

L'AVVOLGIONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Esteri L. 28 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università 4 - Tel. 45-317



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: «LA CABRATA»

IL DISCORSO DI S. E. VALLE AL SENATO

10.000 PILOTI ALL'AVIAZIONE FASCISTA

Come abbiamo annunciato nel numero precedente, diamo un sunto e i punti più salienti del discorso di S. E. Valle al Senato. Il generale Valle, accolto da un lungo applauso dall'assemblea, dichiara subito che gli aviatori dell'Italia fascista sono orgogliosi delle parole pronunciate dal Presidente del Senato. Nessun sacrificio sembrerà loro troppo grande per meritare anche in avvenire il plauso dell'Alta Assemblea: nel loro nome ne prende solenne impegno. (Vivissimi generali applausi).

La coscienza aeronautica, oramai formata nel nostro Paese, il sangue generoso di nostra gente, fecondo di audacie insuperabili, il clima di nobile ardimento nel quale vivono le nuove generazioni del Regime, in questa epoca eroica della nostra storia, fanno sì che le domande a far parte dell'Arma azzurra siano sempre almeno tre volte esuberanti al fabbisogno. E' pertanto matura l'istituzione, che il Duce ha ordinato di porre allo studio per la sua più rapida applicazione, della «leva aeronautica obbligatoria». (Vive generali approvazioni).

Gli stormi dislocati in ogni regione della penisola — prosegue il generale Valle — hanno accolto in fraterna comunione di spiriti vecchi piloti di guerra e piloti di apparecchi da turismo, richiamati allo scopo di prendere conoscenza del materiale in uso, di volare su apparecchi bellici, di addestrarsi nelle varie specialità in maniera da poter fornire utile immediato impiego.

Il complesso del personale in servizio permanentemente effettivo, di quello appartenente alla riserva aeronautica, di quello in servizio di prima nomina, raggiungerà presto l'imponente cifra di diecimila piloti. Questa cifra deve essere considerata come un punto di partenza, non di arrivo. (Vivi generali applausi).

Il rinnovamento e l'incremento degli apparecchi di linea costituiscono la parte più delicata del problema aeronautico. In tale campo si è ancora una volta rivelata la precisa intuizione del momento, la tempestiva scelta del tempo da parte del Ministro che presiede al potenziamento delle Forze armate dell'Italia fascista.

Il contributo dell'industria

L'ordine di marcia è stato dato dal Duce al principio dell'anno XIII. Bisognava scegliere i migliori prototipi, i migliori motori e raddoppiarne la produzione.

L'industria italiana ha corrisposto adeguatamente alla difficoltà del compito. Si sono creati nuovi stabilimenti nell'Italia meridionale e centrale, fuori della valle padana troppo esposta all'offesa di una guerra aerea futura. La poderosa mobilitazione industriale è così in atto con una cospicua cifra di produzione mensile, intesa a rinnovare prima e quindi raddoppiare la nostra linea. Quando questa avrà raggiunto, il che sarà molto presto, la cifra assai notevole, ma necessaria fissata dal Duce, sorgerà il problema economico-sociale del mantenimento in efficienza dell'odierna attrezzatura evitando di provocare nell'industria le dannose ripercussioni di una crisi nella produzione. La soluzione è sin da ora prevista: sarà provveduto ogni anno alla sostituzione della quinta parte della linea esistente e quindi verranno conservate in efficiente attività le ditte che meglio avranno risposto alle necessità del momento, inquadrando col personale di maggiore capacità. Inoltre sarà dato il più vasto incremento alla esportazione, poiché il materiale di volo, creato dalla genialità dei nostri tecnici e realizzato dalla bontà delle nostre maestranze, è pur sempre all'estero il preferito.

A tale riguardo è sintomatico il fatto che l'anno 1935 ha segnato il massimo della nostra esportazione, per una cifra di parecchie decine di milioni e che la limitazione a tale esportazione proviene essenzialmente dalla necessità di raggiungere al più presto il grado di efficienza previsto nell'aviazione militare e soprattutto dalla nostra volontà di non fornire armi a Paesi sanzionisti. (Vivi applausi).

Senza fondamento alcuno si è dimostrata la... benevola preoccupazione di taluni fra i nostri amici di oltr'Alpe che i reparti aerei inviati a combattere oltre mare potessero menomare la potenza aerea dell'Italia fascista.

(Approvazioni). *Le nostre frontiere, anche nel cielo, sono ben guardate e stamane gli addetti aeronautici stranieri hanno potuto constatare come sul solo campo del Littorio fosse schierata una imponente massa di moderni aeroplani da bombardamento capaci di gettare in una sola bordata ben 150 tonnellate di esplosivo con una autonomia di duemila chilometri.* (Calorosi generali applausi).

L'opera dell'aviazione in Africa Orientale

Tutte le squadriglie da caccia sono state dotate di nuovi apparecchi. I nostri stormi da bombardamento sono ormai quasi per intero costituiti da materiale omogeneo di primissimo ordine. Le aviazioni per l'Esercito e la Marina sono in via di rinnovamento. I due primati assoluti della velocità e della quota già detenuti da due anni non sono stati ancora battuti. La città aeronautica di Guidonia si è regolarmente inaugurata il 27 marzo u. s. e il suo funzionamento si impone all'ammirazione del mondo scientifico. E' realizzato il monito del Regime fascista: «Guardare lontano verso le più alte mete per non essere sorpresi dagli avvenimenti e mantenere un ambito primato». (Applausi vivissimi).

La promessa linea aerea civile Roma-Mogadiscio funziona da qualche mese con apparecchi che battono bandiera italiana su d'un percorso di 6842 Km. Il più tangibile risultato è il trasporto della posta ai nostri soldati che combattono in terra d'Africa, cui il rapido affluire di oltre 20 quintali settimanali di corrispondenza reca un conforto morale non trascurabile.

Il gen. Valle si occupa quindi dell'opera della nostra aviazione sui cieli dell'Africa Orientale. Sul tormentato altipiano etiopico di così difficile percorribilità e così facile al mascheramento dall'alto, l'impiego degli aerei ha, nella prima fase della campagna, polverizzato letteralmente il nemico che dopo i primi giorni di guerra non ha più osato presentarsi in formazioni serrate, ed è stato costretto a rinunciare agli accampamenti regolari, subendo un tormento continuo di ogni ora.

Su tutto il vasto fronte apparecchi dotati di larga autonomia vigilano dall'alba al tramonto ricercando i bersagli più opportuni, segnalando ogni mossa dell'avversario, chiamando con la radio di bordo l'intervento delle masse di bombardamento appena avvistato un obiettivo degno di attenzione. Ben si può dire che l'aviazione abbia preparato la battaglia; sia intervenuta in grande massa nel campo tattico; abbia mutato la sconfitta del nemico in rotta disordinata; riconfermando le eminenti qualità offensive del mezzo aereo, adattandole alla speciale situazione ed alla mancanza di bersagli consistenti, dimostrando anche le impensate possibilità di rifornire interi Corpi d'Armata. (Vivi generali applausi).

Nella vasta piana somala, invece, la difficoltà opposta dalla bosaglia uniforme, facile agli agguati, ma non ostacolante l'osservazione dall'alto, l'impercorribilità delle strade, le notevoli distanze da superare per i mezzi terrestri, hanno fatto sì che ogni azione fosse preceduta da un martellamento sistematico degli aeroplani, fino a fiaccare la resistenza nemica. E' accaduto così che l'importante posizione di Gorrahe', bene attrezzata

da difesa da esperti strateghi, è stata, dopo tre giorni di bombardamento aereo, completamente sgombrata dal nemico terrorizzato, permettendone la pacifica occupazione dopo alcune ore da parte delle colonne celeri, chiamate ripetutamente dagli apparecchi rimasti vittoriosi sul cielo della battaglia. Oggi Gorrahe' possiede un ottimo campo d'atterraggio e costituisce una buona pedana per gli ulteriori sviluppi.

Così nella celere marcia su Neghelli l'aviazione ha preceduto passo passo le colonne autocarrate, segnalando per tutto il percorso di oltre 400 Km. la consistenza delle forze nemiche, bombardandole prima che si iniziasse il contatto tattico a terra, disperdendo ogni velleità di ritorni offensivi. Il tricolore sventolava su Neghelli italiana quando appena da mezz'ora l'ultima bomba aveva infranto ogni ulteriore resistenza. Ieri è giunto un telegramma del generale Graziani così concepito: «Aviatori ammirevoli instancabili arditissimi verso ogni prospettiva». (Applausi calorosissimi).

Il ripiegolo dell'attività sui due fronti è riassunto eloquentemente da queste cifre: Ore volate dall'inizio delle ostilità: 20.000; esplosivo lanciato: tonnellate 2000; colpi di mitragliatrice sparati: 300.000 (Applausi).

Il Sottosegretario continua: «Il Duce ha stamane voluto di persona apporre sul petto degli aviatori il segno del valore e consegnare alle famiglie dei Caduti le medaglie alla memoria. Erano schierati sul campo gli equipaggi di 5 stormi da bombardamento convenuti in parte da oltre Appennino, con alla testa un Principe Sabauda aviatore (Applausi calorosissimi), mentre sugli altri campi d'Italia i camerati facevano buona guardia. La terza Forza armata è pronta a portare il suo peso a difesa del nostro sacro diritto ove e quando il Re lo comandi». (Acclamazioni).

L'oratore dà le cifre del contributo di sangue e di ardimento dell'Arma azzurra all'impresa africana, e conclude: «I nomi di questi Caduti resteranno nei nostri cuori: la loro memoria sarà per l'avvenire legata indissolubilmente all'adempimento del nostro dovere».

Le documentate dichiarazioni del generale Valle sono state accolte con una manifestazione imponentissima. Il Duce, i Ministri, i senatori e il pubblico delle tribune hanno applaudito fervidamente.

CRONACHE D'ORO

E' di questi giorni un'altra mirabile impresa della nostra aeronautica: il bombardamento di Harar, effettuato il 29 marzo, durante il quale i 12.000 chilogrammi di bombe esplosive e incendiarie lanciate dai trentatré aeroplani italiani hanno completamente distrutto alcuni degli obiettivi e danneggiato assai gravemente gli altri.

(Corriere della Sera - Mario Massi).

Nella grande battaglia che, iniziata il 30 marzo, è terminata, per ora, con l'occupazione di Gondar, l'attività ed il contegno dell'aviazione di Macallè sono state degne di un incondizionato elogio per le gravi difficoltà superate e il generoso slancio dimostrato, esponendosi più volte e sempre in peggiori condizioni atmosferiche a violente offese nemiche. (Tutti i giornali). Si pensi che 30 apparecchi Ca 133, 15 apparecchi Ro 37 e 12 apparecchi Ro 1 in successione ininterrotta e navigando tutto il pomeriggio tra il temporale, hanno bombardato e mitragliato, ad ondate con attacchi ripetuti, il nemico sommando gli effetti della loro distruzione a quelli della nostra difesa da terra. (Tutti i giornali). Contemporaneamente all'azione del gruppo di apparecchi di Macallè, l'aviazione di Gura in cinque ondate bombardava, con ottimi risultati, ingenti masse abissine dirette verso il campo di battaglia. (Tutti i giornali). — In questa azione, sono stati colpiti, complessivamente, 17 apparecchi di cui 4 seriamente e con 3 feriti a bordo. (Tutti i giornali). — L'azione è stata tecnicamente perfetta. Le varie squadriglie si sono distribuite il compito di battaglia secondo la propria specialità e secondo il



Squadriglie di apparecchi da bombardamento sorvolano i parchi di Roma.

proprio armamento. Gli aeroplani da ricognizione rapida volavano a bassa quota sulle linee, mitragliando i gruppi abissini, lanciando granate a mano su di essi, mentre i grossi apparecchi da bombardamento si portavano dietro le linee del nemico colpendo le riserve, i movimenti delle varie colonne durante gli spostamenti da un settore all'altro dell'attacco e, più tardi, tagliando o rendendo pericolosissima la ritirata e la fuga.

(La Stampa - Renzo Martinelli).

Durante questo bombardamento, che è il più importante eseguito finora per numero d'apparecchi e per sviluppo di volo — complessivamente 900 chilometri — il fuoco contraereo è stato assai violento benché non sia riuscito a produrre serie avarie agli apparecchi. Per dare un'idea di tale violenta reazione antiaerea, basta ricordare che uno dei nostri apparecchi è stato colpito ventisei volte da pallottole di mitragliatrici. Esso però ha potuto rientrare regolarmente al campo avanzato di manovra con gli altri.

(Corriere della Sera - Mario Massai)

A questa grande azione tutti gli aviatori chiesero di partecipare, e tale desiderio, entro i limiti delle possibilità, venne largamente esaudito, e per conseguenza la formazione di trentatré apparecchi risultò costituita da una rappresentanza delle varie squadriglie. La punizione dei selvaggi assassini di Minniti venne così compiuta dal fior fiore dell'aviazione della Somalia: da equipaggi provati in decine di voli sul nemico.

(Gazzetta del Popolo - Sandro Volta).

Gli apparecchi, condotti dal gen. Ranza, sono partiti dal campo di Gorraheh in quest'ordine: precedeva una squadriglia da ricognizione, seguiva l'apparecchio da bombardamento del gen. Ranza, seguiva lo stormo degli altri apparecchi nelle regolamentari formazioni di volo. Fu sorvolata nella sua lunghezza la valle del Tugh Fajan; poi, attraverso le valli del Sullul e del Dasciud, gli apparecchi, che volavano alla quota assoluta di circa 4000 metri, raggiunsero la Valle dell'Errer, puntando indi direttamente su Harrar.

(La Stampa - Mario Bassi)

Giunte sul luogo alcune squadriglie hanno iniziato il loro tiro diretto sul castello del Duca di Harrar — grande costruzione a torre circolare centrale e due maschi, circondata da un muraglione, nel grande sterzo che serve da piazza d'armi e sul quale infatti sono stati sorpresi reparti in esercitazione — e sulla nota caserma del « Ferro di cavallo ». Il resto della formazione ha puntato a nord, scaricando le sue bombe esplosive ed incendiarie sul ghebbi, seminando la rovina. Il tiro dei 33 aeroplani ha avuto effetti di grandissima efficacia. Per 40 minuti sono sbocciati sui bersagli, nella massa del colore d'ocra delle casette di Harrar, mostruosi funghi grigio-scuro per le esplosioni delle bombe di grosso calibro e sono sprizzate le lingue di fuoco degli incendi. La popolazione che fin dal primo avvistamento si era rovesciata in torrenti umani per le strette vie verso l'esterno della città, ha assistito certo terrorizzata all'impressionante attacco.

(Corriere della Sera - Mario Massai).

