulta di un velivolo. Sopra: un idrovolante sulla catapulta a prua di un nostro incrociatore. Sotto: l'apparecchio appena staccato dal carrello.

Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni

di guerra aerea in A.O.

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

L. 12

PRENOTATEVI

inviando vaglia all'Amministrazione
delle pubblicazioni aeronautiche:
viale dell'Università, 4 - Roma

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

1911: QUANDO VOLARE ERA PERICOLOSO

Giri di... campo col "carrettino a mano", di Marra

Il campo di Centocelle, in quella mattinata autunnale, era insolitamente visitato da un centinaio circa di persone giunte con ogni mezzo dalla Capitale. Chi con il tram dei Castelli romani era disceso alla fermata dei Quadraro, chi era giunto in automobile, chi in botticella e i più, come me, in bicicletta.

La torracchia, con il suo cruno di alberi ed il pilone di lancio del Wright erano ancora immersi per metà nella nebbia che il sole tardava a diragare.

Il biplano di Raimondo Marra, del pioniere audace, era stato trasportato fuori dal baraccone-officina e vibrava tutto nella prova di una elica nuova.

Quei biplano, che il suo pilota costruttore e proprietario usava chiamare con dignitosa modestia, "il mio carrettino a mano", era uno dei pochissimi apparecchi italiani di quell'epoca che aveva veramente volato.

Il modesto paragone ricordava perfettamente le umili origini della macchina volante. Infatti, il biplano Marra era uscito dalle mani del suo ideatore e progettista e da quelle dei suoi amici Altieri, Caselli, Castellani ed altri, che con lui dividevano le ansie, le disillusioni e i primi successi.

La cascante baracca del Club Aviatori era stato il nido accogliente dove l'apparecchio volante aveva messo veramente le ali. Un modesto banco da falegname e pochi attrezzi erano stati i mezzi con i quali fu costruito, accarezzato, liscio con cura. Un poco tutti avevamo piattato i longeroni, dato di raspa alle centine, dato di mano ad incollare il madapolan da 0,30 centesimi il metro, sulle ali e sui piani di profondità. I più tecnici in meccanica avevano smontato, pulito e messo a punto il motore a tre cilindri che avrebbe sviluppato una forza di 40 C. V. ...

L'audace pioniere, coi mezzi modestissimi, ma con tanta volontà e coraggio, aveva saputo costruirsi le sue belle ali con le quali sfidare impunemente la morte violando le azzurre vie del cielo.

Quella stessa mattina Marra avrebbe ultimato l'addestramento, per potersi finalmente presentare ai delegati dell'Aero Club per la prova definitiva del brevetto di pilota.

La nuova macchina volante era un geniale connubio di due tipi diversi di aeroplani esistenti, e cioè ricordava nel suo timone di profondità anteriore, quello dei fratelli Wright e nei piani di coda a cellula, quelli del biplano del Farman. Aveva però delle caratteristiche proprie, genialissime, come lo svergolamento delle ali e le leve di sicurezza per il pilotaggio.

Il pilota era seduto in una poltroncina di vimini, piazzata fra le ali, prima del serbatoio della benzina dietro il quale era fissato il motore. L'apparecchio, malgrado la primitiva costruzione e il materiale poco adatto, aveva risposto sempre con docilità di creatura affezionata ed ubbidiente alla mano sicura del giovane aviatore e si era sempre sollevato con leggerezza da un campo di rullaggio, che oggi si chiamerebbe campo di... fortuna.

Si era appena ultimata la messa a punto del motore, quando il sole, trionfando sulla foschia mattutina,

illuminò festosamente la torracchia ed il pilone di lancio che apparvero finalmente nitidi nei loro dettagli.

Marra si decise. Saltò agilmente sul seggiolino, fece mettere in moto l'elica, provò i comandi e poi con il braccio alzato come in un grandioso saluto romano, fece il rituale gesto del *mollare*.

Rullò per circa duecento metri, si sollevò dal campo e fece dei meravigliosi giri in aria prendendo quota. Un caratteristico odore di olio di ricino bruciato (al detto di un freddurista...) purgava l'aria.

Atterrando con grazia, dopo avere compiuto il volo prefisso, decise di fare un nuovo tentativo portando con sé un passeggero. Ma il difficile era trovare questo peso umano *supplementare* che si fosse prestato volentieri a sedere sul serbatoio della benzina.

Marra si guardò attorno, cercò fra gli amici, ne invitò qualcuno che elegantemente si rifiutò adducendo ragioni più o meno attendibili e che erano invece spiegabili in un senso naturale di paura. Ad ogni modo è bene ricordare, che nel 1911

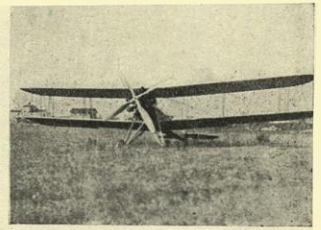
non esistevano i paracadute! Io, per buona cosa, mi ero disposto alle spalle di Marra nella muta speranza che non si fosse ricordato della mia presenza al campo e di conseguenza non mi avesse rivolto il poco desiderabile invito.

Questa mia astuzia non giovò a nulla perchè Marra, volgendosi di scatto, mi afferrò per le braccia e mi disse a bruciapelo: — Vieni tu che sei leggero.

La piccola folla dei curiosi attendeva la mia risoluzione... eroica, e — debbo confessarlo? — ebbi paura. E per questo solo accettai, accompagnando il mio sì con una smorfia del viso che voleva far credere al mio improvviso entusiasmo.

Marra, soddisfatto di aver trovato un compagno *valeroso*, mi aiutò a salire sull'apparecchio e, raccomandandomi con un: "stai attento qua, attento là, bada a non sfondare la tela, scavalca quel tenditore", mi fece sedere sulla superficie rotonda del serbatoio della benzina.

Mi disse pure di stringergli i fianchi con le mie ginocchia, di tenermi



Aeroplano per voli ad alta quota (vedi voce "aeroplano" nella Piccola Enciclopedia aeronautica).

forte e io, per maggior sicurezza, mi afferrai con le mani alle controspalline della sua giubba di cuoio, come se fossero due maniglie.

In quel breve periodo di tempo che passo fra i sonni preparativi, la messa in marcia di quella massosa elica e il comando di *mollare*, raccomandai la mia anima a Dio e rivolsi un pensiero ai miei cari.

Cominciò un rullaggio che sembrava eterno. Dio! come era poco livellato quel campo di Centocelle!

Ad un tratto, però, (e qui ebbi la mia grande impressione) mi sembrò che il mio corpo perdesse la sua materialità, divenisse una cosa fluida, leggera, evanescente. Chissà che al sole io non trasparissi come un cristallo!

Era una sensazione strana, mai provata. Non era ciò che si prova sull'altalena, non era forse neppure quello che avevo provato da bambino negli incubi notturni; no. Era una cosa nuovissima.

In pochissimi momenti, brevi, ci trovammo al di sopra del *vetusto* capannone dal tetto coperto di cartone catramato e poi, più in alto. Quanto? Chissà! Forse cento, forse duecento metri.

Il capannone del Club Aviatori, sotto di noi, appariva come una piccola scatola rettangolare poggiata su un tappeto verdastro.

L'elica, che era dietro di me a meno di un metro, rabbiosamente mi stava assordando, mentre il motore picchiava allegrementemente con insistenza.

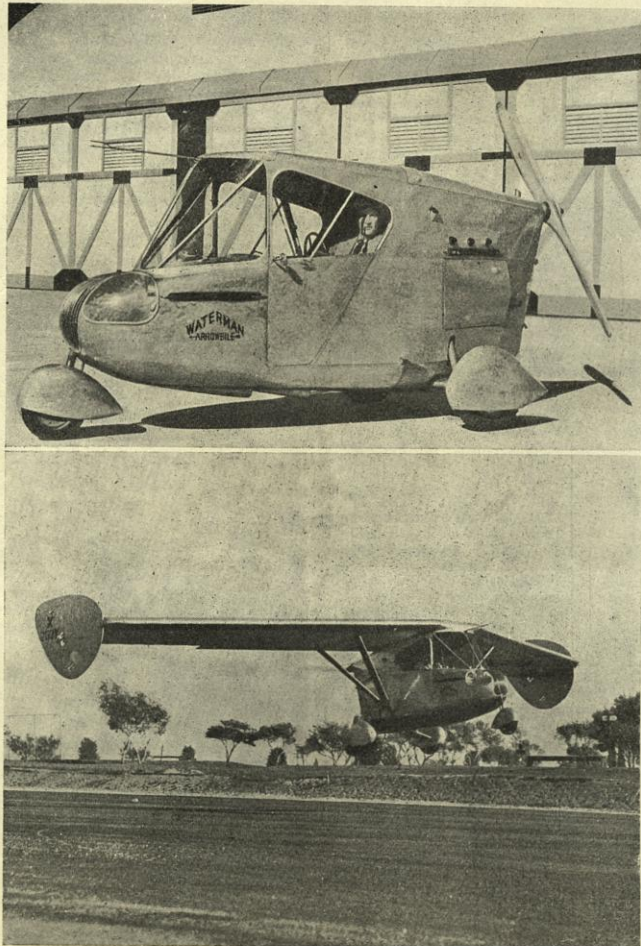
Debbo confessare che, malgrado tutto, l'impressione che riportavo da questo primo volo non era spiacevole; anzi, quasi quasi, ammirato dal magnifico panorama dei colli Albani e dalla brulla distesa dell'Agro romano, andavo dimenticando di essere arrampicato come una scimmia sopra un trabiccolo di legno e tela, sul famoso "carrettino a mano" dell'amico Raimondo Marra.

Compiuti diversi giri sul campo, forse ad una altezza massima di tre o quattrocento metri da terra, Marra si voltò indietro col capo e mi disse qualche cosa che il frastuono dannato dell'elica non mi permise di afferrare. Compresi ugualmente subito, quando, cioè, mi accorsi che l'apparecchio si andava paurosamente inclinando verso terra e il motore cessava di... picchiare.

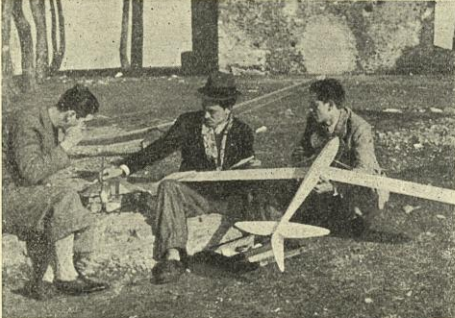
Ahi, ah, che brutti pensieri mi si affollarono nel cervello! La seconda impressione, quella del discendere, non fu, in verità, piacevole quanto quella del salire. Istitivamente strinsi più forte quelle controspalline e, avvicinando la mia bocca all'orecchio dell'amico, gridai forte: "Un altro girooooo...!"

Sorpresi un sorriso sulle labbra di Marra e, subito, il motore riprese a cantare insieme al frullo dell'elica e l'apparecchio ritrovò la sua linea di volo.

Bravo Marra! Quasi quasi la paura di quella discesa mi faceva pren-



Eccovi due interessanti fotografie di un apparecchio costruito dall'americano Waterman. Questo apparecchio senza coda è caratterizzato dall'ala fissata con quattro bulloni sul cielo della cabina e da due montanti a V per parte. Un comune motore da automobile aziona l'elica. Mentre in aria, a detta dell'inventore, l'apparecchio raggiunge la velocità di circa 200 Km. all'ora, a terra raggiunge i 90 Km. all'ora, e viene usato come automobile. Queste notizie, beninteso, le diamo come ci sono venute.



Alcune fasi della riparazione, fra i pini della Torraccia, di un modello veleggiatore. In basso il primo lancio di collaudo eseguito da Mario Caproli.

der gusto al rischio di quell'improvvisato volo.

Faccemo un altro giro più ampio, più largo, oltre la torraccia, oltre Tor Pignattara, che allora era una borgatella di poche case; ma quando si giunse di nuovo a perpendicolo sulla baracca sociale, Marra inclinò l'apparecchio con la stessa manovra ed io con la stessa manovra gli gridai all'orecchio la richiesta di prima: "Un altro girooooo...".

