

L'AVIOLONE

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



FRA LA STORIA E LA LEGGENDA

Il viaggiatore che capitò a Kassa in Ungheria, nel suo piacevole andare nei dintorni della città, è condotto, a un tratto, a sostare sulla sommità di un'alta rupe che domina un'ampia vallata, dove ci sono fitti boschi, placidi laghi, torrenti impetuosi e burroni profondi.

In questo luogo d'incanto, indicherà la guida, Mattia Ladislao Boor eseguì nel 1580 il suo primo e ultimo volo. Figlio di uno speziale, egli nacque verso la metà del sedicesimo secolo con due germi: col germe del volatore e con quello del farmacista. Il destino, invece, ne fece prima un farmacista, poi un aviatore perché, seguendo la professione paterna, Boor si dedicò alla farmacopea e probabilmente riuscì a raggranellare con questo lavoro molto denaro. Poi, un bel giorno, dato ad-



dio alle polveri, ai decotti ed agli unguenti, aprì lo sportellino del suo bernoccolo di volatore e si dedicò allo studio di una macchina più pesante dell'aria, che avesse la proprietà di volare a una non piccola altezza da terra.

Fin da ragazzo questo ungherese manifestò le sue precoci doti inventive, che preannunziavano il volo sublime a cui egli era destinato. Infatti, in margine ad un disegno di uccelli che volano, da lui eseguito a 16 anni, scrisse queste parole: "Icaro non è caduto; è la mitologia che vuole così, per non far montare gli uomini in superbia".

"Sciuperai i quattrini che hai con tanta fatica raggranellato, in vani esperimenti!" lo avevano ammonito più volte i familiari. Ma Mattia Ladislao Boor fu inflessibile nella sua risoluzione e si diede, studiando un grosso falcone che teneva sempre con sé, a fabbricare il suo apparecchio aereo.

Aveva, questo, la forma di una barca munita ai lati di due grossi remi all'estremità dei quali erano fissate due lunghe ali di stoffa che potevano, secondo i movimenti delle braccia del pilota, alzarsi, abbassarsi e battere nell'aria. Un timone a coda d'uccello, ch'egli manovrava per mezzo di due aste di bambù fissate ai remi, completava la descrizione del "prodigioso veicolo che poteva", secondo le testimonianze del tempo, "viaggiare come aquila librata sul vento".

L'ungherese dapprima provò l'equilibrio dell'apparecchio sospendendolo nel vuoto, e quando si credette sicuro di fatto suo, lo fece trasportare sull'alta rupe che dominava la vallata e decise di spiccare, un giorno di bel tempo, il volo.

Mentre la "barca volante" veniva spinta via dal picco, Mattia Ladislao Boor sollevò il timone e incominciò a remigare furiosamente nell'aria. L'apparecchio, che aveva

incominciato lentamente a planare, diede allora un balzo in avanti e procedette, sfruttando la forza dinamica e motrice dell'aria, spedito nello spazio, finché gli spettatori di quella straordinaria scena videro l'ungherese volante allontanarsi e sparire nella leggera foschia che velava l'orizzonte.

Del prodigioso uccello artificiale più nulla si seppe. Affondò miseramente in un lago, oppure cadde sfrac-

cellato in fondo a un burrone? Gli abitanti della montagna narrarono per qualche tempo, col terrore negli occhi, di una grande ombra che vagava, nelle notti di luna, fra i picchi più inaccessibili della Cassovia. Ma un anno più tardi, alcuni pescatori di Kassa trovarono sulle sponde di un torrente, ai piedi di una roccia altissima, un cadavere che le acque avevano reso irriconoscibile.

Antonio Brunori

PER IL VOLO PIÙ ALTO

Nella conquista delle altezze il velivolo non può vantare, come per la velocità, un primato imbattuto e imbattibile da qualsiasi altro mezzo. Presentemente, infatti, la più alta quota è stata raggiunta dall'uomo a bordo del "più leggero dell'aria" (aerostato). Gli americani Anderson e Stevens, nel novembre 1935, si sono elevati con il pallone "Explorer II" a oltre 22.000 metri!

Il massimo toccato dal velivolo è stato invece di 15.230 metri, primato conquistato dall'inglese Swain nel settembre 1936.

Ma nonostante questa "inferiorità", il risultato raggiunto dalla macchina "più pesante dell'aria" supera in importanza il primato dell'aerostato, in quanto che per il velivolo il raggiungimento delle alte quote non è fine a sé stesso e non rappresenta soltanto una pura conquista scientifica, ma è un mezzo per conseguire i più utili risultati pratici nel campo della navigazione aerea veloce e sicura, come diremo in seguito.

Intanto cerchiamo di renderci conto delle difficoltà che presenta per il velivolo il problema della conquista delle altezze. Nel grafico che presentiamo è riportata una serie di primati mondiali di altezza conquistati dal 1910 in poi. Ora rendiamoci conto delle difficoltà superate nella faticosa scalata alle altitudini dell'atmosfera.

Si sa che un velivolo, di determinato peso e caratteristiche aerodinamiche, ha bisogno, per stare in volo ad una certa quota, di una determinata potenza (detta appunto potenza necessaria al volo), e tale potenza necessaria è maggiore quanto più elevata è la quota. Si sa pure che se il velivolo dispone di una potenza (potenza disponibile, fornita dal motore) maggiore della suddetta, può "salire" fino a raggiungere quella quota (limite) nella quale la potenza necessaria al volo è uguale alla potenza del velivolo.

Nei primissimi aeroplani, muniti

di motori di pochi cavalli, la potenza disponibile era praticamente uguale alla potenza necessaria al volo, anche per le bassissime quote. Cosicché, non esistendo nessun margine, nessun "eccesso" di potenza, tali aeroplani non erano in grado di salire e dovevano effettuare il volo a pochissimi metri da terra.

Molti dei nostri giovani lettori romani o milanesi o torinesi potranno a tal riguardo chiedere ai loro padri notizia dei voli eseguiti nell'estate del 1908 dal francese Delagrè nelle piazze d'armi delle nostre città, trasformate per l'occasione in arene per spettacoli aerei, regolarmente recinte da steccati.

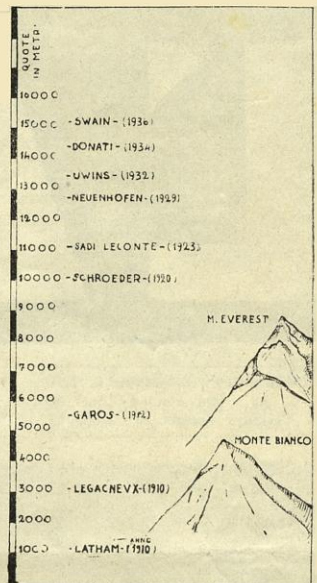
Si sentiranno dire che quei voli (o tentativi di volo) erano eseguiti ad un'altezza di pochi... centimetri da terra, e i meglio riusciti non superavano l'altezza dello steccato; e la ragione non era quella di nascondere la vista del prodigio agli spettatori esterni non paganti...

Del resto eccovi la fotografia del primato ufficiale d'altezza raggiunto il 31 ottobre 1908 dal francese Farman: quota massima metri *venticinque!*

Dunque condizione indispensabile per salire in quota è il possesso di



Il primato d'altezza del 1908: Farman raggiunge la quota di metri 25.



Il diagramma delle quote raggiunte.

esuberanza di potenza. Così a mano a mano che i motori diventavano più potenti, la quota limite si elevava, e già nel 1912 furono superati i 5000 metri.

Ma il motore a scoppio impiegato in aviazione ha in sé congenito un grave difetto. La sua potenza diminuisce con l'elevarsi della quota di volo, poiché la densità dell'aria — e quindi in definitiva il peso della miscela di cui il motore si nutre — diminuisce con la quota.

Sicché a 5000 metri la potenza di un normale motore è alla incirca dimezzata, rispetto a quella di quota zero.

Ecco perché con velivoli muniti di tali motori, anche di grande potenza, non si può assolutamente salire oltre una certa quota (inferiore a 10.000 metri).

Per montare a quote superiori sono indispensabili i motori detti *sovralimentati*, provvisti di un organo — il compressore — capace di ripristinare in quota la densità della miscela, e quindi la potenza, mediante la compressione dell'aria ambiente.

Per raggiungere poi le altissime quote, dell'ordine dei 15.000 metri, si sono dovuti impiegare motori con due compressori, il secondo dei quali, a partire da una certa altitudine, comprime ulteriormente l'aria già compressa dal primo.

Questo per quanto riguarda il problema meccanico. C'è poi da considerare il problema fisiologico, poiché si sa che l'organismo umano non può resistere in condizioni ambiente quali sono quelle delle alte quote. Già al disopra dei 5000-6000 metri un uomo normale ha assoluto bisogno di apparecchi di respirazione che gli forniscano la quantità di ossigeno necessaria alla vita. Verso i 15.000 metri non è più sufficiente il solo apparecchio respiratorio. Occorre un vero e proprio scafandro che difenda tutto il corpo dai nocivi effetti della depressione esterna, e dentro il quale scafandro vengono creati artificialmente una pressione e un condizionamento di aria sufficienti alla vita.

Occorre poi anche difendere l'organismo dal freddo intensissimo, la temperatura dell'aria diminuendo rapidamente con l'altitudine, fino a raggiungere i 50 gradi sotto zero alle quote oltre 10.000 metri (stratosfera).

Il riscaldamento è ottenuto gene-

ralmente con delle resistenze elettriche disposte negli indumenti.

Come abbiamo detto al principio, se ci si sforza di raggiungere con il velivolo quote sempre più alte, è perché ci si ripromettono notevoli benefici in ordine alla sicurezza e alla velocità di navigazione.

La sicurezza è data sia dalla quota in sé, che permette in caso di discesa forzata un ampio raggio di planata, sia dalla possibilità di trovare nell'alta atmosfera condizioni favorevoli al volo per l'assenza o la minor frequenza delle perturbazioni atmosferiche (temporali, nubi, venti).

La maggior velocità è consentita dalla minor resistenza all'avanzamento che offre l'aria meno densa.

Sicchè i moderni velivoli, muniti di motore con compressore capace di mantenere costante la potenza fino ad una certa quota, raggiungono a tale altitudine la loro massima velocità.

I suddetti velivoli perciò hanno convenienza a navigare in quota. In-



Ecco a che cosa conduce la voglia di volare. I milanesi Falchetti e Vultur hanno appiccicata i loro volti a due molto immaginari aviatori.

fatti, — per citare un esempio — il pilota Howard Hughes, che ha recentemente compiuto la traversata aerea del continente americano (4000 chilometri) alla spettacolosa velocità media di 531 Km/ora, si è mantenuto sempre al disopra dei 6000 metri.

E i giornali parlano ora di un progetto della Società Boeing per la costruzione di aeroplani da trasporto stratosferici, idonei cioè a navigare a quote superiori ai 10.000 metri e perciò provvisti di speciali cabine ermetiche a tenuta d'aria.

Tali aeroplani, capaci di 36 passeggeri, avrebbero una velocità di 530 Km/h. (alle quote suddette) e un'autonomia di 6000 chilometri.

E' una notizia che viene dall'America, voi direte, e quindi va accolta con beneficio d'inventario. Eppure, forse a non lontana scadenza, vedremo realizzate anche queste che ora sembrano soltanto delle americanate.

Diel

Sapete....

- che cosa è un andropiteco ?
- No
- perchè doli l'elfonno s'indiana ?
- No
- che cosa ha fatto il mio rosso di Natalia ?
- No
- come si fabbricano le abitudini italiane ?
- No

E allora, che diavolo sapete ?

Leggete i Valitti del Impasta di Enzo Jemma, romanzi che fa seguito a *Don Avito* e *contro Vanto*, che apparirà fra poco e puntate su *L'Aquilone*. Imparerete molte cose importanti e divertenti.

RECENSIONI

“Quando gli aeroplani rombano,,

Un libro che fosse insieme propaganda per il volo, rievocazione storica, descrizione folkloristica e cronistoria delle grandi imprese aeree, avrebbe spaventato e scoraggiato chiunque. Troppa materia, troppe contemporanee necessità; immaginate un capitolo che lusinga la nuova estetica aviatoria del paesaggio visto dall'alto, accanto ad un altro che dà l'elenco delle linee aeree civili italiane, con relativi dati statistici. Immaginate di ripercorrere per via aerea il famoso viaggio oraziano da Roma a Brindisi, per piombare poi di colpo nella descrizione di un volo attraverso il deserto.