Un'altra epica impresa dell'aviazione è quella che riguarda la conquista del cuore dell'Aussa da parte di una colonna partita da Assab parecchi mesi fa. La colonna è stata per tutto il tempo protetta, assistita, difesa, rifornita da venticinque apparecchi. I piloti — occhi aperti e nervi calmi — hanno scritto nella storia della nostra aviazione una nuova fulgidissima pagina.

(Corriere della Sera - Beonio Brocchieri).

È in corso di stampa IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI di Gastone Martini e Paolo Nobili

Da questo volume, in ricca veste tipografica, i novellini apprenderanno i primi elementi per la costruzione degli aeromodelli e gli aeromodellisti provetti troveranno lezioni e informazioni sulle ultime conquiste dell'aeromodellismo di tutti i Paesi.

L'INAUGURAZIONE DEL CENTRO SPERIMENTALE D'AEROMODELLISMO

Il gen. Piero Oppizzi ha inaugurato, sabato 4 aprile, in Via Angelo Emo 11b, il Centro sperimentale di aeromodellismo della R.U.N.A., al quale è aggregata la Scuola modelli volanti della Sede Provinciale « A. Guidoni » di Roma.

Erano presenti il comm. Carlo Maria Maggi ed il comm. G. Bertucci, sindaci della R.U.N.A., il vice presidente duca Salviati, il segretario generale ten. col. E. Gandolfi, il segretario della Sede di Roma, marchese Borea d'Olmo, un gruppo di funzionari della R.U.N.A., Martini direttore de *L'aquilone*, Nugoli vice

direttore, il magg. Bordini anche in rappresentanza del ten. col. Rampelli capo dell'Ufficio Stampa del Ministero dell'Aeronautica, Mariotti de *Le vie dell'aria*, il pittore Mastrojanni. Era naturalmente presente il gruppo di aeromodellisti romani, molti dei quali novizi.

Il Presidente della R.U.N.A. ha iniziato la visita dei locali e degli impianti, accompagnato, oltre che dai dirigenti la R.U.N.A., dal Delegato centrale all'aeromodellismo, ing. Bacchelli, che gli ha illustrato l'organizzazione dell'opera che dovrà essere svolta per il raggiungi-

mento dei fini di questa nuova istituzione.

L'ambiente principale è costituito da un grande salone, che, per l'uso al quale era precedentemente adibito, si presta egregiamente come laboratorio, sia per gli allievi, sia per la parte sperimentale e didattica. In una metà di esso trovano posto i robusti tavoli di lavoro, per due allievi, con una morsa ed una tavoletta da traforo ciascuno.

L'altra metà è adibita ad officina del Centro sperimentale, officina che servirà alla costruzione di tutto il materiale, anche dimostrativo, che si renderà necessario. L'attrezzatura comprenderà fra l'altro una vasca a corrente d'acqua per la dimostrazione dell'andamento dei filletti fluidi, un modello dimostrativo di bilancia aerodinamica, con relativa piccola soffieria, per il paragone delle forze che si esercitano su corpi di varia forma, un banco di prova per eliche e matasse, un carrello per la prova dei modelli. Oltre questo materiale, l'officina provvederà alla costruzione di alcune delle parti che possono occorrere agli aeromodellisti; principalmente per quanto riguarda pezzi torniti. Ogni allievo avrà a disposizione un'attrezzatura più che sufficiente per il proprio lavoro, e che sarà, in avvenire, aumentata e completata.

Non appena sarà compiuta l'attrezzatura del Centro sperimentale, la Presidenza della R.U.N.A., istituirà dei corsi per istruttori, ai quali prenderanno parte quelli, fra gli attuali Delegati all'aeromodellismo, che debbono completare la propria preparazione soprattutto dal lato teorico.

In alcuni locali adiacenti, di minori dimensioni, trovano posto l'ufficio di direzione ed i magazzini dei materiali.

Al termine del proprio giro, il gen. Oppizzi ha rivolto la parola agli allievi, rallegrandosi con loro per l'entusiasmo dimostrato sinora nella loro attività aeromodellistica, ed incitandoli a perseverare specialmente ora che la R.U.N.A. dà un impulso così forte all'aeromodellismo, ammonendoli di voler applicarsi seriamente, tanto più considerando che la Scuola di Roma è la più importante, data la sua vicinanza al Centro sperimentale, e terminando con l'augurio di poter contare fra breve un numero di allievi molto maggiore.

Fra i visitatori è da ricordare l'on. Garrelli, presidente della Sede provinciale di Vicenza, che si è interessato particolarmente all'organizzazione ed agli scopi della Scuola modelli volanti, essendo detta Scuola in via d'istituzione presso la Sede vicentina.

Terminata la parte ufficiale, il Delegato all'aeromodellismo ha fissato i turni degli allievi.

Si è concluso così, anche per gli aeromodellisti romani, il periodo di attesa: essi hanno oggi la loro scuola, che per essere attrezzata in unione con il Centro sperimentale, dispone dei migliori mezzi d'insegnamento e di lavoro. Questo non per sminuire le altre scuole, che, crediamo, avranno a loro volta possibilità di attrezzarsi convenientemente, soprattutto per la parte didattica, con gli istruttori che il Centro sperimentale potrà fornire. Noi de *L'aquilone*, che da anni seguiamo l'attività aeromodellistica, che da anni abbiamo dato indicazioni, insegnamenti, incoraggiamenti, ci associamo alle parole del gen. Oppizzi, avvertendo gli amici romani che avere una Scuola bene attrezzata, e con mezzi di lavoro e di studio, deve essere l'incentivo a fare bene, a



Il figlio del colonnello Bartolini (medaglia d'argento) davanti al Duce il 28 marzo, giorno in cui il Capo del Governo ha distribuito le ricompense al valore assegnate agli aviatori caduti in Africa Orientale.

studiare, ad imparare, per ottenere il massimo risultato, e per meritare l'interessamento che la R.U.N.A. ha dimostrato verso la loro attività.

L'aquilone è sicuro che gli amici romani risponderanno generosamente, con

la costanza e con la volontà, e non vorranno rimanere indietro né demeritare quanto è stato fatto per loro.

Occorre pensare che le Scuole aperte oltrepassano la ventina, che altre sono in via d'organizzazione, e che il numero

complessivo di iscritti si conta, fin d'ora, a centinaia ed aumenterà notevolmente in un prossimo avvenire.

Idroveleggiatori ed alianti anfibi italiani

Chi segue il movimento voloveliero internazionale avrà indubbiamente notato come in questi ultimi tempi si tenda allo sviluppo del volo a vela sull'acqua. Lo studio e la recente realizzazione di ottimi idroveleggiatori da parte di Gruppi tedeschi e francesi e gli eccellenti risultati conseguiti nelle prove di volo, dimostrano e pongono chiaramente in rilievo quella tendenza.

Non ci sembra pertanto inutile passare brevemente in rassegna quanto si è fatto da noi, in questo interessantissimo campo, dal 1931 ad oggi, e ricordare come non sia piccolo merito per i volovelieri italiani



L'anfibio «Varese» si culla sulle acque del lago.

l'aver creduto all'idrovolante senza motore, quando quasi tutti si mostravano piuttosto scettici circa il valore pratico e l'avvenire del volo a vela sull'acqua.

Tra l'indifferenza di molti, nell'autunno del 1931, il noto sportivo triestino Borghese Negretto, animato di sincera passione per le ali silenziose, portava nel golfo di Trieste un idroalante biposto di sua concezione e cominciava, con successo felice, i primi voli sperimentali con traino di motoscafo.

Crediamo che non sia fuori luogo dire un po' in particolare di questo apparecchio, che allora interessò l'ambiente dei volovelieri anche fuori dal nostro paese. Si tratta di un monoplano biposto ad ala alta, munito di galleggianti per la navigabilità sull'acqua, con apertura alare di 20 metri, una superficie portante di mq. 35,60, peso a vuoto 250 Kg. ed un carico di kg. 11,2 per mq. L'idroala Borghese — così denominata dal suo costruttore — al traino di un motoscafo, nelle prove di volo, ha decollato appena raggiunta la velocità di 25 km. ora, salendo ad un'altezza di circa 150 metri.

Nei diversi tentativi, l'idroala — sfruttando favorevoli correnti termiche marine — ha potuto effettuare anche brevi voli veleggiati. Tali voli — anche se di breve durata — hanno confermato l'esistenza sul mare, in determinate ore del giorno, di correnti ascensionali favorevoli al veleggiamento. Infatti, prima di allora, mancando dati positivi sull'intensità di tali correnti termiche — dovute alla differenza di temperatura fra la terra e l'acqua — si è qua-

si sempre attribuito scarsa importanza all'idrovolante a vela ed è purtroppo ancora oggi diffusa l'impressione che esso non possa portare a dei risultati pratici. Naturalmente, queste idee hanno assai ritardato l'espansione del volo senza motore sul mare ed impedito la costituzione di centri volovelieri in quelle località sprovviste di campi d'aviazione, che avrebbero invece potuto svolgere benissimo la loro attività di volo, sui mari e sui laghi e raggiungere degli scopi pratici non indifferenti.

I buoni risultati ottenuti durante le prove dell'idroala Borghese invogliarono più tardi il noto costruttore Bonomi a riprendere i voli sperimentali sull'acqua. Questi applicò ad un suo veleggiatore da allenamento due galleggianti e negli ultimi mesi del 1932 effettuò numerosissime prove nelle acque del lago di Como. Con lo stesso apparecchio — nella primavera del 1933 — il ten. Gnecco riprendeva nel golfo di Genova i voli sperimentali al traino di motoscafo, ottenendo risultati superiori a quelli precedentemente conseguiti a Trieste ed a Como.

Infatti, il ten. Gnecco poté raggiungere al traino la considerevole altezza di 300 metri, tenendo il cavo corto nella fase iniziale del decollo e svolgendolo poi, da bordo del motoscafo rimorchiatore, di mano in mano che l'apparecchio saliva. Durante tali voli, il pilota notò la presenza di correnti termiche ascendenti che seppe abilmente sfruttare, veleggiando a più riprese. Se l'apparecchio di cui disponeva allora il pilota, non fosse stato di medie caratteristiche, indubbiamente avrebbe potuto dimostrare anche ai più scettici, le possibilità del volo a vela lungo le coste marine.

Mentre a Trieste, a Como ed a Genova si effettuavano questi interessantissimi esperimenti, gli aquilotti della Scuola Voloveliera Varesina si assumevano un arduo compito; quello di realizzare un apparecchio che riunisse in sé i vantaggi offerti sia dai tipi marini che da quelli terrestri. Uscì così — nella primavera del 1933 — dalle Officine della Scuola di Varese, l'aeroveliero anfibio «Roma» — prima costruzione nel suo genere — che volle e seppe essere una parola nuova in fatto di apparecchi senza motore. Tale veleggiatore anfibio, di originalissima concezione, è stato ideato dal maggiore del Genio Aeronautico ing. Mori ed interamente costruito dai Giovani Fascisti della Scuola Varesina. Si tratta di un monoplano ad ala alta, completamente a sbalzo ed a fortissimo allungamento, rastremata in spessore ed in profondità. La sua apertura è di 20 metri; la superficie portante di mq. 19,90; il peso a vuoto di 175 Kg. ed il carico di Kg. 12,5 per mq.



Preparativi per un lancio collettivo dal Campo de' Fiori di nove veleggiatori anfibi della scuola di Varese.

L'ala è trapezoidale e posa direttamente su un profilatissimo scafo, il cui fondo è munito di gradino. Un comune pattino d'atterraggio costituisce la chiglia e rende assai stabile l'apparecchio quando è in acqua. Due galleggianti smontabili sono situati verso l'estremità delle ali, allo scopo di impedire la loro immersione nell'acqua.

Con l'anfibio «Roma» — nel maggio del 1933 — i piloti della Scuola Varesina, non solo ripeterono, nei laghi del Verbano, tutte le prove precedentemente effettuate dagli idroveleggiatori sopra descritti, ma — grazie alla duplice natura di tale apparecchio — eseguirono lanci e traini da terra con discesa in acqua. Questo sistema si dimostrò particolarmente indicato per avviare i piloti terrestri al pilotaggio degli apparecchi idro.

In seguito agli ottimi risultati conseguiti con tale tipo di aliante, la Scuola Varesina costruì nel 1934 ben altri otto anfibi, che adibì ai corsi di pilotaggio.

Prima di chiudere queste brevi note sulla storia dell'idrovolante a vela italiano, non ci sembra inutile esporre agli amici de *L'Aquilone* le ragioni che, secondo il nostro modesto parere, rendono preferibile, nel volo senza motore, l'impiego dell'anfibio a quello degli altri tipi terrestri o marini. Quattro anni di esperienze coronate da felici risultati, costituiscono per le cose che stiamo per dire, una prova di non trascurabile valore.

L'aeroveliero anfibio riunisce in sé tutti i vantaggi dell'uno e dell'altro tipo d'apparecchio, potendo indifferentemente partire e scendere tanto in acqua quanto in terra.

Qualcuno potrà forse pensare che i molti vantaggi da esso offerti vengono ad essere in parte diminuiti dal fatto che tale apparecchio, dovendo possedere anche doti di stabilità e navigabilità in acqua, debba rinunciare a quelle eccezionali qualità aerodinamiche che sono proprie di ogni buon veleggiatore. Inoltre si penserà che l'alante anfibio possa venir appesantito dalla fusoliera che deve essere a tenuta stagna e che tutto l'insieme della costruzione stessa debba essere più complesso e costoso, per la convenienza di adottare quegli accorgimenti che sono atti a garantire l'assoluta sicurezza di tale tipo di apparecchio.

Diciamo subito che nessuno di tali precetti può sussistere.

Infatti per quanto concerne le qualità aerodinamiche dell'anfibio, esso non si trova affatto in condizioni di sensibile inferiorità né in confronto coi veleggiatori terrestri, né in confronto con gli apparecchi marini muniti di galleggianti,

poiché l'unico elemento costruttivo che distingue lo scafo dell'anfibio da quello dei veleggiatori terrestri, è la presenza del gradino: il quale, però, pur costituendo uno svantaggio — del resto, di scarsa importanza — in rapporto alla finezza dell'apparecchio, viene largamente compensato dai vantaggi che abbiamo sopra ricordati.

Per quanto poi riguarda il peso dell'anfibio, diremo che esso è uguale a quello di qualsiasi altro tipo di veleggiatore terrestre,



Il «Biancone» idro sulle acque del lago di Como.

poiché anche se la fusoliera di tali apparecchi — almeno sino alla linea di galleggiamento — deve essere necessariamente ricoperta in compensato, per garantire una buona navigabilità, bisogna poi considerare che tale compensato serve ad irrigidire il complesso costruttivo della fusoliera stessa. E' quindi logico che la sua osatura non richieda l'impiego di quei complessi tralicci che troviamo in molti apparecchi completamente ricoperti di tela. Per quanto infine riguarda gli accorgimenti di carattere tecnico che si rendono necessari, od almeno, utili in apparecchi di questo tipo, le difficoltà si limitano soltanto al saper provvedere a tempo a tutte le necessità ed ai bisogni che deriveranno dalla duplice natura e dal duplice impiego di questo tipo di apparecchio.