Ma il giuoco, se così si poteva chiamare, non poteva andare troppo per le lunghe e, visto e ben considerato che il girare in aria era in relazione diretta con la benzina che il motore beveva avidamente, decisi di prendere una risoluzione eroica: chiudere gli occhi e affidarmi al destino.

Cosa sia avvenuto, io non lo so. Qualcuno che aveva volato come *peso morto* (che brutta parola!) come me, mi raccontava che, atterrando, aveva provato la spaventosa impressione di essere attirato, *succhiato*. Ma io questo non posso dirlo perchè avevo stretto talmente le palpebre che mi guardai bene dal gustarmi il delizioso fenomeno del... *succhiamento*.

Il contatto con la terra, brusco anzi che no, mi riportò alla realtà della vita e delle... buche del terreno.

Dio, quanto era *sbrozzoloso* quel campo di Centocelle!

Scendemmo dall'apparecchio mentre la piccola folla ci attornia per

complimentare lo audace auto-didatta del volo e per domandare a me, finalmente *peso... vivo*, come era andata.

— Benone — risposi guardando in alto l'immenso azzurro, con un'espressione di nostalgia.

Ma ero sincero davvero? Questa è la domanda che mi rivolsi anche dopo qualche anno.

Giuseppe Seganti

CRONACA BREVE

IL DUCE ha ricevuto, accompagnata dall'Ambasciatore del Giappone, una missione aeronautica giapponese, che gli è stata presentata dall'addetto militare di quella Nazione.

IL GEN. VALLE, sottosegretario all'Aeronautica, si è recato in volo a Palermo l'8 corrente per presenziare il varo del primo idrovolante « Cant. Z. 501 », uscito da uno stabilimento siciliano per costruzioni aeronautiche, che ha pure ispezionato.

IL MINISTERO DELL'AERONAUTICA ha disposto che gli annuali allenamenti dei piloti in congedo siano d'ora innanzi effettuati presso le Scuole di pilotaggio di Roma e Milano della R.U.N.A.

IL PROF. PADRE Agostino Gemelli della Università cattolica di Milano ha tenuto a Firenze una conferenza su « I problemi della medicina aeronautica », occupandosi dei problemi biologici interessanti l'uomo in volo e auspicando, tra l'altro, la formazione di un corpo sanitario aeronautico.

NELL'ULTIMA SETTIMANA di febbraio sono avvenute le seguenti nuove iscrizio-

ni al Registro Aeronautico Nazionale: un « Savoia Marchetti S. 73 », trimotore da trasporto, matricola « I-NOLA » di proprietà dell'« Ala Littoria »; un « Fiat A. S. 1 » da turismo, matricola « I-SOLE », di proprietà della R.U.N.A. di Padova e un « Breda 15 » da turismo, matricola « I, TONI », di proprietà della R.U.N.A. di Padova.

NEL PERIODO DAL 4 AL 18 LUGLIO l'Aereo Club della Germania organizza una gara di volo a vela sulla Wasserkuppe nella Rhön alla quale potranno partecipare fino a 5 apparecchi per Nazione. In occasione di questa gara di volo a vela l'Aereo Club della Germania organizza un « Raduno aviatorio a Francoforte sul Meno » che prevedibilmente sarà fissato per l'11 luglio.

IL « TROFEO CLIFFORD HARMON », della Lega Internazionale degli aviatori, è stato assegnato per il 1936 al capitano pilota della Riserva Aeronautica Mario Stoppani, per i primati da lui conquistati su idrovolanti « Cant. Z. 506 ».

PER LA DIFESA AEREA di Parigi sono previste circa 100 batterie contraeree che dovrebbero essere portate a 10 e a 15 chilometri dal centro della città; anche i forti esistenti sono dotati di cannoni antiaerei ed inoltre sarà istituita una riserva mobile di 5 reggimenti di artiglieria contraerea.

DAL PROSSIMO mese di ottobre tutta la posta che si scambia tra l'Italia e Singapore sarà trasportata per via aerea senza soprattassa.

A CAUSA dell'impossibilità in cui si trova attualmente l'industria britannica di far fronte ad ordinazioni diverse da quelle statali, la compagnia « British Airways » ha acquistato dagli Stati Uniti d'America cin-

que aeroplani « Lockheed Electra », che entreranno a giorni in esercizio sulle linee del Mare del Nord.

IN SEGUITO ad apprezzamenti sfavorevoli del col. Lindbergh, va affermandosi negli Stati Uniti un movimento contrario all'effettuazione della gara aerea Nuova York-

Parigi per commemorare il decimo anniversario della prima trasvolata oceanica, perchè ritenuta troppo rischiosa e sproporzionata al fine che si propone.

CON RECENTE provvedimento del Ministro francese dell'aria, sono state attribuite all'aviatore Michele Détroyat, funzioni che subordinano al suo esclusivo giudizio l'accettazione o meno dei prototipi destinati all'aeronautica francese e costruiti negli stabilimenti nazionalizzati.

PER FRONTEGGIARE gli incendi che potranno essere causati da attacchi aerei, il Ministero inglese degli interni ha disposto un forte aumento di vigili del fuoco, in modo che ogni distretto avrà la sua brigata di pompieri e speciali pattuglie avranno il compito di sorvegliare le strade, per segnalare alla più vicina stazione gli eventuali incendi.

LE STRABILIANI AVVENTURE DEL BARONE D'ISTRAT

III.

— Barone d'Istrat — urlò D'Antonio — siamo in mezzo ai comunisti! Fate bene attenzione: con costoro non si scherza. Vi consiglio di non rispondere alle loro domande, cioè — accidenti a dover parlare alla rovescia — dicevo, rispondete sempre anche se non capite quello che vi dicono. Intesi?

— Non ho capito niente, ma state tranquillo.

Acciuffati dalla soldataglia rossa, furono condotti in una baracca dove il disordine più caotico conteneva il primato ad una mistura di odori così acre e fumosa da far strabuzzare gli occhi ad un morto.

Il barone d'Istrat, disgustato, avrebbe voluto svenire; ma, non riuscendo a definire quale fosse il lezzo più sgradevole al quale attribuire il male, fu costretto a rinunziarvi.

Dietro una tavola coperta di carte topografiche segnate di cerchietti singolarmente uguali ai fondi dei bicchieri che, sparsi qua e là, sembravano sostituire le convenzionali bandierine, due occhi a mandorla stranamente obliqui e due baffi ostinatamente orientati verso terra, appartenenti ad un testone tipo « Prima della cura » d'una *réclame* contro la calvizie, aprirono nel cervello del barone d'Istrat la cellula di lontani ricordi russo-asiatici.

Vicino al testone « Prima della cura », con perfetta coerenza pubblicitaria, vi era un testone « Dopo la cura » il cui folto crine suscitò nel barone d'Istrat, per associazione d'idee, il vivissimo desiderio di grattarsi.

Tentò di compiere questa operazione con la mano sinistra, ma non vi riuscì, perchè la destra vi si oppose decisamente. Tentò con la destra e la sinistra non volle.

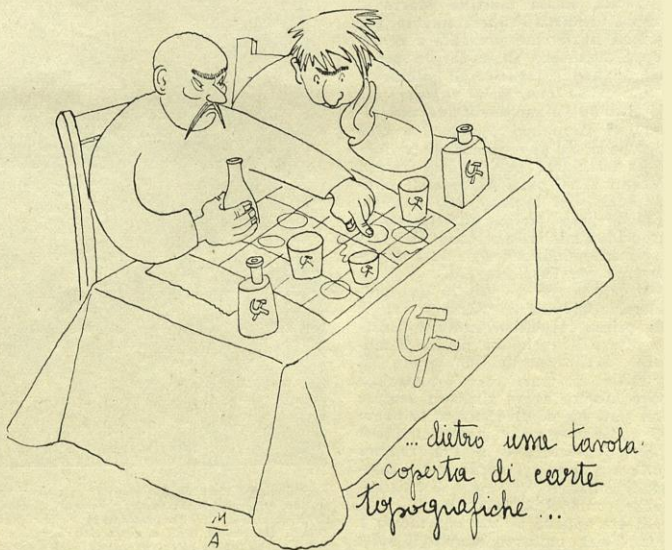
Dopo un attento esame alle sue mani, il barone d'Istrat s'avvide d'essere legato.

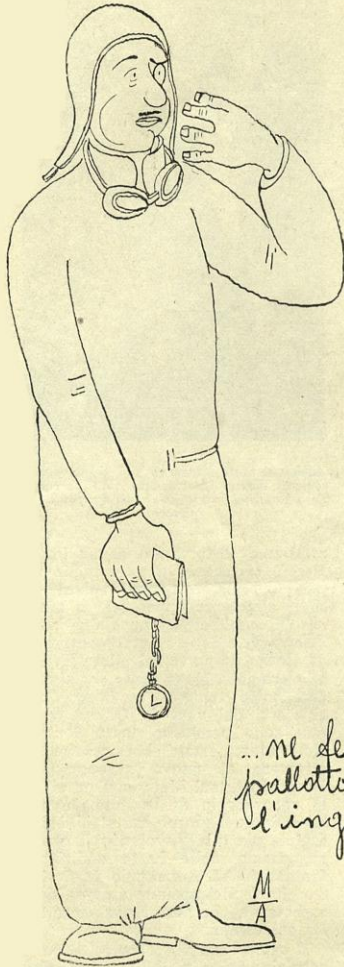
Sorridendo per la rabbia, sollevò i polsi verso D'Antonio per farsi slegare. Ma questi gli dimostrò di trovarsi nelle medesime condizioni.

Alzò allora i pugni chiusi verso il signor « Prima della cura » e con cipiglio feroce, corrispondente ad un vivissimo desiderio d'essere gentile, gli gridò: :

— Pezzo di villano rifatto, non vedete che mi rode e non posso grattarmi?

« Prima della cura » sembrò scosso dal gesto più che dalle parole per il semplice motivo che non capiva l'idioma di d'Istrat. Si volse a « Dopo la cura » parlandogli in russo. « Dopo la cura » si volse al suo compagno di sinistra parlandogli in norvegese. Il compagno di sinistra tradusse in francese, la volontà di « Prima della cura » ad uno spa-





pire quello che dice. Chi non lo comprende deve rinunziarvi, senza insistere. Te ne do una prova. Io ho avuto l'incarico, pagato profumatamente in dollari, di trasportare qui da Chicago "el compañoero d'Istrat".

— Ma lui ha detto: D'Istratoff.
— Certo; ma in America si chiamava barone d'Istrat. Probabilmente per sviare i sospetti.

— E venite da Chicago??
— Certo! Tutto d'un fiato. Ecco i documenti.

— Ed eravate diretti proprio qua?
— Questo non lo so; a me hanno detto solo: "Lo porterete in Europa ed atterrerete dove vorrà "el compañoero".

— E lui vi ha ordinato di atterrare proprio qua?

— Proprio ordinato, no. Mi ha semplicemente obbligato ad atterrare scaraventando fuori tutto il carico di benzina. Come vedi "el compañoero" è un tipo che non scherza. Agisce secondo altissimi ordini che lui solo conosce e che lo obbligano a mascherarsi da scemo. Io ti consiglio di intenderti subito con gli altri per non eccitarlo troppo. Ah! Un'altra cosa: mi sono accorto che spesso parla a vanvera; è un suo modo per invitare a fare delle confidenze. E' capace di parlare bene del fascismo per sentire come la pensate voi. Attenzione, dunque.

— "Caramba"! Se è vero quello che tu dici, sarà bene fingere di comprenderlo. Dimmi ancora: è russo?

— E chi lo sa? E' capacissimo d'esserlo e fingere di non esserlo. Per me è sudito del Granducato

di Luna Park ed io mi guardo bene dal metterlo in dubbio.

— Sarà bene avvertire i compañoeri russi.

— E' quello che ti consiglio. Io non ti domando di slegarmi. Finché sono vicino a quell'uomo lì, mi sento sicuro.

Dopo una decina di minuti il compañoero Pelatoff con grande sussiego si avvicinò a d'Istrat e con amorevole delicatezza gli slegò i polsi. Poi gli restituì il portafogli, l'orologio, il portasigarette ed infine il testo del telegramma che d'Istrat aveva scritto e non spedito.