Esperienze personali, considerazioni culturali, rievocazione di avvenimenti famosi e di episodi ignorati, richiami al passato e sguardi lanciati verso lo avvenire, tutto troverà il lettore in questo libro. Dicevamo più sopra che un tale programma avrebbe scoraggiato chiunque, ma al termine della lettura abbiamo dovuto riconoscere che l'abilità di Adone Nosari ha saputo creare un'opera che condensa in 350 pagine tanta esperienza e tante utili cognizioni, come finora raramente c'era stato dato di constatare.

Il Nosari ha tentato dunque il libro completo, il libro che veramente fosse aviatorio da cima a fondo, nella materia e nello spirito, toccando tutte le corde e trattando tutti gli argomenti, dall'eroismo all'estetica del volo, dai vantaggi di natura materiale alle bellezze di carattere spirituale e intellettuale. E' riuscito egli nel suo intento? Crediamo di poter dire di sì. Per quanto l'assunto fosse formidabile e gli ostacoli da superare non indifferenti, l'opera raggiunge lo scopo desiderato, cioè quello di imbevverare il lettore di aviazione, di insinuargli il senso e il desiderio del volo in tut-

to se stesso: nel cuore e nei nervi. Nella prima parte il lettore viene stimolato nella sensibilità: l'aviazione appare qui un nuovo modo di vivere e di considerare il mondo, dal punto di vista estetico e culturale. La seconda parte è una cronistoria di tutte le imprese dell'aviazione italiana, dalle origini alla guerra abissina. I primi voli, i primi eroi, la guerra italo-turca, la guerra mondiale, l'assenteismo del dopoguerra, la magnifica rinascita voluta ed attuata dal Fascismo, le grandi crociere in massa, fino al recente splendido contributo dato alla vittoria africana, tutto è trattato in queste pagine con passione e misura, con efficacia e chiarezza. E mai Adone Nosari rinuncia alla interpretazione personale di artista, di giornalista e di aviatore, di aviatore spesso testimone oculare delle gesta narrate.

La terza parte, infine, contiene la biografia rapida ed incisiva dei nostri maggiori eroi di guerra e di pace, caduti per una più grande Italia ed una più gloriosa aviazione.

Questo libro va letto da tutti gli appassionati d'aviazione e da tutti coloro che questa stessa aviazione



Questo fanciullo di Pisa è stato rinchiuso, per castigo, in una buia prigione. Ma egli si consola leggendo L'Aquilone.

vogliono compiutamente conoscere ed apprezzare.

Le pagine migliori del libro di Nosari sono quelle in cui la letteratura non tenta di sopraffare la materia.

L. R. d. R.

“L'Arcipelago delle stelle,,

Sentirsi prendere per il colletto e, dopo un fulmineo viaggio a ritroso attraverso i secoli, essere lasciati sulla riva del Fiume delle Ombre è cosa che non capita tutti i giorni. E non sarebbe stato neanche un affare piacevole, se l'autore de L'Arcipelago delle Stelle ci avesse lasciati soli alle prese con gli uomini della selva nell'età primitiva. Una vivace ed impertinente descrizione ci accompagna, invece, lungo i sentieri di un mondo che la fantasia aveva finora appena sfiorato, dove le manifestazioni violente della natura e le infantili brutalità di quegli uomini ci appaiono meno paurose in un contrasto di grave e di burlesco entro un'atmosfera epica e stupefacente.

Sarebbe stata una pretesa di pessimo gusto o, per lo meno, un atto di poco riguardo verso la raffinata maturità salgariana dei lettori, se a-

vessimo avuto l'intenzione di presentare L'Arcipelago delle Stelle come l'ultima perla di una lunga collana di avventure che ha coronato la loro immaginazione.

Non può definirsi avventura il nastro magico che Enzo Jemma ha voluto svolgere sotto gli occhi impazziti del lettore pervaso continuamente da una sensazione piacevolissima di prigionia entro una rete invisibile che tiene legate in una sorprendente continuità di azione le molteplici varianti di una fiaba meravigliosa. E nemmeno un racconto può rappresentare la leggenda dell'araba fenice che sempre appare, immancabile e miracolosa, là dove la logica e la volontà degli uomini si manifestano ogni volta impotenti a spiegare i fenomeni mirabili e decisivi che hanno piegato il corso degli avvenimenti per lo sviluppo e per la genesi del volo.

Si entra in un sogno delicato e lontano, quando gli uomini erano dei fanciulli forti, generosi e crudeli ed i loro istinti costituivano i primi abbozzi rudimentali di sentimenti maturati di pari passo con una intelligenza ancora piccola. Sono i prodigi di Baluk che fanno nascere nell'animo del rivale Arim il demone del volo; ed è nel folle e temerario tentativo di rincorrere gli uccelli della foresta che il suo corpo si trasforma nel rogo che libererà l'aquila eterna e fatidica.

Con la prima parte del libro il sogno ha una sosta: si ha l'impressione di tornare tra le nostre povere cose reali, ma il rammarico di una illusione spezzata dura poco: i sensi si abbandonano di nuovo, la brezza tenue della leggenda riprende a spirare e ci sospinge fino alla fine verso le stelle, verso il cielo, mentre l'ombra di un'ala ci precede continua sopra un incantevole paesaggio che i secoli dissolvono in un orizzonte lontano.

I. Verga



Il pilota Donati pronto per spiccare il volo che lo porterà a quota 14.000.

UN MIO AMICO BIZZARRO - Fantasia

Ho un amico nevrastenico. Egli vive in un suo mondo ovattato e malinconico, che egli si vien rabricando ora per ora, minuto per minuto, ove tutti i rumori finiscono per giungere attenuati, le luci smorzate, i profumi evanescenti e irriconoscibili. Non ho l'idea delle sensazioni di coloro che vivono in un simile mondo remoto. Deve essere una vita stolta e tremenda, trascorsa in una continua difesa contro le insidie rappresentate dalle cose più comuni: una finestra aperta, una motocicletta che passa, un fiacone di violento profumo lasciato aperto...

Ieri, questo mio amico bizzarro è venuto a trovarmi. Aveva la sua aria spaventata. Le sue apprensioni erano tremende. Egli aveva letto in un giornale la descrizione del mondo, quale sarà tra poco, fatto dal signor D. W. Douglas, il noto costruttore di apparecchi americani.

— Capisci... — egli si lamentava — gli aeroplani vanno invadendo il mondo! Questo Douglas, questo indavolato americano, si è dato a fare delle previsioni spaventevoli! Il cielo dell'avvenire viene da lui descritto come un immenso vivaio di aeroplani, lanciati alla pazzia corsa di 800 chilometri all'ora. Delle aeronavi mostruose, grandi come transatlantici, solcheranno gli spazi, conducendo da un punto all'altro del globo una tranquilla umanità abbruttita dalla folle gioia del volo. Questi sciocchi viaggiatori saranno stati allettati dalle volgari promesse di una buona cucina, di comodi letti, di spogliatoi confortevoli, unite al permesso di fumare. Come se simili piaceri potessero essere ancora gustati nell'inumana posizione di star sospesi tra cielo e terra, contraria alla migliore delle nostre leggi, la più nobile e la più confortabile: la legge di gravità. Delle macchine saranno lanciate verso la stratosfera, entro le quali degli uomini camuffati dalle maschere atroci correranno senza posa per quell'ibrido mondo che non è più la terra e non è ancora il libero universo dei pianeti e delle stelle. I cieli del signor Douglas saranno terribili e apocalittici: i radio-fari rovescieranno fasci di luci verso l'alto, sopraffacendo, con le loro innaturali sorgenti luminose, lo splendore degli astri, riempiendo di voci misteriose e tremende gli spazi fino alle più inverosimili altezze. Noi vedremo anche una più atroce invenzione. Il signor Douglas si compiace di descriverla con termini comuni, tanto da trarre in inganno un uomo senza fantasia, fino a fargli credere che si possa trattare della più innocente delle invenzioni: noi vedremo, amico mio, l'aeroplano senza pilota. Voi capite di che cosa si tratta? Tutte le letterature sono piene di vascelli fantasma che vagano incessantemente per i mari burrascosi senza gli uomini di equipaggio. E noi avremo gli aeroplani-fantasma, lanciati nelle notti di tempesta tra le nebbie e i venti. Si potrebbe immaginare una più macabra fantasia? Dimmi, amico mio, dove potranno andarsi a nascondere, tra poco, i pacifici abitanti della terra, amanti del viver quieto, dei silenzi, delle penombre, dei cieli spopolati e tranquilli?

Lo considerai un momento in silenzio. Poi gli dissi:

— Ami a tal punto la pace?

— Non cerco che quella — mi rispose con amarezza — e le previsioni del signor D. W. Douglas mi fanno pensare ad un mondo ove non sarà più possibile adattarsi, con i suoi cieli abbarbaglianti e sonori popolati di uomini e di macchine.

— Bah — cercai di consolarlo — io penso che un rifugio ci sarà per te...

— Credi? E dove, dunque?

— Esiste un luogo che viene descritto come il più silenzioso che mai sia stato conosciuto. Tacito, fermo, senza venti, ove i rumori per leggi naturali si smorzano. Un eliso di quiete...

— Esiste un luogo simile? — mi chiese il nevrastenico con cupidigia. — E non me ne avevi mai parlato?

— Ma sì, amico mio... La stratosfera!

— Mi guardò pensoso. — Ma per raggiungerla dovrete montare in aeroplano — aggiunsi subito in modo dispettoso.

— Non fa niente — mi rispose già conquiso. — Ma ci si potrà poi soggiornare?

— Ah, questo non te lo posso garantire, amico mio...

Guglielmo della Noce

UNA LEZIONE DI LATINO

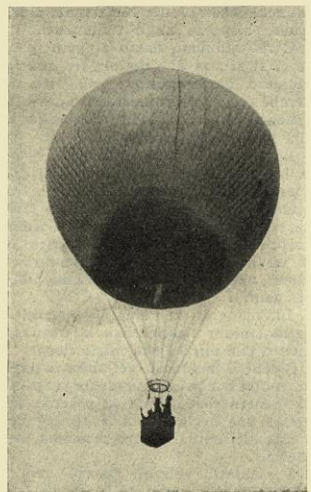
— Rosa: la rosa; rosae: della rosa...

La voce monotona del professore Paoli si spande per l'aula ed entra nelle orecchie di quei 30 alunni che lo guardano stupiti come stentassero a credere che nel timbro di quell'uomo, ormai vecchio, ci possa essere tanta acuta forza di penetrazione. Non sembra stanco di ripetere le medesime cose: la sua bianca barba si muove ogni qualvolta apre la bocca e quel movimento continuo, quasi automatico, è seguito da diversi sguardi che ne sembrano attratti. Altri ammirano estaticamente tutta la parete di fronte: dalla lavagna al quadro del Duce, dall'appendipanni, ove fa bella mostra di sé il soprabito del professore, al Crocifisso bianco che l'incucina del bidello rende quasi nero per la troppa polvere depositata. Pochi seguono ciò che dice il professore e questi pochi lo fanno anch'essi con una certa ristrettezza.

Ma perchè quel biondino lì, in fondo a destra, si agita? Perchè guarda con aria indignata il compagno vicino di banco? Forse si meraviglia che questi segua la lezione con tanto interesse? No, è un pizzicotto di quel piccolo impostore che lo agita tanto.

E quel piccolino lì in terza fila, perchè tiene ostinatamente lo sguardo fisso sul piano del banco? Medita forse sulle aride parole che san di stantio e di noia? No, legge un giornalino che fa scorrere sotto il foro del calamaio già cautamente tolto poco fa.

Ed il professore Paoli spiega, spiega... E' un tantino esasperante con le sue declinazioni in quel dicembre così carico di eventi. Già le nostre truppe da tempo hanno varcato il March, Adua è italiana, il forte di Macallè riode i canti della Giovinetta italiana e Dalmazio Birago ha scritto col proprio sangue la prima pagina eroica della



Vedasi voce Aerostato libero nella Piccola Enciclopedia Aeronautica Illustrata.

aviazione italiana in Africa Orientale. Possono i piccoli interessarsi delle declinazioni latine, quando laggiù si combatte per la civiltà, per la grandezza della Patria?

Ed il professore continua monotono, incessante.

