

L'AVVOLONE

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

settimanale di aeronautica per i giovani

Direz. Ammin. e Pubblicità: Roma
Viale dell'Università 4 - Tel. 45.217



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: «IL DECOLLO»

Come si combatte nell'aria

Le vittoriose imprese dei nostri aviatori nell'A. O. hanno dato fuoco alla fantasia dei giovanissimi. Non parliamo poi dei lettori dell'*Aquilone* i quali la fanno da saputelli, traendo una vera scienza di guerra aerea dalle loro intense ed assidue letture... "aquilonesse" e dai superbi voli compiuti nei numerosi raduni dell'anno scorso.

Per evitare che questi generosi propagandisti in erba le sparino troppo grosse, ci accingiamo ad imbrigliare la loro fantasia con qualche nozione elementare di arte militare aerea. Questo titolo li farà certo arrossire d'emozione. E' comprensibile: la più grande gioia che si può dare ad un ragazzo è quella di prenderlo sul serio e farlo partecipare, sia pure a titolo istruttivo, della vita dei grandi.

Non è facile dare una definizione breve e precisa dell'arte della guerra aerea. Essendo arte, vuol dire che richiede soprattutto genialità di intuito, spirito creativo, oltre alla conoscenza precisa di tutti gli elementi che la costituiscono.

Non pretendo affatto che mi abbiate capito. Mi basta solo che siate convinti... che non è una cosa semplice e richiede molto studio, molta esperienza e moltissimo sale in zucca. Chissà quante volte avete sentito "i grandi" parlare di guerra, di combattimenti, inzuppando un biscotto nella tazza di caffè e latte, e sconfiggendo ad ogni boccone un'armata nemica. Guardatevi da tali "condottieri" da caffè e date retta a me: come non basta avere un blocco di pietra, uno scalpello ed un martello per potersi dire scultori, così non basta avere un apparecchio, della benzina e delle bombe per bombardare il nemico. E non basta nemmeno saper guidare l'apparecchio e lanciare le bombe, ma occorre sapere dove è il nemico, quanto è forte, che intenzioni ha, come e da che parte ed in quale momento deve essere attaccato, per poter scolare quell'opera d'arte che è la vittoria. Occorre insomma manipolare la scienza in modo geniale.

L'arte militare aerea (come quella terrestre e marittima) si suddivide in quattro branche principali: l'organica, la logistica, la strategia e la tattica.

L'organica riguarda lo studio, la preparazione e la conservazione dei mezzi (materiale e personale).

La logistica riguarda tutti i servizi del materiale, i rifornimenti, i trasporti, ecc. ecc.

La strategia aerea (e qui siamo nel campo in cui la genialità manipola la scienza) è "l'arte di condurre le grandi operazioni della guerra aerea".

La tattica aerea è la "pratica dei mezzi aerei in azione nel cielo della battaglia".

Per essere più chiaro, mi spiegherò con un e-

sempio di guerra terrestre. Il comando generale, nel vasto piano di operazioni studiato, ha stabilito la occupazione contemporanea o successiva di una o più importanti località.

Il piano così formulato si chiama strategico e le località che debbono essere occupate, si dicono obiettivi strategici.

Le modalità d'azione per raggiungere gli obiettivi strategici, per lo svolgimento dei combattimenti veri e propri, portano invece alla compilazione di piani tattici con obiettivi che si chiamano tattici.

Nella guerra aerea valgono gli stessi principi, pur variando i mezzi di lotta.

Il comando generale, d'accordo col comando dell'Armata aerea, determina gli obiettivi strategici da battere. L'esecuzione delle operazioni aeree per il raggiungimento degli scopi prefissi comporta lo studio tattico delle varie azioni.

Poichè mi pare di non essere stato ancora troppo chiaro, eccovi un esempio di... strategia e tattica familiare.

Voi avete adocchiato nella vetrina del ciclista che è all'angolo della strada una bella bicicletta. Morite dalla voglia di possederla; ma occorrono i quattrini ed il papà non ne vuole sapere. Voi allora architettate un piano Machiavellico. (Machiavelli, se non lo sapete, è stato il papà della strategia). Voi dunque pensate che per raggiungere il possesso della bicicletta, occorre il portafoglio del babbo. Come impossessarsene o, quanto meno, come cavarne fuori il prezzo della bicicletta? I mezzi sono molti. Escludete senz'altro l'attacco frontale con lagrime e capricci, perchè sapete per esperienza che la posizione paterna è rigida. Scoprite subito che per raggiungere il portafoglio, bisogna conquistare il cuore del babbo.

Avete così stabilito gli obiettivi strategici: cuore-portafoglio. Ora dovete studiare il piano tattico, cioè le modalità d'azione, i mezzi,

il momento più opportuno per sferrare l'attacco. Dopo molto arzigogolare, concludete che le armi infallibili per riuscire sono... una magnifica pagella, una brillante promozione agli esami di giugno, una lode, ecc. ecc.

Ed allora, da piccoli uomini di carattere, mobilitate i libri di scuola, eseguite frequenti esercizi, studiate, conquistate ad una ad una, con metodo e tenacia, le posizioni scolastiche che vi porteranno al successo degli esami. Contemporaneamente manifesterete senza eccessiva insistenza, il vostro vivo desiderio di possedere quella bicicletta. Aggirerete la posizione paterna, passando attraverso i suadenti internerimenti materni. Assedierete il cuore paterno (ah! cattivi!) prospettando nere difficoltà negli esami. Il papà comprenderà che le vostre forze combattive aumenteranno, se la promozione sarà coronata da un premio; allora farà una mezza promessa. A questo punto il cuore risulterà conquistato per metà. La promozione farà il resto. La via del



Lezioni di pilotaggio a doppio comando: gli ultimi avvertimenti dell'istruttore all'allievo. Nella storia della "Carriera aeronautica di Bruno Corelli" troverete descritta questa scena.

portafoglio è aperta. La battaglia (cioè la bicicletta) è vinta.

Dunque scopo della guerra: la conquista della bicicletta. Piano strategico: conquista del cuore e del portafoglio (obiettivi strategici).

Piano tattico: attacco ad ondate successive delle posizioni scolastiche; obiettivo principale: la promozione.

Ora certamente avrete capito che cosa siano la tattica e la strategia.

Prossimamente sostituirò alla bicicletta qualche cosa di più importante ed entreremo nei dettagli veri e propri di queste due importanti branche dell'arte militare aerea.

Gibbi

La carriera aeronautica di Bruno Corelli

VII.

CAMERATISMO

— Sarà difficile imparare a pilotare? — domandò Bruno all'ufficiale, incoraggiato ad interrogarlo dalla bonomia che il superiore gli dimostrava.

— Certamente non è difficile; nulla è difficile a questo mondo. Buona volontà, morigeratezza di vita, una buona dose di prudenza e non avere mai fretta, sono queste

le doti indispensabili al perfetto allievo, purché abbia l'attitudine fisica e psichica al pilotaggio.

— Crede che io diventerò un bravo pilota?

— Naturalmente! Non trovo una ragione per supporre il contrario; del resto non si è mai verificato il caso di un accademista che si sia dimostrato inadatto al volo. L'ambiente forma l'allievo fin dai primi momenti; aggiunga che la scelta fra i candidati viene fatta con molta accuratezza; e lei dovrebbe saperne qualche cosa, considerato che anche lei ha subito la dura prova della visita psico-fisiologica. Come avrà osservato, i suoi colleghi sono all'incirca della sua stessa costituzione; l'affluenza dei candidati permette di fare una scelta d'apparenza oltre che di sostanza; dunque, poichè è relativamente facile divenire un ottimo pilota, è necessario invece di fare il possibile per divenire un ottimo ufficiale pilota, come spero e come le auguro.

— Grazie, signor tenente!

— Ed ora dimentichi di essersi tanto commosso per un solo volo! Ne farà tanti di voli che avrà tempo di stancarsi.

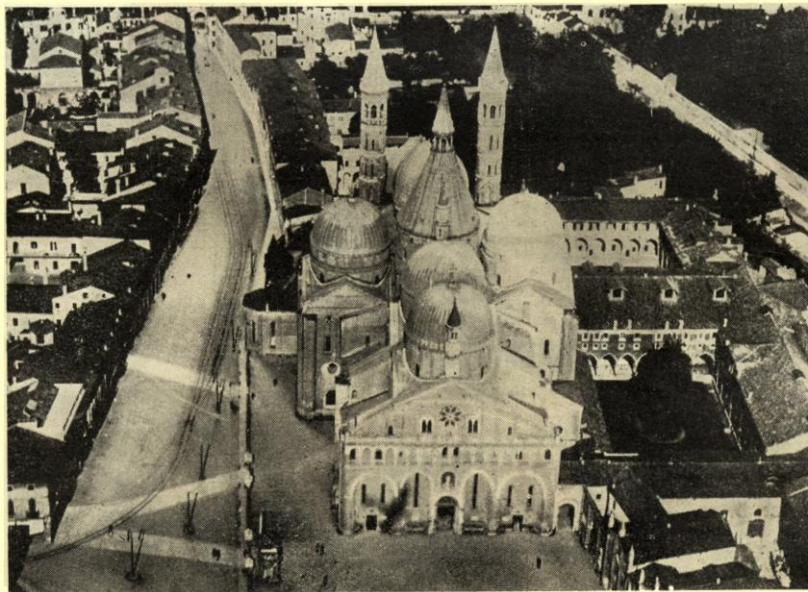
— Sembra impossibile, signor tenente, che un pilota possa stancarsi di volare...

— Ha ragione: il volo diventa per noi una parte del nostro carattere, che subisce l'impronta della nostra attività. Il fatto si è che il volo è un'arte, e forse è l'arte più bella... Oh! ma insomma... come si chiama lei?

— Corelli, signor tenente!

— Bene, Corelli, è ora di smetterla con la poesia! Questo è l'apparecchio e io sarò il suo istruttore; ella avrà da fare con l'uno e con l'altro e l'uno e l'altro sono esigenti; imparerà bene a conoscermi, e imparerà a conoscere la macchina. Stia in gamba. S'affretti ora a mettersi in ordine, e se ne vada.

— Signorisi!



(9) — Padova vista dall'aeroplano. In ogni fascicolo de L'Aquilone pubblicheremo una o due fotografie contrassegnate da un numero. Ogni amico che ci procurerà un nuovo abbonamento avrà diritto di chiederci una fotografia originale (18 x 24) d'una città o luogo ameno visti dall'alto. Inviandoci il vaglia postale, o facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-20115) si dovrà indicare, oltre ai nomi e indirizzi precisi del nuovo abbonato e di chi l'ha procurato, il numero della fotografia che si desidera.

Bruno salutò il suo istruttore con tutto il rispetto dovuto ad di lui grado e alla di lui abilità; e mentre quegli, voltate le spalle, andava avvicinandosi ad un gruppo di colleghi che se ne stavano in crocchio a far quattro risate dopo aver "tirato la carretta" per tutta la giornata, si tolse dal capo il caschetto e gli occhiali e in pochi salti raggiunse la palazzina dove erano gli spogliatoi.

Molti dei suoi compagni erano già lì che si sfilavano di dosso gli indumenti di volo. Il primo volo aveva messo in tutti una certa eccitazione e l'allegria era tempestosa; Bruno si tuffò in pieno nella tempesta.

— Guardate che spirale! — esclamò avventandosi in corsa nel trabusto e fece una piroletta girando due o tre volte su di un tallone piegandosi contemporaneamente sulle ginocchia; ma lo slancio fu così impetuoso che finì per terra.

— Altro che spirale! Ti sei avvistato!

— E' una "botte!"
 — Macché, è scivolato d'ala!
 — Buttati col paracadute!
 — Dai motore!
 — Comandi al centro!
 — Picchia!
 — Ho già picchiato — fece Bruno rialzandosi mogio mogio e accarezzandosi vigorosamente i magnanimi lombi, mentre i compagni ridevano sgangheratamente.

— Scampato pericolo! Paga da bere.

E i colleghi, ridendo e schiamazzando, lo circondarono. Due di essi comosero le mani a guisa di seggiolino; alcuni lo tennero fermo, altri lo afferrarono e Bruno, in men che non si dica, si sentì sollevato e portato in processione. Ma in quel momento, suonò l'adunata; l'improvvisato trionfo fu in batter d'occhio scomposto e Bruno si trovò di nuovo in... "picchiata"; alcuni moccoli furono accesi, scrosci di risa echeggiarono per le sale; qualcuno lo aiutò a rialzarsi, e tutti sciamarono verso gli autobus che strombettavano all'ingresso del campo, come ad avvisare gli allievi di far presto.

L'ufficiale attendeva; il gruppo effervescente si dispose su due file dinanzi a lui e Marini, il capo classe li contò: ne mancava uno.

— Signor tenente, manca ancora Cesti.

— Come mai? Dove si è cacciato?
 — Signor tenente — disse Maly — facendo un passo avanti dalla fila — mi sembra che Cesti non sia ancora sceso dal volo.

— Possibile? Con chi è andato?
 — Col signor direttore della scuola.

— Allora bisognerà attendere; non starà molto a tornare.

— Eccolo! Ih, come è alto.
 Un velivolo scintillava infatti al-

tissimo nel cielo e il rombo del motore, a pieno regime, sembrava una nota musicale. Sul campo il rombo si tacque; l'apparecchio proseguì ancora per un poco in linea di volo, come per inerzia, poi bruscamente piegò a sinistra col "muso" in basso e fece tre giri di vite a sinistra, si rimise per un istante in linea di volo, poi piegò a destra e compì tre giri di vite a destra; quando si raddrizzò rimase per un poco in picchiata, contemporaneamente il motore riprese, le ali s'impennarono, si rovesciarono sul dorso e ridiscesero compiendo una gran volta perfetta; la velocità residua fu smaltita nella esecuzione di una "botte" a sinistra, cui seguì immediatamente una "botte" a destra; infine dopo alcune spirali, il velivolo si trovò a quota giusta per un brillante rientro in campo: l'atterraggio fu perfetto: "alla vassellina", disse il tenente, che insieme agli allievi e al personale del campo aveva seguito con attenzione quelle evoluzioni eseguite, l'una dietro l'altra, senza esitazione, con eleganza impeccabile.

— Se lì dentro c'è Cesti si sarà sentito lo stomaco in bocca — disse Bruno.
 — Non creda — osservò il tenente. — Quando le acrobazie sono bene eseguite, ossia con progressione di rapidi movimenti ma senza strappi, il passeggero, se è in gamba, non dovrebbe risentirne effetti spiacevoli.