Porgendo il foglietto azzurro, il cui testo evidentemente gli era stato tradotto, ammiccò con gli occhi come per dire: ho capito tutto.

D'Istrat ricordandosi dimprovviso d'essersi dimenticato di spedire il dispaccio, preso da un accesso di rabbia e pensando allo sfumato banchetto di ricevimento a Luna Park, ne fece una pallottola e l'ingoiò dopo una convulsa masticazione.

— Caramba! — brontolò il catalano. — Chissà cosa significavano quelle parole, per preoccuparsi tanto di distruggerle!

— Ho paura che il "compañoero" Pelatoff abbia sbagliato fingendo di aver capito quello che c'era scritto — gli mormorò D'Antonio che frattanto era stato slegato.

— Sarà bene avvertire Pelatoff?
— Non ve lo consiglio. Potrebbe essere anche lui della "Segretissima Esecutiva" e come tale costretto a fingere e se s'accorge che voi sapete... potreste passare un guaio.

— Ma voi non direte al compañoero Distratoff che mi avete detto chi è?

— Non temete "compañoero" — Io ho imparato a tacere e a distinguere i veri "compañoeri" — Voi mi sembrate sincero. Ah! diment-

... ne fece una pallottola e l'ingoiò...

gnuolo e questi, finalmente, apostrofò d'Istrat in dialetto catalano:

— Chi siete?
D'Istrat si sentì solleticato nei suoi ricordi glottologici e rispose in pretto catalano:

"Io sono un d'Istratoff e vorrei grattarmi subito in omaggio a quel bel tipo di "Dopo la cura".

Lo spagnuolo lo guardò meravigliato, poi tradusse la risposta che seguendo l'inverso del multilingue corso, pervenne a "Prima della cura" che intavolò con "Dopo la cura" una lunga discussione.

D'Istrat perse la pazienza e, vòlto al catalano, gridò:

— Se questo è il ben noto giuoco di società detto "il telefono" dite a quel bel tipo che non sa farlo. E voi, intanto, legatemi!

— Il compañoero Pelatoff deciderà; in quanto alla legatura mi sembra solida e del resto fra poco ti gratteranno la schiena una dozzina di palle di fucile.

— Corpo del diavolo; ma io ho detto di slegarmi, perché mi sento in testa un prurito irresistibile.

— Spiegatevi meglio — chiese sorpreso il catalano.

— Te lo spiegherò io, "compañoero" — intervenne D'Antonio e, chinatosi all'orecchio del catalano, aggiunse: — Il "compañoero" Distratoff è un pezzo grosso della Ghepeù internazionale, sezione della Segretissima Esecutiva. Ha l'obbligo di parlare sempre come se fosse uno scemo per non destar sospetti. Solo quei pochissimi che conoscono il linguaggio convenzionale della "Segretissima Esecutiva" possono ca-

cavo. Badate che Distratoff ha un sistema quasi infallibile per scoprire gli autentici dai falsi comunisti.

— E come fa?

— Li saluta, qualche volta, alzando la mano aperta secondo l'uso fascista. Se chi riceve tale saluto è fascista si tradisce rispondendo, per forza imitativa, con lo stesso saluto.

— Ah! beh!... se è così, per me, non c'è pericolo...

— Poiché tu sei il solo che fra tutti questi compañoeri, "lui" finge di comprendere, gli domando di tenerti con noi come interprete finché restiamo qui.

— Come vuoi... ma mi raccomando: niente impicci.

— D'accordo.

D'Antonio si volse a d'Istrat e parlandogli in inglese col solito sistema, cioè alla rovescia, lo mise al corrente della situazione e lo consigliò di dire al catalano che lo avrebbe trattenuto come interprete.

— Voi, camerata, mi piacete — cominciò d'Istrat volgendosi al catalano.

— Camerata?!

— Camerata un corno!

— Lo hai detto prima tu... compañoero Distratoff.

— Non è vero. Comunque ti tengo con me come interprete. Per finire, di' a costoro che non voglio proseguire il mio viaggio. Resterò qui dove ho molto da fare.

— Se vuoi, compañoero D'Istratoff — intervenne D'Antonio — mi occupo io di quanto occorre. Volete che l'apparecchio sia messo in "hangar"?

— No.

— Che non sia rifornito?

— Sia rifornito.

— Compañoero, — disse allora D'Antonio rivolto al catalano, — aiutatemi ad eseguire questi ordini.

(Continua).

Gibbi

TRITICO DELL'ARIA

DALMAZIO BIRAGO

Giovane Eroe, ti salutano i figli dell'Italia
Fascista, ti salutano le aquile del tuo cielo!

Il destino ha crudelmente troncato l'eroico
tuo volo per donarti l'aureola fulgida
e sacra del martirio e della gloria, per scrivere
a lettere d'oro il Tuo nome nella Storia...

Il Tuo eroismo darà nuovo ardore agli
"aquilotti" d'Italia, perchè essi possano
conquistare l'alata Vittoria
coronata d'alloro.

Cessino le barbarie, risplenda, Faro di civiltà,
il Littorio di Roma.

Salve, Glorioso Eroe!

TITO MINNITI

Freme d'ira e d'orrore
ogni petto, piangono di dolore,
di strazio le madri Italiane per il Tuo
atroce supplizio.

Tu che portavi la luce
del tricolore nei cieli sconfinati,
là dove divampava il furore della
battaglia... Tu sei caduto...
e i barbari atrocemente
hanno straziato il Tuo giovane corpo,
Aquilotto audace.

Ma l'ombra cupa del
Tuo sangue eroico, che arrossò
le sabbie del deserto infocato,
oscurerà per sempre il cielo del
loro destino; e rimarrà a perenne
ricordo della loro barbara crudeltà.

Per te, che nell'azzurro
sei tornato per sempre,
Sublime Eroe, sarà invece
il fulgido sero della gloria.

IVO OLIVETTI

Gloria a Te, Eroe dei cieli!

Il Tuo eroico sacrificio
brilla, luce di Gloria e di martirio,
nel cielo della Patria; e rimarrà
fra le pagine più fulgide e sacre
della Storia: «ricordo e ammonimento
ai posteri».

La Tua morte eroica
innalzerà nella memoria di ogni
Italiano, o guerriero intrepido
dell'aria gloriosamente caduto
nel cielo di Aksum.

Intrepido navigatore dell'azzurro,
Tu come il prode comandante della
nave in pericolo che sa di naufragare,
per sal-

vare gli altri, in un generoso slancio che ti costò la vita, rimanesti sulla tolda impavido e sereno. Tu attendesti calmo e fero la morte...

E la Patria per la quale sei eroicamente caduto ti accoglie fra le materne sue braccia per renderti più dolce l'ultimo sonno...

Suona nel commosso silenzio un nome... Ivo Olivetti... rispondono all'appello tutti i cuori... Presente!...

Aurora Monari



Nella prima fotografia si vede un veleziatore costruito da Elvio Tosaroni, su disegno dell'ing. Fidia Piattelli; nelle altre due un gruppo di aeromodellisti romani alla Torraccia.

La Palestra dell'aeromodellista

Progetto di un modello veleggiatore

(Continuazione del numero precedente)

Eseguita completamente la ricopertura, procederemo a verniciare tutto il modello, con vernice a spirito od alla nitrocellulosa.

Il modello è pronto per esser provato. iniziando i lanci per il centramento.

Per questa ultima parte del lavoro bisognerà scegliere un luogo sgombro, piano, e distante quanto più possibile da ostacoli, come alberi, case, costruzioni, colline ecc. Per eseguire le prove occorre sempre mettersi di sopravvento agli ostacoli, a sufficiente distanza da garantire che il vento non ne risenta ancora l'effetto.

Mettenendosi di sottovento, si può avere l'impressione di una calma maggiore, ma questo dipende dai nostri sensi che non percepiscono ciò che si chiama la turbolenza (1), cioè quei movimenti disordinati e vorticosi che l'aria assume dopo avere sorpassato qualsiasi

rente discendente, se all'intorno vi sono terreni rocciosi, o costruzioni, od altre cause di riscaldamento dell'aria e di formazione di correnti ascendenti.

Se è inevitabile, date le caratteristiche del terreno, dover scegliere un posto collinoso, o comunque ondulato, occorre mettersi sul pendio rivolto contro il vento, leggermente sotto al culmine, mai, assolutamente, nel pendio sottovento o nel fondo dell'avvallamento; scegliere il pendio più regolare, e non troppo ripido, più esteso lateralmente rispetto al vento, e quanto più è possibile orientato normalmente al vento, e distante da altre ondulazioni del terreno poste sopravvento; possibilmente andare sul pendio più alto, in modo da avere le creste sopravvento, massimamente quelle più vicine, di quota minore.

In tali condizioni si avrà una corrente ascendente di pendio non disturbata da turbolenze, e sarà possibile eseguire regolarmente le prove di centramento.

A scanso di dover interrompere questa parte importantissima del lavoro, occorre munirsi di tutto il necessario: pallini di piombo in quantità, carta e gomma arabica per riparare strappi alla ricopertura, qualche pezzetto di listelli di varie sezioni ed un po' di colla alla caseina, con un barattoletto per la preparazione, filo di refe forte per eseguire riparazioni di danni leggeri all'ossatura, filo d'elastico per eseguire legature, carta straccia o bambagia per pressare i pallini ad ogni lancio, finché il centramento non sia perfetto.

Ing. Bi

(Il seguito al prossimo numero).

(1) Vedi: *Nozioni elementari di meteorologia*. — «L'Aquilone», n. 12.



Anche durante l'inverno gli aeromodellisti romani hanno frequentato la Torraccia. Ecco Tosaroni e compagni con un bel veleggiatore.

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

11 - La turbolenza dell'aria

Abbiamo già visto, a proposito del vento a terra, che vi sono nell'aria dei grossolani movimenti di rotazione, i così detti vortici. Studiando la struttura intima del vento, si è poi trovato che le traiettorie delle particelle non sono mai rettilinee, ma che vi è sempre la cosiddetta turbolenza. Anche quando l'aria è, secondo i nostri sensi, perfettamente calma, in realtà le singole particelle continuano a muoversi su percorsi più o meno incurvati, che danno come risultante dei piccoli vortici. Anche in una stanza, dove certamente si suppone che l'aria sia allo stato di quiete, vi sono sempre cause di disturbo, come il calorifero, le finestre, il rubinetto d'acqua ecc. insomma tutti elementi aventi temperature diverse da quella dell'aria. Al loro contatto le particelle d'aria cambiano temperatura, il loro peso aumenta o diminuisce. Si hanno dei piccolissimi spostamenti e così hanno inizio i moti vorticosi.

Ho fotografato il fumo di una sigaretta in una stanza chiusa e queste fotografie mi sembrano assai istruttive. Nelle figg. 39 a) e 40 a) si vedono le fotografie stesse, mentre le figg. 39 b) e 40 b) sono dei disegni schematici che servono per rendere ancora più chiaro il meccanismo intimo del fenomeno.

La fotografia 39 è presa colla macchina disposta in modo che l'asse dell'obbiettivo coincida coll'asse dei vortici, mentre la fotografia 40 ci mostra i vortici proiettati su un piano parallelo all'asse dei vortici. Il fumo passa da un vortice all'altro descrivendo una curva caratteristica, una cosiddetta cicloide. Dalla verticalità o quasi della colonna di fumo si vede che non vi era vento sensibile nella stanza. Il fatto che per es. nella

fig. 39 a) solo il primo vortice è completamente nitido, deriva dalla esistenza di vortici ancora più minuti, i quali a loro volta deviano il fumo e lo diffondono rapidamente.

Fenomeni analoghi si possono osservare al disopra dei fumaioli.

Quando oltre alla turbolenza dell'aria abbiamo anche del vento, i vortici camminano col vento. Oltre una certa velocità però il vento ha un effetto raddrizzante, a turbolenza diminuisce, cioè, con l'aumentare del vento.