E' ben noto come il più delle volte il veleggiatore terrestre sia costretto ad effettuare atterraggi di fortuna in zone inadatte e pericolose sia per il materiale che per il pilota. Tali atterraggi hanno quasi sempre, come conseguenza, scassature che, quando non sono irrimediabili, importano, nella maggior parte dei casi notevole perdita di tempo per le riparazioni. Ecco quindi rivelarsi l'utilità d'impiego — agli effetti della sicurezza e dell'economia — del veleggiatore anfibio. Il pilota vola su tale apparecchio con la più tranquilla sicurezza, potendo fare assegnamento, non solo sui probabili campi di fortuna che potrà trovare sotto di sé quando sarà costretto a prender terra, ma anche sui laghi, sui fiumi e sui mari, dove potrà dolcemente posarsi senza rischio alcuno.

Il veleggiatore anfibio non merita soltanto per questo la preferenza, ma anche per altri numerosi vantaggi che offre. Con l'anfibio possiamo infatti effettuare sull'acqua tutte le esercitazioni che si compiono con gli apparecchi marini, come il traino con motoscafo e lo sfruttamento delle correnti ascendenti che si generano sulle rive dei mari. Inoltre, come più sopra è stato detto, è possibile l'effettuazione di lanci da terra con discesa in acqua; cosa questa che dovrebbe essere tenuta in considerazione quando si vogliono costituire scuole voloveliere in località poste sulla riva di mari e di laghi e sprovviste di campi di volo. Queste scuole potrebbero così svolgere una proficua attività e raggiungere ottimi risultati pratici.

Infine, perchè nessuno possa rimproverarci di aver fatto delle affermazioni basate puramente sulla teoria e non suffragate dall'esperienza, ricorderemo che oltre ai nove anfibi costruiti ed impiegati in lanci individuali e collettivi della Scuola Varesina, in questi ultimi mesi, l'Aeronautica Bonomi ha felicemente sperimentato un nuovo veleggiatore anfibio, il cui impiego ha pienamente dimostrato l'indiscussa superiorità di tale tipo d'apparecchio. **Plinio Rovesti**

AGLI ABBONATI ROMANI

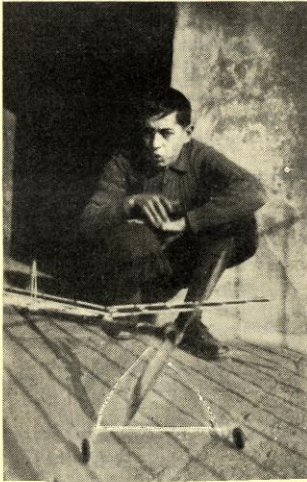
Gli abbonati romani de *L'Aquilone* sono invitati a presentarsi domenica 26 aprile p. v. alle ore 10 ant. in piazza Campo Marzio, n. 3 p. 1° per la cerimonia d'inaugurazione del Gruppo «Fausto Cecconi».

Coloro che non si fossero ancora iscritti, sono pregati di versare, entro sabato 25 aprile alle ore 19, L. 2 per la quota d'iscrizione e L. 2 mensili per il mantenimento del Gruppo. I versamenti in danaro si fanno in piazza Campo Marzio, 3 piano III, presso la signorina Marconi.

IL PARACADUTE ITALIANO

Parallelamente al cammino vertiginoso dell'aviazione, ha proceduto tutto quell'insieme di invenzioni che di essa sono complesse e senza le quali la sua ascesa non avrebbe avuto quel ritmo rapido che ha permesso il raggiungimento delle mete attuali.

Il primo pensiero dei pionieri, sviluppato poi e messo in pratica dagli studiosi del volo, fu la creazione di speciali dispositivi che permettessero la navigazione nell'aria con una sicurezza sempre maggiore. L'aeroplano, un insieme di elementi gravi ed eterogenei, uniti insieme in modo intelligente, preciso ed equilibrato, è sempre però in balia di una infinità di insidie latenti, le quali, un tempo, ostacolavano in ogni momento il possesso dell'ele-



Gino Brugnolo di Torino col suo primo modello costruito seguendo le lezioni del nostro Giarella.

mento invisibile; ed ecco che sorse la necessità di un salvagente dell'aria, atto a rendere l'uomo indipendente dalla sua macchina impazzita o avariata ed a posarlo dolcemente e con sicurezza a terra.

Ora la tecnica aviatoria, coadiuvata dall'aerodinamica sperimentale e da anni di pratica, ha raggiunto un limite talmente elevato, che, specie nell'aviazione civile, il paracadute è pressoché superfluo. Invece, esso è adoperato sempre dagli aviatori militari, che al governo di macchine potenti e rispondenti a speciali caratteristiche belliche ed in dutturo allenamento di esercitazioni militari, hanno fatto di esso il più caro amico.

Da quanto più sopra abbiamo detto, si constata subito che, ai suoi primi passi, l'aviazione ebbe un bisogno assoluto del paracadute, che uscì dalle mani degli inventori prima assai rudimentale e poi sempre più perfezionato, per merito particolare del nostro Frerì, che dopo un lavoro appassionato di anni ed anni, ha dato all'Italia un paracadute perfetto, che dal 1928 ad oggi, ha salvato la vita a ben 200 piloti!

Certamente è nota a tutti la forma esterna del paracadute. Esso si presenta come un piccolo zaino di forma appropriata e comoda e fissato al corpo dell'aviatore mediante un robusto cinturone, tutto foderato ed imbottito in modo da attutire gli strappi che metterebbero a dura prova l'organismo dell'aviatore. In quel piccolo zaino (è veramente piccolo e punto ingombrante) c'è una calotta sferica di 46 mq. di superficie, formata da 16 spicchi di seta resistentissima posta in diagonale in modo che in caso di uno strappo, questo resti limitato solo allo spazio tra uno spicchio e l'altro. Alla calotta sono fissate ben 16 funi di sospensione: son funi tubolari

di seta naturale e ciascuna resistente allo sforzo di Kg. 105, le quali vanno a terminare al cinturone imbottito che abbiamo visto prima e dove si trova anche quella specie di zaino o custodia che racchiude il tutto. Alla parte superiore della calotta di seta è fissato un calottino molto più piccolo, il quale è congiunto alla calotta grande mediante cinque funi. Fra la calotta ed il calottino c'è una molla di espulsione. La calotta del paracadute, nella sua parte centrale, è forata e munita di una corona elastica per dare la possibilità a questo foro di allargarsi secondo le pressioni alle quali il paracadute è sottoposto.

Descritte le parti principali del paracadute, vediamo ora come esse vengono disposte in quel piccolo zaino di forma quasi circolare. Intanto la grande calotta di seta viene piegata diligentemente e le lunghissime cordicine vengono riunite in tanti mazzetti disposti nella custodia in modo che alla minima trazione si sfilino con precisione senza aggrovigliarsi. La grande calotta viene piegata in tanti pacchetti, si che occupano un minimo spazio e si distendono poi con estrema facilità. Ed ora veniamo al calottino ed alla relativa molla. La molla viene pressata e sopra di essa viene posto in modo conveniente il calottino di seta. La custodia di cui abbiamo parlato prima, è formata da 4 lembi di una robustissima tela impermeabile i quali si riuniscono al centro coprendo esattamente le corde, la calotta, la molla, il calottino. Ma c'è sempre quella famosa molla che per rientrare nella custodia, ossia sotto i 4 lembi, deve essere pressata, ed ecco la necessità di fissare i 4 lembi di questa custodia al centro in modo che chiudano fra loro tutti gli elementi già descritti. Questi lembi sono fissati al centro mediante uno spago che li riunisce tutti e quattro. Questo spago, quando si monta un paracadute, viene fissato definitivamente e quindi per aprire il paracadute bisognerà tagliare lo spago stesso, sul quale è fissato un trancia-spago taglientissimo, il quale a sua volta è fissato ad una lunga fune di seta della resistenza di circa 350 Kg. Descritto il paracadute, vediamo come il pilota se ne serve in caso di pericolo. Intanto, prima della partenza, il pilota si assicura il paracadute ben stretto alla vita e sale sull'apparecchio. Nell'abitacolo di tutti gli apparecchi c'è un occhiale speciale dove va fissato il gancio terminale di quella lunga fune attaccata al trancia-spago. Quando per salvarsi il pilota decide di abbandonare l'apparecchio, non ha altro da fare che sciogliersi dalle cinghie che lo legano al seggiolino e lanciarsi nel vuoto. Cosa succederà allora? Il corpo dell'aviatore precipita nel vuoto, ma la fune del trancia-spago, come abbiamo visto, rimane attaccata all'occhiello fissato all'apparecchio, e allora quan-

do nella caduta il corpo del pilota avrà superato la lunghezza della corda, essa verrà violentemente tirata: questo strappo si comunicherà al trancia-spago il quale a sua volta taglierà istantaneamente lo spago che tiene fissati i lembi della custodia e nello stesso tempo tiene compressa la molla di espulsione. La molla, trovandosi così libera, scatta, si estende ed espelle il calottino il quale, data la velocità del corpo del pilota, si gonfia di aria (se così si può dire) ed estrae la calotta grande, la quale, a sua volta, si gonfia, si distende, e rallenta la caduta dell'aviatore che scenderà dolcemente.

Troppo tempo ci è voluto per descrivere tutte le fasi del funzionamento del paracadute, ma esso è molto più veloce di noi e dal lancio dell'aviatore all'apertura totale del paracadute generalmente intercorrono circa un secondo e mezzo. Per sicurezza, oltre al trancia-spago automatico, il paracadute è munito di un trancia-spago comandato, sistemato in modo che il pilota non ha che da manovrare una leva situata in posizione conveniente sul cinturone e trancia egualmente lo spago.

Al momento dell'aprirsi del paracadute, il corpo dell'aviatore potrebbe ricevere un violento colpo data la violenza della discesa, ma provvede ad attutire il colpo quel famoso foro della calotta munita della corona elastica, che si allargherà notevolmente.

Il paracadute italiano è un miracolo di leggerezza, perché pesa soltanto circa chilogrammi 6,250!

Tale meravigliosa invenzione è costata sacrifici, studi ed esperimenti pericolosi. Leonardo da Vinci, aveva gettato per primo le basi di questa invenzione.

Libero Biasini

CRONACA BREVE

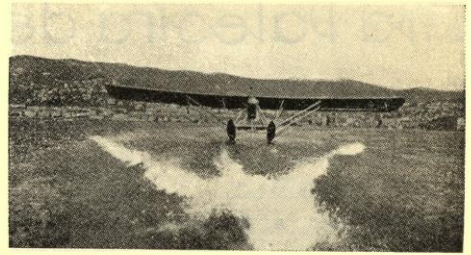
SONO ENTRATI IN SERVIZIO SULLE LINEE CIVILI i nuovi bimotori « G. 18 », che permettono di compiere il tratto Roma-Milano in 1 ora e 45' e quello Roma-Milano-Torino in 2 ore e 45'.

NEL PERIODO DAL 16 AL 22 MARZO hanno conseguito il brevetto di pilota civile di primo grado quattro allievi e sono stati inoltre rilasciati tre brevetti di terzo grado e un brevetto di motorista d'aeromobile.

ENTRO IL 1938 L'AEROPORTO DI BERLINO-TEMPELHOF sarà notevolmente ampliato in modo da assicurarvi il ricovero contemporaneo di 120 aeroplani da grande traffico.



Gondar, capo-luogo dell'Amhara, occupata da una colonna celere delle nostre valorose truppe.



Il decollo a mezzo di motoscafo dell'Idroala Borghese.

E' STATO SEQUESTRATO DALLE AUTORITA' FRANCESI un aeroplano di tipo americano non meglio precisato, acquistato per conto dell'Etiopia.

DUECENTO GIOVANI FASCISTI e universitari veneziani hanno visitato l'aeroporto « Nicelli » a San Nicolò di Lido, ove i dirigenti dell'« Ala Littoria » sono stati loro guida nella visita agli apparecchi ed ai vari reparti.

UN BUSTO AL COMANDANTE MADDALENA è stato inaugurato a Rottanova, frazione di Cavarzere, alla presenza delle principali autorità e delle organizzazioni del Partito del mandamento.

PER INIZIATIVA DELLA SEZIONE ITALIANA di volo a vela di Bruxelles è stata celebrata una messa in memoria degli aviatori italiani caduti in A. O. con l'intervento dell'Ambasciatore, del Console con gli Addetti militari, del rappresentante del Ministero della difesa belga e di numero pubblico e personalità.

ALL'AERO CLUB DI MOSCA un gruppo di aviatori turchi ha cominciato le esercitazioni di volo a vela, mentre altri si allenano con i paracadute.



VINCENZO RUGGERI - Catania. — Noi, se vogliamo pubblicare dei disegni di aeroplani, possiamo rivolgerci al reparto disegni del ministero. Tu hai capito ciò che voglio dire. Per disegni noi intendiamo scenette originali (ma veramente originali e intelligenti), o progetti per costruire aeromodelli. Caricature di zio Falcone, non ne pubblichiamo più. Un comune dirigibile marcia a poco più di cento chilometri orari. Credo che l'ultimo « Zeppelin » arrivi ai 180. Bella figura davanti ai trecento, trecentocinquanta dei nostri comuni apparecchi delle linee commerciali. Ti saluto a tutta manetta.

ASTOLFI E PESARO - Ferrara. — Mi risulta che il giornale vi viene regolarmente spedito. Saluti.

AEROLETTA - Milano. — Nome e cognome per esteso, un'altra volta. Capito? Ed ora ti dico che tu sei la benvenuta. Tu mi parli di coraggio. Credi che io sia qui per mettere paura alle rondini? Non sono uno spaventapasseri. Mandami dei disegni di storielle umoristiche aviatorie, ma non caricature della mia persona. Dopo il delitto di Alberto Mastroianni ai miei danni, nessuno potrà e dovrà più diffamarmi. Ti mando tanti saluti azzurri, che dividerai con tua sorella.

(Altra posta a pag. 10).

TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

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

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Rivo Reno, 118 - BOLOGNA

La Palestra dell'aeromodellista

Nozioni elementari di aerodinamica

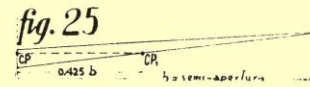
(Continuazione dal numero precedente)

Capitolo VI.