L'apparecchio era giunto frattanto alla linea di lancio; si vide il passeggero saltare a terra lestamente; salutò il pilota che stava ancora in fusoliera e dirigersi di corsa verso l'ingresso del campo, dove gli allievi erano in attesa di partire.

— Faccia presto, lungone! — gridò l'ufficiale burbero, ma benevolo. Cesti correva a testa bassa e a grande velocità; giunto al luogo di radunata, inciampò e sarebbe andato ruzzoloni se un certo senso di equilibrio non lo avesse per fortuna sorretto; si "piazzò" dinanzi al suo direttore di corso, rosso di fatica e di soddisfazione, con gli occhi maliziosi che specchiavano tutta l'intima gioia che lo animava.

— Signor tenente, scusi, ma... — e, ansante, non sapeva andare avanti.

— Ma?...
 — Ma... questo è il più bel giorno della mia vita!

— Per due capriole? — soggiunse il tenente sorridendo, dandogli un buffetto. — E che sarà mai quando le farà da solo? Ora da bravi ragazzi, in autobus e silenzio... se sarà possibile.

Gli autobus si riempirono in un attimo e non del tutto tranquillamente; qualche scherzo, qualche barzelletta, qualche risatina in sor-



Una veduta aerea di Gondar, capoluogo dell'Amhara.

dina erano inevitabili fra quelle spensierate giovinezze! Come Dio volle, si misero in moto ed imboccarono la strada verso Caserta.

Poco dopo il canto di "Giovinezza" cantato in coro da trenta gole robuste — fortuna che non s'erano ancora... inumidite! — formava la scia del loro "silenzioso" passaggio; l'ufficiale, giovane anche lui, si era pure unito a quel coro.

Cesti cantava con voce più forte di ogni altro; e ogni tanto, con mosca improvvisa, dava forza al canto regalando uno scapaccione ai suoi diretti vicini; i quali a un certo momento si strizzarono gli occhi e tutti insieme restituirono decuplicate sul groppone di Cesti quelle manifestazioni esuberanti d'affetto, ch'egli

era andato prodigando prima a destra e a sinistra. Ma Cesti le ricevette ridendo, e riparandosi alla meglio con le braccia e supplicando; e quando la gragnuola delle "sberle" dei "pignoli", dei "piz-zichi" e dei "buffetti" cessò, mentre andava ricomponendosi la cravatta e il berretto, e indirizzava in dialetto abruzzese una buona dose di male parole a tutti gli amici, si chinò improvvisamente verso Bruno, che seduto al fianco aveva condiviso involontariamente quella distribuzione di "frutta secca" e gli disse, seriamente, come se facesse una solenne promessa:

— Quando andrò da solo, farò cose da pazzi!

(Continua).

U. R.

C R O N A C A B R E V E

DAL 23 MARZO AL 3 APRILE sono stati rilasciati 29 brevetti di pilota civile di primo grado, 2 brevetti di pilota di secondo grado, 3 brevetti di ufficiale di rotta di seconda classe e un brevetto di motorista di aeromobile.

IL SACERDOTE DON ATTILIO RAFFAELLI di Viareggio avrebbe inventato uno speciale dispositivo che, in caso di guasti o di imperizia del pilota, porrebbe automaticamente l'aeroplano in condizione di atterrare pianando.

IL MINISTRO TEDESCO FRANK, dopo essersi recato da Roma a Napoli sull'idrovolante «S. 66» I-MARE del Duce pilotato dal ten. col. Bisio, ha proseguito per Genova con lo stesso apparecchio.

CONTINUANO AD ENTRARE REGOLARMENTE in servizio sulle linee dell'«Ala Littoria» i nuovi trimotori veloci «Savoia 73», di cui parte vengono destinati

al trasporto celere della posta per l'Africa Orientale.

CON RECENTE DECRETO LEGGE, l'Opera Pia Nazionale per le vedove e i figli degli aeronauti in Loreto è stata fusa con l'Istituto «Umberto Maddalena» per i figli degli aviatori, con sede in Gorizia.

IL GOVERNO TURCO STA TRATTANDO con l'«Ala Littoria» per istituire tra l'Italia e Ankara, capitale della Turchia, una rapida linea aerea, che partirebbe da Brindisi.

UNA FABBRICA AMERICANA di AEROPLANI costruirà per la Cina 31 apparecchi da bombardamento, la cui velocità normale oraria sarà di 330 chilometri e il raggio di azione di 1000 chilometri.

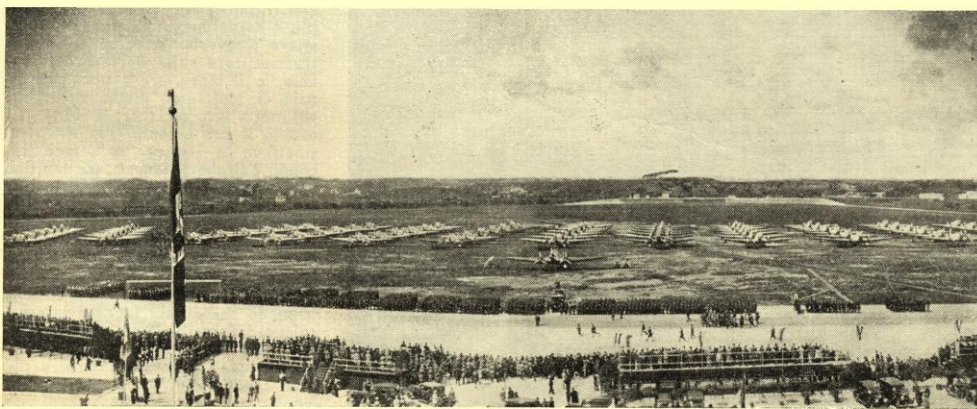
IL PRIMO VIAGGIO TRANSATLANTICO dello «Zeppelin L. Z. 129» da Friedrichshafen a Rio de Janeiro è stato compiuto su un percorso di circa 11 mila chilometri alla velocità oraria di 160 chilometri con a bordo 110 persone e 1500 kg. di merce.

AVENDO IL GOVERNO FRANCESE deciso di unificare i servizi concernenti la difesa contraerea territoriale, il Capo di Stato maggiore generale dell'Aeronautica è stato nominato Ispettore generale della difesa e protezione contraerea del territorio.

IL GOVERNO SVIZZERO HA DECISO l'ordinazione presso una Ditta nazionale di 40 aeroplani da osservazione e medio bombardamento, stanziando all'uopo crediti straordinari per l'ammontare di 5.100.000 di franchi svizzeri.

CINQUE SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE AEREA americane si sono accordate per la costruzione sperimentale di un aeroplano per 40 passeggeri, capace di compiere circa 12.000 chilometri senza scalo, e per la costruzione di un altro aeroplano per 20 passeggeri.

TRA LA RUSSIA, LA ROMANIA E LA CECOSLOVACCHIA è stato firmato un accordo per l'organizzazione di una linea aerea Mosca-Praga con atterraggio intermedio fra Jassu e Cluj in Transilvania.



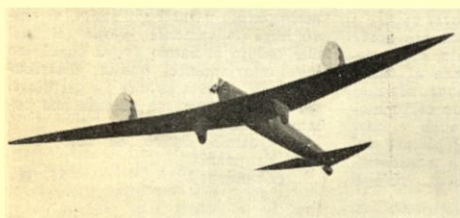
La più bella fotografia panoramica dello schieramento delle truppe e dei trimotori «S. 81» sul Campo del Littorio il 23 marzo.

I NOSTRI APPARECCHI

IL MOTOVELEGGIATORE «S. S. 2»

Molti di voi hanno spesso domandato perchè sia stata interrotta questa rubrica, che è ritenuta istruttiva ed interessante. La prima ragione è che, esaurita tutta la serie degli apparecchi italiani esistenti, contavamo di parlare di quelli esteri; ma per evidenti ragioni d'opportunità, e per il fatto che stavano maturando altri frutti nel rigoglio della nostra industria, che, anche oggi, è all'avanguardia delle costruzioni più geniali e di maggior rendimento. Incominceremo a parlarvi di un riuscitissimo motoveleggiatore «canard», lo S. S. 2, dovuto all'ing. S. Stefanutti, ufficiale del Genio Aeronautico. Molti aeromodellisti ci chiederanno i disegni di questo apparecchio; siamo spiacenti, per ora, di non poterli accontentare.

L'ideatore di questo velivolo si è ispirato a molte ragioni di carattere tecnico, costruttivo ed aerodinamico. Per migliorare l'efficienza aerodinamica, ha sostituito il piano di coda, che normalmente è deportante, con un piano anteriore: fortemente portante. Con ciò si è assicurata all'apparecchio la impossibilità ad avvitarci, poichè il piano anteriore, a maggior incidenza dell'ala, piano portante principale, perde di portanza prima che l'ala abbia



Il motoveleggiatore «S. S. 2» in volo.

assunto incidenza tali da provocare la perdita di velocità dell'apparecchio. Inoltre il decollo e l'atterraggio avvengono quasi automaticamente. Nella fase di atterraggio poi, la capotata è impossibile.

Con questa formula si è migliorato molto il rendimento aerodinamico complessivo dell'apparecchio. Questo risultato è quello al quale debbono ispirarsi tutti i costruttori di motoveleggiatori, per ottenere dei buoni apparecchi capaci non solo di volare con l'ausilio del motore, ma anche di sfruttare condizioni atmosferiche favorevoli al volo veleggiato.

L'apparecchio è costruito interamente in legno. L'ala è costituita da un piano centrale, che fa corpo con la fusoliera e da due tronconi laterali smontabili. Con ciò si assicura lo smontaggio rapido dell'apparecchio che, se costretto a scendere su terreni malagevoli che non ne permettono la partenza, può essere facilmente smontato e caricato su un normale autocarro. Sull'ala sono montati due timoni di direzione con piano fisso di deriva e il piano mobile di comando. Uno speciale dispositivo permette la manovra opposta e sincronizzata dei piani mobili di direzione, in modo da realizzare, in atterraggio, un pratico freno aerodinamico. Al disotto dell'ala, in corrispondenza dei timoni di direzione, sono montate le due ruote d'atterraggio, rivestite, a buona forma di penetrazione. La parte posteriore della parte centrale dell'ala è sagomata in modo da avviare le linee della fusoliera verso la parte terminale.

Il motore, a due cilindri a due tempi e di potenza di circa 20 cavalli, è montato posteriormente, su supporti elastici. Ha un regime normale di volo di 2700 giri, con un consumo di circa 4 litri di benzina l'ora. Ossia qualcosa come dire un litro ogni venti chilometri.

Altro che «Balilla»! Un serbatoio di circa 50 litri permette un'autonomia di oltre 12 ore di volo.

Dietro il piano anteriore si ha un'ala, disposta in fessura, che costituisce il timone di profondità. Una terza ruota di atterraggio è fissata a prua di questo piano.

Il pilotaggio di tale apparecchio si è dimostrato di una facilità eccezionale, sia per la sua autostabilità, sia per la bassa velocità minima con la quale può atterrare: circa 40 chilometri l'ora. Il decollo avviene lasciando i comandi al centro: il velivolo rulla sul terreno fino a che il piano anteriore, che, come abbiamo detto, ha incidenza positiva maggiore dell'ala, acquista la portanza sufficiente a sollevare la prua. Appena la prua è staccata da terra, aumenta l'incidenza dell'ala che acquista così la portanza sufficiente a sostenere il velivolo.

IL FANCIULLO GUGLIELMO MARCONI

— Dov'è Willi?

Il piccolo Guglielmo, che la mamma irlandese chiamava con quel nome anglosassone, era sparito. Cerca di qua, cerca di là, fu rintracciato sul tetto della casa.

— Che fai costassù? Il gatto?

Il ragazzo non rispose; ma dovè mostrare che cosa aveva in mano: alcune sottili frecce di zinco che andava collocando sulle tegole e tra i coppi. No, non erano parafulmini. Erano un suo segreto: con quelle sottili lastre di zinco, come il tempo

cambiava, riusciva a far suonare, dentro casa, un campanello elettrico...

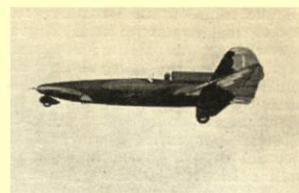
Buffonate? Ma la mamma non sorrise. La giovane sposa del signor Marconi di Bologna, la mite e bionda Annie Jameson, fissò con gli occhi celesti il suo piccolo, e comprese: Willi studiava. Lasciatelo fare.

Il piccolo, invece, rimase così turbato da quell'inaspettato sopralluogo delle autorità domestiche lassù sul tetto, nel suo dominio sconfinato ed aereo, che piantò in asso ogni intrapresa esperienza. Si fabbricò una lunga canna smontabile,

Con analoga manovra si verifica l'atterraggio: basta portare il velivolo con le due ruote d'atterraggio a posarsi sul terreno perchè, dopo qualche metro di rullata, la velocità diminuisca diventando insufficiente al sostentamento del piano anteriore, che si abbassa da sè facendo toccare la ruota anteriore di atterraggio.

Eccovi le principali caratteristiche: apertura alare m. 15,80, lunghezza m. 6,10, altezza massima m. 1,80. Superficie alare mq. 20, superficie del piano fisso anteriore mq. 3,15, superficie dell'ala di profondità mq. 0,80. Peso a vuoto chili 220, peso totale con pilota e carico normale di benzina chili 310, peso massimo ammesso chili 330. Velocità massima chilometri ora 95, velocità di crociera, 80 km. ora, velocità di atterraggio km. ora 40, velocità di decollo km. ora 50, velocità ascensionale un metro al minuto secondo. Rapporto di planata con motore fermo: 1:16.

A. M.



L'apparecchio «S. S. 2» visto di fianco, durante il volo.

Un'idea che divenne un'ossessione. D'inverno studiava cento cose; ma pensava sempre a quella sola. Nel successivo autunno (era ormai un giovanotto) non volle partire per la villeggiatura alpina; preferì andarsene nella villa paterna di Pontecchio a quindici chilometri da Bologna. E la madre lo seguì, fiduciosa: impassibile in vista, trepidante nel cuore.