Un grande aumento di turbolenza, invece, si ha quando il vento passa vicino a superfici scabrose, in vicinanza di ostacoli, oppure di oggetti produttori delle correnti termiche. L'esempio tipico di un generatore di turbolenza è il bosco. Visto come complesso, il bosco è un ostacolo aerodinamico e come tale genera una scia vorticoso. La sua superficie è poi tanto di più scabrosa si possa immaginare e finalmente esso è una sorgente di correnti termiche. Quando il sole riscalda la superficie terrestre, il bosco resta più freddo della terra arida, mentre di notte esso mantiene una buona parte del calore ricevuto durante la giornata, a differenza dal terreno nudo che si raffredda rapidamente. Per un vento debole prevarrà l'effetto disturbante delle correnti termiche, mentre un vento forte subirà l'effetto aerodinamico. Ad ogni modo avremo sempre una forte turbolenza se ci

mettiamo sotto vento di un bosco. Perciò eviteremo di metterci in tali posizioni, sia coi modelli volanti che cogli alianti ed apparecchi a motore. Ci sarebbero sempre dei brutti atterraggi e delle scassate senza colpa alcuna da parte del pilota Tempo fa c'era della brava gente che si metteva sotto vento di un bosco "per ripararsi dal vento". Questi tempi non sono nemmeno tanto lontani. Nella scorsa estate ebbi occasione di atterrare al nuovo aeroporto di Francoforte sul Meno con un piccolo apparecchio da turismo. Mentre l'aria in quel giorno era stabilissima (calma piatta), sorvolando il campo ricevevo delle botte addirittura fantastiche. L'atterraggio fu tutt'altro che facile, appunto a causa della turbolenza che disturbava tutta l'aria sul campo.

Il campo era stato costruito per il servizio dei dirigibili e per ripararlo bene dal vento, disturbatore principale per le manovre a terra degli "Zeppelin", si era pensato di costruirlo in mezzo ad un piccolo boschetto. Purtroppo il campo era, così, nella condizione di trovarsi costantemente sotto vento del bosco. Si è deciso più tardi di buttar giù gran parte del bosco, per ovviare al gravissimo difetto di avere l'aria, sul campo, permanentemente turbolenta.

Quanto abbiamo detto per il bosco, vale, colle dovute modifiche, anche per il caso di altri ostacoli. Ho visto spesso degli aeromodellisti che cercavano di fare i voli di centraggio sotto vento di una collina, di un muro ecc. La loro giustificazione per la scelta di questi "campi di collaudo" era sempre quel vecchio ritornello: ripararsi dal vento. Non è affatto vero che un vento calmo e regolare falsi il centraggio; è verissimo invece che la turbolenza non solo non lascia capire se il centraggio è giusto o no, ma spesso è causa di scassate inutili, quanto inspiegabili. Dunque: non temete il vento libero e indisturbato, ma evitate la turbolenza al di dietro degli ostacoli. Se volete avere proprio calma perfetta (o quasi), fate le vostre prove in un capannone chiuso.

Facendo qui una parentesi, che esula veramente un po' dai limiti del nostro corso, diremo che l'effetto della turbolenza sul volo del modello (o in generale, del velivolo) è tanto minore, quanto più grande è l'apertura alare del modello stesso, e quanto più alto è il carico alare. L'ala deve attraversare più vortici possibili per attenuarne l'effetto, e il carico alare elevato serve ad au-

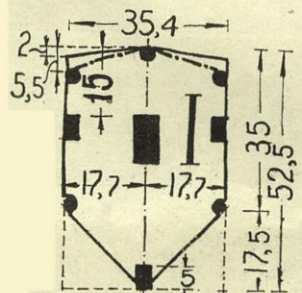
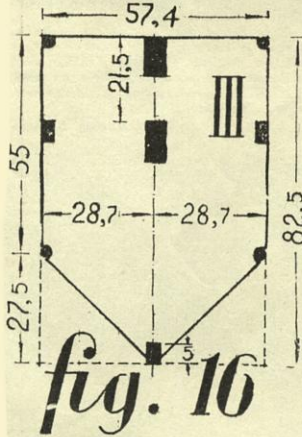


fig. 17

ostacolo. Turbolenza si ha, anche, in prossimità del suolo, per l'attrito che l'aria incontra su di esso: per questo, dato che i lanci di centramento vengono eseguiti a mano, e quindi a bassissima quota, sarà opportuno scegliere una giornata estremamente calma, oppure una giornata di vento teso, cioè senza raffiche, anche abbastanza forte: la velocità del vento riduce di molto la turbolenza dovuta all'attrito fra l'aria ed il suolo.

Sarà anche opportuno scegliere una zona erbosa, in modo da evitare la presenza di correnti locali ascendenti che potrebbero disturbare le operazioni di centramento, e mettersi fuori del centro, per non trovarsi nella eventuale cor-

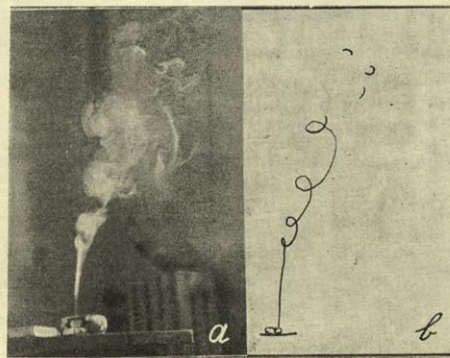


Fig. 39. — Fotografia, a), e disegno schematico, b), dei vortici visti di fronte.

mentare la velocità con la quale il modello attraversa il singolo vortice. Si diminuisce così il tempo di attività del vortice sull'ala e inol-

tre si diminuiscono le variazioni di assetto provocate dal vortice stesso.
M. Garbell
(Il seguito al prossimo numero).

Modello veleggiatore «Roma»

(Continuazione dal numero precedente)

Per disegnare i diaframmi procederemo in questo modo.

Innanzitutto si disegna il rettangolo di altezza e larghezza uguali a quelle date dal disegno della fusoliera. Consideriamo per esempio il diaframma III: l'altezza sarà di mm. 32,5, e la larghezza di mm. 51,4. Tracciamo la linea verticale, tratteggiata, passante per i punti medi dei due lati orizzontali (fig. 16), e dividiamo i lati verticali in tre parti uguali. Uniamo i due punti corrispondenti al terzo inferiore dell'altezza con il punto medio del lato orizzontale inferiore. Avremo una figura pentagonale che ha un lato orizzontale, superiormente, due lati verticali, lateralmente, e due lati inclinati, inferiormente. Uno dei vertici è rivolto verso il basso. Questa figura rappresenta il contorno del diaframma III. Lo

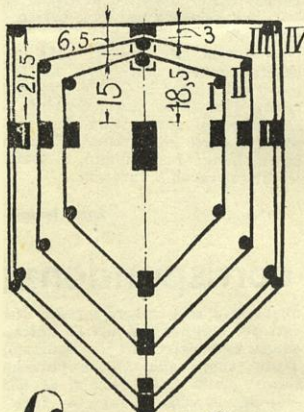


fig. 18

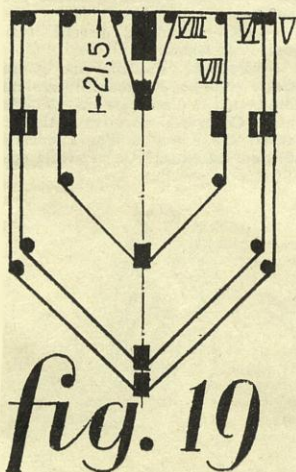


fig. 19

stesso procedimento useremo per il disegno dei diaframmi IV, V, VI e VII.

Il diaframma VIII, come ho già detto, è triangolare, ed avrà la base, superiormente, di mm. 14,5, e l'altezza di mm. 21.

Nel disegno dei diaframmi I e II occorre tener conto della linea passante a 2 mm. più in basso del contorno superiore: dovremo quindi segnare, sui lati verticali, due punti distanti 2

mm. dal lato orizzontale superiore, ed unirli con il punto medio di questo lato. Il diaframma I è rappresentato nella fig. 17, ed ha forma esagonale, come il diaframma II. Se la linea segnata nella vista di fianco della fusoliera è retta, per il diaframma I dovremo prendere i due punti a distanza di mm. 5,5 dal lato superiore, e per il diaframma II dovremo prendere i due punti a distanza di mm. 5 dal lato superiore.

Nella stessa figura 17 è disegnato il contorno così ottenuto, con le rette a tratti e punti.

Disegnati tutti i diaframmi potremo senz'altro ritagliarli in legno compensato di 2 mm., rifinandoli esattamente all'esterno.

Il lavoro di rifinitura deve essere completato con l'esecuzione degli incastri per i listelli longitudinali di taglio. Nella fig. 16, relativa al diaframma III si vedono gli incastri per un listello da mm. 5x10, alla metà del lato superiore, per due listelli da mm. 3x5, sui fianchi, ed a distanza di mm. 21,5 dagli spigoli superiori, e per un listello da mm. 3x5 nel vertice inferiore. Tutti i listelli, come si vede, sono disposti con i lati lunghi verticalmente. Oltre a questi si ha un foro centrale, di mm. 5x10, con il lato superiore alla stessa altezza degli incastri laterali. Nei quattro spigoli laterali si faranno gli incastri per tondini di diametro da 3 mm.

E' inutile dire che questi incastri, come quelli di tutti gli altri diaframmi della fusoliera, devono essere eseguiti con la stessa cura e con le stesse avvertenze già date per gli incastri delle cantine per i listelli dei longheroni, provando durante il lavoro il listello che deve essere applicato.

Nella fig. 17, del diaframma I, si vedono gli stessi incastri, meno nel vertice superiore, dove si metterà un tondino di pioppo da 3 mm.

La figura 18 rappresenta i diaframmi I, II, III, IV. In tutti questi diaframmi si ha il foro centrale di mm. 5x10; nei due primi si ha l'incastro nel vertice superiore per un tondino di pioppo da 3 mm.; nel diaframma IV si ha l'incastro, a metà del lato superiore, per il listello da mm. 5x10. Tutti gli altri incastri sono come quelli già indicati a proposito della fig. 16.

Dalla figura risulta che il lato superiore del foro centrale è distante di mm. 15 dal vertice superiore del diaframma I, e di mm. 18,5 dal vertice superiore del diaframma II. Gli incastri laterali sono alle stesse altezze: quando i fori centrali dei quattro diaframmi sono allineati, anche gli incastri laterali risultano allineati.

Nella figura 19 si vedono i diaframmi V, VI, VII, VIII. Nei primi tre si hanno i soliti incastri del contorno: uno a metà del lato superiore, due sui fianchi, a distanza di mm. 21,5 dagli spigoli superiori, uno al vertice inferiore, e quattro agli spigoli laterali per tondini.

Il diaframma VIII ha l'incastro per un listello da mm. 3x5 allo spigolo in-

fioro, e due incastri agli spigoli superiori per tondini da mm. 3. L'incastro del listello da mm. 5x10, a metà del lato superiore, sarà eseguito soltanto per metà, cioè profondo mm. 5; i rimanenti mm. 5 di incastro li eseguiamo nel listello, in modo che, senza indebolire il diaframma, si ottiene ugualmente il listello a filo con il lato superiore dei diaframmi.

Anche in questi diaframmi gli incastri laterali risultano allineati fra loro, essendo tutti a distanza di mm. 21,5 dagli spigoli superiori.

(Il seguito al prossimo numero).

L A P O S T A dell'AEROMODELLISTA

EUGENIO SAVALLI - Palermo. — L'attacco dei galleggianti alla fusoliera si può fare in diversi modi, servendosi di filo di acciaio o di listelli di legno, che è consigliabile ridurre a sezione ovale. Per la costruzione dei diaframmi che danno forma alla fusoliera non esiste alcun sistema matematico; occorre disegnare la fusoliera almeno nelle viste di fianco ed in pianta, rilevando da queste le dimensioni per tracciare poi i diversi diaframmi.

CUGLIEIMO MANENTI - Gagliari. — Prova ad interpellare le ditte nominate nel giornale. Nelle gare nazionali quest'anno la categoria «modelli con motore ad aria compressa» non è stata compresa. Ricevuta la tua gradita cartolina e ti ringrazio per le sentite espressioni; a me non devi niente, il merito è di Giarellino. Non ti chiedo altro che un po' di propaganda e se lo puoi diventa un bravo aeromodelista; però intendiamoci senza danno per lo studio o per il lavoro.

