

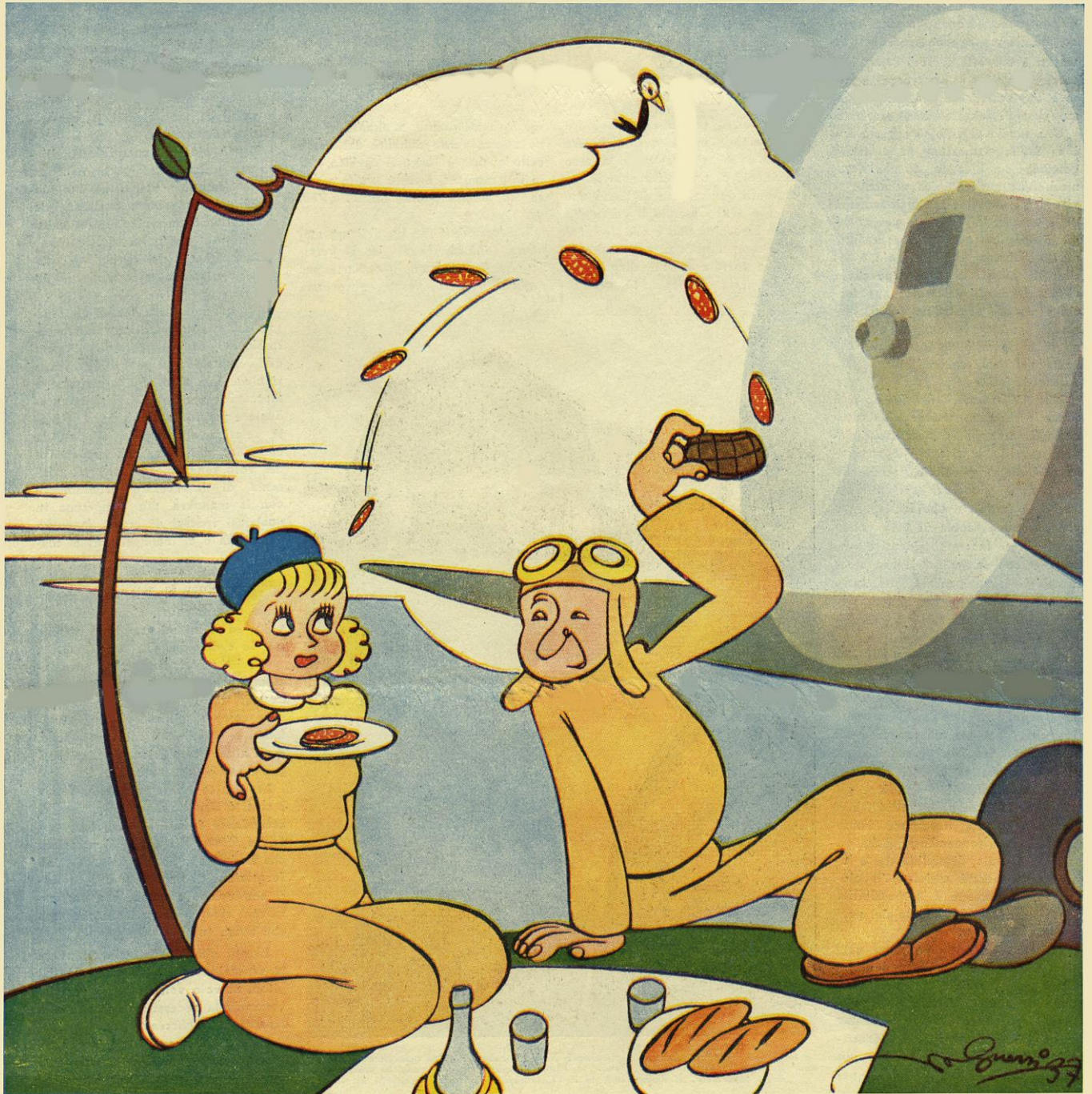
L'ACQUILONE

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

settimanale di aeronautica per i giovani

Concess. escl. per la vendita: MESSAGGERIE ITALIANE - Via Milazzo, 11 - Bologna

Direzione Ammin. e Pubblicità: Roma
viale dell'Università, 4 - Telef. 45-317
Uff. di Pubblicità di Milano in v. Gesù, 6



IL VOLO VELEGGIATO IN ITALIA

Le due Scuole di volo veleggiato gestite dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica riprenderanno nella prossima primavera la loro attività sull'Altipiano di Asiago, e sul campo di fortuna di Sezze Romano; per essere più esatti, la Scuola di Sezze Romano è una nuova palestra che si apre all'attività volovelistica, mentre quella di Asiago riprende la sua normale funzione.

Queste scuole, non hanno il compito di iniziare i giovani ai primi elementi del volo a vela, ma quello di addestrare, e di tener allenati in questo ramo aeronautico tutti coloro che già posseggono precedenti attestati e brevetti di volo senza motore, ed i piloti di apparecchi a motore, che desiderano dedicarsi a questo speciale, interessante esercizio.