Guglielmo, in villa, non si vedeva mai. S'era rinchiuso nel granaio. Di tanto in tanto, da quel suo rifugio, spediva un biglietto al padre, ch'era rimasto a Bologna; chiedeva denari per l'acquisto di apparecchi alquanto costosi: rocchetti di Rumkoff, accumulatori, pile e grandi quantità di filo di rame... Il babbo brontolava, ma concedeva. Guglielmo viveva fuori del mondo: regnava felice nel suo laboratorio piuttosto primitivo e su due sudditi tanto fedeli quanto inconsapevoli: il falegname Vornelli e il colono Mignani, che lo guardavano attenti come si guarda un mago o un negromante. Spesso, insieme ad essi, il padroncino divideva pane e formaggio per non scendere a tavola e non interrompere il lavoro. La mamma mangiava sola sola, paziente, serena. La mamma sapeva aspettare.

Solo qualche volta, Guglielmo balzava fuori dal suo covo, saltava in groppa a un somarello e si avviava tra i filari. Andava a far visita al grande scienziato Augusto Righi, che villeggiava lì presso, e che il giovane Marconi tempestante metodicamente di domande e di quesiti. Il Righi condiscendente rispondeva. Venne l'inverno. Ma Guglielmo non volle uscire dal suo solaio. E la mamma si dispose a svernare lì, nell'isolamento, tra la neve...

Ma, in quell'inverno appunto, il suo figliolo precisò questo: due fili metallici, posti verticalmente sulla terra, lontani uno dall'altro, producono delle perturbazioni nell'equilibrio elettromagnetico dell'etere cosmico, che praticamente hanno un movimento ondoso... Erano le onde elettromagnetiche! Era il mezzo per trasmettere senza fili i segnali telegrafici!

Già: in teoria. Ma in pratica? In pratica occorreva effettuarla, questa trasmissione ritmica di gruppi più o meno lunghi di onde; e bisognava riceverla. Marconi collocò il trasmettitore sulla finestra del granaio; e il ricevitore a poche centinaia di metri di distanza, su una collinetta prospiciente la villa. Là mandò il suo colono. Qua, egli trasmetteva la lettera «S», cioè, secondo l'alfabeto Morse, tre puntini. Se il martelletto del ricevitore batteva tre volte, il colono agitava il fazzoletto...

Ma non bastava: tanto valeva, così, un qualsiasi altro sistema ottico. Ci voleva ben altro! Bisognava mettere il ricevitore di là dalla collina, in modo che questa facesse da ostacolo e da riparo. Però, come accertarsi del funzionamento del ricevitore, senza alcun assistente e col solo concorso di un povero contadino?

L'inventore disse allora al modesto collaboratore: — Prendi il fu-



Un'interessante fotografia aerea di Addis Abeba.

cile. Vieni qua. Vedi quel martelletto? Non lo perdere di vista: non ti distrarre, mi raccomando. Be', io me ne vado. Ma se tu vedi muovere il martelletto tre volte, e tu spara!

Con che cuore, Marconi tornò alla finestra del suo granaio...; con che palpito premette tre volte sul trasmettitore irradiante le onde elettriche... Un colpo sonoro di fucile echeggiò nella vallée: la scoperta era fatta!

Quel giorno l'inventore mangiò tranquillamente a tavola con la sua mamma. E la mamma lo guardava il suo figliolo bravo e (ora, si) sorrideva. Con quel sorriso buono lo ha accompagnato su tutti i mari, attraverso tutte le terre del mondo: lo ha incurato se osteggiato o frainteso; e quando era applaudito e onorato, lo ha benedetto.

E come rideva, adesso, la mamma, quando, arrivando in un albergo d'oltre oceano, il figliolo le diceva scherzando: — Vedi? Se tocchi il campanello per chiamare il cameriere, novantanove volte su cento il cameriere non viene; ma se di qua, dall'America, abbasso il tasto di un



Una fedele riproduzione del « Boeing ».

trasmettitore senza fili per chiamare l'Europa, la risposta viene subito. — Come si diverti, la mamma, quella volta che Guglielmo, per liberarsi da un giornalista importuno che insisteva per sapere « la sua ultima scoperta », rispose serio: — Ho trovato il modo di vedere attraverso i muri, ma non lo dica a nessuno... — Naturalmente la notizia fece il giro di tutti i giornali di America e d'Europa, suscitando un clamore immenso...

Così rise, la mamma, quel giorno primaverile del marzo '903, al saluto del vetturino romano. Sul Campidoglio, alla presenza della maestà del Re, il principe don Prospero Colonna, sindaco di Roma, aveva solennemente conferito al grande inventore la cittadinanza romana.

Fu l'apoteosi. A cerimonia compiuta, Guglielmo Marconi riappare alla folla, tra la mamma e il comandante Solari. Tutta la popolazione applaudiva, in delirio. I tre montarono in carrozza, si avviarono lentamente verso la via dell'Araceli. All'imboccatura della strada, era ferma una carrozzella di piazza. Il vetturino si alzò diritto sulla sua cassetta; gridò:

— Bravo Marconi! T'hanno fatto cittadino romano, e te lo sei meritato.

Era la voce di Roma, e del mondo.
Gustavo Brigante Colonna

A TUTTI GLI ABBONATI

spediamo in omaggio

IL SUPPLEMENTO AL N. 15

contenente:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUTTI-
VI 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).

CRONACHE D'ORO

Malgrado l'avversità del tempo — la violenza del monzone di sud-ovest, i frequentissimi acquazzoni e la fitta, nera cortina di nubi basse che avvolge tutto il cielo della Somalia — si sono intensificate le azioni aeree, la cui implacabile continuità non dà tregua al nemico, ormai scoperto, inseguito e bombardato fin nei più ascosti e lontani recessi. Anche il 9 aprile (e l'episodio è ricordato anche dal Comunicato n. 181), sotto la pioggia dirotta, 18 Caproni e 4 apparecchi da bombardamento hanno bombardato con grande efficacia le posizioni nemiche di Bullale, Sassabanech, Dagabur, Dagamedo, Segag e Bircut. E' notevole il fatto che mentre fino a poco tempo fa le azioni aeree avevano non più di un obiettivo per volta, oggi la maggiore autonomia degli apparecchi e la diminuita importanza dei centri strategici nemici, ormai tutti smantellati, consentono di compiere veri e propri circuiti di bombardamento, con un raggio molto ampio. La reazione antiaerea ovunque è vivace e notevolmente accanita, perchè gli apparecchi costretti a mantenersi ad una quota molto inferiore dallo spesso strato di nubi, offrono al nemico un bersaglio più facile, ma sempre inafferrabile. Tutti gli apparecchi sono tornati alla base ed hanno compiuto l'atterraggio contro forte vento.

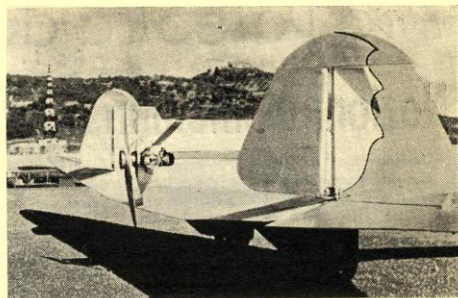
(Il Messaggero - Sandro Volta).

Risulta ormai che per paura dei bombardamenti, gli abissini hanno sgombrato Dessiè. Interessante è quanto scrive, appunto su questo argomento, l'inviato speciale dell'« Exchange Telegraph », che ha compiuto un lungo volo sul territorio, a bordo di un apparecchio italiano da bombardamento: Siamo partiti da Macallè ed abbiamo seguito la strada di Menelick, la camionabile che congiunge il Tigrai con Dessiè ed Addis Abeba. Abbiamo spesso volato a bassa quota, tanto che si sarebbero potuto scorgere le persone ad occhio nudo, ma non abbiamo visto alcuna traccia di abissini all'infuori di una banda di circa cento uomini a poche miglia da Dessiè. Il volo della nostra squadriglia non è stato disturbato da fuoco antiaereo, neanche quando con tre ampi giri abbiamo sorvolato Dessiè che, secondo recenti informazioni, dovrebbe essere occupata dall'esercito del principe ereditario. La mancanza di tiro antiaereo e l'assenza di qualsiasi segno di vita lasciano supporre che Dessiè sia stata completamente evacuata così dall'esercito come dalla popolazione civile. Abbiamo visto numerosi capannoni di ospedali da campo contrassegnati con grandi croci rosse, ma non abbiamo notati in essi segni di vita umana. Nel viaggio di ritorno abbiamo invece veduto delle colonne italiane presso Cobbò, con artiglieria ed autocarri. Queste colonne avanzano rapidamente senza incontrare resistenza e sembra certo che Dessiè possa essere raggiunta senza colpo ferire tra pochissimi giorni. La popolazione dei villaggi intorno a Dessiè e lungo la strada percorsa agitava drappi bianchi all'apparire dei velivoli italiani. E poichè siamo in argomento non sarà male riportare alcuni giudizi della stampa estera sulla nostra avia-

zione. Il corrispondente del « Volkischer Beobachter » dice che il cielo di Macallè è ininterrottamente sorvolato da apparecchi che si dirigono verso il sud. Leon Daudet ne « L'Action Française »: l'aviazione italiana ha compiuto prove straordinarie in un paese montagnoso e pochissimo favorevole alle azioni dell'armata dell'aria. « Le Petit Journal » pubblica un lungo articolo di Jacques

Mortane, corredato da quattro fotografie, dal titolo: « L'eroismo degli aviatori italiani nel combattimento: il sublime sacrificio del colonnello Olivetti », nel quale sono esaltati, con parole di viva ammirazione, gli eroismi di Birago, Minniti, Olivetti e Zannoni. E poichè parliamo di questi fulgidissimi eroi, ricordiamo che le famiglie dei caduti decorati di medaglie d'oro al V. M. hanno donato alla Patria le medaglie stesse: simbolico gesto nell'aureola dell'eroismo.

Deve venir ricordato un episodio che testimonia, ancora una volta, lo spirito dei nostri equipaggi e il loro disprezzo del pericolo. Cinque nostri monomotori da ricognizione, levatisi da Sardò e spintisi in azione di mitragliamento e di osservazione verso Dessiè, avvistavano poco oltre quella città un apparecchio « Potez » in volo verso Addis Abeba e lo raggiungevano su quel campo d'aviazione, dove si trovava anche un altro apparecchio. Uno dei nostri monomotori allora, senza esitare, si tuffò in picchiata fino a pochi metri dall'erba del campo, del tutto incurante delle nuvolette dei cannoncini e del fragoroso grandinare delle



La parte posteriore, il motore ed i timoni di direzione del motore (Vedi articolo « I nostri apparecchi ») « S. S. 2 ».

mitragliatrici, la cui eco, quando il motore rallentava, giungeva sempre più netta. Si trattava di uno dei più valorosi piloti e acrobati dell'Aeronautica fascista e dell'aviazione mondiale: il capitano Falconi, che detenne il primato mondiale del volo rovesciato. Mitragliando a passate radenti, egli era già riuscito ad incendiare il primo apparecchio, quando le schegge di un proiettile esplosivo lo ferivano non gravemente al viso e ferivano anche il mitragliere. Intanto un altro nostro biposto, con analoga azione, colpiva e incendiava il secondo apparecchio etiopico. Sia l'uno che l'altro dei nostri velivoli compivano quindi, senza incidenti, insieme con gli altri tre apparecchi, il lungo viaggio di ritorno fin giù all'influocata piana, in cui il verde di Sardò appariva come un miraggio.

(Corriere della Sera - A. Pavolini).

Ma una parola dovrebbe essere anche detta sulla perfetta efficienza dell'organizzazione e dei servizi, ma basterà ricordare che dall'8 aprile funziona regolarmente il campo di atterraggio di Gondar.

NATALE PALLI

Il nome de « l'aquila infallibile dagli occhi chiari » — così come lo chiamò Gabriele d'Annunzio che lo ebbe carissimo — evoca in noi la visione di una innumerevole serie di ardentissimi e di glorie che hanno sapore di leggenda.

Natale Palli, eroe dalle mille prodezze, aquila di Vienna, ebbe nella sua breve vita, interamente dedicata alla Patria, l'inecrucciabile gioia di assaporare con continuità la vittoria.

Il suo eroismo — la medaglia d'oro, la croce dell'Ordine Militare di Savoia, due medaglie d'argento, due di bronzo fregiate al petto dell'audace — è, ancor oggi, ricordato ad esempio, a prototipo.

Egli è vivo in noi, chè la gloria non conosce altro limite di tempo che l'eternità.

E giustamente, mirabilmente, nell'orazione funebre, disse di lui Gabriele d'Annunzio:

— Egli è uno di quelli che il dolore aspetterà sempre, come s'aspetta il ritorno della primavera e il risorgere della costellazione fausta.

Nella collezione « La Centuria di Ferro » (Casa Editrice Zocchi - Milano) — collana di cento volumi che raccoglie i profili di quegli uomini che debbono essere alla nostra gioventù esempio di carattere, di fede, di energia, di sacrificio — la biografia di Natale Palli esce in questi giorni a cura del Gen. Alberto Porro.

Tignola

ESPERIENZE NELLA STRATOSFERA

I piloti del Reparto Alta Quota, che è stato creato nel 1934 a Guidonia per lo studio della navigazione stratosferica, hanno effettuato negli scorsi giorni voli di allenamento a quote superiori ai dodicimila metri. Il comandante del reparto e un ufficiale pilota addetto hanno volato su un Caproni 113 S., usato già da Donati l'11 aprile del 1934 per il suo primato internazionale d'altezza. Il primo ha raggiunto 14 mila metri, il secondo è salito fino a 13.800 metri.

I due piloti hanno effettuato interessanti osservazioni sul comportamento del motore, del velivolo e del loro fisico, sottoposto alla rarefazione atmosferica d'alta quota. Questi voli sperimentali pongono l'aviazione italiana nettamente all'avanguardia degli studi per il progresso del volo. Dopo essersi aggiudicati gli ambiti primati del volo più veloce e quello del volo più alto, gli italiani, nonostante il momento di instabilità politica internazionale e l'inutile assedio sanzionista, proseguono nella loro opera volta allo studio scientifico per la soluzione dei più ardui problemi del volo stratosferico.

Alla navigazione aerea nelle zone rarefatte sono riservati sviluppi imprevedibili. Finora, teoricamente, si ammette che in alta quota, si possano raggiungere altissime velocità. L'aviazione italiana, studiando praticamente questa possibilità, si rende benemerita del progresso scientifico del volo.



Il campo d'aviazione di Addis Abeba sul quale ha volato la squadriglia del capitano Falconi.