MICHELE GIOVANNI SIMONCINI - Palermo. — Ho ricevuto la tua lettera ed i disegni. Ti devo un plauso particolare per aver dato la sveglia a chi di ragione per l'incremento dell'aeromodelismo siciliano. Voglio sperare, e te lo auguro, che questa tua iniziativa sia compresa e dia presto i suoi frutti: conto vedere al Concorso Nazionale della prossima estate una numerosa rappresentanza della Sicilia. Il disegno è stato gradito, pur non essendo un capolavoro; ma in confronto a certi scarabocchi indecifrabili che ogni tanto ricevo è molto chiaro, e perciò lo terrò presente per servirme per un'eventuale pubblicazione, apportandovi, se sarà necessario e con il tuo consenso, dette modifiche che non ne varino l'origine ma il sistema costruttivo. Di fotografie ne sono già state pubblicate diverse; quando ne manderai altre saranno sempre ben accettate, e grate saranno sempre le notizie sulle tue future costruzioni e massimamente sui risultati della propaganda che stai svolgendo.

U. ASCOLI - Roma. — Da tempo i modelli «Canard» non sono più tollerati in Italia e nemmeno all'estero; perciò te ne scongiuro il progetto e la costruzione. Perché non pensi di fare un bel modello a fusoliera e di dimensioni più piccole di quelle che mi hai comunicate? Lascia andare il tipo idro che a Roma non sapresti dove lanciarlo. Perché poi non frequenti la scuola di aeromodelismo ove potresti imparare



Giuliano Franzotti di Gorizia è un altro aeromodelista che ha imparato a costruire seguendo le lezioni di Giarella.

molte cose utili e che potranno molto servirvi per lo svolgimento dei tuoi progetti?

MNVUS - Torino. — Il «Progetto di un modello veleggiatore» è stato fatto, più che altro, come complemento esplicativo delle «Nozioni elementari di aerodinamica». E' difficile quindi poter dire se il modello darà, o no, buoni risultati. In ogni modo non è mai conveniente ridurre di scala i progetti sono fatti, anche, o magari soprattutto, in base alle dimensioni. Molto probabilmente se costruisci un «S. 79» ridotto a un metro di apertura fai un bel fiasco. Per sagoma, a proposito dei diaframmi I, II, III, si intende un pezzo di compensato che abbia appunto la sagoma, o forma del contorno, uguale a quella della fusoliera nella vista di fianco. Lo scopo di essa è di collegare i diaframmi stessi fra loro ed al resto della fusoliera, irrobustendo la parte superiore e la parte inferiore. Tornando alla questione dei risultati, posso dirti che il modello «Roma» è già stato costruito a Roma, ed ha dato dei buoni risultati, alle prime prove di centrimento: con lanci a mano ha ottenuto dei percorsi di 40 e 50 metri. Anche a Firenze è stato costruito, ed anche là ha dato prova di buone qualità. I risultati di Roma sono stati ottenuti con modelli costruiti da allievi del corso iniziale: costruito accuratamente può dunque essere un ottimo modello.

giar.

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'aeromodelismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi di centesimo. 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.

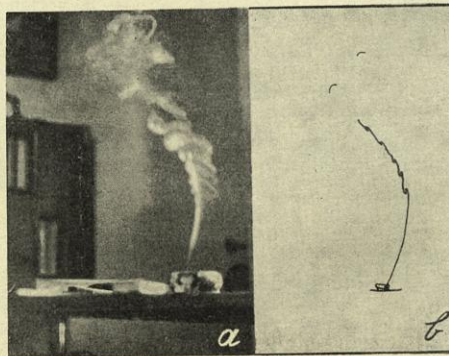


Fig. 40. — Fotografia, a), e disegno schematico, b), dei vortici visti di fianco.
(Vedi: Nozioni elementari di meteorologia).

O col vento O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

CAPITOLO XXIX

Ricatto

Fu nel tardo pomeriggio dello stesso giorno che il *Passagai* ammarò nel porto di Hilo.

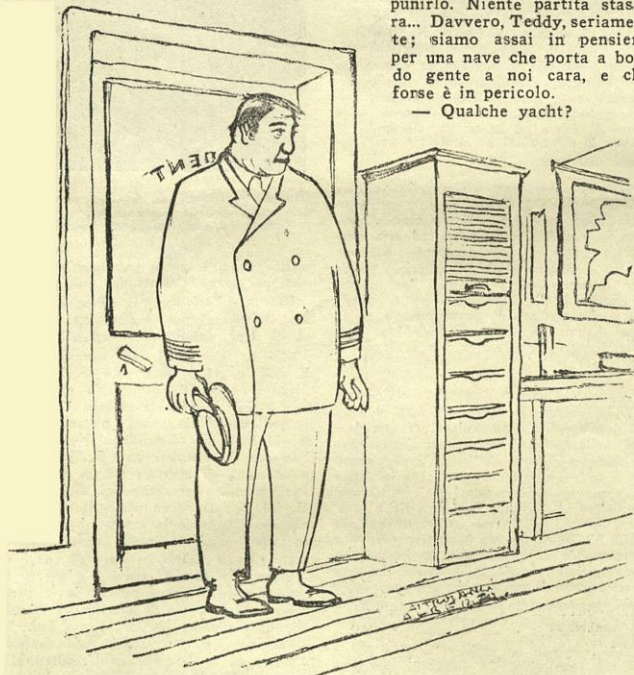
Serenella era stanchissima per la duplice traversata, che sembrava in-

chio di conoscitore. — Non vi so mica dar torto, dopo tutto!

— Oh, ma che insolente! — esclamò la giovane donna, cercando d'improvvisare in gran fretta un'aria sdegnata per coprire il rossore di compiacenza che il complimento le aveva provocato. — Jim, non difendi tua moglie?

— Eh? Come? Ah è vero. Debbo punirlo. Niente partita stasera... Davvero, Teddy, seriamente; siamo assai in pensiero per una nave che porta a bordo gente a noi cara, e che forse è in pericolo.

— Qualche yacht?



... comandata dal grasso e untuoso Nat Wedding...

vece aver appena intaccato le forze di Jim.

Anche stavolta il residente governativo, Teddy Chum, rimase deluso; il giovane gli dichiarò subito che sarebbe ripartito l'indomani col primo sole.

— Ma, caro amico — protestò Ted — voi non siete un uomo, siete una nuvola, una raffica, un non so che cosa... Piombate addosso quando uno meno lo pensa e prima che si possa riprender fiato, siete già in fondo all'orizzonte col vostro indemoniato *Passagai*... A'utatemi voi, signora, a convincerlo. Una modesta cenetta stasera; saremo in pochi, ve lo giuro. Voi due, io, il cancelliere, l'ispettore Clevering, il comandante del presidio col suo aiutante, i tre comandanti delle torpediniere stazionarie e quattro o cinque signore che facciamo due chiacchiere con la vostra bella sposa, Jim. Poi...

— Ma voi sognate, caro Ted! Quello che mi proponete è addirittura un banchetto elettorale.

— Accidenti a quando vi ho rimesso in libertà! — brontolò il residente, di malumore. — Almeno allora dovevate scegliere fra la prigione e una partita a poker con me. Ora invece: o io o la vostra sposa! Il combattimento è ineguale... Per forza debbo perdere! Uhm! — concluse, esaminando Serenella con oc-

— No, tutt'altro. Una vecchissima nave da carico che, se è ancora a galla, deve trovarsi in rotta per le isole Fanning, a quest'ora.

— Un momento! — esclamò Teddy. — Avete detto vecchia e sgangherata?

— Perfettamente. Roba da disarmo addirittura!

— Aspettate, — e il residente impugnò il ricevitore del telefono. — Signorina, eh, signorina! Non dorma... E' ancora lì coso? Ma sì, non faccia la difficile! Coso, quello là, voglio dire... Insomma! Adesso siete in mano mia senza scampo! Come? E chi diavolo vi manca di rispetto! Vi venero addirittura, io! Ma no, non dicevo a voi... Chi vorrebbe avervi in sua mano? Ce l'ho col mio amico Jim! Bene... Voglio dire, quel tale capitano del "Malaita" è ancora costì in anticamera? E' uscito da un minuto? Lo acciuffi, disgraziata, lo catturi; e me lo porti qui di peso... — e il residente posò il ricevitore e si dette a passeggiare svelto svelto per l'ufficio, stropicciandosi le mani e cantarello:

— "In mià meenoo elfin tiù sicee..."

Jim lo raggiunse e gli pose affettuosamente le mani sulle spalle.

— Povero amico! — fece, scuotendo con tristezza la testa. — Se

avessi saputo che il dolore ti avrebbe colpito a tal punto, avrei accettato il banchetto e anche la partita.

— Signora! Diteglielo voi che non sono pazzo, ma lieto, esultante, giubilante, festevole e gaudioso. Se Jim fosse davvero italiano come si vanta, saprebbe che questa è una romanza, non ricordo bene se del *Trovatore* o della *Traviata* o della *Sonnambula*... Insomma, di un'opera di Mascagni... Le parole significano che finalmente qualcuno è in potere di qualche altro.

— Mamma mia! — gemette Serenella. — Forse volevate dire "In mia mano alfin tu sei!"

— Benissimo. La romanza è questa, ma temo che voi, signora, non la pronunciate correttamente. Quel che volevo dire è che stavolta non mi scappate più e che vi sorbirete cena e partita, altrimenti...

Fu bussato.

— Avanti! Ah, siete voi, miss Parker? Buon giorno capitano! Sedete un momento. Voi signorina, ritiratevi pure; grazie. Anzi, chiudete l'ufficio e andate a spasso, ma prima avvertite Clevering che faccia preparare ai "Sette Mari" da cena per dodici.

La sessantenne miss Parker, segretaria del Residente e Presidente del Circolo Hawaiano delle Campionesse dell'Intransigenza Morale, distillò un "grazie" a fior di labbra e, dopo aver lasciato cadere uno sguardo d'austera disapprovazione su Serenella, così sfacciatamente giovane e graziosa, uscì.

L'attenzione dei tre si rivolse sul capitano del "Malaita", nave car-

boniera di modesto tonnellaggio e comandata dal grasso e untuoso Nat Wedding, uomo d'ancor più modesti scrupoli.

Si attribuiva infatti al corpulento Nat l'attività visibile di trafficante di carbone al dettaglio e quella meno appariscente di contrabbandiere di qualunque cosa.

Teddy fissò il marinaio e brandendo come una pistola un grosso incartamento, gli domandò a bruciapelo:

— Sapete, Wedding, perchè vi ho fatto chiamare?

— Vi giuro, signor Residente... — pianucolò il buon uomo, che da moltissimi anni si trovava sempre a disagio di fronte alle autorità. — Vi giuro che sono calunnie... Gente invidiosa...

— Ma di che parlate? — chiese stupefatto Ted.

— Di quello che state per dire, signor Residente... V'assicuro che v'hanno ingannato!

— Beh, meno chiacchiere! Sono i vostri sudici pasticci che vi fanno tremare sempre di fronte alla legge. Un giorno o l'altro farò piena luce e sarà peggio per voi... Ora vi ho chiamato per un altro motivo.

— Ah, non era per quel carico di seta?

— Anche per quello! Ma non m'interrompete. Ieri sera, al "Ritiro del Cinese in Barile" voi parlavate d'un certo affare concluso in altomare col comandante d'un piroscafo a corto di carbone. E' vero? Se mi hanno ben riferito, si trattava d'una vecchia carcassa...

(Continua.)

Enzo Jemma

L'aviatore per corrispondenza

— Ah! Ah! — fece qualcuno alla mia sinistra, sbirciando di sopra la mia spalla la cartella che andavo sfogliando.

Mi trovavo su una panchina del Pincio, tutto intento a studiare la diciannovesima lezione del corso per corrispondenza "Come costruire, comandare e manovrare una flotta".

Quel "Ah! ah!" aveva un accento così profondamente sarcastico che, assolutamente, non potevo far mostra d'ignorarlo. Mi volsi perciò, inarcando severamente le ciglia, e mi trovai naso a naso con un giovanotto pallido e d'aspetto nervoso.

— Che cosa vuol significare con quel suo versaccio, signore?