Una scuola di volo veleggiato non è di facile attuazione né di facile gestione: ha bisogno di una organizzazione generale concernente la vita degli allievi e il funzionamento della scuola; di impianti per alloggi, mense, ritrovi, assistenza igienica e sanitaria; campi di volo, aviorimesse, alianti di vario tipo per i differenti scopi del volo, apparecchi a motore per traino aereo, verricelli per lanci, automezzi per manovra e recupero di apparecchi, officine, personale specializzato e personale di fatica.

Mettere insieme tutto quanto si è sopra accennato, vedere che tutto risponda ai requisiti necessari, operare in modo da ricavare il maggiore rendimento possibile, ottenendo la massima sicurezza e il minimo danno, è tutt'altro che facile; e se visitando una scuola di volo veleggiato vedete facce sorridenti e voli eseguiti con semplicità e con sicura spigliatezza, pensate che tutto ciò è il risultato di una preparazione che segue una seria organizzazione e costa tempo e pensiero.

Gli allievi ammessi dopo visita medica per constatare la loro idoneità fisica, vivono a sistema militare; sono provvisti di divisa sportiva che, oltre ad un concetto di uniformità, risponde ai requisiti di una tenuta pratica di volo.

Il comandante della scuola e gli istruttori indirizzano gli allievi alla pratica della vita in comune, danno loro le norme fondamentali della disciplina di volo, disciplina che è intransigente perché assicura l'incolumità delle persone e la possibilità di un regolare svolgimento del programma del corso.

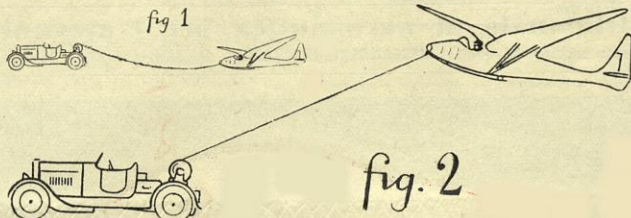
Vediamo come si svolgono questi corsi: all'inizio l'allievo deve ripetere gli esercizi che aveva già compiuto nelle precedenti scuole. Questo esperimento serve all'esame dell'abilità professionale e dell'attitudine dell'allievo a progredire più o meno rapidamente. In questo pe-

riodo avvengono anche le prime selezioni che eliminano quegli elementi che non hanno tutti i requisiti necessari a seguire il corso con ritmo regolare.

E' doloroso qualche volta dover dire a questi ragazzi, che spesso non sono convinti delle loro deficienze, di rinunciare, o di ripresen-

ta della velocità di un rullo che gira alle velocità corrispondenti a quelle del cambio dell'auto.

Sul rullo si avvolge un cavetto lungo circa un chilometro; tale cavo da una parte è solidamente fissato al rullo, dall'altro termina con un anello che si attacca ad un gancio, di opportuna forma e curvatu-



tarsi in altro tempo con maggiore preparazione; ma è questa severa selezione, che riduce quasi a zero gli incidenti di una certa gravità.

Durante questa fase di istruzione i lanci si fanno usando il verricello. Questa macchina non è che un'automobile, con motore di potenza adeguata, e fornita di un dispositivo che permetta l'innesto al cambio

ra, fisso all'aliante. L'aliante si pone contro vento distante dal verricello quanto è lungo il cavetto, che in tali momenti è tutto svolto a terra ed unisce i due mezzi. (Vedi fig. 1).

L'istruttore dirige la delicata manovra della partenza e dà al verricellista le istruzioni necessarie per regolare il volo, perché, a seconda



Gli aeromodelli costruiti da un gruppo di studenti delle scuole medie italiane di Tunisi. La fotografia è stata presa in occasione di un raduno aeromodellistico che ha avuto luogo il 27 marzo scorso.

della velocità con la quale si fa avvolgere il cavetto sul rullo e a seconda del momento in cui viene fermato il motore (e, quindi, dello sganciamento del cavo dall'aliante e il cavo), il volo cambia di caratteristica (fig. 2).

Si può, cioè, far compiere all'allievo una breve retta a pochi metri dal suolo o si può portarlo ad una quota che dipende dalla posizione del verricello, dalla velocità di salita dell'aliante nell'unità di tempo e dalla lunghezza del cavo. Tale quota si aggira su 150 metri. (Vedi fig. 3).

Per quanto il sistema di disimpegno fra cavetto e aliante sia assolutamente sicuro, tuttavia l'opera del verricellista è molto delicata e richiede non solo abilità manuale e meccanica per lo spostamento graduale e per lo sviluppo della velocità relativa all'esercizio al volo da compiere, ma anche una conoscenza del volo senza motore che gli consenta di intervenire prontamente con la manovra più opportuna in qualsiasi ipotesi di errata manovra del pilota o di inconvenienti al materiale.