La Palestra dell'aeromodellista

Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

Consideriamo ora le due rette baricentriche OG' ed OG'' , rispettivamente parallele alla curva dei momenti del velivolo senza coda ed a quelle del velivolo completo: le due posizioni del baricentro, G' e G'' , sono posizioni limiti del baricentro. Il primo punto si chiama punto focale, analogamente all'ala, il secondo si chiama punto limite di stabilità. Infatti per posizioni del baricentro più arretrate di G'' si ha instabilità per qualsiasi valore del calettamento della coda; spostando il baricentro da G'' verso G' si ha stabilità

deportanza della coda, con conseguente maggiore resistenza. Concludendo, la ricerca dell'aumento di una delle qualità (stabilità), va a detrimento dell'altra (resistenza), e viceversa.

Considerando ancora che, costruttivamente parlando, il baricentro risulta sempre più arretrato della posizione prevista, sarà bene centrare l'apparecchio, sulla carta durante il progetto, per posizioni arretrate, ottenendo il risultato, se a costruzione ultimata il baricentro risulta più avanti della posizione assunta, che il velivolo guadagna in stabilità. Nel caso dei modelli volanti, la posizione del baricentro può essere stabilita con maggior sicurezza che per gli apparecchi reali, nei quali la disposizione dei pesi delle varie parti non è suscettibile di grandi spostamenti. Sarà inoltre opportuno eseguire la costruzione lasciando un certo margine di peso, in modo da raggiungere il carico alare previsto con l'aggiunta di zavorra, che spostata in avanti o indietro porterà il baricentro nel punto voluto.

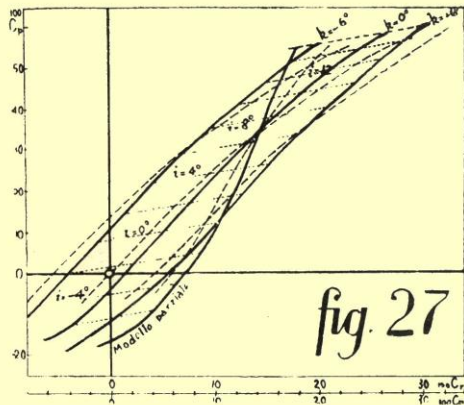


fig. 27

per qualsiasi valore del calettamento della coda. I punti G'' e G' definiscono due posizioni particolari del baricentro per le quali si ha equilibrio indifferente, rispettivamente, del velivolo completo, con qualsiasi calettamento della coda, e del velivolo senza coda. Avanzando ancora la posizione del baricentro, oltre G'' , si ottiene la stabilità anche del velivolo senza coda.

Si deduce che l'escursione del baricentro, ed in altri termini la possibile posizione di esso, va limitata fra i punti G' e G'' , generalmente compresa fra il 20% ed il 50%. In questo campo quindi va scelta la posizione più opportuna, in riguardo alla portanza dell'assetto risultante ed al calettamento della coda, che influisce sulla stabilità e sulla portanza, o deportanza, della coda.

Per spiegare questo concetto, riprendiamo in esame il caso che il velivolo debba avere la portanza $100 C_p = 30$. Potremo centrare l'apparecchio, oltre che con i calettamenti intermedi, con $k = -6^\circ$ e con $k = 0^\circ$, con due distinte posizioni del baricentro. La stabilità sarà maggiore nel primo che nel secondo caso, ma la coda risulta rispettivamente deportante e portante. Occorrerà quindi, nel primo caso, dare all'ala un'incidenza maggiore, ossia di maggiore portanza, per compensare la



Uberto Travagli, con un buon modello, sul campo del Littorio.

considerata anche dal punto di vista della sua distanza verticale dalla corda alare media; accenniamo cioè brevemente alla variazione del momento dovuta allo spostamento verticale del baricentro.

In assetto normale di volo, il baricentro si troverà, evidentemente, sulla verticale passante per il centro di pressione. Se, per una qualsiasi causa, l'assetto viene a cambiare, il baricentro assume la funzione del pendolo, riportando l'apparecchio all'assetto normale. Non è qui il caso di dimostrare come risultino trasformate le curve di momento, sia del velivolo completo che del modello parziale; basta che si sappia che le nuove curve di momento sono più inclinate. Nella figura 27 sono rappresentate, con linee continue, le curve di momento con il baricentro sulla corda alare media, con linee tratteggiate le curve di momento risultanti da uno spostamento in basso del baricentro. La figura dimostra che i valori di C_{m0} sono diminuiti (minore instabilità); le rette baricentriche, quindi, formano con la curva di momento relativo a $k = +6^\circ$ e con quella del modello parziale, un angolo minore (minore instabilità); con la curva di momento relativa a $k = -6^\circ$, l'angolo è maggiore (maggiore stabilità).

Tutto ciò coincide con l'osservazione generica fatta, in paragone al pendolo.

Possiamo quindi concludere che, determinato l'assetto e centrato praticamente l'apparecchio in modo che risulti stabile, sia con lo spostamento del baricentro, sia con la variazione del calettamento della coda e lasciando fisso il baricentro, durante il volo la coda riporta automaticamente il velivolo allo assetto d'equilibrio, ogni volta che una causa esterna produce una variazione dell'assetto stesso.

L'assetto

Questo studio ci interessa particolarmente, come ho già detto, per quanto riguarda i modelli volanti. Non dovendo questi essere suscettibili di variazioni

dell'assetto, come gli apparecchi reali, l'argomento di questo capitolo potrebbe essere terminato con il centramento per l'assetto di volo normale già definito, che deve essere mantenuto quanto più è possibile. Non sarà male, tuttavia, vedere, sia pure sommariamente, come il pilota possa variare, secondo le opportunità e le necessità, l'assetto del proprio apparecchio.

Nella manovra infatti, oltre alla correzione degli squilibri può occorrere di dover variare l'assetto, per un tempo più o meno lungo, per salire, per discendere, aumentare o diminuire la velocità. Queste diverse condizioni si ottengono appunto variando l'assetto; ad esempio, perché l'apparecchio possa sostenersi, ad una velocità minore, è necessario portare l'apparecchio ad un assetto di maggiore portanza; viceversa per aumentare la velocità, l'assetto più conveniente sarà quello di minore resistenza, che pur avendo minore portanza consente ancora il sostentamento, data la maggiore velocità. Il pilota, inoltre, deve compensare le differenze del carico che possono verificarsi in volo: consumo di carburante, sgancio di pesi, come bombe ecc.; queste differenze sono di piccola entità, poiché le parti soggette a variare di peso, come i serbatoi, e quelle che devono essere lasciate cadere, sono collocate per quanto è possibile vicine al baricentro complessivo.

Il pilota dispone di due mezzi per variare l'assetto: agendo sull'equilibratore, oppure variando il calettamento di tutto il piano di coda. L'esperienza dimo-



Il veleggiatore «Professor», di m. 2,50 di apertura, di Giordano Munari.

stra che, per ottenere la medesima variazione d'assetto, occorre dare all'equilibratore un angolo maggiore di quello sufficiente nel caso che si agisca su tutto il piano di coda.

E' per questa ragione che la quasi totalità degli apparecchi ha i piani di coda che possono essere variati di calettamento, con un apposito comando; la azione dell'equilibratore rimane indipendente, per le correzioni degli equilibri da parte del pilota.

Ingegn. BI

(Il seguito al prossimo numero).

La costruzione dei modelli volanti

(QUINDICESIMA LEZIONE).

L'elica è la parte di maggiore difficoltà costruttiva per l'aeromodellista.

Infatti la sua costruzione richiede una grandissima cura e molta attenzione, perché dall'attezza di essa dipende il successo del volo del modello.

La scelta dell'elica è della massima importanza e ben difficilmente, salvo per chi ha grandissima pratica o cognizioni di studio speciali, si riesce con una prima costruzione ad ottenere un buon risultato.

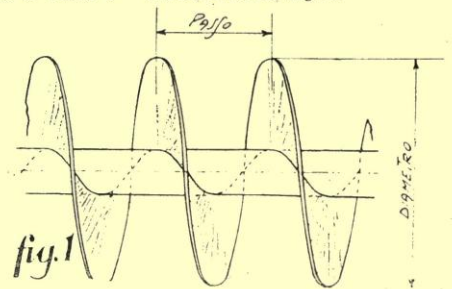
Molto spesso un buon aeromodello vela male a causa delle deficienze e delle imperfezioni dell'elica: il diametro errato, il passo non appropriato alla velocità dell'apparecchio sono le cause che gli impediscono di volare o lo fanno volare male, con voli stentati, o con dondolio o con false inclinazioni, che nella maggioranza dei casi sono la ragione di improvvise picchiate con inevitabile caduta.

Spesso, in pratica, nell'aeromodello il rendimento più o meno buono dell'elica dipende dalla velocità di rotazione dell'elica stessa, e per esperienza si può affermare che l'elica che gira lentamente ha un rendimento maggiore dell'elica che gira veloce; e ciò è a tutto vantaggio del costruttore, il quale potrà così mettere il minimo necessario di gomma motore, ottenendo contemporaneamente anche la riduzione al minimo dell'effetto dannoso della torsione prodotta dall'elastico attorcigliato.

L'elica è l'organo fino ad oggi impiegato per ottenere la traslazione nell'aria.

Essa funziona ruotando nell'aria come una vite entro la propria madre vite; perciò l'elica può essere considerata come una porzione di una vite che ruotando nell'aria si avvitava in questa, che le fa da madre vite (fig. 1).

Una vite girando entro la propria madre vite immaginando questa fissa, avanza ad ogni suo giro di un certo spazio lineare chiamato *passo della vite*; perciò un'elica, ruotando nell'aria che le fa da madre vite, avanza ad ogni suo giro di una quantità lineare chiamata *passo dell'elica*, o *passo reale*, poiché l'aria non è rigida, anzi fornisce un punto di appoggio mobile e fuggente; l'elica ad ogni suo giro avanza di una quantità che è solo una parte del suo *passo geometrico o teorico* (fig. 2).



La differenza fra il passo geometrico ed il passo reale si chiama *regresso dell'elica*.

(Continua).

Giarella

GARA MODELLI VOLANTI

La Presidenza della Sede provinciale della R.U.N.A. «A. Guidoni» di Roma comunica che la gara indetta per il 15 aprile è rimandata al 21 maggio (festa dell'Ascensione). Le iscrizioni sono aperte fino alle ore 12 del giorno 16 maggio.

L'aliante d'alta velocità "H. 28"

Si tratta di una costruzione dei fratelli Wolfgang e Ulrich Hutter, derivata dall'H. 17, e dai suoi principii essenziali: scarsa apertura d'ali, alto carico per unità di superficie portante, minimo peso possibile.

Nell'H. 17 si avevano i seguenti dati caratteristici: apertura d'ali m. 9,70; lunghezza m. 4,63; superficie alare mq. 9,2; allungamento 10; peso a vuoto 65 Kg.; carico utile 90 Kg.; carico per unità di superficie portante 16,8 Kg. per metro quadrato; velocità normale circa 54 Km. all'ora; velocità verticale di discesa circa 0,80 metri al secondo; rapporto di planata 1:17.

Coll'H. 17, Enrico Hutter effettuò dal Gaisberg, in occasione di una irruzione

per attrito di aria con aria. Il raccordo fra le ali è stato profilato in modo da ottenere una graduale discesa del valore della portanza da quello dell'ala a quello della fusoliera. A causa della leggerezza e brevità della fusoliera, il pilota è situato assai vicino al centro di gravità, ottenendo così un posto comodo e spazioso (con una fusoliera di soli 46 cm. di larghezza). Per meglio sfruttare lo spazio, il paracadute è contenuto obliquamente, in un recipiente di lamiera d'alluminio, sul di dietro della fusoliera. Per poter situare il pilota così indietro rispetto alle ali, è stato necessario un rafforzamento perimetrale del longherone principale.

Nella costruzione dell'apparecchio, si è cercato anzitutto di ottenere una grande omogeneità tra le varie parti, così da eliminare pesi superflui. I longheroni sono di frassino a fibra fina, che si presta a venire lavorato nelle forme più varie, e che permette, se sottoposto a gravi sforzi, flessioni notevoli, e possiede grande robustezza. È stato molto curato, inoltre, che il pilota sia nelle condizioni più favorevoli di comodità. Dei pedali in tubi d'acciaio, regolabili, gli permettono di assumere la posizione più agevole, senza interferire con i cavi di direzione. Il cruscotto, a 50 cm. dall'occhio del pilota, può venire abbracciato con un solo sguardo. La fusoliera porta, lungo tutta la parte inferiore, una solida chiglia. Sin dai primi balzi e voli risultò la grande resistenza, di questo grosso apparecchio, agli atterraggi duri; e si palesarono poi la sua manovrabilità e maneggevolezza singolari. Il rapporto di planata è 1:23.

Il giorno in cui ebbe luogo il volo di Heini Hutter sull'H. 17, di ben 11 ore, l'apparecchio H. 28 salì nello spazio di 6 minuti a 800 metri sopra il punto di partenza, e precisamente 100 metri al di sopra dell'H. 17.

Il montaggio dell'H. 28 è semplicissimo: non vi sono che 6 bulloni da fissare. L'innesto del timone di direzione è automatico. L'ampiezza degli organi di direzione è così piccola, che l'apparecchio può venire trasportato senza smontare questi organi.

Caratteristiche: apertura d'ali 12 metri; lunghezza 4,60 metri; altezza 1,05; superficie portante 7,8 mq.; superficie dei timoni di direzione e di quota 0,78 mq.; peso a vuoto 88 Kg.; carico utile 90 Kg.; carico per unità di superficie portante 23 Kg. per mq. Il lancio da costoni si effettua facilmente con un cavo di 800 metri, con 3 uomini a ciascuna estremità. L'apparecchio può venire agevolmente rimorchiato, anche a grandi velocità. In confronto con gli apparecchi di serie, l'H. 28 realizza un risparmio di materiali grezzi del 45% circa.

L A P O S T A DELL'AEROMODELLISTA

GERMANO ENGLARO - Milano. — Non posso fare a meno di dirti che sei un ingenuo. Hai scritto il giorno 1, per avere una risposta entro il 5. Il giornale che esce con questa data, è già stampato; credi che possa essere fatto, stampato, spedito e ricevuto in un giorno solo? Non avresti fatto molto meglio a rileggere L'aquilone? In base ai pochi dati che mi hai scritto, posso dirti soltanto che il tuo modello può essere ammesso alla categoria B. Per gli altri, non mi è possibile darti

nessuna indicazione, perché avresti dovuto dirmi anche il peso, per lo meno in via approssimativa. A quest'ora, del resto, ti saranno già state date le indicazioni necessarie dal tuo istruttore. Saluti e cordialità.