Il centramento e l'assetto

Abbiamo analizzato e determinato, fino ad ora, gli elementi necessari allo studio del moto e dell'equilibrio: portanza, resistenza e momento, passando dall'ala isolata al velivolo completo. Possiamo quindi entrare nell'ultima fase del lavoro, per quanto riguarda il velivolo, ossia allo studio del centramento e dell'assetto di regime, che sono strettamente legati fra loro, corrispondendo ad ogni centramento un particolare assetto, e ad ogni assetto un determinato centramento.

Per centramento si intende la determinazione della posizione del baricentro per la quale il velivolo è in equilibrio



per l'assetto di regime voluto; per assetto di regime si intende la posizione del velivolo rispetto alla traiettoria percorsa dal baricentro, che supporremo rettilinea e percorsa con velocità costante. Tale posizione del velivolo è definita dalla portanza C_p o dall'incidenza i . E' evidente che fra centramento ed assetto esiste una corrispondenza strettissima, poichè ad ogni centramento corrisponde un determinato assetto, e ad ogni assetto un particolare centramento. Fra gli infiniti assetti, ne definiremo uno particolare, o assetto di volo normale.

Il centramento

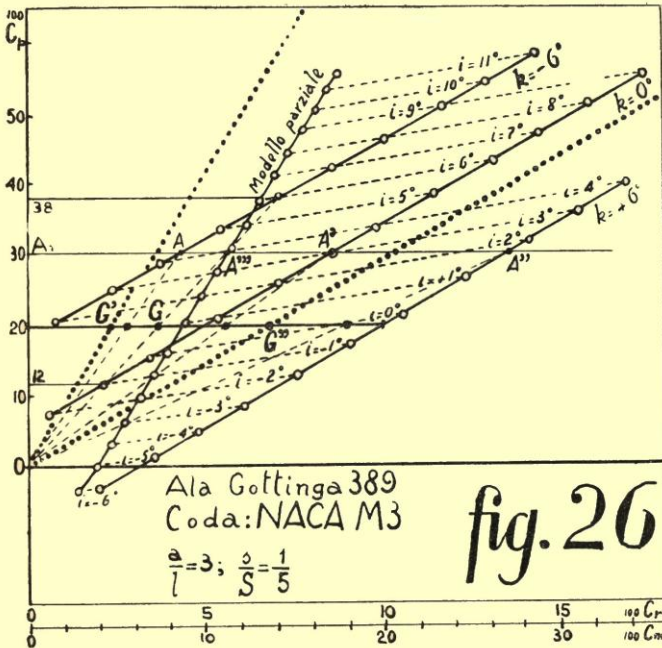
Supponiamo, innanzi tutto, che il baricentro del velivolo si trovi in corrispondenza della corda alare media. Abbiamo già definito tale corda alare media, come quella di un'ala rettangolare equivalente, cioè di uguale superficie equivalente. Anche i centri di pressione, dell'ala reale e dell'ala rettangolare, dovranno corrispondere: è necessario quindi determinare anche la posi-

zione in altezza dell'ala equivalente. Nella figura 25 è data la vista di fronte della semi-ala di un aeromodello, che supporremo di pianta uguale a quella della fig. 11. Il centro di pressione CP, della semi-ala si trova, come è stato già determinato nel capitolo II, sulla figura stessa, al 42,5% della lunghezza b della semi-ala (o della semi-apertura), dall'asse di simmetria. A tale punto corrisponde, nella fig. 25, il punto CP. La retta tratteggiata, passante per questo punto e normale al piano verticale di simmetria, determina la posizione del centro di pressione CP dell'ala. Supponiamo che il modello in esame risponda alle caratteristiche del velivolo del quale si è parlato nel capitolo V, e rappresentato schematicamente nella fig. 20. Il diagramma dei momenti sarà lo stesso, ed è riprodotto nella fig. 26, limitatamente agli angoli di calettamento della coda $k = -6^\circ, 0^\circ, +6^\circ$.

La corda di riferimento corrisponde alla corda media, che dovrà essere indicata nel disegno dell'apparecchio, e rispetto alla quale si determineranno i valori a, l, x_g, a_g , dei quali si è parlato nel capitolo precedente.

Potremo fare, anche per il velivolo, le stesse considerazioni che sono state fatte per l'ala, nei riguardi del momento.

Per un determinato assetto, ad es.: $100 C_p = 30$, otteniamo che i momenti del velivolo, rispetto al bordo d'attacco della corda media, sono dati dal segmento A, A', per il calettamento -6° , dal segmento A, A'' per il calettamento 0° , dal segmento A, A''' per il calettamento $+6^\circ$; per il modello parziale, velivolo senza coda, il momento è dato dal segmento A, A'''. Sulla corda di riferimento si hanno i corrispondenti baricentri, con la costruzione delle rette baricentriche passanti per l'origine degli assi e per i punti A, A', A'', A''': ad ogni calettamento k del piano di coda, corrisponde una particolare posizione del baricentro. L'equilibrio sarà stabile per i calettamenti 0° e -6° , sarà instabile invece per il calettamento $+6^\circ$ e per il velivolo senza coda, secondo quanto si è già veduto riguardo all'angolo formato dalla retta baricentrica



Ala Gottinga 389
Coda: NACA M3

$$\frac{a}{l} = 3; \quad \frac{a}{s} = \frac{1}{5}$$

fig. 26

ca e dalla curva dei momenti. Viceversa, ad una determinata posizione del baricentro, ad esempio G, corrispondono diversi assetti: l'assetto di $100 C_p = 38$ per il calettamento -6° , l'assetto di $100 C_p = 12$ per il calettamento 0° , e l'assetto di $100 C_p = 30$ per il velivolo senza coda. Al calettamento $+6^\circ$ corrisponde un assetto di portanza negativa, perciò lo escluderemo senz'altro. L'incidenza corrispondente a tali assetti risulta dal valore delle rette iso-

cline relative ad ognuno. Così all'assetto $100 C_p = 38$, con $k = -6^\circ$, corrisponde l'incidenza $+6^\circ$; all'assetto $100 C_p = 12$, con $k = 0^\circ$, corrisponde l'incidenza -1° ; per il velivolo senza coda, con assetto $100 C_p = 30$ corrisponde l'incidenza $+4^\circ$. Infatti per i punti di intersezione della retta baricentrica OG con le curve dei momenti relative a $k = -6^\circ, 0^\circ$ e del modello parziale, passano rispettivamente le isocline relative alle incidenze $i = +6^\circ, -1^\circ, +4^\circ$.

Ingegnier BI

(Il seguito al prossimo numero).

GARA «COPPA DI FRANCIA»

Riproduciamo dal bollettino mensile del «Modèle Air Club de France» il seguente regolamento della gara per la «Coppa di Francia».

Art. 1. — Il «Modèle Air Club de France» (M. A. C. F.) bandisce un concorso internazionale, aperto a tutti i costruttori di modelli volanti, azionati da uno o più motori termici, nel quale sarà messa in palio la «Coppa di Francia», creata e offerta dal sig. Maurizio Lartigue.

Art. 2. — La coppa sarà messa in palio ogni anno dal M. A. C. F. e sarà disputata in Francia, qualunque sia la nazione che la detiene. Il regolamento potrà essere cambiato ogni anno. Nel caso che, per una qualsiasi causa, la coppa non potesse più essere messa in competizione, tornerà di diritto al fondatore.

Art. 3. — Per l'anno 1936, la «Coppa di Francia» per modelli a motore termico è riservata agli apparecchi azionati da uno o più motori a scoppio con cilindrata totale massima di 30 cm. cubi.

Art. 4. — La coppa sarà attribuita al proprietario dell'apparecchio che ha realizzato il maggior tempo di volo, con partenza dal suolo, cronometrato secondo i regolamenti generali ufficiali dei modelli volanti.

Art. 5. — Per l'anno 1936, la competizione si svolgerà sull'aeroporto militare di E. tamps, nel giorno di giovedì 21 maggio (Ascensione), dalle ore 15 alle 18.

Art. 6. — Gli apparecchi non presentati prima delle ore 14, saranno dichiarati rinunciari. Le partenze avranno inizio alle ore 15. I concorrenti avranno facoltà di eseguire più prove, in un numero da fissare secondo il numero dei concorrenti. Ogni volo di durata minore a 15 secondi non sarà valido. Per la classifica sarà considerato il tempo maggiore ottenuto da ogni apparecchio.

d'iscrizione saranno di 10 franchi per gli associati al M.A.C.F. e di 20 franchi per i costruttori non associati al M.A.C.F. Le iscrizioni, unitamente ai diritti, dovranno giungere al Signor F. Catter, Presidente de' M.A.C.F., 8 RueFaidherbe, Parigi XI^e (Francia), prima del 7 maggio 1936.

Art. 13. — L'iscrizione al concorso implica l'accettazione integrale del presente regolamento.

La costruzione dei modelli volanti

(QUATTORDICESIMA LEZIONE)

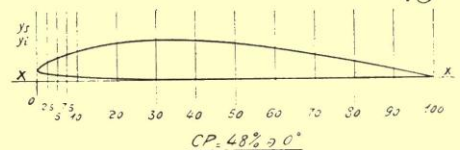
I profili n. 589 «Saint-Cyr 52» (fig. 1) e n. 654 «Clusk x» (fig. 2) sono piano-convessi, di spessore rispettivamente 10% e 11,70%. Sono particolarmente adatti per modelli veloci.

I profili n. 631 «Gottinga 239» (fig. 3), n. 980 «Eiffel 437» (fig. 4), n. 946 «Eiffel 385» (fig. 5) e n. 712 «Gottinga 404» (fig. 6) sono concavo-

PROFILO N.° 589

SAINI-CYR 52.

fig. 1



x	0	25	5	75	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y _s	2,50	4,20	5,50	6,47	6,80	9,10	10	9,80	8,80	7,30	5,50	3,90	2,70	—
y _c	2,50	1,66	1,30	0,87	0,80	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—

convessi, di spessore rispettivamente 11,10%, 11,23%, 12,86%, e 13,20%. Si prestano maggiormente per apparecchi lenti, avendo una maggiore portanza, e per modelli di carico alare abbastanza elevato.

Le fig. 7 ed 8 rappresentano due profili biconvessi simmetrici, il n. 343 «Saint-Cyr 58» ed il n. 464 «Eiffel 338» di spessore 7% ed 8,04%. Servono per i piani di coda, sia orizzontali che verticali.

Per ognuno dei profili è indicata la posizione del centro di pressione, in per cento della corda, dal bordo d'attacco, relativamente all'incidenza di 0°.

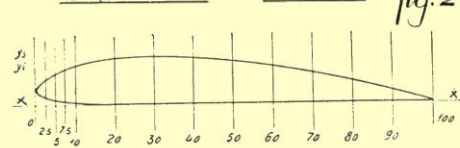
Giarella

(Continua).

PROFILO N.° 054

CLARK x.

fig. 2



x	0	25	5	75	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y _s	4	6,66	7,95	8,92	9,68	11,28	11,70	11,40	10,51	9,15	7,35	5,22	2,80	0,12
y _c	4	1,48	1,14	0,88	0,50	0,03	—	—	—	—	—	—	—	—

Art. 12. — I diritti

IL REGOLAMENTO DEI PRIMATI PER I MODELLI VOLANTI

La Federazione Aeronautica Internazionale ha comunicato alla R.U.N.A. ed agli Aero Clubs nazionali ad essa affiliati le norme concernenti i primati dei modelli volanti. Pubblichiamo integralmente il regolamento. Avvertiamo che la R.U.N.A. attende dalla F.A.I. le norme per il rilascio della licenza sportiva, della quale il regolamento tratta nell'ultimo articolo, e che saranno rese note appena definite.

FEDERAZIONE AERONAUTICA INTERNAZIONALE DEFINIZIONE DEI MODELLI VOLANTI AMMESSI AI PRIMATI.

Per modello volante si intende ogni apparecchio che non sia capace di trasportare un essere umano.

Il carico alare non dovrà essere inferiore a 10 grammi per decimetro quadrato.

DEFINIZIONE DELLA CATEGORIA 3

Potranno essere compresi in questa categoria (veleggiatori) tutti gli apparecchi che possono sostenersi nell'aria per mezzo di piani fissi o articolati, e sprovvisti di organi di trazione, all'infuori di quello del lancio.

PRIMATI RICONOSCIUTI

- 1) AEROPLANI.
 - (A) partenza a mano:
 - durata
 - distanza in linea retta
 - altezza
 - velocità
 - (B) partenza dal suolo:
 - durata
 - distanza in linea retta
 - altezza
 - velocità

2) IDROVOLANTI.

- durata
 - distanza in linea retta
 - altezza
- 3) VELEGGIATORI.
 - durata
 - distanza in linea retta
 - altezza

PRESCRIZIONI PER LE PARTENZE

1) AEROPLANI.

a) Partenza a mano. L'operatore che procede al lancio a mano dovrà trovarsi sul suolo;

b) Partenza dal suolo o da una pista preparata. (La pista non dovrà essere sopraelevata più di m. 0,30 dal suolo). L'apparecchio deve essere abbandonato a se stesso, senza spinte.

2) IDROVOLANTI.

Gli apparecchi dovranno tassativamente partire da uno specchio d'acqua e posarsi, al ritorno, sull'acqua. E' vietato dare spinte alla partenza.

3) VELEGGIATORI.

a) Partenza a mano. L'operatore che procede al lancio a mano dovrà trovarsi sul suolo.

b) Lancio con elastico. La lunghezza dell'elastico non in tensione non dovrà essere superiore a m. 3.

c) Lancio con verricello. Durante il lancio il verricello deve essere fisso.

Per altezza del punto di partenza si assumeranno i 3/4 della lunghezza del filo.

Per tutte le categorie di modelli volanti non è ammessa la partenza da un aeroplano, pallone, corpo volante, ecc.

PRESCRIZIONI SPECIALI

PRIMATO DI DURATA. — Per le categorie 1 (aeroplani) e 2 (idrovolanti) i tempi saranno computati dall'istante nel quale l'apparecchio è lasciato a se stesso.

Per la categoria 3 (veleggiatori) i tempi saranno computati dall'istante nel quale l'apparecchio si sgancia dal dispositivo di lancio.

Per quanto concerne la fine del volo, i tempi saranno computati al momento nel quale l'apparecchio tocca la terra o l'acqua, incontra un ostacolo o scompare dalla vista dei cronometristi.

Per battere un primato è necessario superare il primato precedente di almeno 10 secondi.

cedente di almeno 10 secondi.

Il dislivello fra il punto di partenza ed il punto di atterraggio non dovrà essere superiore al 2% della distanza in linea retta fra detti punti.

PRIMATO DI DISTANZA IN LINEA RETTA. — La distanza del primato sarà misurata fra il punto di partenza e il punto di atterraggio. Se la distanza coperta non può essere misurata direttamente, se ne potrà eseguire la misura sulla carta a scala minima 1/50.000.

Il dislivello fra il punto di partenza ed il punto di atterraggio, non dovrà essere superiore al 2% della distanza in linea retta da detti punti.