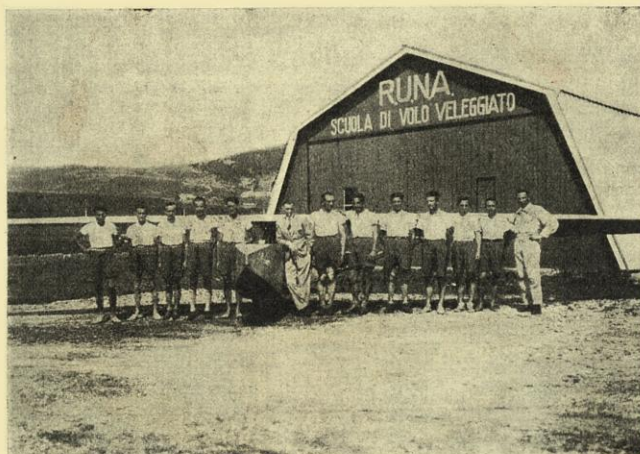
Con questo allenamento gli allievi raggiungono la sensibilità necessaria alla manovra sicura del velivolo ed alla misura dello spazio, per le evoluzioni più complesse.

Gli istruttori dimostrano praticamente, ogni qualvolta se ne presenti l'opportunità, come si veleggia, cioè come si rimane in aria sfruttando le condizioni meteorologiche, e gli allievi cominciano anche loro i primi assaggi in materia.

La pratica è integrata dalla teoria e tutti diventano maestri in fatto di ascendenze dovute alle correnti termiche, dinamiche o alle depressioni che si formano sotto quelle speciali formazioni di nubi (cumuli), e tutti cominciano a volare con l'appassionata ricerca di quel qualche cosa che tenga su.

E' qui che si comincia ad avere la sensazione della disposizione del pilota al volo veleggiato: è qui che comincia la necessità di andare alla ricerca delle correnti ascendenti.

Il verricello, poi, cede il campo, poiché esso non può consentire quella libertà di azione occorrente



La fotografia superiore rappresenta gli allievi di uno dei corsi di volo veleggiato di Asiago: sono fra loro il direttore della Scuola e l'istruttore. In basso si vede lo schieramento degli apparecchi, di diversi tipi, ed il « Caproncino » adibito ai rimorchi aerei.

a trovare queste benedette ascendenze. Entrano così in azione il rimorchio aereo ed alianti di tipo più adatto, sia per la resistenza della struttura, sia per i profili alari più idonei allo sfruttamento delle possibilità di veleggiare.

La manovra procede ad un dipresso così: l'apparecchio a motore si pone a terra, avanti all'alante da rimorchiare, ad una distanza di circa 150 metri (lunghezza del cavo che deve unirli per il traino), e si aggancia il cavetto che termina con due anelli (uno a ciascuna delle estremità) a due speciali attacchi fissati uno in coda all'apparecchio rimorchiatore, l'altro a prua del rimorchiato. Ambedue i dispositivi possono essere manovrati a volontà dei piloti per il disimpegno del cavo in volo.

Quando tutto è in ordine, il pilota del rimorchiatore dà gradatamente motore finché l'alante ha lasciato la terra e segue il velivolo a motore; poi decisamente dà pieno gas e decolla trainando l'apparecchio veleggiatore che può così, con facile manovra, seguirne l'andamento sia in quota che in direzione. (Vedi fig. 4).

Si va così alla ricerca delle "ascendenze" e quando qualcuna di esse sia individuata, il pilota di volo senza motore si sgancia e manovra in modo da rimanere nella corrente ascendente che può dargli la desiderata soddisfazione di rimanere in aria per tempo indeterminato, relativo alla intensità e durata della corrente stessa, ed alla abilità del pilota.

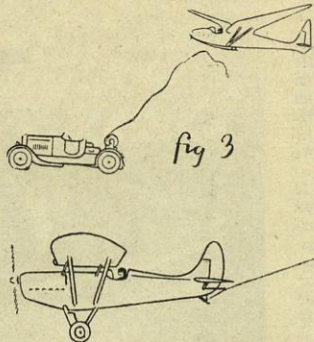
Avvenuto lo sgancio, il pilota dell'apparecchio a motore scendendo ad una quota non inferiore a 200 metri (poiché è rimasto appeso alla coda dell'apparecchio il cavo) se ne torna sul campo e, con l'abilità che gli viene dalla pratica, lascia cadere il cavetto in un punto propizio, e quindi atterra.

L'apparecchio veleggiatore, seguito dagli occhi di tutti i compagni e degli istruttori, è la fonte di discussioni, di critiche, di incitamenti speranzosi, di consigli vani, ed alla fine della possibilità di veleggiare, se ne scende tranquillo, spesso nel proprio campo, talora in qualche prato ove, con gli opportuni mezzi, accorrono gli incaricati per il ricupero dell'apparecchio.

Non è da pensare che tutte le volte che si fa un traino aereo si trovi la corrente ascendente buona; anzi molto spesso avviene che, giunti ad una quota di 800-1000 metri senza aver nulla trovato, l'apparecchio si sgancia e con un lungo volo librato se ne torna in campo. Niente di perduto in queste esercitazioni che sono un ottimo allenamento, come niente di perduto in quelle preliminari che si fanno nei primi rimorchi aerei, durante i quali l'allievo non pensa neppure alla ricerca della corrente.

Un tempo anche la parte del pilota di apparecchi a motore quale

trainatore sembrava irta di difficoltà e di pericoli; ma oramai tale leggenda è sfatata e tutto si compie nella più serena tranquillità e con la



massima sicurezza. Certo occorre per la garanzia di ambedue i piloti una continua attenzione, una preven-

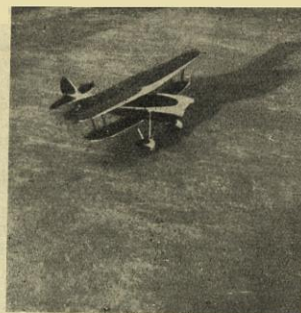
tiva intesa ed un senso di collaborazione diretti ad agevolare le scambievoli necessità.