Un tiepido sole meridionale inonda le vie: pochi giorni fa ha piovuto, ma adesso è tornato il sereno ed il cielo è tanto azzurro, da sembrare che le ultime piogge l'abbiano lavato. Qualche sguardo si fissa, attraverso i finestrini, nel limpido cielo e più di una mente sogna di solcare quell'infinito azzurro affidato alle ali d'Italia e ad un potente motore che col suo rombo ridesti le campagne sonnolente.

Ma cosa è questo rumore? Non è il metallico brontolio di un aeroplano che si avvanza? Trenta paia di occhi si volgono verso il cielo, trenta cuori pulsano più veloci. Non sono abituati a veder molti aeroplani da quelle parti dell'Appennino meridionale che si trova fuori dalla rotta normale. Il rombo si avvicina: ormai non c'è più dubbio: è un aeroplano. I ragazzi non si contengono più, protendono gli sguardi fuori ed ansiosi attendono di vedere le ali argentee che maestosamente si librano, nel cielo.

Ecco! Un grido di gioia, tanti piccoli gridi, un susseguirsi di impressioni, di «oh!» prolungati... Anche la voce del professore si è interrotta e non trova il coraggio di richiamare all'ordine i ragazzi che ammirano la forza della Patria.

L'aeroplano è passato, i commenti non sono però finiti. Il professore ha interrotto la lezione e fa dei cenni come per richiamare all'ordine quei fanciulli resi irrequieti da una visione di potenza e di gloria. Ma non parla, fa solo dei cenni quasi voglia risparmiare la voce per le declinazioni latine. Ma perchè ha gli occhi così lucidi? Strano, una goccia s'è fermata all'orlo del ciglio e scende giù per le gote incanalandosi nelle rughe che solcano il viso. Non parla: con i cenni e lo sguardo prega i piccoli di tacere, di star fermi. Più di quanto potrebbe il terribile sguardo del professore di matematica, che passa per l'Orco Nero delle scuole medie di M..., può il dolce ed implorante sguardo del professore Paoli. La scolarecca tace e le labbra del vecchio si schiudono per parlare, ma la barba trema, perchè il mento, per la commozione, non vuol star fermo. La parola, che prima tanta noia arceava, adesso è attesa. E parla il professore con voce tremula, quasi rotta dai singhiozzi:

— Ragazzi, scusate. Non posso trattenerne la mia emozione ogni qualvolta vedo un aeroplano solcare il cielo della nostra bella Italia. E' troppo forte per me, ormai povero vecchio...

Un silenzio profondo regna nell'aula, un



Il Duce fra i bimbi della colonia italiana di Bengasi.

silenzio rotto dall'ansimare del professore che, con gesto stanco, stringe con l'ossuta mano la fronte. I piccoli si guardano commossi ed incuriositi, quasi quasi non sanno quale contegno tenere.

— Sì, ragazzi — ripiglia la voce roca — ogni volta che vedo un aeroplano non posso trattenermi, è più forte di me... mi ricorda il figlio mio, l'unico figlio che offrì la giovane vita in olocausto alla Patria. Lo vidi partire nel 1917, in un'alba gelida di febbraio, per il fronte. Cantava, era giulivo e, battendomi una mano sulla spalla, mi diceva scherzando: « Sta' di buon animo, ti scriverò fra un paio di mesi da Trieste ».

Aveva appena 17 anni ed era partito volontario. Sapeva di lasciarmi solo, che la madre era morta alcuni anni prima, ma un'altra madre lo chiamava: la Patria. Non volli ostacolarlo: io stesso avevo inculcato nel suo animo quei sentimenti di amore patrio e non potevo, per un senso di egoismo, distruggerli. E lo intesi cantare fino a che il treno non si allontanò. Lettere brevi ma frequenti mi scriveva, tutte sature di sacro ardore, che mi inorgoglivano. Un giorno mi scrisse che aveva fatto domanda per passare in aviazione: gli sembrava che star fermo fosse troppo poco: voleva volare, oltrepassare le trincee e librarsi sulle ali della Patria in una sfida alla morte ed al nemico ed io non mi opposi a questo suo disegno. Era entusiasta dell'Arma azzurra che lo inorgoglivava, lo faceva più uomo, come mi scriveva la sera tornando dai voli di ricognizione, per dirmi le sue impressioni, per farmi partecipe dei suoi entusiasmi, delle sue speranze.

Seppi poi che era incurante della fucileria e dei tiri antiaerei: affrontava gli alati rivali, li costringeva al suo gioco di morte, li tentava, e, al momento opportuno, con una scarica di mitragliatrice annientava le ali nere crociate, che volevano opporsi alle tricolori. Troppo ardimentoso egli era, troppo noncurante dei pericoli e mi scriveva che mai si era sentito sicuro come da quando volava, povero Gino, e la morte stava in agguato e tendeva la sua triste insidia.

Cinque apparecchi abbatté; ma un giorno non fece più ritorno al campo: era andato incontro alla gloria, era andato tra le braccia del suo sogno a raggiungere la mamma, di cui sentiva ancora la necessità delle carezze. Fu ritrovata la salma e fu sepolta sotto una valanga di fiori: il suo volto anche da morto conservava quella serenità e quel sorriso abituali quasi ad indicare che la morte in volo è la morte più bella, è la fine più eroica. E mi ha lasciato solo...

E qui al prof. Paoli la voce tremò, ma subito si riprese:

— Con ciò vi voglio dire, ragazzi, che sono orgoglioso anche se un tremito mi assale ogni volta che vedo un aeroplano: è un tremito, non so neanche io, di gioia e di dolore: gioia, perchè vedo quell'ala italiana, che il povero Gino tanto amava, alla testa delle ali di tutte le altre Nazioni; dolore, perchè Egli non è qui a godere di questa potenza invidiata che era il Suo sogno e di tutti Coloro che per l'Aviazione diedero la vita...

Un silenzio profondo segue le parole del professore dai cui occhi irradia una luce viva; tutti sono muti, commossi ed invidiano coloro che forse in quel momento, giù in Africa, sorvolano le Ambe ridestando col rombo dei loro motori la secolare inerzia di un popolo rozzo ed incivile, apportando la potenza, la gloria e la civiltà romana.

Ma Reati cosa fa? Lui, sempre così timido, si alza in piedi e, rosso in viso, grida:

« Viva l'Italia! Viva l'Aviazione! ».

Un « evviva » prorompe da quei petti orgogliosi di Balilla, future speranze ed aquile implumi, ma che un giorno spiecheranno il volo divenute aquile dalle larghe ali e dal potente rostro.

— Grazie — dice il professore — adesso ripigliamo: rosa, la rosa; rosa, della rosa...

Ma chi capisce oggi il latino?

Rodolfo Lanocita

Collaborazione dei giovani

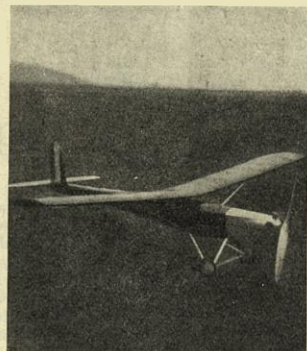
LA STELLA

Finalmente, dopo tanta fatica, tanta ansia, tanto lavoro, il mio aeromodello era finito. Avrei voluto provarlo subito, ma già scendeva la notte, una notte tempestata di stelle, fresca e misteriosa. Aspettai. La mattina, prestissimo, ero in piedi già vestito, sicuro della buona riuscita del mio apparecchio, del mio « Minniti »! Mi avviai per le strade quasi deserte, facendo voltare i rari passanti meravigliati del mio aeroplano. Giunsi così in un prato spazioso che già mi era parso adatto allo scopo. Detti cento giri all'elica, posai il mio « Minniti » in terra con la speranza e la gioia che mi traboccano dal cuore. Un fremito, una breve corsa e le sue ali segnarono un volo sul terreno in fiore. Io corsi, urlando. Era il mio primo aeromodello e volava! Toccai terra con un atterraggio magnifico, degno d'un bravo, bravissimo pilota. Detti allora cinquecento giri all'elica e lo lanciavi. Si librò sicuro, raggiungendo un'altezza di cinque o sei metri. Io lo seguivo estasiato. A un tratto un colpo di vento lo fece traballare. Ebbi un sussulto. Riprese l'equilibrio, ma la sua direzione era mutata. Respirai, ma per poco; sentii come se qualcosa si staccasse dal mio cuore al vedere che il mio « Minniti » si dirigeva verso un grosso pilone. La distanza diminuiva rapidamente; un schianto, un baleno bianco sul cielo azzurro... Corsi laggiù come un forsennato: un groppo di piante mi att-

nagliava la gola e mi impediva di gridare. Le ali spezzate sembravano braccia che chiedessero aiuto; il carrello storto, l'elica rotta, il tubo aperto in più parti: ogni riparazione sarebbe stata inutile. Ora io credo che ogni apparecchio abbia un'anima e che questa tenda ad andare in un cielo speciale, dove si muta in una stella.

Per dare degna sepoltura, se posso dire così, ai resti del mio apparecchio, trassi i cerini, ne accesi uno, avvicina ed allontanai la mano, incerto. A un tratto un crepitio secco, una fiammata alta e in un fumo tenue tenue tutte le mie speranze, la mia fatica e il mio lavoro volavano in cielo insieme alla sua anima.

La sera invano cercai la stella. Alcuni giorni dopo, in una sera di plenilunio, mentre dal mio letto guardavo un rettangolo di cielo attraverso la finestra spalancata, si compì il miracolo. Fosse miracolo o immaginazione ancora non so: vidi una stella luminosa attraversare il cielo, poi fermarsi verso oriente. Mi rivoltai fra i cuscini, inquieto e dopo poco caddi in un sonno profondo, pieno di sogni e di incubi. Mi pareva di vedere un pezzo di cielo, strane stelle che mi sembrava avessero vaghe forme di uccelli, e che mandavano strani colori. Vi era il verde, un verde cupo come quello di un prato di trifoglio su cui è passata una nuvola pietosa, seminandovi manciate di perle; vi era il rosso, un ros-



Aeromodello a fusoliera, tipo A.S. 1, costruito dal torinese Umberto Giuseppe Darbesio.

so fiamma acceso come quello dei tramonti estivi, e il bianco, candido come le nostre purissime vette.

Sentii una voce cupa, ma pur dolce che mi diceva i nomi delle stelle con tenerezza profonda e dal tono immaginativo il gesto largo e calmo:

— Guarda, quella lassù è Birago; quell'altra luminosissima è Baracca, l'altra più ad oriente è Minniti....

— Minniti?! — dissi io ansiosamente.

— Ebbene, cosa vuoi dire? — mi domandò la voce. Ed io proseguendo a parlare con me stesso, mi ricordai che il punto verso oriente, dove si era fermata la stella e che avevo visto da sveglia, era quello dove in sogno avevo visto la stella di Minniti. E compresi...

Piero Aringhieri

CRONACA BREVE

IL DUCE, prima di lasciare la Libia, accompagnato dal Governatore generale della colonia, dal Sottosegretario per l'Aeronautica e dal Comandante l'Aviazione della Libia, ha ispezionato gli aeroporti di Castel Benito e della Mellaha, ove hanno sede reparti dell'Armata Aerea e dell'aviazione di presidio coloniale, e l'idroscafo dei Caramanli, passando poi in rivista le unità e il personale.

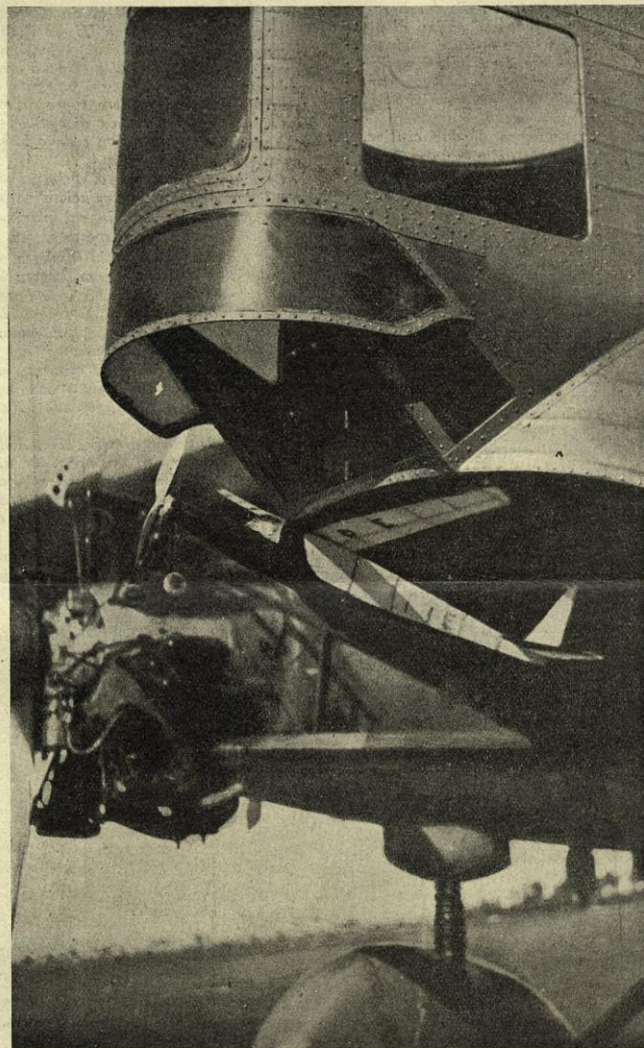
IL 24 MARZO il Duce ha inaugurato i lavori che, in località Mezzocammino, a circa 10 chilometri da Roma, si effettueranno per la sistemazione del Tevere da Roma al mare, e ha visitato la zona nella quale sorgerà il grande aerodromo dell'Urbe.