Per distanze di primato inferiori a 1.000 metri, lo scarto fra due primati di distanza deve essere di almeno 100 metri; oltre i 1.000 metri, per battere un primato è necessario sorpassare il primato precedente di almeno il 5%.

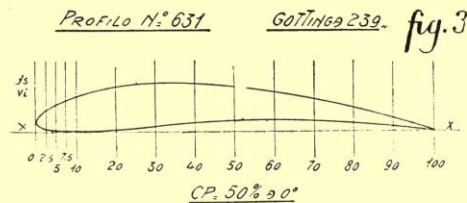
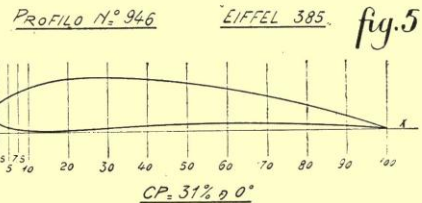
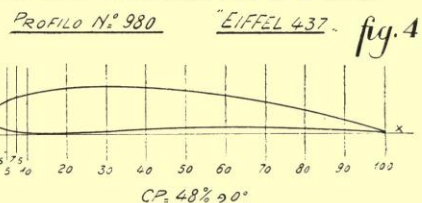
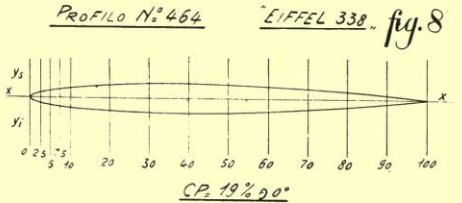
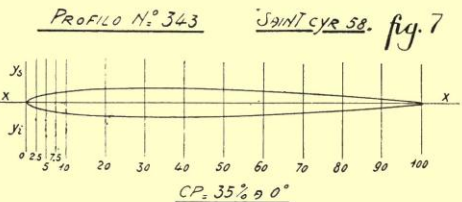
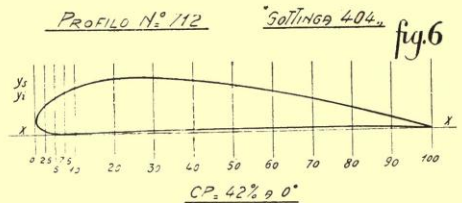
PRIMATO DI ALTEZZA AL DISOPRA DEL PUNTO DI PARTENZA. — Per battere un primato di altezza occorre sorpassare il primato precedente di almeno 50 metri.

Per la misura dell'altezza è prescritto l'uso di piccoli barografi, costruiti appositamente per i modelli volanti.

PRIMATO DI VELOCITA'. — La velocità sarà misurata su base di 50 metri, percorsa nei due sensi, a meno di mezz'ora di intervallo fra una e l'altra prova.

I tempi saranno computati ai momenti dell'entrata e dell'uscita dalla base di 50 metri. Per tempo di primato sarà assunta la media fra i due tempi ottenuti.

Per battere un primato è necessario sorpassare il primato precedente di una velocità di almeno metri 1,50 al secondo.



I modelli volanti dovranno avere un'apertura alare compresa fra un minimo di metri 0,70 e un massimo di m. 3,50.

Saranno ammessi alle prove di primato soltanto modelli volanti a fusoliera completamente chiusa.

La sezione maestra della fusoliera o del complesso delle fusoliere (S) in funzione della lunghezza (L) è definita, per i modelli volanti a motore, aeroplani e idrovolanti, dalla formula seguente:

$$L^2 = \frac{S}{200}$$

e per i veleggiatori:

$$L^2 = \frac{S}{300}$$

Per quanto riguarda gli aeroplani senza coda, la sezione della fusoliera (o delle fusoliere) che si presenterà sotto la forma d'un rigonfiamento dell'ala, sarà la superficie di una ellisse iscritta nel rigonfiamento e che ha per asse maggiore l'altezza verticale del rigonfiamento e per asse minore 1/3 dell'asse maggiore (1).

La proporzione tra l'apertura alare e la lunghezza della fusoliera è limitata ad un massimo di 1:1.

Durante un tentativo di primato non è ammesso far staccare nessuna parte del modello volante.

CATEGORIE DEI MODELLI VOLANTI.

Sono ammesse tre categorie:

- 1 — aeroplani
- 2 — idrovolanti
- 3 — veleggiatori.

FORZE MOTRICI

AMMESSE PER LE CATEGORIE 1 e 2.

Per le categorie 1 e 2 (aeroplani e idrovolanti) sono ammesse le seguenti specie di forza motrice:

- 1 — motore elastico (il motore deve tassativamente trovarsi all'interno della fusoliera);
- 2 — motore meccanico (esclusi i combustibili infiammabili);
- 3 — forza giroscopica.

(1) La superficie dell'ellisse sarà calcolata

$$s = \frac{1}{3} \times \pi \times a^2$$

indicando con a il semi-asse maggiore dell'ellisse.

PRIMATI DELLA CATEGORIA 2 (Idrovolanti). — Per la validità dei primati degli idrovolanti, è prescritto che questi debbano partire dall'acqua e posarsi sull'acqua.

Per i primati di distanza i voli dovranno essere compiuti su un lago, affinché i punti di partenza e di arrivo possano essere misurati con precisione.

ATTRIBUZIONE DEL PRIMATO. — Il primato è attribuito al concorrente che esegue la prova, e che sia in possesso della licenza sportiva della F. A. I.

L A P O S T A DELL'AEROMODELLISTA

PIERO ROSSI - Castiglione dei Pepoli. — Sei in esilio e ciò mi dispiace assai, conoscendo la causa. Abbi pazienza e sta' tranquillo; tutto passa. Di cuore ti auguro una completa e sollecita guarigione. Carissimi saluti.

GIORGIO ARALDI - Cremona. — Ad una matassa composta da 14 fili di elastico di sezione 1x3 e lunga cm. 100, si possono dare, con carica a mano, circa 300 giri; mentre con l'allungamento ed il trapano si potranno anche raggiungere i mille giri. I coefficienti del profilo S. Cyr 58 sono:

a+2° sono Cp = 0,085; Cr = 0,005
a+4° sono Cp = 0,155; Cr = 0,008
i coefficienti del profilo Eiffel 385 a 0° sono Cp = 0,24; Cr = 0,010. **giar.**

A TUTTI GLI ABBONATI

spediamo in omaggio
IL SUPPLEMENTO AL N. 15
contenente:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUTTIVI DI MODELLI VOLANTI RUSSI;
GLI SCHEMI DI UN IDROMODELLO FRANCESE;
GLI SCHEMI DI UN MODELLO ITALIANO.

(I lettori non abbonati potranno richiedere il SUPPLEMENTO AL N. 15 del 1936 spedendo cent. 50 in francobolli all'Amministrazione de L'aquilone, Viale dell'Università 4, Roma).

LEZIONI SUL MOTORE

I.

Se ai tempi di Leonardo da Vinci (1) fosse esistito il motore a scoppio, forse il problema del volo meccanico sarebbe stato risolto molto tempo prima. È noto che il grande Italiano aveva ideato una macchina alata il cui principio scientifico era rigorosamente esatto; soltanto mancava ad essa la forza necessaria che avrebbe dovuto staccarla dal suolo e trascinarla nel cielo, forza che doveva necessariamente essere attinta da un motore leggero e potente.

I motori a combustione interna e in particolare i motori a scoppio (daremo poi la spiegazione di tali denominazioni) rispondono perfettamente a questi due indispensabili requisiti.

Perché i ragazzi, appassionati di aeromodellismo, preferiscono il motore ad elastico? Appunto perché è leggero e, in relazione al suo peso, molto potente. Facendo un paragone un po' azzardato, potremmo dire che il motore a combustione interna è per i velivoli quello che il motore ad elastico è per gli aeromodelli.

Seguitemi nel ragionamento e vi renderete conto delle ragioni che fanno preferire, per dar vita ai velivoli, tali tipi di motori.

Esistono in natura diverse forme di energia: energia di moto chiamato anche energia cinetica che è quella posseduta dai corpi in movimento, come un corso d'acqua, un treno in moto, un proiettile lanciato; energia elettrica, tanto nota per quanto utile; energia calorifica o termica che si sviluppa dai corpi che bruciano; energia meccanica, quella delle macchine; energia raggiante, e così via.

Che cosa è l'energia? Spieghiamoci con un esempio: si dice che un uomo possiede dell'energia quando è attivo ed ha spiccate qualità lavorative. L'energia è appunto una certa attitudine di un corpo o sistema di corpi a compiere del lavoro; qui, naturalmente, s'intende lavoro meccanico che viene misurato in chilogrammetri (lavoro che si compie per portare un chilogrammo all'altezza di un metro). L'energia è, per così dire, una specie di ricchezza posseduta da un sistema, la cui unità di misura è il chilogrammetro.

Le varie forme di energia, sopra menzionate, si possono trasformare le une nelle altre; così l'energia cinetica di una caduta d'acqua può essere trasformata in energia elettrica con l'aiuto di macchine idrauliche accoppiate con macchine elettriche (nelle centrali idroelettriche); l'energia elettrica in

energia termica, come accade nei forni elettrici, nei fornelli elettrici, nei ferri da stiro elettrici ec., l'energia calorifica, in energia meccanica, per mezzo di macchine speciali dette macchine termiche.

La trasformazione di una specie di energia in un'altra avviene sempre con una certa perdita che è determinata dall'inevitabile imperfezione della macchina che compie la

Lo stesso potremo dire dell'energia cinetica di una caduta d'acqua che si trasforma prima in lavoro meccanico poi in energia elettrica e in cui, per ciascun passaggio, vi sarà un particolare rendimento.

Passiamo ora ad esaminare il caso che più ci interessa, ossia la trasformazione dell'energia termica in energia meccanica.

Alcuni corpi, i combustibili, bruciando, sviluppano dell'energia termica che viene misurata in calorie (1 calorie = quantità di calore occorrente per portare un Kg. d'acqua da 14 a 15 gradi di temperatura). Antracite, litrantrace, carbone di legna ecc. sono combustibili solidi; sono combustibili liquidi invece l'alcool, il petrolio grezzo e suoi derivati: le benzine, il benzolo, ecc.; infine sono gassosi l'idrogeno, l'acetilene, il gas illuminante, ecc. Ritorniamo in un altro articolo sull'importantissimo argomento.

La fisica sperimentale ci insegna che teoricamente 1 calorie — energia termica — equivale esattamente a 427 chilogrammetri — energia meccanica —. Dobbiamo però subito aggiungere che il rendimento delle macchine termiche è sempre molto basso; di 100 calorie spese, per farle funzionare, soltanto dalle 12 alle 35 sono restituite sotto forma di energia meccanica, a seconda del tipo di macchina che si adopera; le altre calorie, purtroppo, non contribuiscono alla trasformazione. Le ragioni del basso rendimento di queste macchine non riposano soltanto nella imperfezione di esse, ma anche sui principi fondamentali di termodinamica, principi che non è il caso di esporre qui.

Eppure, nonostante questo basso rendimento, sono proprio le macchine termiche quelle prescelte dall'uomo per farsi trasportare nell'aria. Per essere esatti, non tutte le macchine termiche, ma un tipo di esse, cioè, il motore a combustione interna.

Gli altri tipi di motori sono stati esclusi. Perché?

Quando l'uomo ebbe creato il velivolo pensò di dargli vita applicandogli un motore.

Eliminò dapprima il motore idraulico — turbina — ossia quello che si serve della energia di moto dell'acqua per funzionare, perché evidentemente non era pazzo e quindi non gli passò neanche per la testa che un simile motore potesse funzionare con l'apparecchio in volo. Da dove sarebbe scaturita l'acqua per far funzionare la turbina?

Esaminò quindi la possibilità dell'applicazione di un motore elettrico, ma, dopo un rapido calcolo, scartò anche questa soluzione. Infatti, il motore elettrico, per esigenze tecniche e costruttive, comporta masse metalliche fisse e rotonanti, di mole rilevante,



Rifornimento a Cartum di un apparecchio dell'«Ala Littoria».

che rendono il motore pesantissimo rispetto alla sua potenza. Inoltre l'energia elettrica che gli è necessaria, non potendo ovviamente attingerla, come un traino, da una rete di fili, dovrebbe essergli fornita da accumulatori elettrici, nei quali fosse stata precedentemente immagazzinata, e collocati a bordo dell'aeroplano. Ora supponiamo di avere bisogno, per il velivolo, di una potenza di 50 cavalli (1 cavallo = HP = unità di potenza = potenza di una macchina che compie un lavoro di 75 chilogrammetri ogni minuto secondo) e che il velivolo debba compiere un volo di un'ora. L'energia che gli occorre durante questo tempo è di 50 HP/ora che equivalgono a 36.800 watt/ora (2) (misura di energia elettrica). L'esperienza ci dice che 1 Kg. di accumulatori, nelle migliori condizioni, può erogare 30 watt/ora di energia e che quindi per 36.800 occorrerebbero la bellezza di 1227 Kg. Immaginate, voi, un piccolo apparecchio di 50 HP. che per volare un'ora, ammesso che potesse volare, debba trasportare un simile peso?

Si pensò quindi alle macchine termiche. Le macchine termiche, come già abbiamo accennato, sono quelle che trasformano l'energia calorifica sviluppata dalla combustione di un combustibile in lavoro meccanico. Queste macchine possono essere di due tipi, e cioè: 1) motori a combustione interna, (fig. 1) in cui il combustibile, bruciando esternamente agli organi di movimento, come avviene nelle macchine a vapore, fa evaporare dell'acqua contenuta in una caldaia; il vapore prodotto, agendo nel cilindro motore mette in moto i suoi organi generando lavoro meccanico; 2) motori a combustione interna, (fig. 2), in cui la combustione del combustibile avviene nell'interno del cilindro motore, e sono gli stessi prodotti della combustione che agiscono direttamente sugli organi che sviluppano energia meccanica.

Questi ultimi hanno il grande vantaggio, nei riguardi delle macchine a vapore, di non possedere né caldaia né focolaio e quindi di eliminare il peso e le perdite che si riferiscono a tali organi. Inoltre non essendoci un fluido intermedio operante, il vapore, si elimina ancora un inutile ingombro e quindi un peso. Il loro rendimento termico, ossia il numero delle calorie che si trasforma effettivamente in lavoro meccanico, è molto forte nei confronti delle precedenti: 0,35 invece di 0,13, e i rendimenti effettivi, includendo anche il rendimento degli organi di movimento della macchina, 0,28 e 0,12.