Questo ad un dipresso è quello che si fa oggi in Italia nelle scuole di volo veleggiato della R.U.N.A.

Grandi sono le speranze di progresso, sia per il risultato da conseguire, sia per aumentare il numero delle scuole stesse.

A che serve tutto ciò?

Se anche si vuole tacere del lato sportivo internazionale di tale atti-



Una costruzione dell'aeromodellista livornese Vinicio Del Moro.

vità, non si può certo disconoscere quale somma importanza abbia il volo veleggiato per la preparazione aeronautica della gioventù italiana, e quale immensa palestra di affinamento di qualità di pilotaggio e di conoscenza meteorologica sia anche per piloti di apparecchio a motore di grande abilità.

Il fattore economico entra in considerevole parte in questo ramo aeronautico; che permetterà in breve tempo di ridurre considerevolmente le ore di istruzione necessarie al conseguimento dei brevetti a motore per i giovani muniti dei brevetti di volo a vela, ed in un non lontano avvenire potrà permettere un efficace ed economico allenamento di tutti i naviganti aerei.

Attilio Todini

CRONACA BREVE

L'ON. SUARDO, concittadino della medaglia d'oro Antonio Locatelli, si è recato in volo a Lekenpi per deporre, sul luogo ove quegli cadde, una corona di bronzo affidatagli dalla madre e dalla sorella dell'Eroe.

NELLA COSTRUZIONE delle strade dell'Impero italiano vengono impiegati, con molto profitto, gli aeroplani per il trasporto dei materiali in quelle zone ove, a causa del terreno sabbioso o molle, i mezzi automobilistici non possono giungere.

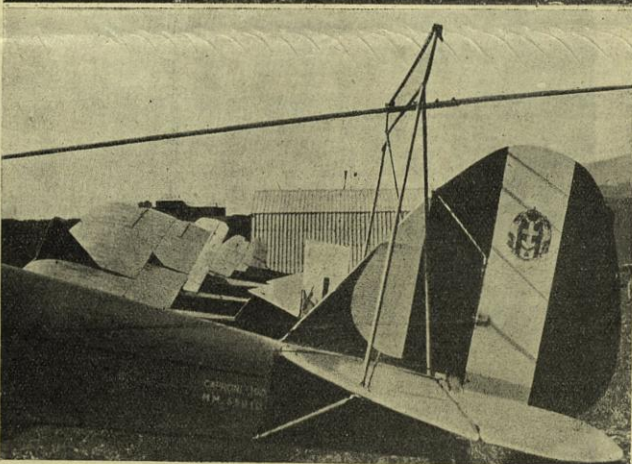
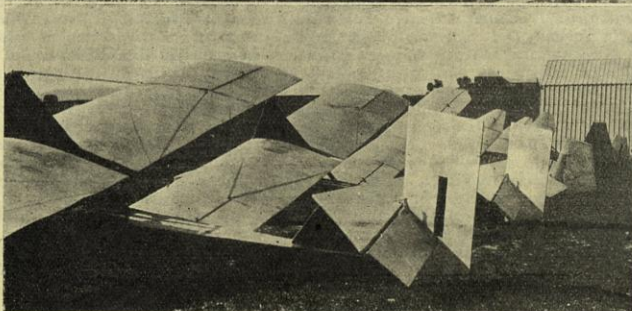
SULLA NUOVA LINEA Torino-Parigi sono stati posti in servizio i bimotori «A.P.R. 2» che assicurano il collegamento tra le due città in 3 ore ad una velocità di crociera di 380 chilometri all'ora, avendo essi una velocità massima di 430 chilometri all'ora.

IN OCCASIONE della Pasqua, dall'Aeroporto del Littorio sono partiti numerosi apparecchi diretti in Africa Orientale per portare ai camerati lontani circa 150.000 lettere di saluto e di augurio.

IL GOVERNO CECOSLOVACCO ha trasmesso al nostro Governo i suoi ringraziamenti per la simpatica assistenza dimostrata a due piloti cecoslovacchi che, di ritorno dall'Egitto, ebbero recentemente un incidente di volo in Sicilia.

IL GOVERNO PORTOGHESE ha stipulato con la società inglese «Imperial Airways» e con la società americana «American Airways» un accordo per l'istituzione di una linea di navigazione aerea tra il Portogallo e gli Stati Uniti d'America con un atterraggio intermedio alle Isole Azzorre, riservando alle due società anzidette il diritto di compiere i servizi di comunicazione aerea per il trasporto di viaggiatori e di merci tra Lisbona e l'America e tra Lisbona e l'Inghilterra.

L'OLANDA aprirà tra breve una nuova linea Amsterdam-Cairo, che seguirà il percorso dei Balcani.



Due vedute, sopra, degli apparecchi della scuola di volo veleggiato di Asiago. In basso si vede, nei particolari, l'attrezzatura della coda del «Caproncino» per il vecchio sistema di aggancio del cavo di traino aereo.