DANIELE ARGENTI - Milano. — Dovrei farti una lunga lezione, che d'altronde è già stata pubblicata nel numero 14. Immagino quindi che avrai già risolto la questione. Saluti.

FRANCESCO BACCHIALONI - Genova. — Secondo le formule del Regolamento, un modello con fusoliera lunga cm. 94 dovrebbe avere una minima superficie alare di decimetri quadrati 22 ed una minima sezione maestra della fusoliera di decimetri quadrati 0,90. Se mantieni le dimensioni che mi hai comunicate, non potrai partecipare al Concorso. Il sistema degli spilli è un buon metodo; ma non un'invenzione nuova. Se vuoi ottenere centine leggere e che non si contorciano, adopera del compensato di pino da mm. 1,5 o 2 che è più leggero del compensato di betulla.

Gli oriotteri sono, fino ad ora, macchine irrealizzabili; il loro sostentamento dovrebbe effettuarsi a mezzo di ali mosse come quelle degli uccelli.

Sono contento della tua buona propaganda, e ti ringrazio anche a nome dell'amministrazione; ti auguro di renderti ancora più benemerito procurando altri abbonati.

Non ho adoperato lo pseudonimo perché non mi piace: trovo un altro più adatto.

Passiamo ora agli argomenti della seconda lettera. Sei un po' volubile; ma in questo caso non è un male. La sezione ellittica non andrebbe bene; però la tua è ancora di dimensioni piccole se si tratta di quella maestra. Entro alla fusoliera ti consiglio di mettere un tubo; le ordinate falle con compensato sottile e non di 4 mm. che così si chiama esagerare; anche i listelli possono essere più sottili, cioè di mm. 1,5x3, o 2x3.

I listelli devono essere montati in modo che all'esterno si presentino uno dei lati più stretti.

Il carrello carenato nei modelli porta un vantaggio insignificante e può essere applicato soltanto per ragioni di estetica; ma costituisce quasi sempre un organo soggetto a facili avarie.

Le tessere sono in corso di distribuzione. Ti saluto veramente.

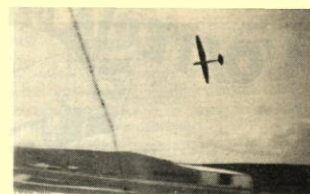
AMILCARE SINOVICH - Trieste. — Sono molto dolente di non potere in alcun modo soddisfare il tuo desiderio. Posso però consigliarti di scrivere direttamente alla Direzione dei Cantieri Aeronautici di Monfalcone e ripetere la domanda che hai fatto a me. Molto cordialmente ti ricambio i saluti.

GIORGIO BERNARDI, MARIO RICCI, ecc. - Bologna. — Il ritrovato degli aeromodellisti bolognesi è fissato per il pomeriggio di tutte le domeniche all'Aeroporto civile di Borgo Panigale. Portate i vostri modelli e siate attivi.

ALA D'ACCIAIO - Reggio Calabria. — Il profilo n. 654 Clark X può andar bene; ma il profilo S. Cyr 628 non lo conosco. Ad ogni modo ti consiglieri invece il profilo n. 980 Eiffel 437 ed il profilo n. 464 Eiffel 338. Non darmi più del lei, che sai che non lo voglio. Conto molto sulla tua propaganda e sto in attesa delle fotografie che saranno sempre gradite. Ricambio cordialmente i saluti.

GIRINO ALATO - Genova. — Sei veramente un assiduo e ciò mi fa piacere. Sostituire al tubo nudo una fusoliera è una cosa assai apprezzabile.

La sezione ovale va bene; però cerca di attenerti ad una costruzione semplice se vuoi riuscire più facilmente.



Un veleggiatore costruito da Tosaroni, su progetto dell'ing. Piatelli, in volo sul campo del Littorio.

Per verniciare la carta, ti consiglio la vernice trasparente. La gomma è quella vegetale che i farmacisti vendono in polvere.

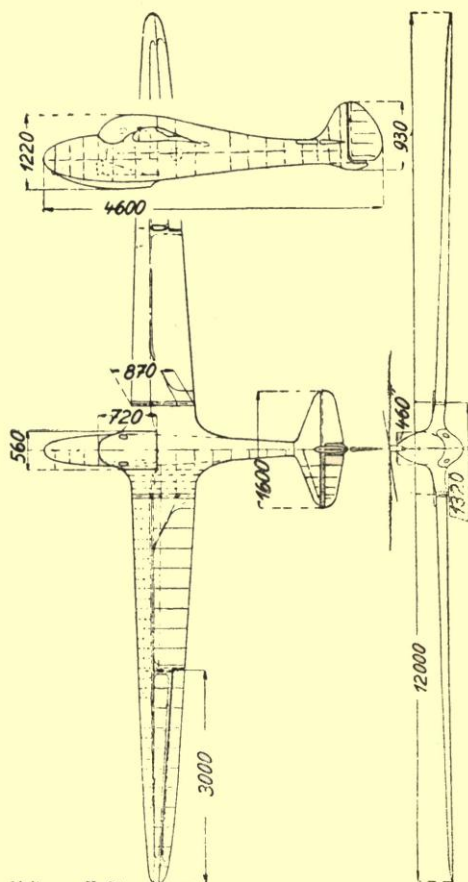
Per l'ala costruisci l'intelaiatura in due parti, che unirai prima del ricoprimento; questo è il miglior sistema.

Saluti azzurri.

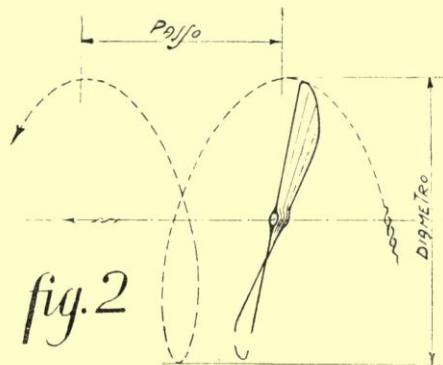
AGELLO N. 2 - Savona. — Prima di tutto ti faccio le condoglianze per la disgrazia che ti ha colpito: mi piace però vedere che ti sei dimostrato un ragazzo col cervello da uomo. Ammireo anche la tua ingegnosità, ma purtroppo ti debbo avvertire che ti è sfuggito un particolare che manda a carte quantotte la tua invenzione. Quando hai ben caricata la matassa ed hai posato in terra il modello, tu sganci la leva F dalla sbarretta E.

Immediatamente (dico immediatamente) il peso dell'apparecchio e la trazione esercitata dalla matassa, fanno ritirare il carrello, prima che possa avvenire il decollo. Il carrello retrattile è poi veramente utile, per i modelli? La velocità è così piccola, che non è il caso di preoccuparsi della resistenza delle ruote e delle gambe del carrello; in secondo luogo il comando è così complicato, che non porta altra conseguenza che un inutile appesantimento, senza nemmeno dare la sicurezza matematica di un buon funzionamento. Cerca di risolvere qualche altro problema più utile (per esempio un migliore sfruttamento, con un sistema semplice, della potenza motrice) e farai cosa veramente utile. Credo che potresti riuscire. Saluti cordiali.

glar.



L'aliante «H. 28».



di aria fredda, un volo di 3 ore e 15 minuti, raggiungendo 800 metri sopra il punto di partenza.

Nel nuovo aliante, l'H. 28, si mirò ad un affinamento ulteriore delle forme; si è impiegato legno di balsa per riempire i raccordi degli angoli e degli spigoli, specialmente nelle uniture del complesso dei piani di coda, e si è cercato di ottenere un carico altissimo per superficie portante, onde aumentare la velocità. La ripartizione della forza portante è stata in primo luogo determinata modificando lo spessore e la curvatura del profilo, ma solo in misura limitata si sono impiegate crociere, per evitare grandi resistenze ulteriori, specialmente nei punti ove si esercitano pressioni.

Le singole sezioni dell'ala furono determinate in base ad un profilo C. 535 alquanto assottigliato. Si è avuta cura di evitare cadute di pressione perpendicolarmente alla direzione della corrente principale, per non dar luogo a perdite per via di correnti trasversali. È noto che le maggiori resistenze si producono



Un allievo di Genova sul campo di Novi Ligure.



II.

Il vincitore di Agello

Il gran sole del meriggio romano rendeva deliziosa l'ombra verdognola del pergolato dell'Osteria del Pallonaro.

Per quanto si fosse già ai primi d'ottobre, il caldo si faceva ancora sentire e invogliava a mandar giù l'ipocrita vinello del Pallonaro, fresco come acqua di fonte, ma frizzante e gagliardo.

Contemplavo di tra le canne del chiosco, con indolenza, fluire il silenzioso fiume.

A un tavolo accanto il Pallonaro guardava con fiacco interesse il fratello, antico sergente maggiore



... minacciando cose orrende a un certo quattro di coppe...

di cavalleria, che s'intestava a voler far riuscire un solitario, minacciando cose orrende a un certo quattro di coppe che non si decideva a spuntare.

Più in là un uomo sulla quarantina, basso, tarchiato, dal viso bruno, aveva finito da poco di pranzare e, accesa una sigaretta, fumava in perfetta pace godendosi il suo giornale. Dall'abito comodo, senza pretese, ma di buon taglio e pulitissimo, lo si poteva credere agiato possidente o capodivisione in vacanza.

Un passo rapido fece scricchiolare la ghiaia del vialetto, mentre una voce fresca di adolescente gridava: — Ehi, oste! Qualcuno... — Di qua, di qua... Che c'è? — bofonchiò il Pallonaro levando il capo.

Sotto l'arco di canne e di fogliame apparve un sottotenente d'aviazione, così nuovo, luccicante e inappuntabile, da sembrare uscito proprio allora da una vetrina dell'Unione Militare.

— E' questo il... Pallonaro? — chiese con aria di dubbio, guardandosi intorno con un certo disgusto. — Sono io, *sor tenente*, il Pallonaro... Che prende da bere?

— Oh niente, niente... Certo che il capitano ha sbagliato...

— Che, forse il capitano Tummino? E' uno che viene spesso... Il vino buono gli piace...

— Come, viene qui? Proprio qui?... — esclamò meravigliato il giovane.

— Sì, proprio, che c'è di strano? Anche oggi dovrebbe venire. Il suo

tavolo solito è quello laggiù... — e ne indicò uno vicino a quello dello sconosciuto borghese. — Se vuole può aspettarlo là... Mezzo litro?

— No, niente vino... Una gazzosa ben fresca! — replicò austera l'ufficiale tutto occupato a scrutare con arcigna diffidenza la più pulita delle seggiole disponibili, cui riservava l'onore di venire a contatto coi suoi immacolati calzoni azzurri.

Il borghese aveva risposto con un sorriso cordiale al breve cenno di freddo saluto che il giovane gli aveva indirizzato. Sfogliò sbadatamente per qualche istante il giornale; poi, voltosi al vicino, disse:

— Forse viene dall'Accademia di Caserta, signor tenente?

— Già! — rispose questi, assaporando la sua gazzosa con una smorfia che faceva intendere che egli era avvezzo a ben altre bevande.

— In volo, immagino!

— E come, se no?

— Ah, capisco; per gli aviatori non c'è che l'aeroplano ormai... Eppure, anche il treno o l'auto...

— Bella roba! Andranno fra non molto a raggiungere nei musei le berline e le diligenze...

— Crede? Invece io penso che la ferrovia e tutti gli altri veicoli avranno ancora lunga vita e che l'aeroplano non riuscirà mai a spodestarli completamente.

— Giustissimo! — approvò l'antico sottufficiale di cavalleria. — Lo stesso è accaduto per il cavallo di fronte all'automobile! Tante storie... L'automobile di qua, l'automobile di là, ma se vuoi fare il tuo bravo salto della barriera o della siepe, al cavallo devi ricorrere...

Il sottotenente che aveva seguito con un lieve sorriso di superiorità quella singolare osservazione, riprese, diretto al vicino:

— Scusi, sa! Ma prima d'avanzare un giudizio, bisognerebbe essere al corrente della cosa... Ha mai volato lei? Conosce l'aeroplano?

— Per dir la verità... — replicò esitante il borghese lanciando una rapida occhiata, che mi parve impensierata, verso il Pallonaro che aveva spalancata bocca e occhi in atto di comica meraviglia, subito rientrata.

— E allora, se non ha volato; — continuò il giovane animandosi — se non conosce l'aeroplano, non può formarsi un'idea dei vantaggi schiacciati che ha sugli altri mezzi.

Guardi me! L'altro giorno ero in volo d'allenamento sul Golfo di Napoli. Beh; vedo un'automobile rossa che esce dalla città filando a tutta corsa sulla strada di Castellammare. La raggiunsi, la sorpasso e, sempre tenendomi sulla strada, arrivo sopra Castellammare. Viro, cioè volto — capisce? — e torno indietro fino a Napoli e lì ricomincio la manovra. M'era venuta la curiosità di vedere quante volte riuscivo a fare il percorso in volo, sempre seguendo il tracciato della strada, mentre l'automobile lo compieva una sola volta. Bene; nella mezz'ora che l'auto ci ha impiegato per raggiungere le prime case di Castellammare, io ho fatto nove gite di andata e nove di ritorno. Diciotto in tutto: E non mi venga a dire che...

— Scusi un momento! — pregò il borghese e, tratto un lapis, scrisse qualche rapida cifra sul margine del giornale.

Il Pallonaro, in un angolo, parlava sottovoce col fratello.

— Ecco! — concluse lo sconosciuto. — Mi permetta di farle i miei complimenti... Se fossi in Lei scapperei subito a dar la notizia al Ministero dell'Aeronautica.

— Che cosa intende dire? — chiese il giovane, impennandosi sospettoso.

— Voglio dire — e si alzò — che Lei ha conquistato il primato mondiale di velocità, distanziando di molto il povero Agello... Da Napoli a Castellammare son circa 25 chilometri; Lei li ha percorsi diciotto volte in mezz'ora... ha mantenuto cioè una media di 900 km. orari! Bravissimo! Ed ora me ne vado che è tardi! Auguri di felice carriera, tenente!

— Ma, ma... come si permette... — e chissà quello che avrebbe detto il povero ragazzo, se uno spettacolo inatteso non lo avesse inchiodato al suo posto. Sotto l'arco del pergolato il borghese s'era imbattuto nel capitano Tummino che ar-

rivava e questi s'era piantato sull'attenti, facendo un saluto di rigidissima ordinanza allo sconosciuto che rispose con un gesto affabile, fermandosi a scambiare qualche parola.