— Scusi tanto,

rispose lo sconosciuto, agitando le mani che mi sembrarono in preda a un tremolio accentuatissimo — mi perdoni; ma non ho potuto fare a meno di ridere; oh, signore, un riso doloroso, non irriverente, mi creda, quando ho visto che lei si affida ai corsi per corrispondenza.

— E perchè? Mi sembrano molto ingegnosi e proficui... Io, per esempio, in sole diciotto lezioni, ho imparato a montare una corazzata e ora sto studiando la manovra dei sommergibili. Finito il corso, avrò un diploma, esibendo il quale non

mi resterà che trovare i pezzi staccati per mettere insieme la flotta, e adunare e istruire gli equipaggi. Tutte cose, queste, che potranno servire nella vita... Non si sa mai!

— Mi ascolti, signore, — fece il giovanotto con un tremolio di commozione nella voce — lei mi è simpatico e perciò mi permetto di darle un consiglio: bruci subito quelle dispense e cerchi di dimenticare quello che ha imparato, finchè è in tempo.

— Ma, insomma, perchè tutto questo pessimismo?

— Perchè? Guardi, ma guardi queste mie povere mani tremolanti come quelle d'un vecchio alcoolizzato... Osservi il colorito della mia faccia, che è quello d'un ranocchietto bollito... La causa? Un terribile spa-



lei mi è simpatico e perciò mi permetto di darle un consiglio...

vento. I medici son d'accordo nel dire che, si è no, potrà esser guarito fra tre anni... Sa di chi è la colpa? Guardi; guardi qui! — Estrasse il portafogli e ne cavò un ritaglio di giornale.

Diceva: "Tutti aviatori! Tutti costruttori aeronautici in ventidue lezioni! Corso per corrispondenza. Parte prima (12 lezioni): come fabbricare il mio aeroplano. Parte seconda (10 lezioni): come diventare asso dell'aria. Giovani, non esitate! Con tenue spesa e continuando nelle vostre occupazioni, potrete emulare Agello, De Bernardi e Lindbergh! Riempite col vostro nome e indirizzo l'unito tagliando e spedite con vaglia di L. 5214,30 alla Scuola Avio Genetica per Corrispondenza — Casella Postale 3333 — Montecaprio del Sannio. Avvertenza: aggiungere l'indicazione del proprio peso a digiuno".

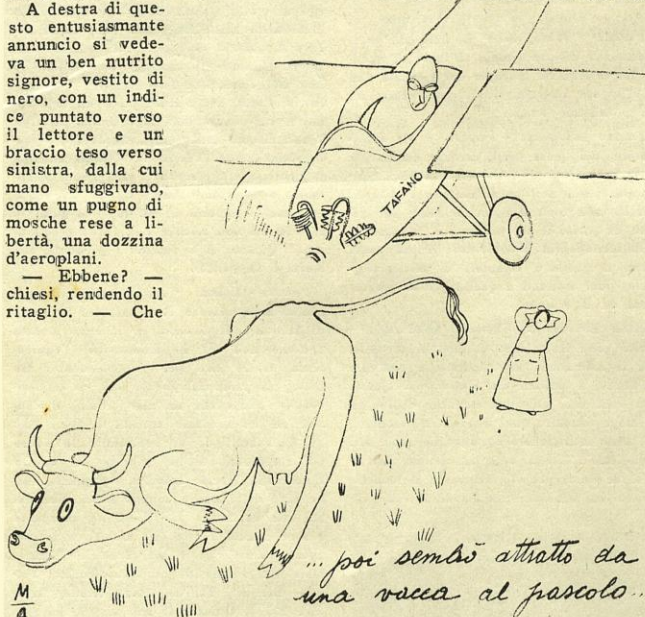
A destra di questo entusiasmante annuncio si vedeva un ben nutrito signore, vestito di nero, con un indice puntato verso il lettore e un braccio teso verso sinistra, dalla cui mano sfuggivano, come un pugno di mosche rese a libertà, una dozzina d'aeroplani.

— Ebbene? — chiesi, rendendo il ritaglio. — Che

ci che avevo convocato per l'occasione. Mi guardarono con un'espressione strana, poi cominciarono a fare gli spiritosi "Ora che ci hai mostrato il modellino, facci veder l'aeroplano" diceva uno. "Non t'è avanzato nessun pezzo?" chiedeva un altro. E così via.

Avviai il motorino, che era da motocicletta, e, mentre l'oste tratteneva con la mano sinistra l'impennaggio, m'incastrai nella carlinga. "Via!" — comandai; e il "Tafano" (questo era il nome dell'apparecchio), cominciò a rotolare, scricchiolando, guando, e sputacchiandomi in viso olio bollente. Io, con una mano tenevo la barra e con l'altra la dispensa che descriveva la manovra del decollo, che andavo leggendo.

Il Tafano ogni tanto stertzava bruscamente, senza alcuna ragione, poi sembrò essere attratto da una vac-



...poi sembrò attratto da una vacca al pascolo.

c'entra questo annuncio col suo male?

— Che c'entra? Scusi un momento. — S'alzò e fece il giro della panchina sghignazzando lusingosamente. — Ecco, — continuò tornando a sedere — questo sfogo mi ha fatto bene. Mi guardi in faccia ora; così! Io, sì, proprio io, ho seguito questo corso di avio genetica ed ho, ah ah!... proprio, ho volato!

Ero un maniaco dell'aviazione, e lei se lo spiegherà quando le avrò detto che sono abbonato a "L'Aquilone", sin dalla sua fondazione, e così vendetti dei mobili, feci dei debiti, finché non ebbi raggranellate le 5214 lire e trenta centesimi. Le spedi i e attesi con un'ansia inesprimibile. Avevo dato l'indirizzo di un oste, mio conoscente, che ha la sua bettola sul margine d'un aeroporto vicino a Roma. Quando mi giunse la notizia che era arrivato un cassone, mi precipitai sul luogo, tremante di febbre. Per un mese non mi mossi di là, tutto intento a legger dispense e a mettere insieme pezzi d'aeroplano. Era un apparecchio piccolino sa? "Ma — mi dicono — nelle piccole botti c'è il vin buono". Al termine del mese avevo perduto sei chili di peso. Passavo le giornate a innestare le coppiglie B nei buchi B' e B" e ad assicurare longheroni e montanti negli appositi incastri a baionetta.

Un bel giorno, quel dannato giorno, presi l'apparecchio in braccio e lo portai trionfalmente sul campo, presentandolo a una dozzina di ami-

ca al pascolo e l'inseguì a tutta velocità. La vacca si precipitò in un fosso, muggendo lamentosamente. Intanto il vento m'aveva strappato di mano le dispense e io non sapevo più se dovevo premere la leva F' o girare il bottone H. Tirai la barra come se fosse il freno d'un'auto e mi trovai in aria, a quattro o cinque metri d'altezza, con la terra sul capo e il cielo sotto i piedi; poi di nuovo il cielo tornò al suo posto... Il Tafano toccò terra, rimbalzò, saltò un pagliaio e corse addosso ai miei amici che mi venivano incontro tenendo tesa una gran coperta, come fanno i pompieri col telo di salvataggio.

A un certo punto mi sentii sprofondare a destra e vidi un'ala andarsene per conto suo. Chiusi gli occhi e mi trovai seduto in mezzo a quella tale coperta. L'oste m'era accanto; m'offriva un bicchiere di vino e mi parlava concitatamente di vacche azzoppate. Gli amici, sghignazzando, s'erano dispersi e raccoglievano ruote, rotelle, e altri elementi del Tafano, il quale s'era semolicamente dissociato in volo... E fortuna che volava a passo di lumaca! E allora che ne dice? — concluse il giovanotto.

— Sciocchezze! — replicai. — Queste cose non succederanno certo a me! E tornai a leggere il capitolo "Come affondare gli incrociatori nemici".

Il mercante di nuvole

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

Sentiva nelle parole di sua madre una grande saggezza e un grande amore. Gli piaceva che quella mano morbida passasse così dolcemente tra i suoi capelli. Fissò in quei chiari occhi i suoi occhi lucenti, e sorrise.

VII.

Giovinanza fervida

— Dai comi, ove abitava la famiglia amica, si dominava Firenze, e la visione continua della bellezza della città magnifica, la conoscenza e la comunione con le opere d'arte, addocivano e ingentilivano lo spirito forte del giovinetto Baracca. Certo, anche a questa armonia, creata dall'atmosfera delle cose belle ed eterne, risale la nota di gentilezza che caratterizzò sempre la sua vita eroica. Gli studi classici lo entusiasmarono. Una profonda orma lasciavano nella sua anima i poemi eroici dell'antichità, le vicende dei cavalieri mitici, le leggendarie gesta degli eroi greci. La storia di Firenze, dei suoi Signori, dei suoi Capitani, dei suoi eroi, ingagliardiva il suo altissimo amor patrio. Fu in quei tre anni che Baracca conobbe meglio sé stesso e si convinse d'aver la vocazione delle armi. "Scelse la carriera che più s'addiceva al suo spirito, che più rispondeva al suo istinto di dominatore, e che coronava i suoi sogni.

— Andò subito in aviazione? — domandò Giorgio.

— No. Non era ancora tempo.

— Allora?

— Entrò come allievo alla Scuola Militare di Modena, dove, specialmente per la drittura del carattere e per le spiccatissime attitudini militari, era ammirato dai compagni e prediletto dai superiori. Dopo circa

un anno di frequenza, si guadagnò il primo gallone e fu nominato "allievo scelto". Di lui, il generale comandante la Scuola, disse un giorno: "Ecco un giovine petto su cui si appunteranno molte medaglie".

— Fu proprio così.

— Finita la scuola di Modena, Baracca selse l'arma di cavalleria, e andò, come allievo ufficiale, alla Scuola di Pinerolo.

— Che bellezza! — osservò Farfallina. — Gli ufficiali di cavalleria sono molto eleganti!

— Che c'entra! — la compatì sdegnosamente Giorgio.

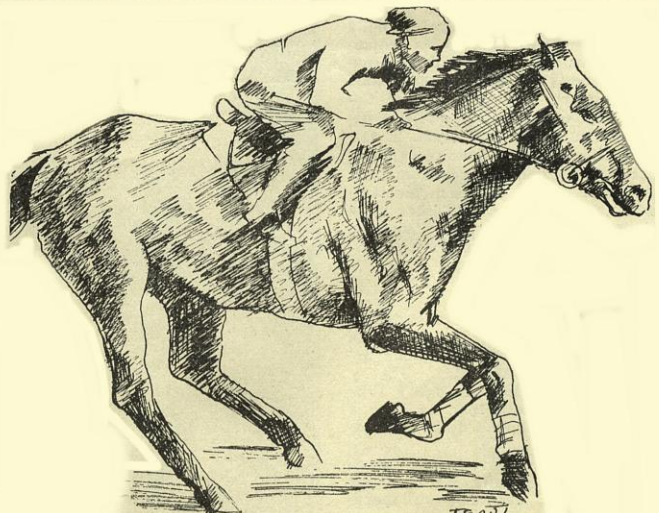
— Tu...

Ma la mamma troncò la disputa e riprese:

— Dovete sapere che Baracca amava moltissimo i cavalli.

— Ecco — fece Giorgio — perché sul lato destro della fusoliera del suo apparecchio era dipinto un cavallo impennato!

— Proprio così. Amava moltissimo i cavalli. Gli piaceva guidarli, domare quelli focosi, fare lunghissime galoppate. In lui, anche quando sarà aviatore, si sentirà sempre il cavaliere, non soltanto perché vorrà domare, guidare, come fosse un destriero, il suo veloce apparecchio, ma perché alla sua vita di cavaliere penserà sempre e sempre conserverà la passione per i cavalli. Un giorno, dalla Francia, da Reims, dove iniziava, col senso di prudenza che ben s'addice agli iniziandi, la sua vita di aviatore, scriverà: "Certo, però, non bisogna arrischiare e fare cose troppo difficili, o volare quando vi è burrasca, perchè allora si vanno a cercare le disgrazie, come un cavaliere che avendo un cavallo giovine che non sa saltare, lo butta contro un muro di un metro". E ancora: "Ricevo continuamente, due o tre volte la settimana, notizie dei miei cavalli dall'attendente. Anche



Gli piaceva guidarli, domare quelli focosi...

qui non ho dimenticato i cavalli perchè spesso monto con gli ufficiali dei dragoni e li seguo quando i reggimenti fanno qualche manovra intorno a Reims».