Sapendo che l'equivalente teorico di un cavallo vapore funzionante per un'ora (HP/ora) espresso in unità di energia termica è di 632 calorie, per trovare il peso del combustibile necessario perché un motore di tale potenza stia in moto per un'ora, occorrerà dividere il numero suddetto per il potere calorifico del combustibile adoperato moltiplicato per il rendimento del motore stesso. Chianando p il peso del combustibile occor-

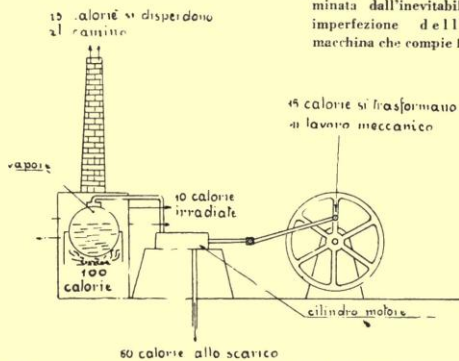


Fig. 1 — MOTORE A VAPORE. — Se si brucia nel focolaio una quantità di combustibile che sviluppi 100 calorie, queste si ripartiscono — bilancio termico — nel modo indicato in figura: rendimento termico 0,15.

trasformazione (resistenze passive). Supponiamo di avere a disposizione dell'energia elettrica e vogliamo trasformarla in energia meccanica. Come facciamo? Prendiamo un motore elettrico e alimentiamolo con la corrente elettrica presa dalla rete di distribuzione di energia. Ora la corrente trasporta una energia che, per fissare le idee, supponiamo uguale a 100 (per es. 100 chilo-watt-ore) il motore restituisce un lavoro meccanico inferiore, per esempio, 90; ossia su 100 ne ha restituiti 90 e 10 se ne sono andati

in pura perdita (attriti, resistenze elettriche, correnti parassite). Allora diciamo che il rendimento della macchina in questione

è di 0,90, numero che si ottiene dividendo l'energia restituita con l'energia fornita.

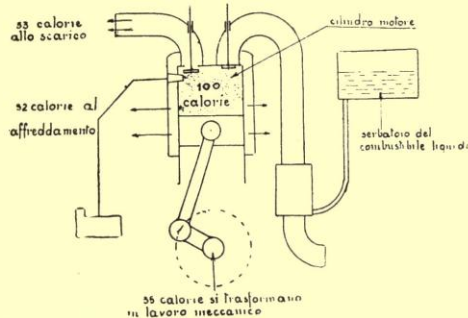
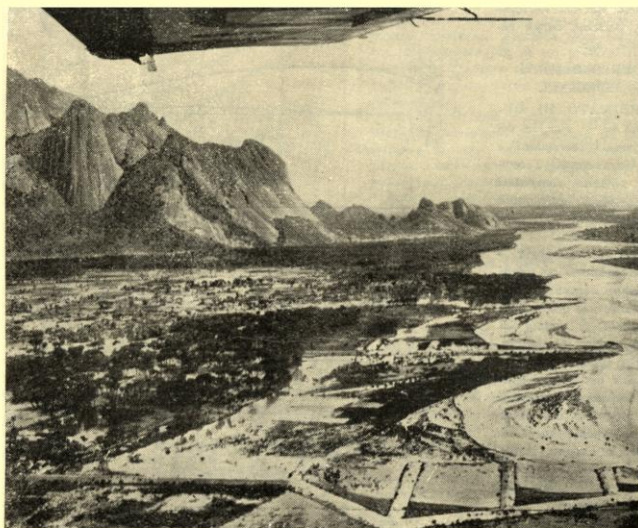


Fig. 2 — MOTORE A COMBUSTIONE INTERNA. — Il combustibile, prelevato nel serbatoio, arriva mescolato con l'aria, nel cilindro motore dove si incendia (combustione interna). La ripartizione delle calorie — bilancio termico — supponendo che la quantità di combustibile bruciato sviluppi 100 calorie, è indicata in figura: rendimento termico 0,35.

è di 0,90, numero che si ottiene dividendo l'energia restituita con l'energia fornita.



Suggestivo paesaggio tropicale fotografato dai nostri aerei nell'Abissinia nord-occidentale.

rente espresso in kg. e supponendo di adoperare benzina, sia per la macchina a vapore che per quella a combustione interna, avremo nei due casi:

$$p = \frac{632}{0,12 \times 10.000} = 0,525$$

$$p = \frac{632}{0,28 \times 10.000} = 0,236$$

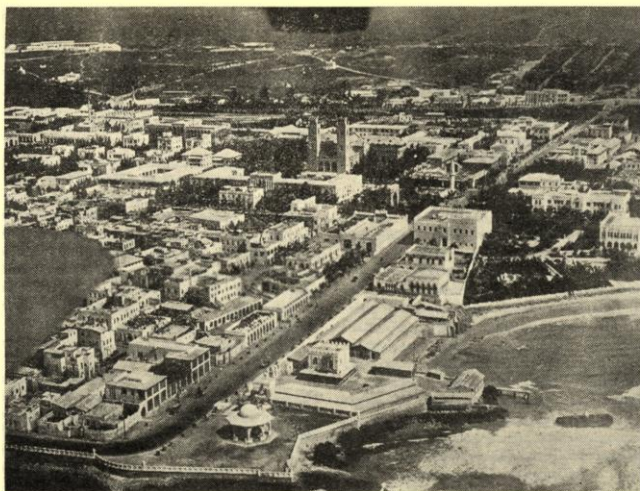
Se questi motori fossero della potenza di 100 HP., per un'ora di funzionamento consumerebbero quindi rispettivamente 52 kg. e 23 kg. di benzina. Vedete quale risparmio di combustibile e quindi anche di peso!

Per le ragioni che abbiamo sommariamente esposte, dopo alcuni sporadici tentativi per adoperare il motore a vapore, tentativi rimasti del resto senza successo, il motore che si è affermato e che ha conquistato il campo aeronautico, per le sue doti di leggerezza, è il motore a combustione interna.

Come funziona questo motore e quali siano i suoi organi lo vedremo un'altra volta.

U. Luccardi

(Continua).



Una interessante veduta aerea di Mogadiscio tutta bianca davanti all'Oceano Indiano.

L'orario di detta linea è il seguente: partenza da Roma alle 7 ed alle 16, arrivo a Milano alle 9 ed alle 18; partenza da Milano alle 9,10 ed alle 18,10 ed arrivo a Torino alle 9,45 ed alle 18,45. Il percorso inverso avverrà col seguente orario: partenza da Torino alle 7 ed alle 16,15, arrivo a Milano alle 7,35 ed alle 16,30 partenza da Milano alle 7,45 ed alle 17 ed arrivo a Roma alle 9,45 ed alle 19.

Col 20 del corrente mese la stessa Società Avio Linee Italiane inizierà il servizio di collegamento internazionale tra Milano e Francoforte, in reciprocità con la compagnia tedesca Lufthansa e la compagnia olandese K. L. M.

Pure col 20 del mese verrà ripreso il servizio di collegamento tra Milano e Venezia che verrà effettuato in un'ora e mezza di volo.

SCUOLE DI MODELLI VOLANTI

BERGAMO

Con l'appoggio del Comitato locale dell'O. B. che ha messo a disposizione le aule e il necessario materiale, il 4 corrente ha avuto inizio un corso per modelli volanti. L'insegnamento della parte teorica e pratica è stato affidato al camerata Guglielmo Tinaglia, tecnico d'aviazione. Per le iscrizioni rivolgersi alla Sede Provinciale della R.U.N.A. Via Adamello 4.

LIVORNO

Sabato sera 21 marzo è stato inaugurato il corso modelli volanti dell'anno XIV, alla presenza di molte autorità locali.

L'atlantico cap. Aramu, delegato della R.U.N.A. ha illustrato gli scopi dell'iniziativa della Reale Unione Nazionale Aeronautica.

L'istruttore Guglielmo Barthel ha quindi tenuto una prima lezione.

MILANO

Le lezioni della Scuola di Milano, dopo la divisione del corso in due sezioni, sono regolarmente proseguite con piena soddisfazione degli allievi. Si aggiungono fra l'altro, nuovi iscritti che vanno ad aumentare così il numero degli aeromodellisti milanesi. Nella 1ª sezione del corso (modelli a tubo) si è dato inizio alle realizzazioni pratiche, costruendo tutte le centine del modello da parte di ogni allievo. Si è inoltre provveduto alla distribuzione dei materiali. Il 2º Corso (modelli a fusoliera) ha già iniziato la costruzione dei modelli.

Si sono predisposte conferenze di vario genere, sia sull'aeromodellismo che sui principi di aerodinamica.

Si è poi ripresa, nei giorni festivi, l'at-

tività sperimentale all'aerodromo di Taliedo dove si sono cronometrati buoni voli; specie il lancio eseguito dall'allievo Claudio Secchi.

L'aliante "Rhön-Sperber"

Il prototipo *Rhön-Sperber* è una elaborazione ulteriore di un tipo notissimo, il *Rhön-Bussard*. L'apertura d'ali è stata aumentata da m. 14,30 a m. 15,30, conservando invariato il profilo. Si è cu-

rato soprattutto di dare un comodo posto al pilota, assicurando una eccellente visibilità, che ha potuto essere raggiunta soltanto col tipo di costruzione *ad ala media*, e modificando opportunamente l'incavo e la protezione per la testa. Così, veleggiando lungo un costone in compagnia di altri velivoli, il pilota potrà rendersi conto, prima di iniziare una virata, se vi sia pericolo di collisione.

Le leve a pedale sospese, i poggiatesta regolabili, come nel tipo *Fieseler 5*, permettono ad ogni pilota di trovare la posizione più confortevole, senza staccare i cavi di direzione.

Il sedile è girevole. Il posto del pilota ha un fondo robusto, smontabile facilmente, che isola completamente il congegno dei comandi. Il cruscotto, situato sul davanti del boccaporto del pilota, è smontabile in due tempi. Il riparo chiuso, per la testa, può agevolmente trasformarsi in un frangivento aperto, con la lunetta, senza che le proprietà aerodinamiche risultino modificate.

Il montaggio dell'apparecchio è stato molto semplificato dalla riunione dei longheroni principali della fusoliera. Ogni ala può venire montata separatamente; cosicché tre persone possono effettuare da sole il montaggio.

Il collegamento tra fusoliera e ala è fatto mediante 4 bulloni, disposti sulla faccia inferiore dell'ala e sulla faccia esterna della fusoliera. Il sistema di costruzione con un longherone principale attraversante la fusoliera, col longherone posteriore congiunto esternamente alla fusoliera, permette di risparmiare peso e denaro, in confronto col sistema solito del pezzo mediano fissato alla fusoliera.

Il tempo necessario al montaggio è molto minore che per il *Bussard*.

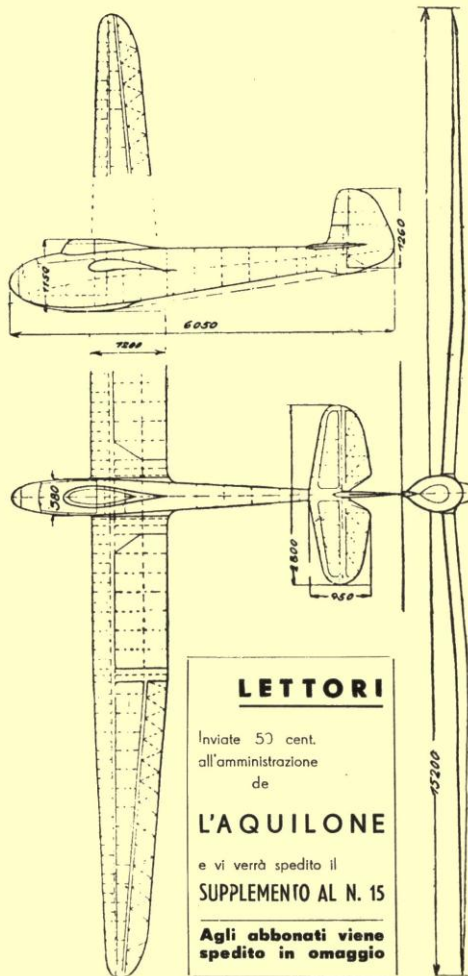
Il *Rhön-Sperber* è stato pilotato da Hanna Reitsch, Heini Dittmar, Wiegmeier, Fischer e Hoffmann, che eseguirono anche lunghi voli rovesciati, con virate, cerchi interi, *botti*, ecc.

Hoffmann volò da Griesheim alla frontiera del Lussemburgo (140 Km.) in un'ora e mezza. In voli sperimentali si ottennero velocità di discesa di ben 225 Km. all'ora senza che si osservassero fenomeni pericolosi vibratorii, o di altra natura.

Ideatore è Hans Jacobs, di Darmstadt, che già costruì il *Bussard* e il *Rhönadler*, e la ditta Schwyer, di Mannheim (Ludwigshafen) ha costruito l'apparecchio.

Le caratteristiche sono:

- apertura d'ali 15,30 metri;
- superficie alare 15,20 metri quadri;
- allungamento 15;
- carico per unità di superf. 15 Kg. per mq.;
- rapporto di planata 1 : 20;
- velocità verticale di discesa 72 cm. al secondo;
- peso a vuoto 150 Kg.;
- carico massimo 100 Kg.;
- peso in volo normale 225 Kg.;



LETTORI

Inviare 50 cent.
all'amministrazione
de

L'AQUILONE

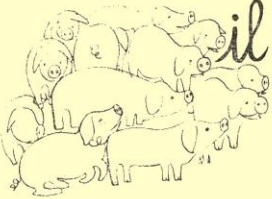
e vi verrà spedito il
SUPPLEMENTO AL N. 15

**Agli abbonati viene
spedito in omaggio**



Come viene « sistemata » la posta nella carlinga di un trimotore « S. 73 » della linea regolare Roma-Mogadiscio gestita dall'Ala Littoria.

Collaborazione dei giovani



il commerciante di porcellini

I.

Il sig. Antonio palpò due o tre porcellini ed esclamò:

— Son belli davvero, sig. Beppe, ma il prezzo che mi domandate è troppo alto! Ribassate di due lire e io li compero tutti e sessanta.

— Beh, vi voglio accontentare: facciamo trecentocinquanta la diecina.

— Vada per trecentocinquanta — gridò il sensale e, in così dire, prese le mani del venditore e del compratore e le batté una contro l'altra come a confermare che l'ultima parola era data e l'affare concluso.

Entrarono in un'osteria.



E come un automa, si avviò barcollante verso l'uscita...

— Un litro di bianco e tre bicchieri — gridò il sensale superando, con la sua, le voci di tutti quei mercanti che non sapevano parlare senza gridare.

— Subito, signori! — rispose l'oste.

Il cavallo trottava sulla strada bianca ed assoluta. La carrozzella aveva sobbalzi improvvisi causati dal cattivo fondo stradale; questi sobbalzi erano sempre seguiti da un « accidenti! » del sig. Antonio.