LA PRIGIONE VOLANTE

In un certo luogo di questo universo — vi dirò poi dove — c'è una grande prigione. Badiamo bene, proprio grande, forse la più gigantesca che si conosca. Questa prigione è affollata da un numero enorme di reclusi che si contano addirittura a milioni; ma non è questa la sua caratteristica più curiosa, bensì quella che si tratta di una prigione... volante.

Questo immenso reclusorio vola alla velocità, assai notevole, di quasi 30 chilometri al secondo.

I reclusi su circa due miliardi e la lunga prigione (dura tutta la vita) li rende così nervosi, così nevrastici e cattivi che, invece di vivere in buon accordo nel loro carcere, che, in fin dei conti, è abbastanza comodo e ben fornito, si azzuffano frequentemente fra di loro, menando stragi orribili.

«Ma — voi direte — quanti guardiani ci vorranno per custodire due miliardi di galeotti furibondi? E, se questi disgraziati hanno libertà di movimento al punto di potersi azzuffare, perchè non se ne valgono per tentare l'evasione?»

Vi rispondo subito che non esiste nessun guardiano e che, per quanto da secoli i prigionieri tentino di evadere, non ci riescono. Un momento! So già che vi sembra una balla che si possa stare dei secoli in carcere. Giusto! Quello che voglio dire è che i prigionieri attuali sono nati in galera da genitori figli di detenuti, e così via per chissà quanti secoli.

Chiusa la parentesi, cercherò di spiegarvi come mai tanti galeotti impazienti, con le mani e i piedi liberi, non vigilati da alcun guardiano, non siano ancora riusciti a battersela. Uno, almeno; uno solo! No. Nemmeno uno. Per farvi capire come possa darsi un così strano fatto, vi inviterò a immaginare una grande zattera, o magari un barcone (ma senza remi e senza vele) carico di galeotti, che, rimorchiato, in mezzo all'Oceano Pacifico, sia abbandonato al suo destino.

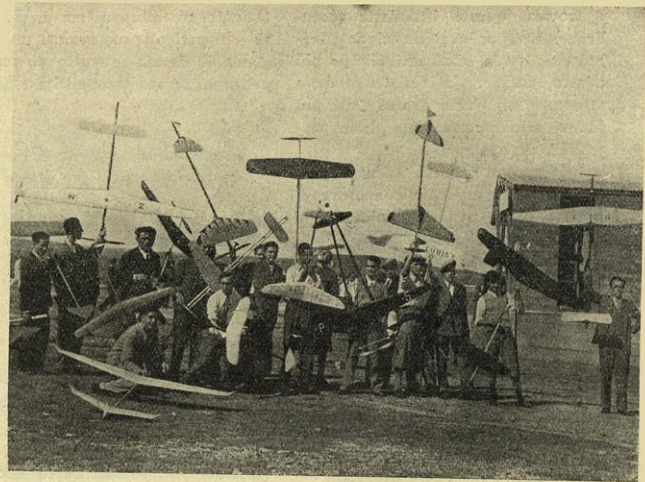
Che vantaggio hanno quei disgraziati dal fatto che non ci siano custodi? Nessuno, è vero? Il miglior carceriere, il più spietato e vigilante è l'Oceano stesso con le sue sterminate distanze e la sua tremenda solitudine. Bene, immaginatevi qualcosa di simile, con questa differenza che, mentre i galeotti del barcone possono avere una probabilità sola, magari, su diecimila d'incontrare, trascinati dalle correnti, un'isoletta o una nave, i reclusi, nella prigione volante di cui vi parlo, debbono augurarsi con tutte le loro forze di viaggiare in perpetua solitudine, perchè un incontro istantaneamente si muterebbe in scontro, e la velocità di 30 chilometri al secondo, sommata eventualmente a quella della cosa qualsiasi urtata, basterebbe per incenerire, anzi volatilizzare, in un attimo tutti.

A volte, quando i prigionieri si danno un po' di riposo fra una rissa e l'altra, qualcuno di essi guarda intorno, oltre i muri della galera, dove vagano, come lontani vascelli illuminati, degli strani corpi. Sì, qualcuno guarda lontano e medita e fantastica su quello che vede appena e non può sperar di raggiungere e toccare. Che cosa saranno quei remoti corpi volanti, a volte visibili, altre no? Qualcuno dei detenuti, più degli altri istruito, afferma che la loro sostanza è simile a quella della prigione volante. E sia pure; ma a che servono? Saranno altre prigioni erabonde senza speranza di porto?

Conterranno altre moltitudini inquiete di prigionieri a vita?

Vi ho già detto che da secoli si ripetono i tentativi d'evasione dalla prigione volante. Siccome chiunque si provi ad allontanarsene, anche d'un solo palmo, in virtù d'una irresistibile, misteriosissima magia viene istantaneamente riportato in gabbia (avete mai visto quelle palle legate con un elastico che, più forte le tirate più violentemente ritornano? Be', tale e quale!), così molti fra i più intelligenti detenuti hanno cercato con ogni mezzo di vincere questa magia.