NEI GIORNI 11 e 14 marzo hanno prestatto giuramento le reclute della classe 1916 assegnate alla I Zona Aerea Territoriale; la cerimonia ha avuto luogo il giorno 11 per le reclute dell'aeroporto di Parma e il giorno 14 per quelle degli aeroporti di Mirafiori, Lonate Pozzolo, Novi Ligure, Malpensa, Mondovì e delle caserme « Lamarmora » di Torino e « Vittorio Emanuele » di Gallarate.

DURANTE la prima quindicina del mese di marzo, presso le Scuole di pilotaggio della R.U.N.A. undici allievi hanno superato le prove per il conseguimento del brevetto civile di primo grado, e sono stati rilasciati sei brevetti di pilota civile di secondo grado, quattro brevetti di motorista civile e due brevetti di pilota civile di terzo grado.

NELLA SECONDA e terza settimana di marzo sono stati immatricolati nel Registro Aeronautico Nazionale i seguenti aeromobili civili: due « Fiat A.S. 1 » da turismo, matricole « I-GUFO » e « I-MOLE » di proprietà della R.U.N.A. di Roma; due « Fiat A.S. 1 » da turismo, matricole « I-BESI » e « I-DERN » di proprietà della R.U.N.A. di Bengasi; un trimotore da trasporto « Savoia Marchetti S. 73 », matricola « I-SITA » di proprietà delle « Avio-linee Italiane S. A. »; e un « Breda 15 » da turismo, matricola « I-APOL » di proprietà della R.U.N.A. di Modena.

E' STATA CONCLUSA in questi giorni una convenzione aerea tra il Portogallo e la Germania in la quale sarebbe concesso alla « Luft Hansa » l'uso di basi portoghesi per i servizi aerei transatlantici.



Un aeromodello e l'aeroplano di Armando Pagliani, giunta al pilotaggio militare dopo lunghe esperienze nel campo aeromodellistico e in quello del volo a vela (brevetti A., B. e C.).

La Palestra dell'aeromodellista

Modello veleggiatore «Roma»

(Continuazione del numero precedente)

Tolte le legature dei listelli coi diaframmi, per mezzo di un foglio di carta si ricava la forma di quattro pezzi di impiallacciatura che dovranno essere applicati alla fusoliera, dal diaframma I al diaframma V. Si tagliano quattro strisce di carta da disegno, larghe 10 cm., e lunghe 50 cm., e se ne appoggia una su un fianco della fusoliera: uno dei lati lunghi combaccerà con il tondino superiore. Con una matita si segna la posizione del diaframma I e del diaframma V, e si contorna il tondino dello spigolo laterale. La figura che così risulta, delimitata dai tre segni fatti e dal lato del foglio, si riporta su un foglio di impiallacciatura, di acero o di noce, che si può tagliare con le forbici dopo averlo bene bagnato. Questo pezzo dovrà essere applicato sul fianco che è stato rilevato.

Lo stesso lavoro si esegue, con gli altri tre fogli, sull'altro fianco, e sulle parti inferiori della fusoliera, dai tondi-

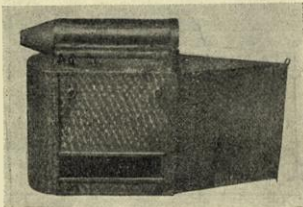


Fig. 44. — Meteorografo per aeroplano. (Vedi: Nozioni elementari di meteorologia).

ni degli spigoli laterali al listello del vertice dei diaframmi.

Ogni pezzo di impiallacciatura dovrà, naturalmente, essere applicato nella parte corrispondente.

Occorre attendere che l'impiallacciatura sia ben asciutta, perché se viene messa ancora umida, può capitare che nell'asciugarsi deformi la fusoliera o si spacchi.

Spalmata la colla nelle parti esterne del tondino dello spigolo superiore, del tondino dello spigolo laterale, del listello longitudinale, e nei tratti dei diaframmi I, II, III, IV, V, si mette a posto il pezzo di impiallacciatura, legandolo con molti giri di spago, e dove è possibile fissandolo ai listelli con le pinze di legno per il bucato.

E' bene applicare contemporaneamente i due rivestimenti di impiallacciatura dei fianchi.

Quando si può essere sicuri che la colla sia perfettamente asciutta, si tolgono le legature e le pinze, e si rifinisce il bordo corrispondente ai tondini degli spigoli laterali, smussando lo spigolo in modo da poter far appoggiare bene i due rivestimenti del fondo.

Messa la colla nei punti dove verrà ad appoggiare l'impiallacciatura di questi due rivestimenti, si applicheranno, ognuno al proprio posto, i due pezzi già tagliati, che verranno legati strettamente, fino a completo essiccamento della colla.

Infine si procede alla rifinitura, togliendo le parti di impiallacciatura sovrabbondanti aguzzando lo spigolo superiore e inferiore ed i due spigoli dove è stata eseguita l'unione dei pezzi dei fianchi con quelli del fondo. Per questi lavori si userà una lama ben affilata e carta vetrata. Si curerà di tornare a incollare i punti che risultano staccati.

Per terminare la fusoliera non rimane che ricoprirla di carta velina, che si applica come è stato indicato per la rico-

pertura dell'ala; anche i rivestimenti di impiallacciatura saranno ricoperti di carta, incollata su tutta la superficie.

Dopo aver tolta la fusoliera dal piano, si ricopre la parte superiore, lasciando però aperto lo spazio fra il diaframma I ed il diaframma II.

Infine si tende la carta, inumidendola come è stato già detto, e lasciandola asciugare in luogo non esposto al sole ed a sorgenti di calore, né troppo ventilato.

Dopo avere verniciato tutto il modello con una vernice a spirito o alla nitrocellulosa, che rende la carta più resistente, più tesa ed impermeabile all'aria, il modello è finito e non rimane che cominciare la preparazione per il centramento.

Posta l'ala un po' più avanti della posizione che presumibilmente dovrà avere, cioè con il bordo d'attacco un paio di centimetri più avanti del diaframma III, si passa un filo d'elastico, sia da mm. 1 x 3 che quadrato, sotto alla fusoliera e sopra all'ala, incrociandolo sul dorso, e legandolo dopo aver fatto un paio di giri bene stretti.

I piani di coda si fissano, allo stesso modo, all'estremità della fusoliera.

Ora si mettono dei pallini di piombo nel vano risultante fra i diaframmi I e II, fino a che il modello è equilibrato, cioè sta orizzontale, tenendo due dita sotto all'ala, alla metà della corda. Sarà bene avvertire di appoggiare le dita in corrispondenza di due centine, per non fare buchi nella carta molto prima del tempo.

In queste condizioni l'apparecchio non è ancora centrato, ma si possono cominciare i lanci per il centramento, in luogo aperto, erboso, e mettendosi lontani dagli ostacoli.

Dopo essersi assicurati che tanto l'ala che i piani di coda sono ben fermi sulla fusoliera, e che gli impennaggi, guardando il modello di fronte, non pendano, rispetto all'ala, né da una parte né dall'altra, si prende il modello sotto all'ala, per la fusoliera, in posizione tale da sentirlo equilibrato, cioè che non cachi né in avanti né all'indietro.

Volgendosi contro il vento, se ce n'è (meglio aspettare una giornata o le ore calme) si lancia il modello scagliandolo in avanti, ma contemporaneamente tirando la mano verso il basso. La mano dunque si muove, in avanti, ma anche dall'alto verso il basso: il modello dovrà essere tenuto leggermente inclinato in avanti.

Non bisogna stringere troppo, perché quando il modello ha raggiunto una certa velocità che è sufficiente a farlo sostenere nell'aria, deve poter sfuggire liberamente.

Nelle condizioni nelle quali si trova, dato il peso che è stato messo e la posizione dell'ala più avanzata, il modello sarà certamente cabrato, cioè tenderà a mettersi con la prua in alto; questa tendenza la sentiremo già prima che si stacchi dalla mano, ed in questo caso sarà opportuno non lasciarlo sfuggire, perché potrebbe darsi che si producessero, troppo presto, delle rotture.

Se il modello è cabrato vuol dire che l'ala, sulla quale si esercita la spinta verso l'alto, è troppo avanti rispetto al baricentro, nel quale si esercita il peso. Cominceremo perciò a tirare indietro l'ala, facendo scorrere la legatura di filo d'elastico, e continuando a provare.

Se si riesce ad ottenere un volo regolare, di pendenza costante, e con un atterraggio dolce, con una posizione dell'ala non molto indietro (al massimo il bordo d'attacco deve trovarsi 3 o 4 centimetri più avanti del diaframma IV) il centramento è ottenuto.

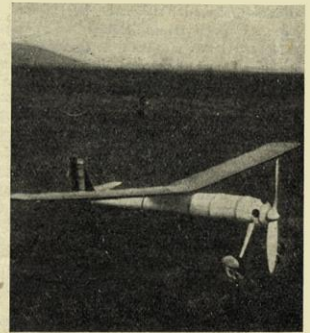
Se però l'ala dovesse risultare, per ottenere il centramento, più indietro, bisognerà mettere l'ala in una posizione un po' più avanzata di quella detta ora, ad esempio con il bordo d'attacco a metà fra il diaframma III ed il diaframma IV, e ricominciare i lanci aggiungendo dei pallini di piombo a prua. Ad ogni lancio, e ad ogni aggiunta di pallini, bisognerà mettere sopra di essi un riempimento di carta o di ovatta perché non si spostino o non cadano in seguito agli urti.

Ottenuto il centramento anche in tali condizioni, bisognerà cominciare a perfezionare il volo agendo sui piani di coda, applicando uno spessore, fra il bordo d'uscita di essi e la fusoliera, in modo che risultino con una leggera incidenza negativa: al massimo il bordo d'attacco dovrà risultare più vicino alla fusoliera di 7 od 8 millimetri, di quanto non lo sia il bordo d'uscita.

Il modello non sarà più centrato, ma cabrato, poiché l'aria agisce con una spinta sul dorso di essi, facendo abbassare la coda.

Si potrà di nuovo centrare il modello sia portando un po' indietro l'ala, sia aggiungendo pallini di piombo a prua.

Lo studio consiste nel trovare la posizione dell'ala, l'inclinazione dei piani di coda, ed il peso a prua, con i quali il volo risulta il più lungo: non bisogna basarsi, naturalmente, su un solo lancio, ma eseguirne diversi per poter fare una



Il modello presentato da Umberto Darbesio di Torino al Concorso Nazionale 1936, categoria b, quarto classificato nonostante un grave incidente occorso al primo lancio.

media, sia contro vento che in favore di vento.

Quando si sono trovate le condizioni con le quali il volo è il più lungo, si aumenterà ancora un poco lo spessore sotto il bordo d'uscita dell'impennaggio orizzontale, e si tornerà a centrare. Si vedrà che il volo è più lento, un po' più corto, ma sarà più lungo il tempo che il modello impiega a scendere a terra. Quando si è trovata la nuova condi-

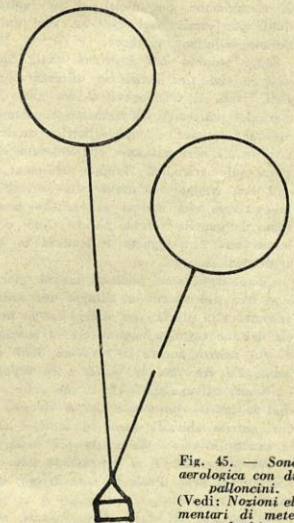


Fig. 45. — Sonda aerologica con due palloncini. (Vedi: Nozioni elementari di meteorologia).