— Via, Icaro! — gridò il commerciante di porcellini accompagnando la voce con un colpo di frusta. Il cavallo allungò il passo e il signor Antonio soddisfatto girò lo sguardo sui campi. Ancora poche settimane e le spighe sarebbero diventate tutte d'oro. I papaveri brillavano sotto il sole. Maggio trionfava.

Pee... peee... un'automobile sfiora la carrozzella a grande velocità, sollevando una nuvola di polvere bianca e fitta che poi andava lenta ad incipriare le foglie degli alberi e l'erba sul ciglio della strada.

Il sole era alto e scottava.

— Ho davvero fatto un buon affare oggi e, se tutto poi andrà bene, guadagnerò dei buoni soldi. Eh, io son nato col bernoccolo del commerciante. A quel prezzo è proprio un affare d'oro. E adesso, appena arrivo a casa, mi leggo la tappa Firenze-Roma. Girardengo, che campione eh?... E dire che potevo anch'io diventare un camp... — E mentre diceva questo, tastò malinconicamente il suo enorme pancione.

Il signor Antonio da giovane era stato un ottimo corridore ciclista fra i dilettanti. Poi la vita di guerra (aveva fatto l'aviere prima a Venezia e quindi a Padova), poi il matrimonio e gli affari lo avevano a poco a poco distolto completamente dal praticare il ciclismo. Ma la passione era rimasta. E come!

Passione? Più che passione, era diventata tifo. Egli sapeva a memoria i nomi dei campioni, le medie orarie, le tappe, i chilometri, le gomme « forate » da questo o da quel campione. Insomma sembrava che nella sua vita non avesse avuta altra professione all'infuori di quella del direttore sportivo. Così, leggendo quotidianamente « La Gazzetta dello Sport », si venne a formare in lui una vasta... cultura sportiva. Ed invero egli oramai conosceva non solo i nomi dei campioni ciclisti, ma anche quelli del calcio, dell'automobilismo, del motociclismo, del pugilato. E dell'aviazione? Per questa, ad esser sinceri, egli aveva un debole speciale. Dopo il ciclismo veniva l'aviazione e, dopo questa, gli altri sports. Non aveva egli battezzato il suo cavallo col nome di Icaro? E quando passava un aeroplano, il signor Antonio non era sempre col naso all'insù anche se si trovava nella piazza di un mercato? E non conosceva egli a memoria le imprese più audaci da Baracca ad Ancilotto, da Maddalena a Ferrarin, da Agello a Balbo?

Il cavallo trottava battendo gli zoccoli sonanti sulla strada polverosa.

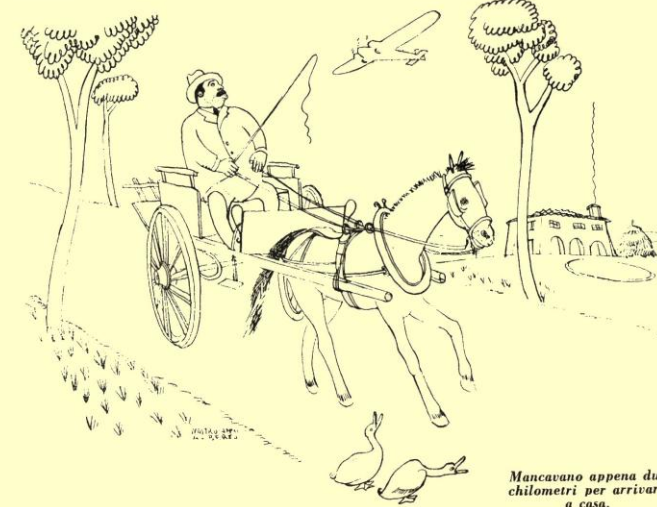
Tre case, d'un rosso mattone, sul bordo della strada si fecero incontro. Una frotta di anitre impaurite si gettò starnazzando nell'acqua pantanosa del fossato.

— Via, Icaro! Ancora tre chilometri e poi siamo arrivati — disse il signor Antonio. Mancavano appena due chilometri per arrivare a casa quando sentì un ronzio. Si avvicinava sempre più. Alzò gli occhi verso il cielo smaltato d'un azzurro intenso. Un relucivo: il sole gli dava riflessi d'oro e d'argento.

— L'aeropostale! — esclamò. — Che bel trimotore. Sono stato vicino agli aeroplani per tanto tempo e non ho mai avuta l'occasione di volare... E se andassi domenica al campo di Padova a fare un giretto? Con un volo di propaganda e con 25 lire mi faccio passare la voglia. Mica brutta l'idea, eh!... Che ne dici, Icaro? — Il cavallo trottava indifferente. — Parola d'onore che se domani al mercato di Teolo gli affari mi vanno bene, domenica me ne vado a Padova a soddisfare la mia passione.

Il cane corse festoso incontro al padrone. Il melo chiuso nella sua gabbia di stecchi sotto il porticato cominciò a fischiare. Si sentì la voce della signora Maddalena gridare alla donna di servizio:

— Giulia, metti in tavola. — Rina, dodici anni appena appena, corse a salutare il



Mancavano appena due chilometri per arrivare a casa.

padre. Si misero a tavola allegramente. Era l'una e quarto quando arrivò Mario: tredici anni, prima complementare, argento vivo nelle vene e con sempre addosso una voglia matta di combinarne di tutti i colori. Salutò con una smorfia buffa e sgraziata, mezza piroetta e si sedette a tavola.

Le campane suonavano a messa. La gente si incamminava verso la chiesetta del paese. Il signor Antonio stava attaccando il cavallo alla carrozzella. Era tutto contento e sorrideva sotto i baffi. Il suo faccione era più rubicondo che mai. Così alto, grosso e grasso, dava l'impressione più di un pachiderma che d'un uomo. E poi, giusto in mezzo, tra la testa ed i piedi, c'era un pancione... un pancione...

Una frustata e un « Via, Icaro! » misero di trotto il cavallo.

Un pezzo di tavola rettangolare con su pomposamente scritto « Stallaggio » gli si parò dinanzi. Mise il cavallo al passo ed entrò. Si recò quindi alla sede della R.U. N.A. a comperare il biglietto, e quindi prese il tram che andava al campo d'aviazione.

— Mio Dio, quanta gente! — Egli certo mai si sarebbe figurato che ai voli di propaganda vi andassero tante persone. « Quando mai verrà il mio turno? » pensò tutto desolato. Signore e signori, signorine e giovanotti. Quanti colori! L'arcobaleno vi era degnamente e largamente rappresentato. Faceva caldo. Il signor Antonio levò di tasca il fazzoletto e si asciugò la fronte imperlata di sudore. C'era certa gente che al vedere quell'uomo grasso e grosso, strizzava l'occhio maliziosamente e sorrideva. Quanto aspettò? Un'ora? Due? O più? Finalmente, quando Dio volle, venne il suo turno. Si avvicinò timido all'apparecchio. Sentì che qualcuno rideva tra la folla. Appoggiò il piede sulla staffa cercando di salire. Dio, che fatica! Quella maledetta pancia era così ingombrante...

— Oh, issaaa!... — fece uno tra la folla. Risa sonore. Ora egli era in piedi sulla carlinga. Ci stava appena. Un aviere gli porse un casco e un paio di occhiali. Si mise il casco, calò gli occhiali sugli occhi. Fece per sedersi, si sforzò. Niente. Sentì che la pancia glielo impediva. Era troppo voluminosa per entrare dentro quel buco della carlinga riservato al viaggiatore. Provò. Riprovò. Gli pareva impossibile. Provò ancora. Ma niente! Sforzandosi, egli sentiva un fortissimo dolore. La pancia non voleva saperne di passare. Amara delusione. Sentì la folla che rideva forte. Si voltò e vide mille bocche spalancate che ridevano, ridevano...

Scoraggiato, guardò il pilota che stava già seduto davanti a lui. Anche lui rideva, rideva...

Una sbuffata di caldo gli salì alla testa, non vide più nulla e, come un automa, scese goffamente dall'apparecchio, si avviò barcollante verso l'uscita. Una voce gli gridò: — Ehi, galantuono, il casco, gli occhiali!

Sempre camminando, se li levò e li lasciò

cadere a terra. Tutto gli girava. Gli sembrava che tutti quei colori di prima fossero diventati grigi, poi scuri, poi macchie nere ed inforti.

Il cavallo trottava verso casa. Il signor Antonio era ancora tutto intontito, gli orecchi gli fischiavano. Una fontana: attorno vi erano donne con secchi. Sentì parlare e ridere. Frustò il cavallo e gridò:

— Via, Gira! — Povero Antonio, sentire ridere ora gli faceva paura e nella seminconscienza in cui si trovava, battezzò senza accorgersi il cavallo col nome di « Gira » contrazione del nome Girardengo.

Entrò nel cortile. La moglie, Rina e Mario gli corsero incontro.

— Via, via! — gridò cupo. — Lasciatemi in pace.

La madre disse ai ragazzi:

— Andate, andate. Sapete che papà è cattivo quando gli danno a male gli affari.

— Ma oggi è domenica, mamma — rispose Mario. — Oggi non ci sono mercati.

— Già, è vero. Ma papà quando esce, esce sempre per affari.

I ragazzi se ne andarono mogli, mogli. Per due o tre giorni il signor Antonio resto abbuiato; poi, a poco a poco, ritornò quello di prima. Però in casa si accorse che chiamava il cavallo col nome di « Gira ». Si accorse anche che non si metteva più in mezzo al cortile a guardare qualche aeroplano che passava. E che non leggeva più nel giornale la colonna che portava per titolo « Aviazione ».

(Continua).

Giovanni Farlan



(Altra posta a pag. 5).

LUIGI GALLIATI - Milano. — Mi chiedi se ho bisogno di qualche cosa da te. Ho bisogno soltanto che tu dica a molti tuoi amici che il settimanale illustrato L'Aquilone non ha niente in comune con le porcherie per ragazzi che sono esposte nelle edicole italiane e che molti, troppi ragazzi e giovanette acquistano ciecamente, senza sapere che sono pubblicazioni nefaste allo spirito. A proposito: a Milano c'è un giornale che si fa notare per saggezza, intelligenza e onestà. Volevo dire il direttore di questo giornale, che è La Sera. Io leggo spesso certi corsivi che dicono pane al pane e imbecille all'imbecille. Il giorno 28 marzo, per esempio, La Sera di Milano ha pubblicato uno di questi corsivi, nel quale era detto, fra l'altro:

« Ai margini del giornalismo e nel pieno dell'editoria grossa e piccola, seguitano a dar copia di sé un numero cospicuo di pubblicazioni pessime e dannose. »

Giornaletti per ragazzi stampati alla sgarbiante con figurotti disegnati alla brava, caricaturali ed antiartistiche, con un testo futile, sgrammaticato, pretenzioso di umorismo, costellato d'incubi delittuosi ed avventurosi, vanno diffondendosi con larga prolificità: propaganda assurda della letteratura melensa, spesso di marca americana. E' il genere giallo » ad uso della gioventù che invade la piazza con una ventata deleteria.

Non c'è da trovare nessuna attenuante e nessuna scusante. Si tratta di basso commercio di stupefacenti letterari, che prendono l'opportunità di saltar fuori dalle cronache inverosimili e dalle mode invereconde di provenienza straniera.

Perché non si tratta di roba nostra sia pure di bassa lega, ma di roba forestiera ricucinata in casa nostra e pagata all'estero col nostro oro.

Roba da abolire d'urgenza, quindi, a vantaggio dell'economia nazionale, ponendo fine al danno dello scempio di carta e al danno della pubblica moralità.

E, poiché siamo in argomento, è giusto che accenniamo anche alle pubblicazioni a dispense, messe abbondantemente in giro per le portinerie dei rioni popolari: interminabili narrazioni di pasticci sudici e criminali, d'intrighi amorosi truci e sfilinquinati, di psicologie perverte e ridicole.

Questo basso commercio di carta sporca è un ginepraio d'indecenza nella forma e nella sostanza.

Bisogna sorvegliarlo, correggerlo, reprimere.

La disciplina del consumo della carta richiede, in questo campo, le misure più pronte e più severe.

Ricordi due mie note pubblicate due mesi o sono su L'Aquilone? Questo, io dice-



AQUILA

Il nexu durante la battaglia del lago Ascianghi nell'interpretazione di Enzo Panofoli di Ancona.

vo; e peggio. Sono molto amareggiato, mio caro. Addio.

AGLI AEROMODELLISTI. — Nel numero 13 de *L'aquilone* è stato erroneamente detto, nella risposta a Edgardo Ciani, che non è possibile partecipare al Concorso nazionale con l'*Eolo Littorio*. Dobbiamo dichiarare che l'errore dipende da un superfluo non, che è passato in barba al correttore di bozze.

PASSAGUAI - Genova. — Mi dispiace, caro amico, di non poter essere utile. Mi sei troppo lontano perché possa parlare di te ai dirigenti di quel cantiere, che mi sono sconosciuti. Però prova a fare la tua brava domanda e poiché il lavoro oggi non manca loro, credo che ti assumeranno, se hai l'abilità richiesta. Ti ho spedito il cartone. Tu fai la buona propaganda che mi hai promessa. Cordialità e auguri.

FRANCO INGRAVALLI - Tripoli. — Certo che il motoreleggiatore decolla da sé. Il motore glielo hanno proprio messo per questo! Il prezzo del primo apparecchio di quel genere costruito, è alto, ma quando ne saranno costruiti parecchi csemplari in serie, il prezzo si aggirerà sulle 25 mila lire. Il motore solo costa circa 10 mila lire. I motori montati sulle famose « Pulci del cielo » sono di parecchi tipi: da 10 a 30 cavalli di potenza. Il costo di detti motori è proporzionato alla loro potenza. Sono stato a Tripoli dal giorno 8 marzo alle ore 11,30 al giorno 13 alle ore 10,30. Ti dico le ore per darti la prova che ci sono stato. Se poi insisti a non voler credere, chiedilo a S. E. il Governatore. E dire che sarei venuto volentieri a trovarti a casa. Stammi bene, e allegro. Quando vai in città salutami le gazzelle del Grand Hôtel. Sono due mie care amiche. Se hai tempo, vai a toccare l'acqua del mare (senza cadervi dentro, bada bene). Stringi l'acqua del Mediterraneo nel pugno. Strin-

gila come se fosse sabbia. E' un gesto simbolico, facilmente... comprensibile. Ciao.

VINCENZO CORRADI - Como. — La testa della fusoliera ti conviene farla di bosso, o di un altro legno compatto, duro e buono per la lavorazione, come il noce. Saluti aerei.

GINO BUCNOLO - Torino. — Il vero modo di far contento Giarella è di scrivere come hai fatto tu: « ho già costruito (seguendo le legioni di Giarella) questo modello volante ». Pubblicherò una sola delle fotografie, poiché l'altra è poco chiara. Saluti e benvenuto nell'aeropoteria.