Ebbene, non ci sono riusciti ancora completamente, no; tuttavia, qualcosa hanno fatto. Hanno, per esempio, ottenuto, sia pure con artifici e macchine complicate, di allontanarsi di qualche chilometro dall'edificio del carcere. Non è molto, perchè inevitabilmente, vogliono o no, dopo qualche ora di peregrinazione sono costretti dall'invisibile magia a far ritorno... Eppure, eppure c'è chi spera, ed io sono fra quelli, che un giorno lontano questi nomadi prigionieri riusciranno a vincere lo strano incantesimo e ad allontanarsi dal carcere e riusciranno a visitare quei corpi luminosi, vaganti lontano, (forse altre carceri) e a



Nel 1935 gli aremodellisti italiani costruivano quasi esclusivamente dei canards. Oggi, con l'istituzione delle scuole della R.U.N.A. ed in seguito alle caratteristiche richieste ai concorrenti del Concorso Nazionale, i modelli sono studiati più profondamente, ed il loro volo è ottenuto non soltanto con l'estremo alleggerimento di ogni parte.

far ritorno, se ne avranno voglia... E da quel giorno la galera si muterà in casa, e il merito sarà dei navigatori dell'aria...

Già, perchè la prigione volante è la Terra e i reclusi sono gli uomini...

E. J.

I NEMICI DEL VOLO

C'è qualcuno ancora che non ha mai volato. E che non volerà mai. Sembra impossibile, ma c'è della gente tenacemente attaccata alla terra che trova perfettamente inutile e forse antipatica l'invenzione del volo.

Chi sono costoro? Io lo dirò subito: i nemici del cielo non sono giovani. Dei sedentari, degli stanchi, allora? Niente di tutto questo. La ripugnanza che costoro risentono per il volo non è, come si potrebbe credere, una timidezza organica, un senso di deficienza fisica del corpo che si traduce in una repulsione psichica; essa è, invece, un rimpianto, una nostalgia di un tempo trascorso, una difesa, infine, della loro lontana giovinezza.

E' piacevole ascoltare le argomentazioni di questi tenaci detrattori del cielo. Sono sempre ragionamenti vaghi ed imprecisi, come tutti i

ragionamenti che partono da un preconcetto, da una passione, da un sentimento. Non bisogna insorgere contro questi vecchi che non riescono ad assuefarsi all'idea del volo, che si irritano di questa intrusione di aeroplani su quel placido sfondo azzurro che da secoli sovrastava indisturbato la terra. Bisogna compatirli. Essi parlano di velocità, di dinamismo, di dilatazione del tempo, impicciolimento della terra; accusano i tempi e vantano l'epoca in cui si poteva vivere senza volare. Bisogna comprenderli. Essi difendono gli spopolati cieli della loro infanzia, il silenzio di un mondo che non era sovrastato dai motori, la pace inaccessibile di un tempo collegato al tempo più bello della loro vita.

Ad essi sembra che il cielo debba essere spopolato; credono che il salire nell'alto debba consistere nel-

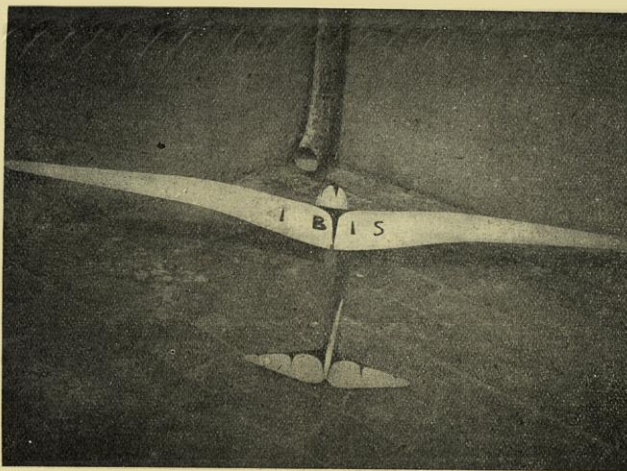
l'andare a trovare una immensa solitudine, un deserto di aria, una landa da monotona, ove non è possibile fare alcun incontro.

Il cielo, visto dalla terra, sembra una poetica regione, praticabile solo per pochi volenterosi ed arditissimi aviatori. Gli uomini attaccati alla terra provano della diffidenza, del lo smarrimento di fronte all'immenso paese d'aria che li sovrasta. Noi pensano che esso è così vicino, così facilmente praticabile, così alla loro portata, che basterebbe salire sopra una macchina di volo per raggiungerlo e scoprirlo a un tratto, e capirne improvvisamente tutte le seduzioni e le bellezze. Potrebbero apprendere allora che il cielo non è deserto. Grandi e meravigliosi incontri farebbero nelle regioni dell'aria. Perché tutta una società di nuvole, di turbini e di ventopopola le altitudini dove c'è un mondo tutto nuovo da capire e da amare e con il quale familiarizzarsi.

Potrebbero scoprire allora che il cielo, il quale, visto dalla terra, sembra così uniforme e solitario, è tutto animato e vivo. Ogni suo recesso ha la sua diversa fisionomia ed ogni quota ha il suo clima e il suo tipo di nuvole, di venti e di tempeste.