— Accidenti! — boccheggì il giovanotto, rivolto al Pallonaro che gli si era accostato pieno di pater-nismo compatimento. — Ma chi era?

— Mannaggia alla paletta! Io glielo volevo dire, ma non sapevo come... E' uno degli Atlantici! Ha fatto la trasvolata due o tre volte e un sacco d'altre cose... E' il colonnello... (il nome non mi riuscì di udirlo). Sta per partire per l'America; va in missione!

Senta a me, *sor tenente*... si pigli mezzo litro asciutto; vedrà che Lei fa bene...

— Sarà meglio un litro! — fu la fievole risposta dell'infelice, che mosse sulle gambe vacillanti verso il capitano che avanzava.

Il castellano dell'aria

Collaborazione dei giovani NEL REGNO DELL'ARIA

Sul ramo dell'annosa quercia, tutti gli uccelli del bosco tenevano consiglio: presidente era un merlo, e tutti gli associati alla R.S.P.A. (Reale Società Pennuti Aria) vi erano intervenuti. Ancora c'era un po' di disordine: qualche sericciolo litigava con qualche passerotto per avere il posto migliore sul ramo. Una piccola passeretta si lucidava le unghie delle zampe con la rugiada: si sentiva per tutta la quercia un pigolare, un brusio, che all'improvviso venne interrotto dalla voce del merlo che gridò:

— Tacete! L'orazione che sto per cominciare deve interessare tutti voi! *Favete auricolas!* — (Il merlo era stato in casa di un professore di latino).

Allora tutti gli uccelli si fermarono, il pigolio e il brusio cessarono, e dopo un momento cento e cento vispi occhietti erano volti al presidente, il quale, dopo essersi pulito il becco sul ramo, riprese a parlare:

— Vi pare giusto, o miei nobili amici, che il nostro regno finora mai usurpato a noi da nessuno, debba essere occupato dai mostruosi uccelli bianchi che fanno tanto rumore? Non è più padrona del cielo neanche l'aquila, la nostra Sovrana. E' un soprano! I bianchi uccelli vengono qui, tutti, salgono, salgono e volano anche più in alto delle aquile!

Quando il merlo tacque, da tutte le parti si levò un mormorio d'indignazione.

— E' vero — strillò un fringuello — è una cosa indegna: e sapete voi chi c'è dentro ognuno dei grandi uccelli bianchi? Un figlio degli uomini. Ah, gli uomini ci hanno sempre odiati: e come se non bastassero tutti gl'infami tranelli che si tendono per imprigionarci e per ucciderci, ora vengono anche a occupare il nostro regno!

Nuovo mormorio e poi si levò un grido: — Guerra! guerra! guerra!

Di ramo in ramo, d'albero in albero, il grido si diffuse: e presto tutti i piccoli uc-

celli degli altri alberi corsero alla quercia; dopo animate discussioni, finalmente gli uccelli si divisero in molte ordinate squadre, comandate dai più grandi e forti uccelli del bosco: attendevano il segnale della partenza, ed ecco, mentre il merlo dava il via, un rombo che si avvicinava: uno dei grandi uccelli veniva. Allora con un strido tutti i più audaci gli si precipitarono incontro: ma molti si ritrassero subito, spaventati dal rombo e dalla mole dell'apparecchio, e rimasero, intorno al bell'aeroplano solo una ventina di uccelli.

L'aviatore, che ne ignorava le intenzioni guerriere, sorrideva, ma ai piccoli pennuti il suo sorriso sembrò un ghigno di sfida: ebbero paura, allora, e quasi tutti si ritrassero. Ma una passera col suo maschio e i suoi piccoli rimase, e tutti si rannicchiarono sulle spalle del pilota, forse per beccarlo: ma la voce sua, dolce e calda, mormorò:

— Miei cari uccelletti, io non vi voglio far del male... restate, venite con me.

Essi forse compresero: e pigolando, si accomodarono meglio sulle spalle poderose. Intanto uno sparviero maligno si precipitò sulla foresta, e fece strage delle piccole creature; ma quei pochi che stavano sulla spalla dell'uomo si ritenevano al sicuro. Egli sentì i loro corpiccini tremare un poco, e salì molto più in alto dello sparviero, finché l'uccellaccio non si fu allontanato a larghi giri. Al veder ritornare sani e salvi i passerotti, tutti gli uccelli si affollarono intorno:

— Come! Non v'ha uccisi? — domandavano insieme.

— Ucciderci! — rispose la passera. — Altro che ucciderci! Il figlio dell'uomo, l'usurpatore, il maligno, è salito più in alto che poteva per sottrarci allo sparviero.

Un brusio di meraviglia seguì alle parole della passera: — Ah, non lo chiameremo più usurpatore — mormoravano — egli, il figlio degli uomini, è buono, e ci ama: amiamolo anche noi, facciamogli festa quando salirà qui! E si allontanarono fra i rami

cercandosi un posto per la notte: e la vecchia quercia, soddisfatta, ammantava meglio con le sue foglie i piccoli uccelli. E il pilota disse lo apparecchio rombante verso terra, sorridendo, con l'anima piena di gioia, perché anche il salvare la vita a un uccello è una buona azione...

Il sole era tramontato... e l'aeroplano scendeva veloce.

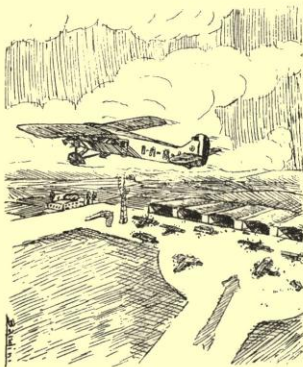
Maria Vitto



... ha mantenuto una media di 900 Km. orari! Bravissimo!



Il paesino di X... (a 27 km. da Torino) è piccolo, calmo, abbastanza sporco, e, visto da certi lati, anche pittoresco: ha la sua brava chiesa con una piazza davanti, e persino un viale in fondo che forma l'orgoglio della popolazione. Ma quel che più colpisce è l'estrema tranquillità: salvo i giorni di mercato, non si trovano due persone vive a girare tutto il paese; tutt'al più a qualche svolta ci si può trovare a tu per tu con una mucca che se ne va pei fatti suoi senza importunare nessuno. L'unica radio che potrebbe disturbare la pace è quella del dottor Giuseppe, il medico condotto, un gran buon uomo d'una sessantina d'anni, grasso, rubicondo, con un bel paio di baffoni. Lo troviamo nella sua casa che se ne sta parlando con la signora Erminia, sua moglie, asciutta, piccolina, ancora svelta malgrado l'età, molto brontolona, è vero, ma tanto buona anche lei. A completar la famiglia c'è Teresa, la persona di servizio, che ha già imparato a far alto e basso come vuole, nonostante i rimproveri della sua padrona. Il dottore sta discorrendo del prossimo arrivo del nipotino



Un aeroplano faceva la spola fra cielo e terra.

Gigino, interrotto ogni tanto da sua moglie che borbotta: « Ah i genitori moderni! Lasciarlo venire fin qui in bicicletta! Ai miei tempi certe cose non succedevano!... Teresa, sta' attenta! A momenti buttavi giù quel vaso!... Poverino! Far 27 km. in bicicletta! Dove l'hanno la testa quella gente là di Torino? E dire che ai miei tempi... »

La frase viene interrotta dal trillo del campanello giù alla porta: la zia grida « C'è Gigino! » e si precipita al balcone, Teresa si tuffa a precipizio giù per le scale e il dottore si alza dalla poltrona e corre anch'egli incontro al nipotino.

Gigino — è proprio lui — non ha nemmeno il tempo di fiatare, e tra abbracci, saluti e domande è tirato su in casa, fatto sedere in una poltrona e arrotolato in una spessa coperta di lana che lo fa sudare come un turco; ma ciò che lo consola maggiormente è una grande tazza di latte che gli hanno posto davanti. Gigino racconta tutte le sue vicende ed è contento di trovarsi con gli zii; una sola cosa lo tormenta dentro di sé: aveva cominciato a costruire un modello volante e gli spiace di averlo lasciato incompiuto e aspettando un momento che la zia non lo senta, si confida con lo zio. Lo zio, che non ha mai sentito parlare di modelli volanti, si entusiasma all'idea di una piccola macchina che voli come un vero aeroplano e promette a Gigino: « Lascia fare a me! ». Infatti, subito dopo mangiato, mentre la zia è andata a riposarsi, la vecchia « 509 » del

dottore fila già verso Torino portando lo zio e il nipote. Gigino approfitta di questa scarozzata per spiegare allo zio come egli abbia appreso a costruire i modelli volanti dal settimanale *L'aquilone*, e gli esalta i pregi di questo giornale, che ha pure organizzato un raduno a Torino, dove egli potrà volare.

La costruzione del modello nei giorni seguenti fa passi da gigante: Gigino non si è mai trovato così bene, non ha paura né di sporcare né di rompere, perché lavora insieme allo zio in una grande rimessa o fuori nel giardino. La zia, pur brontolando a tutte queste novità, lascia fare, e lo zio infine è di grande utilità; fa fare dal falegname i pezzi torniti, i listelli di pioppo, le gambe di sostegno e tanti altri pezzi, ed è un aiutante di prim'ordine per Gigino che si trova il lavoro grandemente facilitato. Viene poi il periodo delle prove, eseguite con gran segretezza in mezzo ai campi: il modello non va male, è un po' pesante, ma volare vola, e questo è l'importante. Il più entusiasta tra i due è certo lo zio, anzi tanto entusiasta che un giorno dice: « Senti, Gigino, ho deciso di venire anch'io a volare con te nel giorno del raduno di *L'aquilone* ed anzi, bisogna far venire anche la zia, bisogna convincerla... Che ne dici, eh? I tuoi vecchi zii che volano! Non ti fa ridere quest'idea? »

E ride fragorosamente anche lui, il vecchio giovane zio. Ma la zia, benché sia piaciuto molto anche a lei il modellino volante, e non senta ormai parlare altro che di aeroplani, appena sente l'idea del marito, promette subito in una delle sue... filippiche: « Ma, Giuseppe, sei diventato matto? Tu volare? Ma lo capisci cosa vuol dire volare? Essere lassù sospesi tra cielo e terra! Ah! Ai miei tempi non esistevano nemmeno certe idee! Ma va' a farti ammazzare che io non ti dico più niente, buttati magari giù dal quarto piano! Sempre dei dispiaceri! Ma sentite! Vuol volare, adesso! Volare! Ah, ai miei tempi... » e così via di questo passo. Però il giorno del raduno, di mattina presto, la « 509 » rombava allegrementi sull'asfalto dello stradone, carica al completo cioè con lo zio, la zia e il nipotino. Come avevano fatto a decidere la zia? Le si era promesso che si sarebbe andati solo per guardare, ma che di volare non se ne sarebbe neppure parlato. Quando arrivarono al campo, trovarono una moltitudine di giovani che si affollavano festosi attorno ai grandi apparecchi. Gigino scappò subito tra i suoi amici, ed i due zii si trovarono lì, avvolti in uno sciame di giovani entusiasti che urlavano, ridevano, correvano, sul campo invaso di sole. Ed intanto un grande aeroplano faceva instancabile la spola fra cielo e terra col suo carico di gioventù. La zia esclamò a un tratto: « Com'è bello! »

Il dottore, a queste parole, la guardò sorpreso, e vedendo la sua faccia così sorridente e lieta, corse a prendere i due biglietti per il volo. E volarono anch'essi! E quando scesero, i loro volti esprimevano chiaramente la gioia, che per la zia era stata quella di essere andata più vicino al buon Dio, secondo una sua espressione, e per lo zio più semplicemente di aver preso il « battesimo dell'aria ». E se ne stettero tutto il giorno sul campo a chiacchierare di qua e di là, e a visitare apparecchi.

Alla sera si congedarono da Gigino che ritornava in città, e nel momento di la-



Viene poi il periodo delle prove.



Beniamino Latorraca dice che zio Falcone ha tre teste. L'idea è buona.

sciarlo, lo zio gli fece scivolare in mano un bel biglietto da cento, dicendogli: « Io e la zia ti regaliamo questo per ringraziarti dell'indimenticabile giornata che ci hai fatto trascorrere. Non sciuparli però. Siamo d'accordo? Devono servirvi per costruire degli aeromodelli ancor più perfetti di quello che abbiamo fatto insieme, e bada che un altro anno ti voglio vedere al Concorso Nazionale di Roma! Hai capito? ». E gli stampò un bel bacione sulla guancia. Se ne tornarono a casa sulla loro macchinetta; strada facendo il dottore disse alla compagna che se ne stava silenziosa: « Soddissfatti, no? » e la zia rispose: « Eh, ai miei tempi!... Ai miei tempi non c'erano ancora certe cose... e me ne dispiace, ora... »; una lacrima le tremolò negli occhi, ma si riprese subito: « Su, Giuseppe, non star lì imbambolato, vuoi mandarmi a finire in un fosso, adesso? Attento dove vai! ». La vecchia « 509 » ebbe un susulto e si lanciò veloce sulla bianca strada.

Testo e disegni di:

Baldo Bandini

Fantasia azzurra

Questa notte ho sognato: un sogno diverso dagli altri, un sogno che mi ha inebriato e resa felice: per quanto? oh! sì per molto tempo!

Ho sognato dunque di trovarmi in un boschetto come quello che mi aveva descritto la nonna nella favola di Cappuccetto rosso: c'erano i funghi multicolori, le violette piccole e profumate, le quercie maestose, i rigagnoli azzurri d'acqua e la casetta della comare formica.

Ed io ero felice di vivere quella vita proprio di sogni, e ridevo alle due primavere che mi circondavano; la mia e quella che l'anno aveva portato.

Poi una formica, di quelle con le ali, delle più grosse, una di quelle formiche che fanno sorgere dei sospetti a guardarle bene, gonfiata che ebbe la sua pancetta in modo spettacoloso, mi portò via in alto. Santo cielo! Mi accorsi che mentre si saliva su, quella maledetta formica si trasformava! « Che sarebbe questo? » — mi domandai vedendomi comparire davanti un « coso » lungo lungo; e, mentre pensavo a che cosa potesse rassomigliare, ecco che un'elica, venendo innanzi a tutta velocità, si attacca al motore del « coso ». Madonna santa, un aereo... un aeroplano! Sentii un rombo strepitante, e subito pensai che qualcosa stesse per scoppiare. Fra le mie ginocchia c'era un'asta d'acciaio, che scrutati sospettosa. Sentivo di salire sempre più in alto, e la terra non mi interessava più; eppure seguivo a guardarla come affascinata.