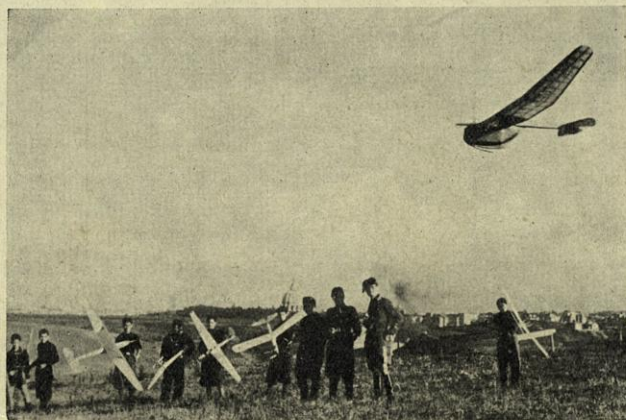
zione con la quale il tempo di volo, da una certa quota, è massimo, si sceglierà una condizione intermedia fra questa e quella di massima distanza.

Il modello è definitivamente centrato. Naturalmente occorre molta pratica per arrivare a stabilire questo centramento, ma fin dal principio occorre studiare ed osservare il comportamento in volo del modello secondo i vari centramenti.

(Il seguito al prossimo numero).

Le conversazioni radiofoniche della R. U. N. A.

E' noto che la R.U.N.A. effettua, settimanalmente, delle conversazioni radiofoniche, trasmesse dall'E.I. A. R. Il giorno 7 aprile prossimo, alle ore 18,50, il Delegato Centrale all'Aeromodellismo parlerà sul tema: *L'aeromodellismo, il primo passo dei giovani verso l'aeronautica*, argomento che certamente interesserà tutti i nostri lettori, grandi e piccoli.



Il veleggiatore «P.H. 7», progettato dall'ing. Fidia Piattelli e costruito dal romano Tosaroni, in volo alla Pineta Sacchetti, presso Monte Mario.

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

I sondaggi col cervo volante e col pallone frenato sono ora quasi completamente abbandonati. Oggigiorno si usano gli aeroplani per i sondaggi rapidi a bassa quota, mentre per la stratosfera si adoperano tuttora i palloni-sonda.

Il sondaggio mediante l'aeroplano viene eseguito giornalmente in un gran numero di aeroporti del mondo. Un meteorografo, carenato bene per offrire una superficie piccola al vento (fig. 44), viene montato sull'ala di un aeroplano in modo che gli effetti aerodinamici dell'ala non disturbino il suo funzionamento. Il pilota sale rapidamente fino alla quota di soffitto dell'apparecchio (6-7000 m.). Giunto alla quota mas-

"AEROLOGICA BRACCIANO - Ritirare sonda... a... (scrivere il nome del paese); Stazione... (scrivere il nome della Stazione ferroviaria o automobilistica più vicina per raggiungere il paese). (Segue la firma col cognome e qualifica). Sarà corrisposto un premio ai recuperatori".

Secondo i rendiconti della Stazione Aerologica di Vigna di Valle (Bracciano), tali avvertimenti hanno dato buoni risultati, perchè gli strumenti manomessi, quasi sempre perchè ritrovati da ragazzi, non superano il 2%.

Quando i dispacci delle altre stazioni lasciano supporre che il vento in quota sia tale da non portare il pallone verso l'alto mare, si prepara il lancio. Mentre si gonfiano i palloni, si affumica il foglio di registrazione del barotropico, si tracciano le curve zero muovendo un po' la puntine, e si colloca poscia il barotropico nel suo cestino di vimini. Il cestino si attacca con funi di disuguale lunghezza ai due palloni per evitare l'attrito fra questi ultimi, e si lascia andare per aria il tutto. Con ciò è terminata la prima parte del lavoro.

I due palloni salgono insieme fino ad una certa quota, alla quale uno dei due scoppia. Si potrebbe anche immaginare che scoppiassero tutti e due allo stesso istante, ma è infinitamente improbabile che ciò accada. L'altro pallone riporta allora a terra il suo carico, dato che la sua forza ascensionale è insufficiente per tenerlo in aria. Una volta atterrato, il pallone superstite si mantiene in aria per un certo tempo richiamando l'attenzione degli abitanti la zona.

Dopo qualche tempo arriva il telegramma di cui parla l'avvertimento annesso al cestino e un impiegato



Fig. 46.

sima comincia a planare e torna così al campo.

Dopo fatto il fissaggio della registrazione, comincia lo spoglio. Mentre i geofisici (così si chiamano gli operatori delle stazioni meteorologiche) fanno i loro rilievi sui dati forniti dal sondaggio, il radiotelegrafista comunica alle altre stazioni i risultati per mezzo di segnali convenzionali.

Il metodo generalmente usato per i sondaggi d'alta quota è quello dei palloni-sonda. Come si vede dalla fig. 45, due palloni di gomma portano un cestino in cui è contenuto il meteorografo, di solito un barotropico Di Maio. Ogni pallone pesa kg. 2, il cestino col barotropico, lo spago ecc. kg. 0,500. I palloni si gonfiano coll'idrogeno fino a che resta una forza ascensionale libera di 0,500 kg. Al cestino è attaccato un pezzo di tela su cui è stampato il seguente avvertimento:

"Importante. Non accendere fuoco vicino al pallone. Sgonfiare il pallone aprendo la manica di gonfiamento. Non aprire la cassetta perchè contiene strumento molto delicato, come si vede nell'annessa fotografia. (E' aggiunta una fotografia dello strumento per togliere la curiosità e per lasciare un ricordo al ritrovatore). Consegnare, nel miglior modo possibile tutto il materiale ai Reali Carabinieri o al Podestà.

Chi trova questo pallone con strumento annesso deve consegnarlo subito ai Reali Carabinieri, oppure al Podestà.

Il Comandante dei Reali Carabinieri, o il Podestà è pregato di fare il seguente telegramma:

della stazione si mette in viaggio per riportarlo a casa.

Si fissa la registrazione e si comincia il solito spoglio.

La fig. 46, che riporta i luoghi di caduta dei palloni lanciati nel 1935, è presa dal rendiconto pubblicato dal dott. Musella, direttore della Stazione Aerologica Sperimentale di Vigna di Valle, sulla rivista *Aerotechnica*. Lo stesso dicasi della fig. 47, la quale riporta (a grandezza naturale) il grafico di un lancio del 25-7-35. Vediamo in alto le curve zero (i due archi di cerchio). Le due curve a destra sono la registrazione di salita e di discesa della temperatura, mentre le due curve a sinistra sono le curve corrispondenti dell'umidità relativa. Ricordiamo che è la pressione che fa muovere il tamburo di registrazione, cosicchè le due curve rappresentano temperatura ed umidità relativa in funzione della pressione.

La quota media alla quale arrivano i palloni è di 14.000 m., mentre quella massima raggiunta a Vigna di Valle (che nello stesso tempo è primato mondiale) è di ben 43.970 m. (14 maggio 1934).

A titolo di curiosità sia detto che ogni lancio costa un migliaio di lire. Abbiamo fin qui descritto il procedimento dei sondaggi aerologici. Parlando delle condizioni di stabili-



Fig. 47. — Diagramma di un sondaggio.

tà ed instabilità dell'aria (e ne parleremo ben presto), vedremo l'utilità di questi sondaggi e i grandi insegnamenti che se ne traggono.

M. Garbell

(Il seguito al prossimo numero).

*O col vento
o contro vento*

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

Arsenghi ardè a prendere una coperta e la distese sulla figliuola, mentre don Joaquim adattava a tenda sull'amaca un vecchio scialle di seta in modo che la prima luce del giorno non risvegliasse la dormiente.

Poi si gettarono a loro volta sui boccaporti cogli occhi spalancati in alto, in attesa che il sonno, amico degli affaticati, calasse silenziosamente dalle costellazioni lontane.

Le nove del mattino erano passate da un pezzo, quando Serenella a-

perse gli occhi e trovò a pochi centimetri dal suo naso capriccioso un grosso drago ricamato in oro stinto su un cielo di seta viola.

Ebbe bisogno d'un minuto intero per raccapezzarsi, poi scostò lo scialle che si dava le arie d'una piccola tenda, e chiamò Jim. Ma invece di quello del marito, vide spuntare il buon viso sorridente di don Joaquim.

— Ben ridesta la nostra reginella! Come state?

— Bene, benissimo, caro capitano; buon giorno anche a voi, brontolone d'uno "zio Franz"... Cos'avete da guardarmi in quel modo? Ho dormito troppo? E' perchè non ho rimorsi, io!

— Io, invece, confesso di averne uno e grosso!

— E quale, "zio Franz"?

— Quello d'esser troppo vecchio per ingelosire Jim!

— Lo sentite, don Joaquim? E non volate in mio soccorso? Dov'è l'antica cavalleria spagnuola?

— Non potrei, reginella, prendermela col principe; perchè ha detto quello che penso anch'io!

— Ah, sì? E' una congiura di palazzo questa. Dove sono i miei difensori naturali? Tutti m'abbandonano? Jim! Babbo!

I due si guardarono imbarazzati.

— Serenella, — fece Von Marburg, — Vedete che succede a dormire troppo? Arsenghi e vostro marito sono in volo da tre ore almeno.

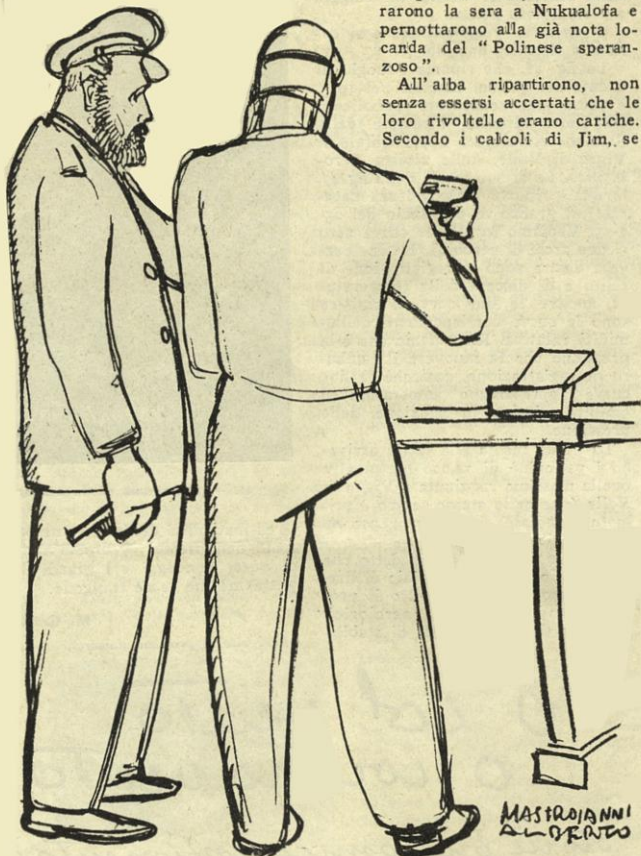
— No! — gridò la donna e saltò giù dall'amaca correndo a poppa. Ma il *Passaguai* non era più a rimorchio. Gli occhi le si velarono di lacrime.

— Perchè? Perchè questo tradimento?

— Sono andati avanti, piccina,



Il bel volo di un modello, ispirato al «Fiat A.S. 1», presentato al Concorso Nazionale dell'anno 1935.



... non senza essersi accertati che le loro rivoltelle erano cariche...

per cercare di raggiungere Sywell e gli altri prima che arrivino ad Auckland...

— Ma volevo andare anche io!... Perché non mi hanno svegliato?

— Appunto per questo, cara! E' una spedizione da uomini quella... Appena sbrigata la faccenda ci verranno incontro. Su, cos'è quel broncio! Andiamo, vi abbiamo preparato il bagno e una sontuosissima colazione. Non ci fate attendere troppo. Abbiamo un grandissimo appetito.

Mentre Serenella scandagliava mestamente con un biscotto le profondità di una tazza di cioccolato, a circa ottocento chilometri di distanza, al capoluogo delle isole Swains Jim incaricava il residente americano di trasmettere il seguente dispaccio radiotelegrafico:

"Peewisk Presidente East West Airways - San Francisco. — Preso possesso in nome Governo Stati Uniti Isola Serenella adattissima base servizio interoceano. Depositata posizione geografica mani residente Isole Swains insieme con opzione sfruttamento isola a favore nostra Compagnia. Saluti. Jim Dwindle".