Apprenderebbero così come possibile sia, salendo o scendendo di poche centinaia di metri, l'evitare ad un tratto una regione temporalesca per raggiungere una landa ove splenda improvvisamente il sole. E come le stagioni si possano trasformare, riuscendo a sottrarsi al dispotismo che esse esercitano in terra, trasportandosi nei luoghi alti e gelidi quando le strade della terra sono arroventate dai raggi del sole dell'estate. E comprenderebbero come ogni particolare seduzione di un luogo della terra sia quasi tutta formata, sorretta, animata, dai mutamenti che si producono nelle regioni dalle quali emana la luce.

Guglielmo della Noce



L'artistica fotografia di un aeromodelo veleggiatore.

LEGGETE

a pagina 10

LA POSTA AEREA

ZIO FALCONE

risponde ai suoi aeronipoti

UN SANTO AERONAUTA

Mentre per le vie di Parigi imperversava la rivoluzione e la ghigliottina faceva saltare ogni giorno a decine le teste dei migliori cittadini, un uomo rinchiuso nella tetra prigione di Saint Firmin, dopo di aver tentato con tutte le sue forze di porre un argine a tanti inutili delitti, era in attesa che il tribunale rivoluzionario pronunziasse la sua condanna.

Quest'uomo era il sacerdote Carlo Carnus, nato a Peyrinhae nel comune di Salles-la-Source (Aveyron) il 30 maggio 1749, uomo di grande scienza, che malgrado fosse di umili origini, ricopri in Francia e altrove alte cariche tanto accademiche che ecclesiastiche.

Fin da novizio apparve subito come un modello di religioso e il padre superiore divenne tanto entusiasta di lui, che gli affidò l'incarico di fare dei sermoni ai devoti. E infatti, quando venne il suo turno, egli sorprese i fedeli con la sua straordinaria eloquenza in tal maniera, che venne subito mandato nelle principali città a spiegare il Vangelo e riuscì con le sue prediche a convertire parecchi infedeli.

Di splendido ingegno, vivacissimo e amabile di carattere, si distinse ben presto nelle scienze giuridiche e teologiche, ma la cosa che particolarmente e in modo più popolare raccomandava alla posterità la figura di questo sacerdote, fu la sua passione per l'aerostatica; infatti quando il 6 giugno 1783 i fratelli Giuseppe e Stefano Montgolfier eseguirono in presenza dell'Assemblea degli Stati del Vivarese la prima ascensione a mezzo di un pallone aerostatico che fu chiamato poi mongolfiera, il suo entusiasmo non conobbe limiti. Volle subito far la conoscenza e congratularsi con gli audaci aeronauti e fu uno degli ispiratori di quell'avvertimento al popolo intorno ai palloni o globi ad aria fatto pubblicare dal Governo francese nel settembre 1783, dove era stampato che « chiunque scoprirà in cielo siffatti globi, che presentano l'aspetto di una luna oscurata, deve dunque essere avvertito che, lungi dall'essere fenomeni spaventevoli, non sono che macchine composte sempre di taffetà o di leggera tela coperta di carta, che cagionano non possono male di sorta, e dei quali è presumibile che si faranno un giorno o l'altro applicazioni utili ai bisogni sociali ».

Ed eccolo ora in giro per la provincia, dopo di aver ottenuto l'approvazione del proprio vescovo, alla ricerca di sottoscrittori che desiderassero finanziare l'ardita impresa che era spuntata nel suo cervello: eseguire un'ascensione con un pallone gonfiato con aria calda anziché idrogeno.

Il clero, la magistratura e la borghesia concorsero con le loro offerte e in pochi giorni furono raccolti quasi duemila franchi. La relazione di questa impresa, che fu eseguita a Rodez il 6 agosto 1784, è stampata su un opuscolo raro, di cui si conservano pochi esemplari.

Il pallone, una mongolfiera di carta dipinta, di trenta metri d'altezza e cinquanta di circonferenza, era pieno di aria tenuta calda da un braciere di fili di ferro. Nella navicella circolare, sospesa al cerchio dell'orifizio inferiore, presero posto al momento della partenza, che avvenne alla presenza di

tutte le autorità del luogo, Carlo Carnus e il suo collega Luigi Louchet, professore di scienze del Collège Royal di Rodez. L'ascensione ebbe esito felicissimo e la discesa si effettuò regolarmente a 7000 braccia dal punto di partenza, dopo di aver raggiunto una quota calcolata di 1400 braccia sul livello del mare.

Questo avvenimento fu celebrato in due modi diversi; con un processo verbale dettagliato firmato dal sindaco di Rodez e da una stampa che si conserva presso il municipio di questa città.

Fu senza dubbio il mortale esperimento eseguito il 15 giugno 1785 da Pilâtre de Rozier, il quale aveva pensato di riunire il metodo dei Montgolfier alla preparazione chimica di Charles e Robert, ad indurre Carlo Carnus ad abbandonare le sue velleità aeronautiche e a dedicarsi, come richiedeva il suo ministero, esclusivamente alle opere del bene e della pietà.

A 4.863 METRI CON 10 MILA CHILI

Il 13 corrente il pilota Stoppani ha battuto il primato internazionale d'altezza per idrovolanti con carico utile di diecimila chili. Il pilota ha decollato con un peso totale di 20.700 chili dall'idroscalo di Monfalcone ed è rimasto in volo per 83 minuti raggiungendo la quota di 4.863 metri.