— Ora faremo il giro della morte — mi annunciò il pilota (un ragazzino di trent'anni, bello, forte e sano), parlandomi mediante un tubo. — Vedrà di che cosa è capace questo piccolo apparecchio!

Non ebbi il tempo di rispondere. Si sentì un ruggito del motore ed il muso della macchina puntò verso lo zenit. Mi parve che i visceri volessero schizzare fuori e strinsi i denti.

La visione della terra sottostante mi balenò per un attimo mentre il motore taceva. Fu un silenzio di agonia: noi giravamo per l'etere. Finalmente il motore riattaccò, ed io mi sentii di nuovo a contatto col seggiolino! Misi fuori un sospiro lunghis-

simo, quasi un peso mi ostacolasse la respirazione. Un venticello scherzoso mi arruffava i capelli, facendo volar via dal finestrino il nastro azzurro che me li fermava.

Si volava forse a mille chilometri all'ora, poiché guardando in giù, vedevo che la terra passava dinnanzi ai miei occhi come un lampo. Valicavamo alpi nevose, attraversavamo mari in tempesta e calmi.

Ora il pilota cantava: « ... ed ho imparato l'arte del volare per secondare il gusto dell'amore... ».

Dovevo convincermi, purtroppo, che era quella una felicità irreali, ma nel sogno ero tanto contenta da piangere le lacrime di chi è troppo felice.

Mi svegliai: piangevo per davvero.

Ketty Totero



Volete che i vostri bimbi siano poi costretti a portare gli occhiali? Certamente no! Allora abbiate cura della loro vista, non fateli crescere in locali male illuminati, perchè gli occhi hanno bisogno di luce chiara ed abbondante che può esser data soltanto da buone lampade. Le lampade Philips utilizzano al massimo la corrente consumata e vi assicurano luce abbondante chiara ed economica. Le lampade Philips rappresentano una garanzia per i vostri occhi ed un'economia per il vostro bilancio luce.

PRODOTTO NAZIONALE
Certificato Minist. Ind. 1/2863

LAMPAD
PHILIPS
ECONOMICHE - PERFETTE



(Continuazione dal numero precedente)

— Tutto vi sarà spiegato, signore, e, se avrete la bontà di non interrompermi, concluderemo al più presto possibile questo processo. Sarà meglio per tutti...

— Processo? E perchè processo? Chi è il colpevole... Di che mi si accusa?

— Figliolo mio; qui non c'è che un colpevole ed è la vostra cattiva fortuna che vi ha condotto fra noi; e per vostra disgrazia non ci potrà essere che un condannato e sarete voi; anche se, come tutto sembra dimostrarlo, siete in perfetta buona fede e senza cattive intenzioni a nostro riguardo. No, non protestate, è inutile. Il vero presidente non sono io, è la necessità, e la vostra condanna porterà alla salvezza di oltre settanta sventurati, che la vostra libertà condannerebbe a irreversibile perdizione.

Colonnello Sywell!

— Eccellenza!

— E' questo tutto il materiale che avete trovato a bordo dell'apparecchio? — chiese il presidente accennando a vari oggetti sparsi sul tavolo.

— Sì, eccellenza. Un libro di bordo, una pistola da segnalazione, una lampada elettrica, dei viveri...

— Bene, bene... E dell'apparecchio che ne è?

— Sono stati vuotati, per precauzione, i serbatoi della benzina; — fece Sywell, sbirciando malignamente Jim, — ed è stato solidamente ormeggiato.

— Avete altro indosso, signore? No, colonnello, prego. Nè perquisizioni nè brutalità inutili. Il signore ha diritto a tutto il rispetto che la sventura merita. Volete, signore, per cortesia, consegnarmi quanto avete indosso?

— Non ho che il fazzoletto, la pipa, del denaro, un cablogramma e una lettera, credo.

— Tenente Li-Fong, favorite portarmi qui solamente le carte e il denaro... Sta bene. Nebid Pascià, — continuò il presidente, rivolgendosi al giudice dal fez rosso, — vogliate procedere alla distruzione del denaro.

Sul tavolo della Corte fu portato, ad un cenno del pascià, una macchinetta a spirito accesa, sormontata da una piccola grata. Con solennità vi fu posto sopra il portafoglio di Jim, gonfio di dollari, che arse con lieve stridio, percettibile nel profondo silenzio. Un disgustoso odore di pelle bruciata si diffuse.

Jim guardava affascinato le fiamme. Non diceva nulla, non protestava. Cominciava realmente a credere d'esser giunto all'ultima tappa della sua vita d'aviatore vagabondo.

Non era il solo a guardare intensamente l'incenerimento di quella piccola ricchezza. Molti altri volti si erano fatti pensosi e un'ombra di nostalgia di cose perdute sembrava animarli.

L'ultima fiamma vacillò e si spense lasciando un tortuoso filo di fumo nero; poi la voce grave del presidente suonò ancora e tutti si riscossero, con quel diffuso tramestio che, in chiesa, segue il raccoglimento all'elevazione.

— Ed ora, signore, è giusto che sappiate dove la vostra cattiva stella vi ha portato. Questo è l'ultimo rifugio di persone che il mondo ha brutalmente trattate, è il nascondiglio di chi vuole spegnersi lentamente in pace nella contemplazione di Dio e della natura, celando le proprie ferite ai pazzi criminali che disonorano il mondo.

Se siete un umorista, signore, forse preferirete chiamare questa, l'Isola dei Misantropi.

CAPITOLO XXIV

Sospensione di sentenza

— Sarà bene però, — continuò il presidente, — che, prima di parlar di noi, ci forniate, sia pure per formalità, alcune spiegazioni. Da questi documenti risulta che voi siete James Dwindle, cittadino americano, di professione pilota aviatore. E' esatto?

— Esattissimo.

— C'è una lettera e un cablogramma che vi fanno ritenere al servizio di un certo Daniel Peevisk, o per lo meno di una compagnia di navigazione aerea "East and West Airlines". E' così?

— E' così.

— Cercavate proprio quest'isola o l'avete trovata per caso?

— L'uno e l'altro.

— Volete spiegarvi?

Jim esitò un momento, incerto se dovesse o no rivelare l'obiettivo della sua missione; poi amaramente rifletté che in ogni caso il segreto sarebbe stato mantenuto e rispose di parlare.

— Ecco di che si tratta. Ero stato incaricato di cercare qualche isola ancora ignota, qualche terra di nessuno perchè la mia compagnia se ne potesse servire quale base di futuri servizi aerei transoceanici.

— E' qui tutto?

— Tutto.

— Dai documenti risulta che avete esplorato un gran tratto di Pacifico, le Isole Haway, il gruppo delle Midway, l'isola Morell, eccetera.

— Proprio così.

— Bene. Per riassumere la vostra situazione, voi siete involontariamente il più pericoloso degli esseri inoffensivi. Personalmente ci ispirate simpatia e compassione, ma vi renderete subito conto che la ferrea legge della necessità ci impone di sopprimervi.

Come potete vedere, noi rivestiamo, o, se preferite, rivestivamo, nelle nostre rispettive patrie, quasi tutti, gradi e cariche importanti.

Rivolgimenti internazionali o sociali ci hanno costretto ad abbandonare i nostri paesi per cause diversissime in apparenza, ma tutte egualmente basate sull'incomprensione e sul rancore bestiale delle masse o dei partiti, o sull'invidia degli uomini.

Strane vicende ci hanno portato a conoscerci fra noi ed a riunirci in quest'isoletta per viverci e morirvi in pace, lontani dagli odi e dalle passioni del mondo.

In questa solitudine ci siamo resi conto di quanto è cieco l'uomo a perseguire i suoi vani ideali di conquista e di gloria...; ma ciò non può interessarvi.

Vi basti saper questo, figliolo: che due terzi almeno di noi sono condannati a morte nel loro paese. Comprendete, di conseguenza, che il giorno in cui si conosca l'esistenza di quest'isola la nostra pace è finita; verremmo dispersi pel mondo e parecchi cadrebbero vittime di rancide vendette e di callosi rancori... Mi capite?

— Vi comprendo; — mormorò Jim, realmente scosso, — tuttavia, la mia parola d'onore di tacere...

— Vedete, ragazzo mio, noi abbiamo una nostra legge alla quale abbiamo giurato cieca osservanza. Questa legge ammette una sola eccezione in favore di chi abbia la disgrazia di capitare sull'isola per sua mala ventura; ed è che uno dei residenti dichiarati di conoscerlo favorevolmente da tempo e di garantire con la propria vita della sua discrezione. Aggiungerò, che per vincolarci maggiormente ad essere spietati, anche contro i nostri personali sentimenti, per legge, il Consiglio Supremo e i coloni si riuniscono a giudicare, rivestendo le uniformi o le insegne delle antiche cariche. Questo ci compromette ancora di più agli occhi dell'intruso e ci stimola ad essere ancora più intransigenti.

Ecco perchè vi vedete intorno tutto un mondo d'altri tempi, che forse potrà sembrarvi una parata teatrale...

— Ma se la vostra salvezza, come voi dite, dipende dalla soppressione degli intrusi, perchè non ucciderli senz'altro al loro approdo? Forse sarebbe più umano.

— In un certo senso avete ragione Mr. Dwindle; ma noi non siamo assassini e riteniamo di procedere con le dovute forme.

— Ma non è un processo questo, perchè non c'è difesa, non c'è appello, e non è ammessa altra alternativa che la condanna a morte.

— Siete in errore, signore. Vi ho già detto che se uno di noi intervenga a garantire di voi con la propria vita, dopo avervi riconosciuto, siete salvo. Signori! — continuò il presidente rivolto al pubblico. — C'è nessuno che sul suo onore e sulla sua coscienza possa affermare di aver visto prima d'ora quest'uomo e che sia disposto a garantire con la propria vita della sua lealtà e discrezione?

Segui un silenzio pesante che durò un lunghissimo minuto.

— Nessuno risponde? — insisté il presidente, pallido sotto la sua maschera d'impassibilità. — Insisto, signori, perchè frugiate bene nella vostra memoria.

E' questa la prima volta che ci troviamo nella durissima necessità d'applicare la legge di

difesa e nessuno di noi vorrebbe macchiarsi di sangue inutilmente.

— Io, io, l'ho conosciuto... Io garantisco per lui! — gridò una fresca voce giovanile, tutta molle di pianto.

Ogni sguardo si volse verso il punto donde quella vocina tremante era sorta. Jim, sorpreso e sconvolto, riconobbe il viso pallido e triste della giovinetta che aveva notato all'entrare. Si diffuse nella sala un mormorio di pietà.

Il presidente fece silenzio.

— Voi dite, bambina mia, d'aver conosciuto prima d'ora James Dwindle?

— Sì, eccellenza.

— E quando? E dove? Potete dirlo?

— L'ho conosciuto... L'ho conosciuto in piroscampo, prima di venir qui, eccellenza.

— Ragazza mia; — ripose con voce affettuosa il vecchio — voi siete arrivata qui l'anno 1920, assai malata per molti strapazzi. Durante il viaggio, lo sappiamo tutti, siete rimasta sempre a letto, vegliata continuamente da vostro padre...

E poi non avevate più di tre o quattro anni... D'altronde, per accontentarvi, sentiamo James Dwindle.

Dite, signore, potreste affermare sul vostro onore di aver viaggiato sul piroscampo "Mauretania" dall'Europa in America, nel luglio del 1920?

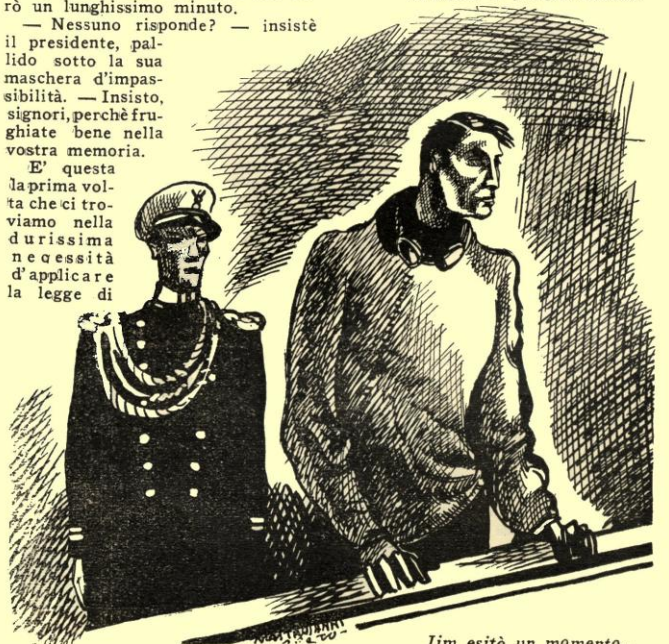
— Io posso affermare sul mio onore, eccellenza, — rispose Jim, che aveva gli occhi lustrati e il respiro grosso, — di non essere mai stato in Europa e di non aver mai messo piede su un transatlantico. Sono grato come non saprei descrivere a questa generosa signorina per la pietà che mi ha dimostrata... Proprio, non ho fatto nulla per meritarsela e vorrei... vorrei... Non so neppure io...

Successo un silenzio penosissimo, e fu Jim a romperlo.

— Eccellenza! — esclamò con voce ferma. — Ho perfettamente compreso i motivi che impongono alla colonia di ridurre al silenzio e per sempre, ogni indiscreto, anche se involontario. E' forse crudele ma è necessario. Sono prontissimo a subire la mia sorte e vi prego di affrettare la conclusione della faccenda. Credo che sarà meglio per tutti.

Eozo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



Jim esitò un momento...



JONES BRESCIANI - Brescia. — Provveduto. Cordialità.

ALFREDO GHERBAR - Fiume. — Ti ringrazio e ti lodo per la propaganda che fai. Ti ho spedito la fotografia N. 1. Tanti auguri di bene.

L'AQUILA - Ancona. — Benvengano le fotografie e, magari, anche qualche brevissimo resoconto. L'idea della mostra è ottima: comunicame gli sviluppi.

LUCIANO MOCHI ZAMPEROLI - Pesaro. — I disegni si regalano soltanto agli aquilotti che, a nostro giudizio, se lo meritano per aver fatto della proficua propaganda a favore del loro giornale. Ad ogni modo non sono ancora finiti di stampare tutti. Intanto agli abbonati spediamo il supplemento N. 1, che contiene disegni e uno specchio con i dati costruttivi di modelli russi. Saluti cordiali e ringraziamenti per le parole affettuose e di omaggio che hai spese a mio riguardo.