— Quando ebbe la sospirata nomina a Sottotenente di Cavalleria, fu destinato a Roma presso il Reggimento "Piemonte Reale". Splendido reggimento, di gloriose tradizioni antichissime, reggimento fondato dai Duchi di Savoia. Nella brillante divisa, bellissimo era il giovane, di persona aitante, d'alta statura, di fiero ed elegante portamento.

— Vedi, che avevo ragione? — si difese Farfallina — Io me lo immagino benissimo...

— Tanto alla scuola di Pinerolo, come nelle competizioni ippiche di Roma e di Torino, Baracca si distinse sempre fra i migliori. Fu sempre qualificato primo. Fu spesso vincitore di premi. Sui generosi cavalli divorava lo spazio, saltava ostacoli che gli parevan sempre troppo facili, compiva evoluzioni arditissime, s'abbandonava a lunghe, emozionanti galoppate.

(Continua).

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 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*.

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

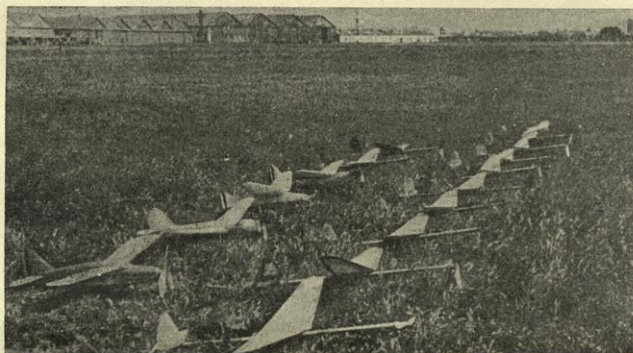
Lire 100 e un abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.

III° PREMIO

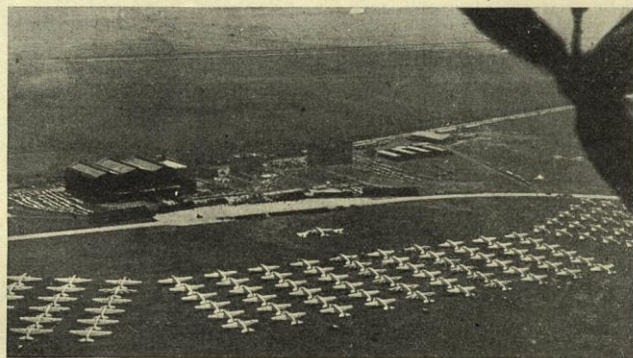
Lire 50 e un abbonamento gratuito per un anno a *L'aquilone*.

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.



Lo schieramento dei modelli costruiti nel 1936 dagli allievi della scuola della R.U.N.A. di Milano.



Cinque stormi da bombardamento schierati su un aeroporto (Vedi voce R. Aeronautica).



NOTIZIE STUPEFACENTI

Una sola notizia, ma veramente stupefacente, anzi strabiliante. Il sottoscritto, tanto calunniato e maltrattato zio Falcone, sta mettendo a soqquadro il mondo per ottenere di far volare i suoi aeromobili delle maggiori città italiane. Lo sappiano i vecchi amici e i nuovi. Non posso garantire che la cosa avverrà, nè si è ancora fatto un elenco definitivo delle città nelle quali, campi d'aviazione e disponibilità di apparecchi permettendo, avverrebbero i raduni aviatori di *L'aquilone*, ma posso dire che... Insomma, chi vivrà (e risulterà abbonato al giornale) vedrà e, forse, volerà. Ne ripareremo fra otto giorni.

PASSERO - Treviglio. — E' stato già provveduto, dal diverso tempo, all'invio di quanto hai chiesto. Se la copia del giornale non ti è ancora arrivata, ti arriverà certamente fra pochissimo tempo.

FILIPPO BRIGHENTI - Ferrara. — Il vellegiatore, del quale parli, sarebbe adatto per la riproduzione come modello volante: purtroppo, però, non posso dartene i disegni. Perchè non costruisci un modello del genere di quello il cui progetto è in corso di pubblicazione su *L'aquilone*? Anche senza farne il progetto completo e particolareggiato, puoi ispirarti a quello per le proporzioni ed il disegno.

RINO BERTONA - Ghemme (Novara). — Molte volte ho scritto, di qualche modello, che il costruttore ha imparato a costruire seguendo le lezioni de *L'aquilone*. Questo non vuol dire che il costruttore abbia imparato a costruire quel determinato modello, nè, tanto meno, che *L'aquilone* ne abbia mai pubblicato i disegni e la descrizione costruttiva. Se vuoi, proprio, costruire il modello che mi hai indicato, prova a chiederne i di-

segna a Vezio Vecchi, con l'indirizzo: Sezione Autonoma della R.U.N.A. — Grosseto.

RENZO PAIANO - Caccivio. — Tu sei il secondo che è «rimasto molto sorpreso» per aver ricevuto *L'arcipelago delle stelle* in dono. Abbiamo promesso di estrarre a sorte cinque nomi fra i solutori del rebus di Pancettini e di mandare loro in dono un libro. Abbiamo semplicemente mantenuto la promessa. Se il libro ti piace, scrivi una lettera a Enzo Jemma e lo farai sorridere per un minuto secondo. In quanto alla mia generosità, non credere che, accarezzandola, si dimeni come la coda del cane. Tu sei furbo, ma io sono contadino (scarpe grosse e cervello fino). Le fotografie degli ultimi tipi di caccia italiani sono custodite in segreto dallo Stato Maggiore. Vuoi farmi andare in galera? O vuoi farmi fucilare? Desideri mettere in cantiere un modello e non sai deciderci se fare un idro, o un terrestre. Certo, avere fra i piedi un lago come il tuo manzoniano lago e non offrirti il sacrificio di almeno un idromodello, è proprio un delitto. Perchè non studi un tipo di modello con carrello e galleggianti smontabili e intercambiabili? Ti do un consiglio che ti metterà in un lago di guai, lo so. Ma chi non rischia, non rosica (come si dice). Quando si è vecchi si perde la memoria e l'appetito.

FULCOR - Roma. — Al tuo amico di Germania devi scrivere che trovi lui il modo di mandare, in marchi, o in altra moneta (purchè non sia in francobolli) l'equivalente di 28 lire per l'abbonamento. Ho detto, fra parentesi, purchè non sia in francobolli. Pensa che un mattacchione di Tunisi mi ha mandato franchi francesi 2,70 lire francobolli da 90 centesimi! Io avevo già accumulato alcune decine di lire in francobolli, greci, francesi, spagnoli, tunisini e della nostra colonia libica. Ebbene. Sai che ho fatto? Ho preso un aeroplano e sono andato a fare una crociera col seguente itinerario: Roma, Firenze, Torino, Marsiglia, Palma di Majorca, Tunisi, Tripoli, Bengasi, Tobruk, Rodi, Atene, Brindisi, Roma. Durante il mio viaggio ho spedito varie cartoline e lettere senza acquistare mai un francobollo. Ora non vorrei — perchè non ho tempo, e quindi nemmeno danaro — dover fare un viaggio anche in Germania. Ti ringrazio tanto delle parole di elogio. Ti ringrazio anche a nome degli ingegneri Bi e Sofistico.

MARIO e MARIA - Roma. — Perchè non firmate la lettera? «Mario e Maria» è il titolo di una vecchia commedia di Sabatino Lopez. Un'altra domanda: chi vi ha detto che noi stiamo facendo un film sull'aeromodellismo? La notizia è vera, ma doveva essere un segreto. Voi vi proponete senz'altro quali interpreti. Benissimo. Fare vedere il muso. A suo tempo chiederemo su questo giornale chi vorrà — aquilotti e rondini — tentare dei provini. (Non sapete che cosa sono i provini? Ebbene: ve lo dirò quando vi degherete di firmare le lettere che mandate a me).

PIETRO FRILLICI. — Ti ringrazio per i salami e la damigiana che mi hai spedito sul tuo fogliettino di carta. Non posso pubblicare perchè non voglio arrischiare che gli spiriti vendicativi di Raffaello e compagni mi vengano a tirare per i piedi di notte tempo.

GINO ZARA - Venezia. — Ricevo ogni giorno lettere di aquilotti che decantano la bellezza e i meriti, cioè l'utilità, de *L'aquilone*. Ogni giorno e più volte al giorno. E tuttavia le parole di elogio mi fanno sempre dubitare di non meritare (almeno tutte). Crisi di modestia, come vedi. Ti faccio mandare un modellino, come quello che hanno avuto i tuoi compagni abbonati. Guarda però che non è un vero e proprio

modello volante: questo dovrai costruirlo da te, e sono sicuro che impararai, come tanti altri hanno imparato studiando la *Palettra dell'Aeromodellista* (ed oggi vincono le gare tanto sono diventati bravi). Bisogna che tu ti metta d'impegno, con pazienza, cominciando dal n. 1 di questo anno, nel quale ha inizio la descrizione del modello «Roma». Non credo possibile che tu non ci capisca un cavolo, come dici. Dunque studiati, per ora, il modello «Roma» e se proprio non capisci, o c'è qualche cosa che non ti riesce comprendere, rivolgiti alla R.U.N.A. di Venezia, a Ca' Littoria, chiedendo della signorina Bragadin, e dille che ti trovi in una laguna di guai perchè non ti riesce di costruire un aeromodello. Poichè a Venezia ci sono alcuni aeromodelisti bravi, essa potrà indirizzarti a qualcuno di loro; vedrai che ti aiuterà certamente perchè anche lei, dopo aver preso il brevetto di pilota, non aspira ad altro che diventare aeromodellista. Per ora lascia stare le eliche, e il loro passo e tutto quanto riguarda i modelli a motore: prima occorre imparare le cose più semplici, come è appunto il veleggiatore, poi impararai anche il resto. Per avere la collezione del 1936 dovresti mandare 28 lire, cioè il doppio della quota d'abbonamento. Infine un'altra cosa. Sei iscritto alla R.U.N.A.? Venezia tra poco tempo avrà la sua scuola di modelli volanti; ciò sarà molto utile per te, che, oltre agli insegnamenti, potrai avere gli attrezzi ed i materiali.

MARCELLA VANNUTELLI DESPUJOLS. — Benvenuta. Telefona al numero 30.108 e chiedi dell'ing. Bacchelli, che è il direttore della scuola e del centro sperimentale d'aeromodello della R.U.N.A., e apprendrai tutto ciò che ti interessa. Credo che la scuola sia aperta tutti i giorni, mattina e pomeriggio. Ma credo, anche, che tu imiterai la rondine Tucimei, che ha costruito cinque o sei centine e le ha lasciate alla scuola quale segno dell'incostanza femminile. Sento che hai il passaporto. Spero che non vorrai scappare all'estero, adesso che ti abbiamo scoperta (ad ogni buon conto ti scongiuro di andare nei seguenti paesi: in Russia, perchè ci sono i russi; nelle colonie francesi, perchè aggrediscono la brava gente; nella Spagna rossa, perchè maltrattano la gioventù e perchè i bolscevichi si salutano col pugno chiuso come se volessero dire «dopo ti sistemo io»; nelle foreste dell'India, perchè ci sono i leoni e a Londra perchè ci sono la nebbia e la rabbia). Non dire che non sono gentile. Ho risposto con soli dodici giorni di ritardo.