— Ottima idea, caro amico; — disse Arsenghi — così, almeno lo spero, abbiamo prevenuto Sywell e la sua mandataria, l'Inghilterra. Le cupa Isola dei Misanthropi si chiamerà Isola Serenella. Più che omaggio alla mia figliuola, lo considero augurio per chi dovrà andarci a risiedere... Purchè l'isola non abbia perduto nel cambio...

— Sempre tetro, Arsenghi? Andiamo ora a caccia di quel furfante di Sywell! Quando penso che l'ho avuto a cento metri sotto il mio scafo e l'ho lasciato andare, mi vien voglia di prendermi a calci...

Ripreso il volo, i due ammararono la sera a Nukualofa e pernottarono alla già nota locanda del "Polinese speranzoso".

All'alba ripartirono, non senza essersi accertati che le loro rivoltelle erano cariche. Secondo i calcoli di Jim, se

to, il quale andava rapidamente ingrandendo, apparve nel cielo, di fronte a lui. Era un bellissimo idro tutto nuovo e d'un bel turchino intenso. Gli passò velocissimo accanto, facendogli per un attimo balenare agli occhi la scritta "Nuova Roma", e scomparve a poppa in direzione dell'isola.

Bernabé sorrise, sollevato. Natalina avrebbe avuto due validi campioni con sé.

Dette allora tutto gas, e non pensò più che alle commissioni che doveva sbrigare ad Auckland.

Poco dopo mezzogiorno, ammarava nell'idroporto della città.

Dette subito disposizioni per la revisione dell'apparecchio e il carico del materiale che aveva lasciato in deposito: conserve alimentari, mobili da campo, coperte e suppellettili varie, qualche arma da fuoco e due ascie. Poi, fatta colazione, salì su un'automobile da affitto e si fece condurre a zonzo nei dintorni. Fantasticava, com'era inveterata

abitudine sua e come lo è di ogni solitario.

Sentiva una strana stanchezza spirituale. Quell'uomo irrequieto, che si spacciava per nobile spagnolo e forse non era né spagnolo né nobile, quel vagabondo che aveva provato della vita il meglio e il peggio, che non s'era mai esaltato nella prospera fortuna perchè intravedeva l'inevitabile ricaduta, nè s'era abbattuto nella disgrazia, perchè presentiva l'immane ripresata, provava per la prima volta i sintomi d'una malattia allarmante: la stanchezza morale. Che ci stava a fare al mondo?

Aveva avuto tutto, sofferto tutto, goduto tutto ed era stato dappertutto.

Non aveva amici e non aveva nemici; non parenti, non figli... Nessuno da invidiare nè da amare o da odiare. Qualunque desiderio poteva realizzarlo senza fatica. Aveva tanto denaro! Che noia!

(Continua). Enzo Jemna

GLI STRANI CASI DI ARTABANO

— Ehi, Rubicante! — ordinò Ciriato — Prendi sulle spalle il signore!

— Ma spetta a Farfarello! — brontolò il diavolo sbirciando a stracciasacco il ben pasciuto Artabano.

— Farfarello l'ha portato fin qua. E' giusto che abbia il cambio!

— E va bene! — sospirò Rubicante — Ma poi avrò il cambio anch'io! Me lo darà Barbariccia.

— Non posso, io; — si rivolse inviperito questi — ho male alla schiena. E tu, vigliacco, vattene al diavolo!

— Eh, eh! — sghignazzò Rubicante — Al diavolo ci siamo già. Potevi invece mandarmi all'angelo, idiota!

— Basta, chiacchieroni! — intervenne brusco Ciriato. — In volo! Dritti al settimo cerchio! Voglio mostrarle — disse, rivolto ad Artabano — un tipo di trasporto aereo civile come certo non ne ha veduti su nel mondo.

— Chi, Gerione? — chiese Artabano, e subito mandò un grido — Ahi, adagio, signor Rubicante! Non stringa tanto, mi fa male con le unghie ai polpacci.

— Oh, mi perdoni. — Rispose il diavolo, con voce umile e melata

— Stringite per evitare che cadesse... Ah, ah! Pietà! Non

lo farò più... — si mise a urlare, mentre Ciriato, afferrato per la coda, gliela torceva crudelmente.

— Imparerai a far lo spiritoso! — gridò questi — Vuol dire che farai anche il turno di Barbariccia... e provaci a ricominciare!

Tutti gli altri diavoli, con Barbariccia alla testa, eseguirono in volo una fantasia di allegrezza, mentre Rubicante gorgogliava rabbioso oscurissime minacce all'indirizzo di un certo pancione che sapeva lui e che avrebbe fatto meglio a restare a casa.

Artabano rabbrivì e si guardò angosciato intorno.

— Sì, amico mio. — riprese Ciriato. — proprio Gerione.

— Ma non sta all'ottavo cerchio? — Vedo che conosce Dante alla perfezione. Noi faremo come lui: ci fermeremo sull'orlo del settimo cerchio e lo chiameremo, Gerione. Voglio che provi anche lei, come Dante, a farci una gitarella a bordo.

— Oh sì, certo, con moltissimo piacere! — approvò entusiasta Artabano, cui non pareva vero di separarsi da quell'accidente di Rubicante.

Con una bellissima manovra d'insieme la squadriglia dei demoni atterrò sul fondo roccioso del settimo cerchio. Il povero Artabano, però, a causa d'un inceppione della sua cavalcatura, andò a battere il capo in terra e, dopo due o tre ruzzoloni, si rialzò gemente e ammaccato.



... signor Rubicante!
Non stringa tanto,
mi fa male...

Anche Rubicante aveva fatto alcune capriole ed ora se ne stava seduto lasciandosi con affettazione le ali.

— Mille scuse! — disse con aria ipocrita — Ho capotato... Proprio non l'ho fatto apposta! Ma, con quel carico... Davvero sono mortificato...

— Poi faremo i conti, eh? — rinchiodò Ciriatto, piantandogli il tridente nella schiena. — Vammi a cercare qualche sasso, ora.

Mugolando pel dolore, Rubicante svolazzò attorno, raccogliendo pietre qua e là e, passando su Artabano, fosse caso o malvagità, un paio gliene sfuggirono di mano andando a colpire il disgraziato sulla zucca.

ritornare Rubicante il quale, fissandolo obliquamente e con un perfido sorriso, s'avvicinò a Gerione e gli sussurrò qualcosa all'orecchio. Gerione sorrise amabile ed accennò di sì, poi, quando Rubicante fu ripartito, rapido come un razzo, nella direzione presa dagli altri diavoli, con voce dolcissima disse:

— A sua disposizione, signore! Interamente per servirla! — e s'avanzava, strisciando sul ventre, col volto venerando illuminato da un'espressione di soave benevolenza. Ma quando fu a tiro, con atto fulmineo rovesciò supino Artabano e gli tenne la branca pesantemente premuta sullo stomaco. Il sorriso



Ciriatto non s'accorse del fatto e Artabano, per timore di peggio, non protestò.

— Sempre la solita storia! — brontolò il diavolo che, fino allora, spenzolato sull'abisso, aveva emesso una serie di fischi — Dorme!

Virgilio lo dovette chiamare buttandogli addosso la cintura di Dante, ma io non faccio tanti complimenti... — prese due o tre grossi sassi dalle braccia di Rubicante e li scaraventò nel vuoto.

Trascorsero alcuni secondi, poi, dal basso, giunse una voce rauca e profonda.

— Eh! Ma che belle maniere! Vengo... Vengo... — e di lì a poco sorse dal buio un enorme animale alato, con la testa di vecchione barbuto. Il corpaccio era invece una mescolanza di leone e di cocodrillo, tutto pieno di macchie e di rotelle...

Gerione — era proprio lui — si guardò intorno benignamente e sorrise in modo affabile ad Artabano.

— Un altro turista, eh? Un altro visitatore... Bravo, bravo... Onoratissimo. Vogliamo fare una passeggiatina sul vecchio Gerione, è vero? Eh, perchè no? Perchè no? S'accomodi pure, signore, da questa parte... — e accennò a destra con l'enorme zampaccia artigliata.

— Noi frattanto facciamo un giro d'ispezione. — Disse Ciriatto accostandosi ad Artabano. — Ci vedremo giù in fondo fra un momento. — e, seguito dalla sua squadriglia, scomparve nel buio.

Artabano rimase interdetto e un po' inquieto. Ed ecco, velocissimo,

pieno di garbo s'era mutato in malvagio ghigno.

— Un altro sbafatore, eh? Un altro portoghese! Non bastavano Virgilio e Dante con le loro parollette: "Vuolsi così colà dove si puote ciò che si vuole...". E, per colmo, ti scaraventavano in faccia un "Più non dimandare!". Bene, bene, mio bel merlotta, tu pagherai per tutti!

E, con l'enorme zampa premeva sempre più e massaggiava lo stomaco e il ventre dell'infelicitissimo Artabano, che, troppo tardi, si ricordava che Gerione non era altro che la frode personificata e si diceva che mai avrebbe dovuto fidarsi delle sue dolci parole.

— Ciriatto! — rantolava, contorcendosi il disgraziato — Ciriatto! Aiuto, Ciriatto!...

— Sì, adesso anche Ciriatto! — esclamò ironico il medico di guardia, il quale massaggiava energico lo stomaco di Artabano, che urlava e si dimenava per una formidabile indigestione. — Ma caro signore, quando, come fa lei, uno si divora e si beve tre cenoni di fine d'anno, quello mio e di due colleghi, deve pur rassegnarsi a sopportare qualche disturbo.

Su, coraggio! — continuò, sollevandolo sui guanciali con l'aiuto d'un infermiere. — Non sono Ciriatto, io, e questo non è l'inferno. E' una clinica, e io sono il suo medico. Beva ora questo bicchiere di bicarbonato caldo... E lei, infermiere, si ricordi: per tre giorni, digiuno assoluto e purghe blande.

E. I.

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocama

(Continuazione dal numero precedente)

— Certamente, Giorgio — ed ebbe uno strano sorriso. Solo allora il fanciullo s'accorse che ella gli nascondeva qualche cosa, tenendola celata nelle mani dietro la schiena. Capi a volo.

— Il babbo! Notizie del babbo! Ecco perchè tu sei così!

Sì. C'era un lungo, affettuoso telegramma, proprio per lui, per Giorgio, rispedito a Lugo da Villa degli Oleandri dov'era giunto la sera prima.

Il babbo era felicissimo dei suoi voli fortunati ed aveva tante serene parole per i suoi cari, ai quali raccomandava molta tranquillità. Il telegramma finiva: "Bacio teneramente il mio aquilotto" e Giorgio, dalla gran gioia, si mise a saltare per la stanza, come un puledro, tenendosi il telegramma stretto sul cuore.

Accorsero dalla camera vicina Diana ed Ester: — Che c'è?

— Andiamo! Pronte! Fuori! Fuori! Ho voglia di correre un po', di saltare, di gridare! Il mio papà ha telegrafato a me!

— Usciamo, usciamo! — approvò la signora Maria.

— E' una splendida mattina, cammineremo un po'.

Ma Giorgio cambiò idea, di colpo, e volle prima gettare uno sguardo sul grande mappamondo che stava nella saletta d'aspetto dell'albergo.

Sentiva il bisogno d'essere in comunione di pensiero con suo padre, di parlare dei lontani paesi in cui suo padre viveva in quei giorni, di sentirsi vicino a lui, portato fin là dalla sua fervida immaginazione. E con amore passò lentamente l'indice lungo l'arco del Golfo del Messico, e poi sulla riga tortuosa del Mississippi, il padre dei fiumi, il più lungo corso d'acqua del mondo; quel fiume che tante volte lo aveva fatto sognare. E rivide con l'accesa fantasia la lussureggiante vegetazione

di quei paesi; e immaginò, nel fitto d'un palmeto, i colori sgargianti del costume famoso di qualche superstite pellirossa, che, fiero e battagliero, lo fissava con i lunghi occhi obliqui.

Poichè indugiava troppo su questi pensieri, la mamma lo richiamò con una scrollatina.

— Ohè, Fantasio, siamo a Lugo, lo sai?

— Sì, mamma! E sono tanto contento di esserci. Se il babbo sapesse che siamo qui, io dico che, chissà...