ETTORE GIRARDI - Padova. — Ti ho spedito ciò che hai chiesto. Ricevi regolarmente il giornale? Ti saluto con simpatia.

MARIO CARBONE - Milano. — La tessera è pronta, prontissima; io lavoro affogato fra le tessere. Abbi pazienza, perché non è ancora il turno di Milano. Il prossimo anno saremo più solleciti, perché saremo certamente meglio organizzati.

FRANCESCO OLIVIERO - Torino. — E da oggi « Scricciolo ». Va bene? Scrivimi se approvi, e allora ti segnò nel mio azzurro registro. Ti mando un giuoco de L'Ala Littoria. Ciao.

DANIELE ARGENTI - Milano. — Quante volte devo ancora scrivere che le domande in materia tecnica devono essere rivolte a Giarella? Io vi ringrazio della simpatia e della stima che mi dimostraste; ma devo farvi notare che il troppo lavoro fiacca e trasforma il cervello dell'uomo in poltiglia. Leggi, dunque, la posta dell'aeromodellista.

REMO RIVA - Torino. — Scade il 30 settembre. Gli iscritti all'Opera Balilla pagano 8 lire e diventano soci della R.U.N.A. con diritto all'abbonamento a L'aquilone fino al 28 ottobre XIV. Chi è già socio de L'aquilone dovrà spendere soltanto 2 lire. Tutto ciò, come ti dicevo, fino al 28 ottobre anno in corso. Poi si vedrà. Ti ho spedito il cartone. Lavora. Vogliamo che in Italia gli aeromodellisti si facciano molto onore. Grazie per l'elogio che, anche tu, fai de L'aquilone. Cordialità.

FRANCO OLIVIERI - Verona. — Va bene così? Grazie anche a te per il « magnifico giornale ».

BALESTRUCCI - Milano. — Ho spedito. Adesso pensaci tu. « Il costruttore di aeromodelli » è sotto i torchi. Te lo assicuro. Devi aspettare ancora poco tempo.

NINO INCARBONE - Caltagirone. — Il tono non mi va. Se tu spendi il triplo per un giornale io ti dico che noi spediamo tre volte il giornale alle stesse persone. Abbiamo reclamato più volte presso gli uffici postali. Cosa vuoi che facciamo? Devi metterti in mente che noi non abbiamo interesse a truffare nessuno. Noi facciamo il giornale perché sia letto dai ragazzi, e non per realizzare un guadagno. Per fare il tuo giornale, lo Stato spende dei quattrini. Ecco tutto. Ti rimando i numeri e ti invito alla calma. Presto riceverai anche la tessera. Saluti.

RENATO LOCATELLI - Mestre. — Il tuo scritto non va per molte ragioni ed anche perché la questione dei dirigibili oggi non interessa in Italia. Vedi di mandare qualche cosa di genere differente. Auguri e saluti.

NINO GIROLAMI - Verona. — Soltanto il 30 marzo è pervenuto il rinnovo ed è stato subito disposto per la spedizione dei numeri che ti mancano. Salve.

GIORGIO PRONIO - Napoli. — Il vaglia giunse regolarmente e noi altrettanto regolarmente ti abbiamo spedito il giornale. Ripetiamo

l'invio del numero che ti manca e che evidentemente si è fermato per la strada. Azzurri saluti.

FRANCO CASTAGNO - Sant'Ambragio. — Anche a te abbiamo spedito i numeri 10, 11 e 12. Sei contento?

FORTUNATO SACCÀ - Palmi. — E' stato provveduto per l'abbonamento da lei inviato. Grazie e saluti.

GIORGIO ARALDI - Cremona. — Non abbiamo ancora ricevuto l'elenco con gli abbonati fatti da cotesta R. U. N.A. Recati alla sede della R.U.N.A. stessa per sollecitare la cosa. Saluti.

A. M. ROTA. — Va bene tutto. Ti mando il numero 4. Coraggio alla tua propaganda. Milano non è più in testa. Temo che se continua così, passerà al terzo posto... Cordialità.

MOTORINA DI BARI. — Mando per la millesima volta il cartone alla tua amica. Cip è perdonato. Glielo scrivo. Puoi scrivere ad Avionetta col solo pseudonimo, o con quest'altro: Armi Dalilla, via Ariberto, 8, Milano. Ho sentito le tue disgrazie presso la S. d. N. e non posso darti che un consiglio: questo: attenta di non buscarle. Circa la visita psico-fisiologica ne sai, credo, abbastanza. Nel racconto, del quale è protagonista Bruno Corelli, è descritta bene, con chiarezza. Le scene del film « Aquile » sono buone. Invece lo spirito del film è sbagliatissimo. Ma questo è un discorso che richiederebbe tempo e spazio. Ho tanto lavoro, ma sono sempre a tua disposizione. Evviva l'aeronautica.

ROMANUS PILOTA - Torino. — Manda i disegni e il progetto all'ing. Sofistico. In Africa Orientale ci sono i seguenti tipi di apparecchi: C. A. 101 — C. A. 111 — C. A. 133 — R. O. 1 — R. O. 37 — C. R. 20 — S. 81. Ti mando i cartoni. Per il distintivo non si è deciso ancora nulla. La tessera è prontissima. Si sta facendo la spedizione per ordine alfabetico. Ti mando 20 copie del giornale perché tu faccia della propaganda fra le persone che non conoscono questo (lasciamelo dire) stupefacente giornale. Cordialità strepitose.



« Come tutti sanno, sabato 4 aprile è stata inaugurata a Roma con l'intervento di autorità e aeromodellisti, la scuola del Centro sperimentale d'aeromodellismo. A cerimonia finita, alcuni hanno detto che un vermett non fa male a nessuno. E' per questo che l'ing. Bacchelli ha incaricato l'amico Mastrojanni di fare in fretta e furia la presente illustrazione. La quale dovrebbe tramandare ai posteri le scene di terribili scorpacciate di panini imbottiti e di bevute solenni di vini secchi e pastosi. Si noti e si anniri la posizione di un allievo che, per ragioni che si immaginano, deve fare una ginnastica abbastanza strana... »

S. A. I. 2 - Roma. — Caro mio, la visita psico-fisiologica è una specie di bestia nera che spaventa tutti, anche i piloti. I medici si mettono a intraspeionare tutto il tuo organismo e, tu lo sai come sono fatti, anche se non hai niente, ti prescrivono di non bere e di non fumare. Ma stai tranquillo. Sei sano? Ci vedi bene? Il tuo udito funziona? Mi pare di sentirti dire di sì.

E allora non aver paura. Piuttosto metti a lavorare sul serio e strappa quel benedetto titolo di studio che ti occorre. E ad ottobre entrerà all'Accademia. Te l'auguro di tutto cuore. Cordialità.

BALDO BANDINI - Torino. — Le sagome nere degli apparecchi non mi interessano, per ora. Quando avrò più spazio, ne riparleremo.

BRONZINI - Milano. — Basta con le caricature di zio Falcone. Dopo quella di Mastrojanni, il diffamatore, è finita. Ti mando il cartone, perché sei bravo. Altri piccoli doni riceverai presto (se non hai già ricevuto qualche cosa). Saluti azzurri.

MOTORISSIMO - Roma. — Grazie della fotografia, che non pubblico perché, come avrai veduto, ne ho già troppe. Se la tua fotografia fosse riuscita più chiara, sarebbe bellissima, una delle migliori ch'io ho vedute (intendo come inquadratura).

F. INGRAVALLE - Tripoli. — Va bene. Pubblico. Saluti e auguri d'un po' di pioggia.

PIA GREGUOLI - Milano. — Brava la nostra aeromodellista. Voglio vedere cosa mi combini. Tienimi informato, e quando è tempo mi manderai qualche fotografia del modello. Pubblico l'articolo. Grazie degli azzurri saluti.

CAMILLO SALVI - Verona. — Non esiste nessun dizionario dell'aeromodellista. Ti ho spedito il N. 1 che mi hai chiesto.

EUGENIO GUIDETTI - Torino. — Ti ho fatto spedire l'elenco degli abbonati che mi hai richiesto. In quanto al racconto, non ti posso contentare questa volta. Non ti scoraggiare e scrivi qualche altra cosa. Saluti.

ALDO BURATO - S. Gimignano. — Un barbuto censore ha scritto sul tuo manoscritto un brutto no. E tu ridici su e scrivi un altro (di racconti), ma allegro (il racconto).

Zio Falcone



Edizioni A. VALLARDI - Milano

E AMBROSI

UN BALILLA DELL'OLTRE GIUBA

AFRICA MIAI (Seguito) cad. L. 5

USCIRÀ PROSSIMAMENTE

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

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

AEROMODELLISMO ANNO XIV:

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

Milano - Via Borgospese, 18

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

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

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

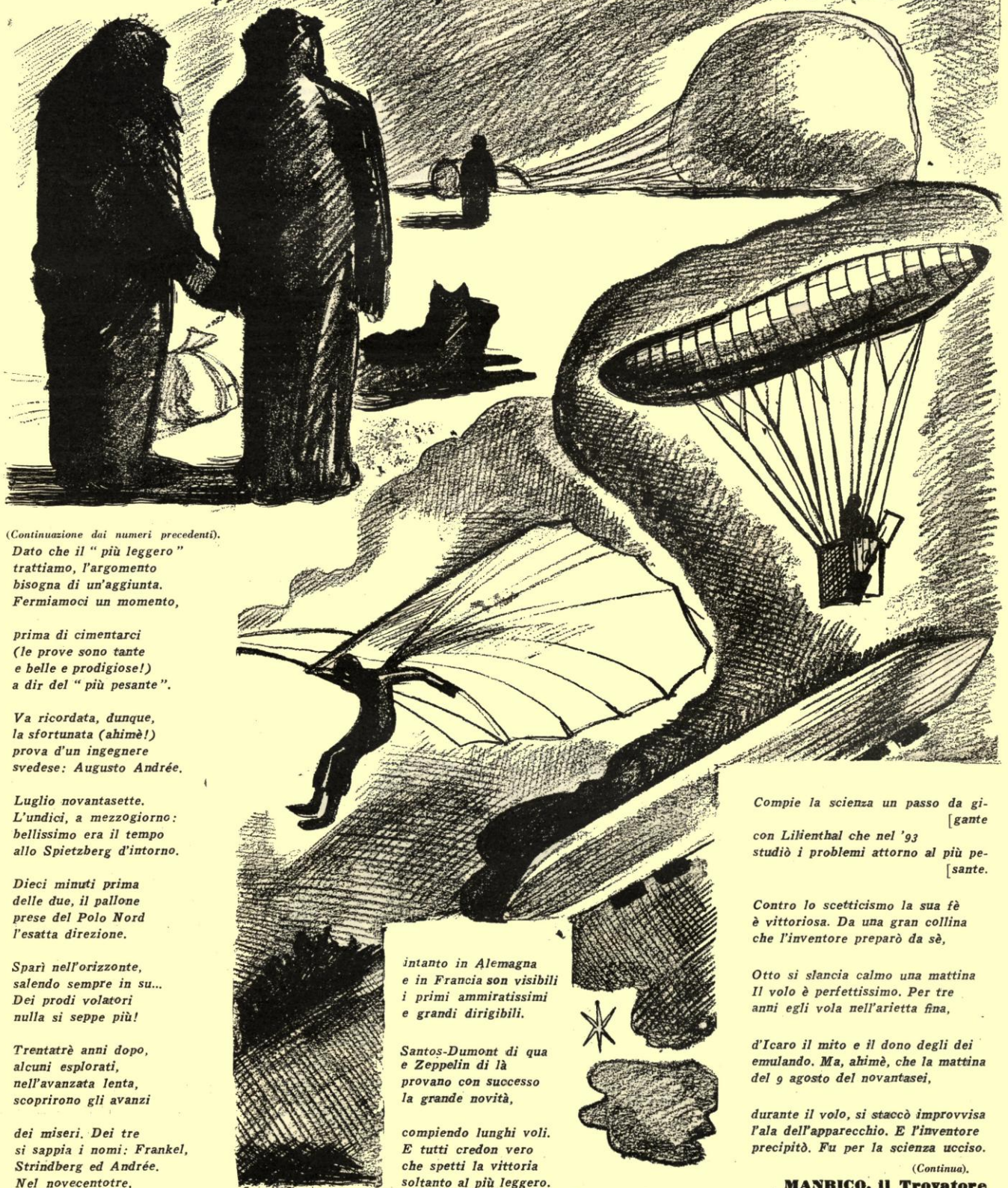
AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Rivo Reno, 118 - BOLOGNA

STORIA DELL'AVIAZIONE

MAIKOJANNI
A. S. LEATO -

ZETTIMA PUNTATA



(Continuazione dai numeri precedenti).

Dato che il "più leggero" trattiamo, l'argomento bisogna di un'aggiunta. Fermiamoci un momento,

prima di cimentarci (le prove sono tante e belle e prodigiose!) a dir del "più pesante".

Va ricordata, dunque, la sfortunata (ahimè!) prova d'un ingegnere svedese: Augusto Andrée.

Luglio novantasette. L'undici, a mezzogiorno: bellissimo era il tempo allo Spietzberg d'intorno.

Dieci minuti prima delle due, il pallone prese del Polo Nord l'esatta direzione.

Sparì nell'orizzonte, salendo sempre in su... Dei prodi volatori nulla si seppe più!

Trentatré anni dopo, alcuni esplorati, nell'avanzata lenta, scoprirono gli avanzi

dei miseri. Dei tre si sappia i nomi: Frankel, Strindberg ed Andrée. Nel novecentotré,

intanto in Alemagna e in Francia son visibili i primi ammiratissimi e grandi dirigibili.

Santos-Dumont di qua e Zeppelin di là provano con successo la grande novità,

compiendo lunghi voli. E tutti credon vero che spetti la vittoria soltanto al più leggero.

Compie la scienza un passo da gigante con Lillienthal che nel '93 studiò i problemi attorno al più pesante.

Contro lo scetticismo la sua fè è vittoriosa. Da una gran collina che l'inventore preparò da sè,

Otto si slancia calmo una mattina. Il volo è perfettissimo. Per tre anni egli vola nell'arietta fina,

d'Icaro il mito e il dono degli dei emulando. Ma, ahimè, che la mattina del 9 agosto del novantasei,

durante il volo, si staccò improvvisa l'ala dell'apparecchio. E l'inventore precipitò. Fu per la scienza ucciso.

(Continua).

MANRICO, il Trovatore