MARIA DE SANTIS - Roma. — Bisogna andare a scuola. Lo so. Mi dispiace che tu non abbia potuto partecipare alla bella cerimonia di sabato 28. Ti scrivo per dirti che tu sei l'unica rondine, fra le tante, che ha scritto ringraziando. Il fatto è molto importante e va segnalato. Tanti saluti cordiali.

ANTONIO SARTORI - Rovigo. — Ma certo, hai ragione anche tu. Il paracadute in uso presso la nostra R. Aeronautica non è quello disegnato da Beltrame in *La Domenica del Corriere*. Il nostro paracadute è uno dei migliori del mondo, è adottato da molti Paesi del mondo e non sta sulle natiche di chi lo indossa. (Ma è inutile farsi il sangue cattivo. Certo che ci si scoraggia. Si pensa che ad avere del buon gusto e ad essere scrupolosi non vale proprio la pena. Tanto il pubblico è buio. Così dicono molti. Ma io non sono di questo parere. Fare la guerra agli ignoranti — è la mia idea — e inculcare nella zucca delle persone di cattivo gusto almeno il senso della decenza. Ti (cordialmente) saluto.

ALDO BORELLO — Ti mando un cartone. Quel tuo amico che ha avuto da me il dono io lo credevo abbonato. Ma ciò non conta. Lo diverrà. I numeri arretrati ti sono stati spediti. Cordialità.

GIOVANNI CURSI - Torino. — Essere abbonati a *L'aquilone* attraverso la R.U.N.A. è esattamente come se tu fossi abbonato direttamente. Pubblicherò il disegno per dimostrarti la mia simpatia.

AQUILA MILANESE - Milano. — Ti mando il numero undici. Sono contento di farti un piacere, ma devi credere che il giornale te lo « gratta » qualcuno. Noi lo spediamo regolarmente. Ti mando anche un regalino, che è la staffetta di altri. Studia con amore e sii sempre un bravo ragazzo. Tante cose affettuose.

GIOVANNI RISSONE - Vercelli. — Ti fo rispondere a Giarella. Mando gli ultimi cartoni a Gallina. Mandami le fotografie. Saluti azzurri.

AGLI INCREDULI. — Mando la copia di una cartolina dell'aquilotto Eugenio Guidetti (Corso Spezia, 15 - Torino). Scrive il nostro amico: « ti ringrazio tanto del dono che mi hai mandato (il che dimostra ch'io mando dei doni a chi se li merita). *Costato con piacere che il giornale arriva puntuale, mentre a comperarlo dai giorn-*

nalai si deve aspettare, ecc. ecc. ». Come vedete, qualcuno il giornale lo riceve puntualmente. E noi la spedizione la facciamo tutta nello stesso giorno, e precisamente tutti i venerdì pomeriggio.

EDGARDO CIANI - Milano. — Sì, la posizione del bombardiere dell'illustrazione de *La Domenica del Corriere* N. 14 è, come dici tu, sballata. Tu che sei di Milano, recati dal pittore Beltrame e pregalo di informarsi meglio. Ad ogni modo questa è una delle illustrazioni meno sballate fra quelle dei settimanali illustrati (che dio perdoni i peccati ai peccatori), e Beltrame è il meno oltraggiatore della realtà fra tanti oltraggiatori. Io, agli ignoranti preferisco gli astrattisti, i quali sono, quasi sempre, delle persone di strepitoso buon gusto. Col quale ti saluto affettuosamente.

GIOVANE FASCISTA MINUSCOLO INGEGNERE - Zena. — L'U.N.P.A. è la sigla dell'Unione Nazionale Protezione Antiaerea. Questa Unione, di grande importanza nazionale, ha lo scopo di preparare le popolazioni civili a difendersi dagli attacchi aerei. Con la propaganda e con i provvedimenti legislativi e con l'apprestamento di materiale protettivo, l'U.N.P.A. cerca di rendere meno disastrose le conseguenze delle incursioni aeree. In ogni città esiste un Comitato dell'U.N.P.A.

Non esiste un libro che possa trattare della costruzione di aeroplani. Non ti consiglio, ad ogni modo, di costruirli da te un vero velivolo. Costruisci modelli volanti, i quali non mettono in pericolo la tua esistenza.

AQUILOTTO AZZURRO - Ancona. — Mandami pure le fotografie dei tuoi aeromodelli, purché siano chiare. Ed ora esaudisco i tuoi numerosi desideri: La R.U.N.A. è la Reale Unione Nazionale Aeronautica, che ha il compito della propaganda aviatoria e dell'ingquadramento del personale in congedo della R. Aeronautica. Il più grande aeroplano del mondo è il « Caproni 90 » da 6000 cavalli. Cordiali saluti aerei.

TARONDUSCO Verona. — Per una ragione ignota, per un fatto inspiegabile, insomma, mi salta sotto gli occhi una tua lettera del 3 gennaio. Avrei potuto fingere di non averla mai ricevuta; ma io non riesco a mentire. Dunque senti: niente inimistizia. E' un esperimento da noi già tentato e che ci ha dato delle delusioni. Un lettore su oltre

diecimila abbonati si è occupato di questa rubrica. Manda i racconti. Spero che tu riesca ad accontentare la burbera commissione. Scrivimi. Saluti cordiali.

Zio Falcone

AEROMODELLISMO ANNO XIV:

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

Milano - Via Borgospesso, 18

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



Non sorridete!

Gli occhiali sono un serio monito! I bimbi nascono con occhi buoni, ma noi dobbiamo avere cura della loro vista per evitare che siano poi costretti a portare gli occhiali. Gli occhi hanno bisogno di luce abbondante, ben diffusa ed uniforme, come la luce naturale o quella data da buone lampade che utilizzino convenientemente la corrente elettrica.

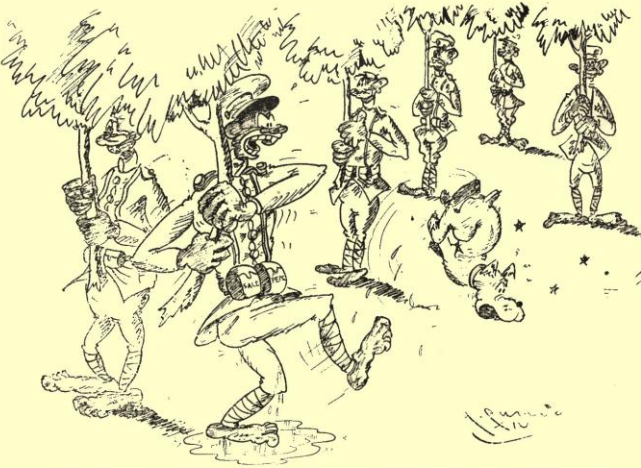
Le lampade Philips vi assicurano una luce perfetta ed economica.

Le lampade Philips rappresentano una garanzia per i vostri occhi ed economia di consumo.

PRODOTTO NAZIONALE
Certificato Ministeriale Ind. 1/2863

LAMPADE PHILIPS

ECONOMICHE - PERFETTE



Per difendersi dagli aerei italiani gli abissini si fingono alberi (dai giornali).

LA STRANA CROCIERA DEL PASSAGGIO

(Continuazione del numero precedente)

— Ah, ah! Questa è buona! Ve ne volete andare, ora, no? Sarebbe troppo comodo, mio caro. Rassicuratevi; voi lascerete l'isola prima di sera, ma non con la vostra macchina e in nessuno dei modi che possiate immaginare...

Ed ora tacete, vi prego, e favorite scendere e marciare in mezzo a noi senza ridicoli tentativi di resistenza o di fuga.

Lo smarrito occhio di Jim percorse un momento il torvo gruppo di quelli che sembravano essere pazzi pericolosi e notò per la prima volta che recavano alla cintola delle pesanti pistole.

Giudicò allora più igienico obbedire, e si avviò per la stradina che pochi minuti prima aveva notata dall'alto.

CAPITOLO XXIII

Un processo all'isola del misantropi

Jim, inquadrato dalla sua cupa scorta, attraversò rapido la piazza di una specie di villaggio.

Meglio che una piazza poteva chiamarsi una radura, tanto i padiglioni di legno erano intervallati e rascosti da fitte siepi e da rigogliose piante tropicali.

Tutto era nitido e pulitissimo, eppure vi spirava un senso di abbandono e di desolazione. Nessun negozio; pochissime persone in giro, per la maggior parte vecchie, che lo guardavano passare con tetra diffidenza.

Nessun bambino, nessun giovanotto. Anche i suoni sembravano assenti da quell'isola strana. Unici rumori, i passi del piccolo drappello e, in lontananza, qualche colpo di tosse senile, che il vasto fruscio della brezza oceanica smorzava.

Jim cadeva di sorpresa in sorpresa. Aveva, durante il tragitto, osservato i suoi compagni. Erano persone sulla quarantina, robuste e taciturne. Sembravano di razza diversa, ma una stessa immobile tristezza e una vaga distinzione li affratellava.

Fu introdotto in una fresca anticamera dell'edificio principale e fu lasciato solo. Qualcuno chiuse la porta dall'esterno con un pesante catenaccio; poi, come se la precauzione non bastasse, rimase a passeggiare fuori col passo ritmico di una sentinella.

Jim corse ad affacciarsi all'unica finestra.

— Cercate qualcosa? — gli chiese brusco, in inglese stentato, un uomo con la pistola al fianco, che si trovava di guardia proprio lì sotto.

Fece cenno che non voleva nulla e si mise a passeggiare nervoso per la stanza.

Una folla agitata d'interrogativi gli faceva ressa alla mente, ma nemmeno al più semplice di essi riusciva a dar risposta.

Era chiaro che quella gente ce l'aveva con lui e che voleva fargli del male. Quello che non riusciva a capire era perché si trovassero in quell'isola, di dove fossero venuti, e perché lo detestassero.

La stanza non aveva altro arredamento che un massiccio tavolo e poche seggiole. Tutto era di elementare fattura artigiana; solido, ma senza rifiniture inutili. Aveva l'aria d'esser fatto sul posto con mezzi locali.

Un enorme planisfero mondiale occupava quasi tutta una parete. Per ingannare l'attesa che si prolungava, Jim si pose ad osservarlo.

Non era a colori; continenti e oceani erano semplicemente delineati nei contorni, e delle nazioni erano tracciati i confini e le città principali.

Un punto dell'Oceano Pacifico, a quattro o cinquecento miglia a nord-est delle Isole Haway, era segnato con una macchia rossa: l'isola, evidentemente, sulla quale confluivano una settantina di linee rette, anche rosse, che avevano origine da vari paesi. Al punto di partenza d'ogni linea, era piantata una bandierina di carta con un numero, delle iniziali e una data. Parecchie bandierine erano piantate in Europa, le più numerose in Austria e in Russia, molte in Germania, alcune in Inghilterra, Spagna e Portogallo, un paio in Italia, tre in Grecia e una in Turchia. Altre erano infisse nel continente americano, dal Canada all'Argentina, ma la maggioranza nel Messico. Una diecina, infine, erano distribuite fra la Cina, il Giappone, l'Australia, l'India.

Jim fu strappato alla contemplazione di quella strana carta dal rumore che fece la porta aprendosi.

Apparvero otto o nove uomini, in gruppo silenzioso. Lo fissarono intenti a lungo, concentrandosi, poi si ritirarono scuotendo il capo.

Entrò un personaggio rivestito di una scintillante uniforme. Aveva una corazza che sembrava d'argento ed un alto elmo rilucente. Si avanzò a passo militare, impugnando una sciabola sguainata e si arrestò di botto con un secco tintinnar di speroni. Lo sbalordimento di Jim per la singolarissima apparizione, raddoppiò nel riconoscere sotto quelle spoglie il capo della sua scorta.

— Colonnello Cyril Sywell, della Guardia di Sua Maestà Britannica. Vogliate seguirmi, signore.

Varcata la soglia, due altri armati, un capitano francese e un tenente cinese, si misero ai lati del prigioniero.

La stravagante compagnia percorse con passo marziale un breve corridoio e si arrestò ad una porta dinanzi alla quale si teneva immobile un vecchio dall'espressione austera, rivestito con l'uniforme di gala da ambasciatore.

— Vogliate, Eccellenza, — disse il colonnello salutando con la sciabola, — annunciarmi al Consiglio Supremo.

Prima che il vecchio toccasse la porta, i battenti girarono lentamente sui cardini ed agli occhi inebetiti di Jim, apparve un salone pieno di gente.

Entrato che fu il gruppo, la porta si richiuse, lentamente.

Subentrò un vasto sussurro che un lieve tintinnare di campanello fece immediatamente cessare.

La scena richiamava immediatamente alla fantasia qualcosa di mezzo fra un Consiglio di Guerra e una Conferenza diplomatica.

Cinque personaggi d'aspetto solenne, stavano seduti dietro un vasto tavolo parato di violaceo. Quello al centro, che doveva essere il presidente, vestiva l'alta uniforme di feld-maresciallo austriaco; degli altri quattro, pure in sfarzose divise, due sembravano generali russi dello

Zar, il terzo aveva un fez rosso con una gran mezzaluna d'oro, e dalla spalla del quarto pendeva la sfolorante dolman degli ussari ungheresi dei tempi dell'impero.

Nella parte riservata al pubblico, oltre una cinquantina di persone si pigiavano; le più giovani delle quali potevano avere una quarantina d'anni, eccetto un'incantevole fanciulla che da un angolo fissava su Jim due occhi gentili e sgomenti.

Tutta questa gente vestiva, eccettuate le donne, pochissime del resto e anziane, o alte uniformi militari di nazioni diverse o marsine di diplomatico. I borghesi erano solo un paio e indossavano abiti neri di cerimonia.

Tutt'intorno, le pareti erano decorate da trofei di bandiere di venti nazioni almeno, e di sciabole ed elmi di forma diversa. Molti gli ingrandimenti fotografici rappresentanti sovrani estinti o in esilio e parecchie pergamene in vetrina.

Jim voleva convincersi di sognare e desiderava con tutte le sue forze di svegliarsi. Girò intorno lo sguardo ansioso, ma non incontrò che visi freddi e ostili. Sembrava che tutti spirassero una determinazione implacabile.

Solo quello del presidente sembrava animato da una vaga pietà e comprensione che faticosamente si faceva strada fra le pieghe indurite della faccia, denotante l'abitudine al comando.

Lo sguardo di simpatia profonda e melanconica della sconosciuta giovanetta dette un po' di sollievo a Jim, ma fu passeggero perché proprio quello sguardo femminile sembrava di tristissimo augurio per lui. D'un tratto trasalì. La voce del presidente era risuonata grave e profonda.

— Potete, signore, ascoltarvi e rispondere con sufficiente calma?

— Credo di sì. — replicò lentamente Jim. — Immagino che mi spiegherete...

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



Cinque personaggi dall'aspetto solenne...