— Usciamo. Respireremo la buona aria mattutina, e ci spingeremo fino al Senio, a veder scorrer quell'onda tranquilla. Faremo una lunga passeggiata e ci fermeremo a fare colazione all'aperto, sul prato. Ci porteremo le provviste.

L'idea felice fu accolta con entusiasmo dai tre giovani turisti sempre pronti ad accettare novità piacevoli.

Camminarono speditamente per circa un'ora, fin che giunsero a San Potito, lungo la sponda del Senio, là dove è la Villa Baracca.

Seduti sull'erba, stettero un poco a veder scorrere ai loro piedi l'acqua limpida che rifletteva nella sua increspatura d'argento il cielo celestino e il verde pallido delle rive. Fu sotto quel cielo, al cospetto d'un orizzonte vasto e sereno, che la mamma riprese la storia di Baracca:

— E' finita l'adolescenza ed anche la prima giovinezza dell'eroe, e finito è il tempo della scuola e degli allenamenti. Ora altre vicende lo fanno pensoso, altre voci lo chiamano. La guerra libica raduna i soldati italiani per la conquista della quarta sponda. L'Italia cerca sbocchi sul Mediterraneo. L'Italia ha tanti figli ed ha bisogno di terre, ha bisogno di colonie e cerca il suo "oltremare" che le dia respiro, lavoro, potenza. Baracca fremeva alla diana di guerra e vive nell'ansia e nella spe-



I lontani paesi in cui suo padre viveva...

ranza che anche il suo reggimento sia mandato in Africa.

In tale speranza va ogni giorno a vedere e a salutare alla stazione di Termini i soldati che passano e che vanno verso la guerra. Alcuni ufficiali, suoi amici, riescono a partire; egli invidia la loro sorte e si sente ogni giorno più impaziente. Alla madre scrive: *Ho visto partire per l'Africa i soldati. Mi sarei vestito da umile fantaccino per poter partire con loro.*

— Partì?

— No. Invece del *Piemonte Reale*, partì il reggimento dei *Lancieri di Firenze* e più tardi il *Cavalleggeri Lodi*. Per tale delusione, Baracca, sempre così altamente sereno, cadde nello sconforto. Scrisse alla madre una lettera angosciata, che è il documento del suo alto senso del dovere e del suo amor patrio. La lettera dice:

« Oh, madre, senti tu questo mio cruccio immeritato, questo contrasto che mi umilia? Perché non mi aiuti? Perché non mi assisti sostenendo meco che ho diritto alla gloria come tutti? Perché non mi difendi e non dici tu forte, che per essere degno della divisa che porto e del bene che mi vuoi, debbo andar dove si fa grande l'Italia? Forse ti ascolterebbero. Che se anche tu non dovessi ottenere dall'impassibilità dei potenti la grazia che mi è necessaria, non mi rimarrà che pensare e soffrire una nuova forma di crudeltà fatale ed umana; quella di non poter fare il proprio dovere, non vivendo che di esso ».

— Mamma, e l'aviazione non c'era?

— L'aviazione era nata da pochi anni. I primi voli di guerra s'iniziarono proprio allora, in terra di Libia.

— I primi?

— Sì. Per la prima volta l'uomo usava il velivolo a scopi guerreschi. E furono proprio i nostri aviatori d'allora i primi, i pionieri, ad iniziare tali voli, tra mille pericoli, in terre ignote, su apparecchi non ancora perfettamente attrezzati a tale scopo. Gli apparecchi aerei che, per la prima volta, sorvolarono il territorio libico, furono apparecchi italiani. Durante la guerra italo-turca (1911-1912) la "Flottiglia Aviatori" inviata in Libia a compiere il primo servizio di guerra, era formata da cinque piloti con brevetto militare e da 6 piloti di riserva. La *Flottiglia aviatori* possedeva nove apparecchi di vario tipo, ed era comandata dal capitano Piazza. Potete immaginare l'effetto che quei primi voli produssero sugli Arabi, che vedevano, esterrefatti, le ali del mostruoso uccello librate nel loro cielo terso. Non si devono dimenticare i nomi di quei nostri audacissimi che incontrarono e superarono difficoltà enormi. Il personale si doveva ancora avvezzare al clima; il *ghibli* (tempesta di sabbia proveniente dal sud) era il più grande nemico dei motori; il paese era sconosciuto e pieno d'insidie. Ecco alcuni di quei nomi: Moizo, Piazza, Gavotti, Falchi, Palma di Cesnola. Le "Flottiglie", che ben presto diventarono due, ed alle quali poi s'aggiunse la "Flottiglia Dirigibili", poterono compiere ruscitissime ricognizioni ed efficaci bombardamenti. Ma il loro impiego fu soprattutto utile agli effetti dei rilevamenti fotografometrici. A lanciare per la prima volta un carico di bombe sugli accampamenti nemici fu il tenente Gavotti.

— Pensa che emozione, mamma!

(Coatiqua).



NOTIZIE STUPEFACENTI

Posso finalmente confermarvi la notizia che avrà causato in molti di voi entusiasmo e impazienza. *Voleremo; voleremo nel cielo di alcune importanti città italiane. Con Vercelli e Genova abbiamo un vecchio debito. Con Napoli mezzo impegno morale. Altri nomi non posso fare oggi, perchè non voglio correre il rischio di creare delle inutili illusioni. Una cosa è certa, ad ogni modo. I voli dell'aquilone li offrirò ai suoi abbonati, e fra questi avranno diritto di precedenza quelli di più vecchia data. Gli aeronipoti che, per distrazione o per altre ragioni meno importanti, hanno trascurato di rinnovare l'abbonamento, pensino ai casi loro. Naturalmente i soci della R.U.N.A. che ricevono L'aquilone sono considerati (come in realtà sono) abbonati regolari. Chi avesse già versato la quota per il rinnovo dell'abbonamento e non avesse la tessera in regola, si affretti a scrivere alla Segreteria de L'aquilone allegando l'intercalare vecchio. Saranno presi in considerazione anche i nuovi abbonamenti, tenendo presente il vecchio adagio che dice: chi primo arriva meglio alloggia. Credo che i voli avranno inizio ai primi di maggio.*

GIORGIO IERNERI mi scrive una garbata lettera e finisce scusandosi per avere scritto a macchina. *Se volete conoscere questo fenomeno, andatelo a trovare a Trieste in via Dante Alighieri, 7.*

Ricevo da Napoli: *una rondine verrà certamente alle gare nazionali a Roma. Benone. Speriamo che non si tratti di un'emula di Maria Teresa Tuccimei.*

RINALDO SORGE - Gorizia. — Bravo! Fai bene a preferire la lettura de «L'aquilone» a quella di giornali di cui mi parli. Ma faresti bene anche a non mandarmi poesie come «Il futuro aviatore». Il cav. Pindaretto, al vaglio del quale l'abbiamo sottoposta, pretende che meriti un incoraggiamento, perchè — egli asserisce — col tuo «Futuro aviatore» dimostri di essere un futuro poeta. Inoltre col verso che parla di un «ciel che brilla là», hai ispirato al cav. Pindaretto una parodia. Eecola:

*«Penso spesso, a mezzogiorno,
a quel ciel che brilla là,
ma, purtroppo, tutt'intorno
vien dal ciel sol acqua qua.
Non ti dico il mio tormento
quando l'acqua bagna il suol,
ma ti affermo sul momento
che desidero il sol sol.
Amo, dunque, i cieli tersi
e non già quest'acqua qua,
e dei versi assai diversi
da quel ciel che brilla là».*

Quindi versi non mandarmene più finchè non sarai un poeta presente.

POSTAMIESE. — Peccato che lei faccia un po' di confusione. E' difficile intenderci. Se non ha superato il ventesimo anno di età, potrà essere ammesso ai corsi per specializzati, categoria radiotelegrafisti. Gli specializzati possono essere promossi sergenti verso la fine della seconda ferma. Conseguito il grado di sergente, possono essere promossi, in genere, dopo un servizio complessivo di otto anni. Cosa intende per «andare nella Aeronautica Civile»? Dopo il

congedo potrebbe tentare presso le *Avio-linee Italiane*, o l'*Ala Littoria*. La prego di mettere, un'altra volta, il suo recapito in calce alla lettera.

FALGHETTACCIO - Milano. — Leggi le risposte date al Arturo Fiorani e a Vincenzo Angeli, comparse nel numero tredici de *L'aquilone*. Sì, proprio io farò un film sull'aeromodellismo. Però non capisco che relazione abbia la mia risposta a Mario e Maria con la tua passione per la fotografia. Forse c'è una parentela perchè c'è una rima? A Mario e Maria io ho detto — mi pare di ricordare — che forse inviteremo dei giovani (anzi giovanissimi) intelligenti a fare dei provini. Che c'entra questo con la passione per le fotografie? O pensi di diventare un attore? O un regista? O un operatore? Ad ogni modo fai bene a coltivare la tua passione per la fotografia. E farai benissimo a vincere il primo premio del nostro concorso.

UNA GIOVINE FASCISTA che non firma le lettere dovrà essere fucilata al più presto. Questa giovine fascista, che osa proclamarsi ex collega della famigerata aviatrice Nelda Bragadin, abita a Treviso a fa di professione la sorella di un aquilone che chiede se si vola, o no, nel cielo del Veneto bello. Forse si vola, cara signorina; ma voleremo noi giovani e le vecchie che non firmano le lettere resteranno a terra. Non verrò all'avioraduno di Treviso, ahimè, perchè non sono una persona sufficientemente seria. E poi sono distratto e smemorato. Pensa che una sera il conte Guglielmo della Noce mi ha invitato a cena alla Casa dell'Aviatore (tu vedessi com'è bella!) ed io mi sono messo lo smoking e sono andato al cinematografo. Al cinematografo mi son sentito dei crampi allo stomaco e allora ho ricordato l'invito. Mi precipito sulla via, chiamo un tassì e... In quel momento mi vedo venire incontro, tutto sorridente e incameralato il conte della Noce, il quale mi dice: «Sai che cosa mi è successo?». Io mi attendevo che mi desse del villanzone, dello screanzato, o qualche cosa di peggio. Invece no. «Sai che mi è successo? — ripete. — Ero invitato dal pittore Mastrojanni alla Grotta Azzurra a mangiare certo pesce fragrante che levati, e mi sono dimenticato di andarci. Ho mangiato quattro panini imbottiti in un bar». Allora io ho pensato: «Che mozzarella di uomo!» e mi sono fatto indicare il bar dei panini imbottiti. Dunque a Treviso, un tipo come me, non ce lo vogliono. Parlerò al delegato dell'aeromodellismo della necessità di creare una scuola costi. Ti ringrazio per la «stra-grande simpatia» per quella che osi chiamare la mia «dinamica e instancabile attività». Però, queste cose dovresti scriverle al mio amministratore.

Zio Falcone

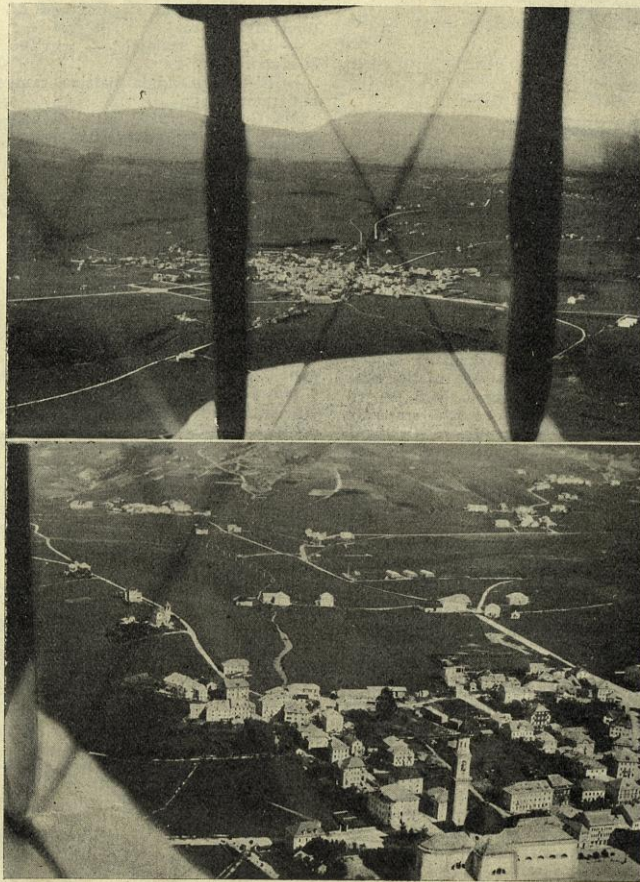
CRONACA BREVE

GLI UFFICIALI dell'aviazione della Bolivia, che, come già comunicammo, frequenteranno i corsi presso l'Accademia Aeronautica di Caserta e presso nostri reparti specializzati, hanno visitato gli aeroporti militari romani, gli impianti di Guidonia e quindi sono stati ospiti alla mensa del Ministero dell'Aeronautica e successivamente alla Casa dell'Aviatore.