Zio Falcone

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937 alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

MOVVO

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937 con listino prezzi inviando una lira



Grande liquidazione

Valore commerciale L. 110
SVENDIAMO A L. 50

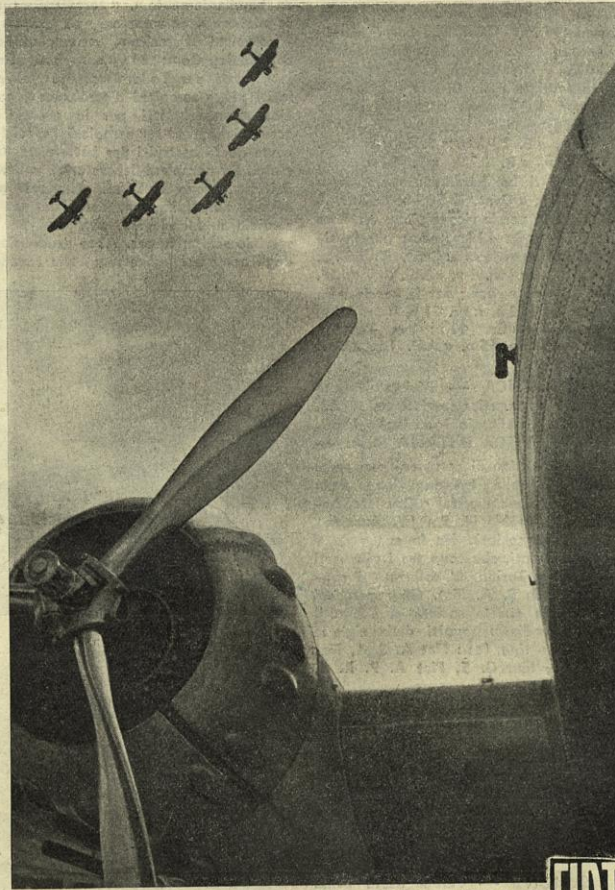
Cronometro - Cronografo il più elegante e fine orologio in commercio in tutta Italia — Telemetro - Tachimetro - Contagiri. Cassa in Nikelcromo - Movimento finissimo su pietre - Merce garantita - Articoli seri. **Approfittate!** Modelli nuovi finora mai venduti da nessun'altra Ditta. Inviare Vaglia o assegno bancario a: OROLOGI SVIZZERI - Milano Corso Sempione, 5 SPEDIZIONE OVUNQUE Catalogo gratis

METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1:8

Fusioni - Profilati - Profilati di Lamiera - Pezzi Stampati - Lamiere - Tubi - Pistoni - Tralicci per Costruzioni Aeronautiche - Serbatoi Extra Leggeri per Benzina e Olio AVIAZIONE - MARINA - GUERRA - INDUSTRIE DIVERSE

"ELEKTRON", S. A. - MILANO
Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: METILEC



MOTORI E AEROPLANI PER TUTTI GLI USI CIVILI E MILITARI

S. A. FIAT - TORINO - VIA NIZZA N. 250
S. A. AERONAUTICA D'ITALIA - TORINO - CORSO FRANCIA 366



Edizioni A. VALLARDI - Milano
MARIA GUIDI
Aquilotti sulle Steppe Africane
LIRE 5



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

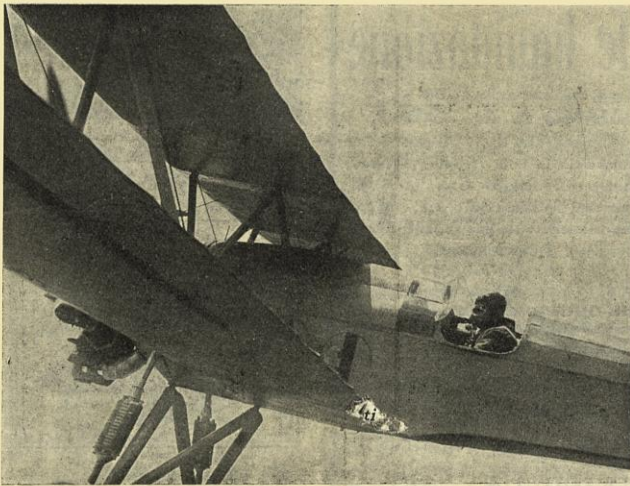
MACCHINE DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Uffici

Fratelli SPALMACH

ROMA
VIA FLAVIA 4

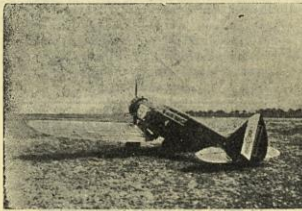


Aeroplano per voli ad alta quota.

N.° 12 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

(Segue della voce « R. Aeronautica »).

Il personale militare della R. Aeronautica è così suddiviso: Arma Aeronautica Ruolo Naviganti (A.A.r.n., Ufficiali e Sottufficiali piloti); Arma



Aeroplano da turismo (Breda 42).



Aeroplano d'assalto (A. P. 1).



Aeroplano d'acrobazia (Breda 28).

Aeronautica Ruolo Servizi (A.A.r.s.); Arma Aeronautica Ruolo Specializzati (A.A.r.sp.); Corpo del Genio Aeronautico (Genio Aeronautico Ruolo Ingegneri: G.A.R.I., Genio Aeronautico Ruolo Assistenti Tecnici: G.A.R.A.T.); Corpo di Commissariato Militare Aero-

nautico (Corpo Commissariato Ruolo Commissariato: C.C.R.C., Corpo Commissariato Ruolo Amministrazione: C.C.R.A.). I principali tipi di apparecchi in servizio nella R. Aeronautica sono: per il bombardamento terrestre « Ca 101 », « Ca 133 », « Ca 135 », « S. 79 », « S. 79 b », « S. 81 », « Cant. Z. 1011 », « P. 32 », « P. 16 », « Br. 20 »; per il bombardamento marittimo « S. 55 X », « Cant. Z 505 », « Cant. Z 506 », ecc.; per la ricognizione terrestre « Ro 37 », « Ca 111 », ecc.; per la ricognizione marittima « Cant. Z. 501 », « MC. 77 », « MF. 4 », « MF. 6 », « MF. 10 », « Ro 43 », ecc.; per la caccia « Ba 27 », « Ca 114 », « Ro 41 », « Cr. 30 », « Cr. 32 », « Cr. 41 »; per l'assalto « Ba 64 », « Ba 65 », « A.P. 1 ». (Vedi singole voci).

AERONAUTICA — Rivista italiana mensile d'aeronautica fondata nel 1927. Sospese le pubblicazioni nel luglio 1932.

AERONAUTICA D'ITALIA S. A. — Ditta costruttrice di aeroplani che sorse nel 1916 dalla trasformazione della « Fiat Aviazione » e del « Cantiere Aeronautico Ansaldo N. 5 » (V. Ansaldo) in un'unica società. Ha la sua sede e gli stabilimenti, che sono tra i più vasti d'Europa, a Torino. E' collegata e controllata dalla S. A. Fiat. Gli apparecchi costruiti da questa società prendono il nome di « Fiat » seguiti dalla sigla e dal numero tipo (es.: Fiat A. S. 1, Fiat C. R. 30, Fiat G. 5, Fiat A. P. R. 2, ecc.).

AERO DIGEST — Rivista mensile americana di aeronautica.

AERONAUTICAL JOURNAL (THE) — Rivista mensile inglese di aeronautica fondata nel 1897.

AERONAUTIQUE (L') — Rivista mensile francese di aeronautica. Si pubblica dal 1918.

AERONAVE — Parola usata come sinonimo di dirigibile (V.)

AERONAVIGANTE — Termine generico che indica chi esercita la navigazione aerea.

AERONAVIGAZIONE — L'arte di condurre per via aerea gli aeromobili da un punto ad un altro della terra, seguen-

do una rotta prestabilita (V. Navigazione aerea).

AERONCA — AERONAUTICAL CORPORATION OF AMERICA — Ditta costruttrice di aeroplani e piccoli motori da aeroplano. Gli apparecchi di questa ditta sono, in genere, di tipo monoposto o biposto da turismo. Uno dei più noti è il « C. 1 », monoposto ad ala alta in costruzione mista; altro tipo recente sono l'« L. A. » e l'« L. B. » simili nei dettagli costruttivi, ad ala bassa con motore Le Blond da 80 HP.; velocità massima 190 Km-ora, autonomia Km. 800 con carico utile di 300 Kg.

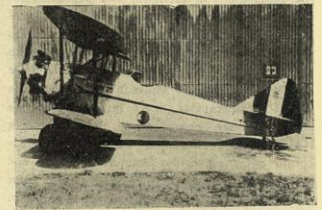
AEROPARCO — Parco di aeromobili.

AEROPITTURA — Genere di pittura che trae la sua ispirazione dalle prospettive aeree e dalle sensazioni che si provano in volo.

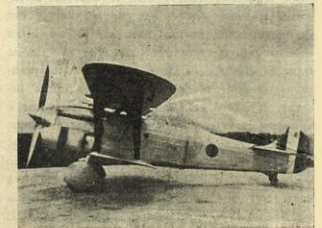
AEROPLANE (THE) — Rivista settimanale inglese di aeronautica.

AEROPLANO — E' un velivolo munito di uno o più motori, capace di partire (V. decollare) e posarsi (V. atterrare) su superfici solide pianeggianti. (Per la nomenclatura delle varie parti dell'aeroplano V. velivolo). A seconda del loro particolare impiego, gli aeroplani si distinguono in: 1) aeroplani « civili » che prendono il nome di « aeroplani da trasporto » quando sono adibiti al trasporto di passeggeri, posta, merci nelle aerolinee (V.) e « aeroplani da turismo » se usati come mezzo turistico o sportivo; 2) aeroplani « militari » delle varie specialità: « aeroplani da bombardamento », « aeroplani da ricognizione », « aeroplani da caccia », « aeroplani d'assalto », « aeroplani da combattimento »; 3) « aeroplani scuola », usati per l'addestramento dei piloti; 4) « aeroplani d'acrobazia », particolarmente adatti per le evoluzioni acrobatiche; 5) « aeroplani speciali » come quelli costruiti per battere un primato, gli aeroplani laboratorio, a bordo dei quali sono installati strumenti per misure aerodinamiche, aeroplani per il servizio meteorologico, aeroplani per il servizio sanitario, ecc. Altra suddivisione degli aeroplani può essere fatta tenendo

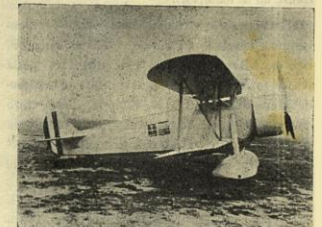
presente 1) la posizione dell'ala rispetto alla fusoliera: « aeroplano ad ala alta », « media », « bassa »; 2) il numero dei motori che azionano il velivolo: mono-



Aeroplano da scuola (Breda 25).



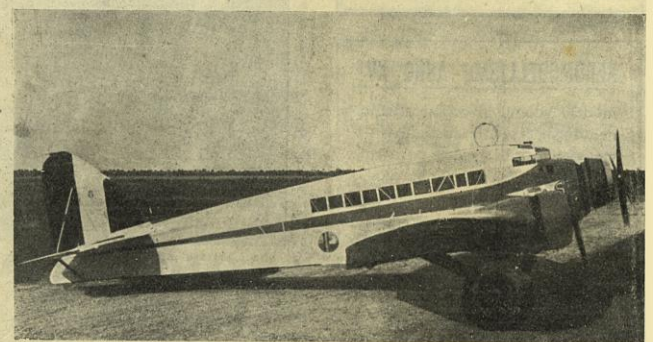
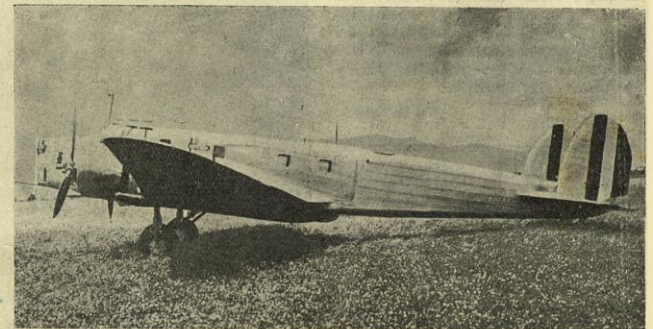
Aeroplano da caccia (Fiat C. R. 32).



Aeroplano da ricognizione (Ro. 37).

motore, bimotore, trimotore, quattrimotore; 4) il numero dei posti utili sull'aeroplano: monoposto, biposto, multiposto.

(Continua).



Sopra: un apparecchio da bombardamento « B. R. 20 »; sotto: un « S. 73 P. » da trasporto posta e passeggeri.