IL 5 APRILE verrà inaugurata la nuova linea aerea (Bucarest-Praga-Brusselle nella quale saranno messi in esercizio anche apparecchi « Savoia 73 »).

UN INCIDENTE unico al mondo è accaduto in Inghilterra; un apparecchio da bombardamento che si esercitava in prossimità della linea ferroviaria fra Londra e Manchester, ha tentato di atterrare da breve altezza, ma disgraziatamente ha picchiato sul tetto del vagone ristorante di un treno in corsa; sfondato il tetto del vagone, che per fortuna era vuoto, l'aeroplano riuscì di nuovo a sollevarsi e a prendere terra poco lontano senz'altri incidenti.

L'AMERICANA Amelia Earhart Puttnam, nota per aver transvolato l'Atlantico, iniziò il 18 marzo scorso da Oakland (California) un giro aereo intorno al mondo, in



Due belle vedute aeree di Asiago, dove ha sede la Scuola di volo veleggiato istituita dalla R.U.N.A., e della quale parleremo in uno dei prossimi numeri.

compagnia del navigatore Henri Manning e di due specialisti; ma nel momento in cui stava per ripartire dalle isole Hawaii, l'apparecchio si incendiava, obbligando così la arditissima aviatrice a rimandare l'impresa.

SECONDO INFORMAZIONI attendibili, gli inglesi stanno creando a Cipro una base aerea con aviorimesse sotterranee per 50 apparecchi.

IL MINISTERO inglese dell'Aria ha bandito un concorso di 800 piloti volontari nella riserva, per il quale gli aspiranti debbono aver compiuto il 18° anno di età e non oltrepassato il 25° anno di età, essere in buone condizioni fisiche, mentre sono esonerati dall'obbligo di possedere cognizioni di volo.

IN BASE agli accordi commerciali recentemente conclusi, la Germania fornirà all'Austria un centinaio di aeroplani di tipo modernissimo.

INFORMAZIONI da Istanbul annunziano come prossima l'istituzione, a cura di interessi inglesi, di una linea aerea tra la Grecia e la Turchia.

LA COMPAGNIA canadese Boeing, per industrie aeronautiche ha ultimato la costruzione di speciali apparecchi stratosteriche del tipo terrestre, muniti di quattro motori della potenza a terra di 5000 cavalli con la cabina costruita in modo da resistere agli squilibri di pressione atmosferica propri del volo ad altezze comprese tra i dieci e i quindicimila metri, dove pur con la potenza dei motori ridotti alla metà, gli aeroplani potranno sviluppare una velocità di crociera di oltre 500 chilometri all'ora; i nuovi apparecchi hanno un'autonomia di volo, alla velocità suddetta, di circa 6000 chilometri e nella cabina possono prender posto 26 passeggeri di notte e 32 di giorno.

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, qualsiasi altra cosa o informazione intorno all'aeromodellismo: alla sua storia, alla sua tecnica, alla sua bibliografia. A titolo d'incoraggiamento offriamo inserzioni a centesimi dieci, o 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 Bassolini, via Nizza 121 bis. Sconto agli scolari.

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

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



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

**LA SIGARETTA
DI GRAN
CLASSE**



**MACEDONIA
EXTRA
MACEDONIA
EXTRA**

Edizione A. VALLARDI - Milano

E. GRAZIANI CAMILLUCCI - L. PUTELLI

AMORE DI TERRA LONTANA

VICENZE DI VITA SOMALA L. 15

COSTRUZIONI AERONAUTICHE GIOVANNI AGUSTA

*Apparecchi civili, militari e di volo a vela
costruzione aeroplani in legno e metallo*

Sede e campo d'aviazione: **CASCINA COSTA (GALLARATE)**
Telefono 22-58 Indirizzo telegrafico: Agusta Gallarate

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 aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

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

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

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

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30



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



**MACCHINE
DA SCRIVERE**

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA

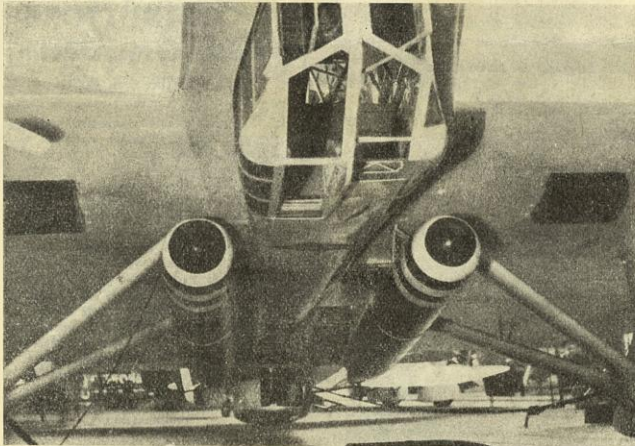
VIA FLAVIA 4

N.° 14 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

AEROSILURO (Siluro aereo) — E' un siluro che viene lanciato da un aeromobile. Il siluro è un proiettile autonomo, cioè che racchiude in sé gli organi di movimento. Si può immaginare come un piccolo sottomarino che possiede l'attrezzatura necessaria per la navigazione subacquea automatica. I principali organi del siluro sono: 1) il «cono», contenente esplosivo; 2) il serbatoio dell'aria compressa; 3) il motore ad aria compressa; 4) il regolatore di immersione; 5) i governali; 6) il «giroscopio» per mantenersi nella direzione prestabilita. Gli aerosiluri vengono agganciati all'aeromobile con un

galleggiamento (opere vive). Vengono lanciati, in genere, da una quota relativamente bassa (20-100 m.) a distanza di 2-3 Km. dall'obiettivo.

AEROSTATICA — E' una parte della scienza aeronautica che studia la sustentazione statica dei corpi immersi nell'aria (o più in generale in un fluido gassoso). Le prime realizzazioni pratiche del volo si ebbero con la sustentazione statica (Fratelli Montgolfier, 1783), ossia con un mezzo tale che il suo peso complessivo risultasse minore del corrispondente peso di un volume d'aria uguale a quello del mezzo: cioè,

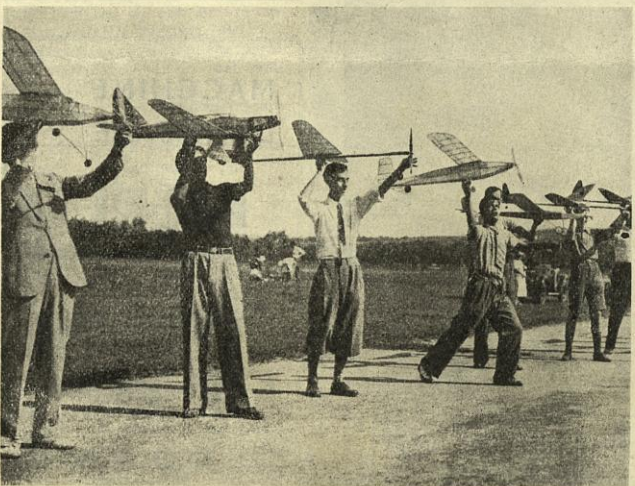


Aerosiluri sistemati sotto la fusoliera di un aeroplano da bombardamento.

cavetto d'acciaio, sotto la fusoliera tra le ruote del carrello, nel caso si tratti di un aeroplano, e tra gli scafi o i galleggianti nel caso si tratti di idrovolanti. Le caratteristiche medie del siluro sono: velocità 90 Km./ora; autonomia 20 Km.; peso 800 chilogrammi. Sono impiegati per colpire le navi nelle loro parti vitali, sotto la linea di

come si dice abitualmente, col «più leggero dell'aria».

Una macchina più leggera dell'aria si sostiene e galleggia su questa in virtù del principio di Archimede (V.) applicato ai fluidi gassosi, secondo cui un corpo immerso nell'aria riceve una spinta dal basso verso l'alto uguale al peso del volume d'aria spostata. Per



Aeromodelli a fusoliera e a tubo presentati al Concorso Nazionale del 1935.

sfruttare questo principio, si adottano apparecchi a grande volume (aerostati) riempiti di un fluido gassoso che (a parità di volume) risulti molto più leggero dell'aria ambiente come, ad es., aria calda, idrogeno (V.), elio (V.). La forza che spinge in alto l'aerostato viene chiamata «forza ascensionale» ed è data dalla differenza tra la «spinta» e il peso totale dell'aerostato. Se chiamiamo con «p» il peso del fluido (es. idrogeno) contenuto nell'aerostato, con «d» il peso specifico di questo fluido alla pressione e temperatura al momento dell'ascensione, con «a» il peso specifico dell'aria nelle stesse condizioni, con «v» il volume di tutte le parti solide portate dall'aerostato, con «P» il peso totale dell'aerostato comprendendo anche il peso del fluido, la spinta «S» viene espressa dalla formula:

$$S = \left(\frac{p}{d} + v \right) a$$

e la forza ascensionale «A» è data:

$$A = S - P = \left(\frac{p}{d} + v \right) a - P$$

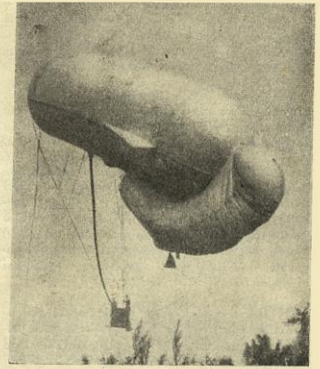
Quando la forza sarà uguale a zero, l'aerostato cesserà di salire.

$$a \cdot \frac{p}{d} + v \cdot a - P = 0$$

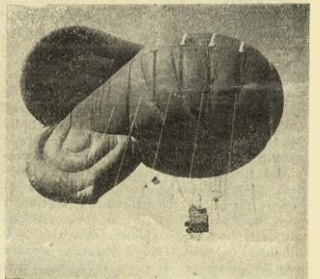
dove nella formula è indicato con «a» il peso specifico dell'aria, corrispondente alla quota in cui avviene l'arresto, e con «d» il peso specifico dell'idrogeno corrispondente al pallone completamente gonfio. Le macchine aeree che impiegano la sustentazione statica per effettuare la navigazione aerea sono chiamate aerostati. (V. aerostato).

AEROSTATICA AVORIO — Importante Ditta costruttrice di palloni liberi e palloni osservatorio, involucri per dirigibili, paracadute e indumenti antipirici, fondata in Roma nel 1919 dall'Ing. Avorio e C.

AEROSTATICA, SEZIONE — Nel 1885 il Ministero della Guerra italiano istituì, presso la Brigata Mista del 3° Genio di Roma, un servizio aeronautico con la denominazione di «Sezione Aerostatica». La sezione fu messa agli ordini del tenente Pecori Giraldi e venne dotata di un parco aerostatico comprendente: un generatore di idrogeno, un verricello a vapore per la manovra del cavo di ascensione, un pallone sferico. Nel 1887 il servizio aeronautico

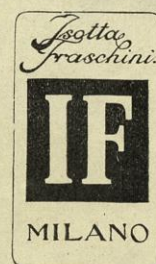


Pallone osservatorio (tipo Draken) usato durante la grande guerra.



Pallone osservatorio frenato della «Sezione Aerostatica» dell'Arma del Genio.

venne ampliato e la Sezione sostituita con una «Compagnia Specialisti del Genio» e questa, a sua volta, successivamente sostituita con altri servizi aeronautici di sempre maggiore importanza (V. aeronautica militare). Attualmente la «Sezione Aerostatica» è l'unità tattica di una delle varie specialità dell'Arma del Genio del R. E. e precisamente del Genio aerostieri. E' comandata da un capitano coadiuvato da uno o più subalterni. La Sezione Aerostatica comprende: un carro per involucri (pallone osservatorio), un carro manovra con verricello, otto carri con bombole di idrogeno compresso, una carretta con materiali vari. Il pallone usato dagli aerostieri offre il vantaggio di una grande stabilità nei confronti del pallone sferico frenato. Impiego: osservazione vicina, fotografia aerea, direzione del tiro di artiglieria, osservazioni aerologiche.



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