L'idrovolante usato per questo volo è un trimotore militare Cant. Z. 508, progettato dall'ingegnere Zappata, munito di motori Isotta Fraschini Asso XI R. C. 40 da 836 cavalli ciascuno.

Oltre al primato internazionale d'altezza con diecimila chili di carico, che era in possesso della Russia con la quota di 1940 metri raggiunta con idrovolante esattore ANT 22, da 4800 cavalli, è stato battuto anche il primato internazionale del più grande carico utile trasportato a 2000 metri di altezza. Quest'ultimo primato era in possesso degli Stati Uniti con 7.533 chili trasportati su idrovolante Sikorsky da 2.680 cavalli.

Questi nuovi primati, brillantemente conquistati dal valente pilota Stoppani, già detentore di altri dieci primati internazionali con idrovolanti, confermano ancora una volta come l'aviazione italiana sia all'avanguardia anche nel campo delle costruzioni idrovolantistiche. Dopo le affermazioni mondiali delle crociere atlantiche effettuate con gli ormai famosi S. 55, che per dieci anni sono stati i migliori idrovolanti del mondo, l'aviazione italiana non ha sostato, ma, prima con il Cant. Z. 501, del primato internazionale di distanza e poi con il Cant. Z. 506, detentore di otto primati di velocità con carico e di un primato di altezza, ha dato ancora prova di non avere rivali.

Intanto la bufera della rivoluzione era già alle porte di Parigi. Carnus preferì non intuire i tempi nuovi e quindi atteggiarsi ad acceso sostenitore delle vecchie idee. Il Terrore non tollerò l'affronto e ne ordinò, la notte tra il 29 e il 30 agosto 1792, la carcerazione.

Parecchi di coloro che vennero da lui beneficiati, furono i suoi maggiori accusatori. Il tribunale ne decretò quindi la morte e il suo cadavere fu gettato dalla finestra della prigione di Saint Firmin nella via, dove finì poi sbrantato nelle fauci dei cani, fra gli urli incomposti della plebaglia.

In questa maniera scomparve Carlo Carnus, audace innamorato della scienza aeronautica, oratore infaticabile, disinteressato e il suo nome, ora che è stato dalla chiesa scritto nel libro d'oro dei Beati, non deve essere, da coloro che si dedicano al volo, dimenticato.

Antonio Brunori



Un aeromodello veleggiatore costruito da Antonio Melodia di Reggio Emilia.

Altra importante considerazione: l'idrovolante italiano ha decollato con un peso totale di 20.700 chili trasportando un carico utile, inutilizzabile, di diecimila chili ed un carico utilizzabile, tra benzina olio acqua dei radiatori e pilota, di oltre 700 chili. Il decollo è avvenuto pertanto con un carico che superava nettamente il peso a vuoto dell'idrovolante. Inoltre, ben 20.700 chili sono stati strappati dall'acqua e portati a 4.863 metri con una potenza di 2.500 cavalli! Crediamo che oggi nessun idrovolante al mondo potrebbe fare altrettanto.

A. M.

UN ORIGINALE CONCORSO

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

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

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

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

GIURIA

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

PREMI

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

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

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

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

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



Vi preghiamo di guardare attentamente le espressioni di tutti questi simpatici allievi della scuola elementare « Embrico » di Genova.

Gara Palestra dell'aeromodellista

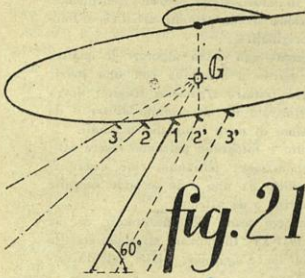
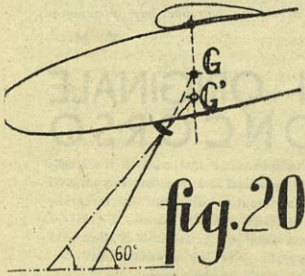
Modello veleggiatore «Roma»

(Continuazione del numero precedente)

Tornando alla posizione del gancio, difficilmente essa potrà essere determinata se non praticamente.

La massima inclinazione che si può fare assumere al filo è di circa 60° sull'orizzontale; in tale posizione il modello deve trovarsi in linea di volo. D'altra parte il modello si disporrà sempre in maniera tale che il baricentro si trova sul prolungamento del filo. Dalla figura 20 si osserva che, per la posizione del filo inclinato di 60°, il baricentro G si trova sul prolungamento del filo; non così la posizione G', più bassa, che si trova sul prolungamento di un filo inclinato sull'orizzonte di un angolo minore.

Inversamente, dato il baricentro G della figura 21, la posizione del gancio è quella indicata cm 1, mentre le posizioni più avanzate, 2 e 3, non permettono l'innalzamento del filo altro che fino alle posizioni indicate per ognuno,



congiungenti i ganci con il baricentro G.

Mettendo il gancio in posizioni più arretrate, come 2' e 3', il filo dovrebbe alzarsi maggiormente, a rigor di logica; ma questo non avviene perchè ad inclinazioni molto forti viene a mancare la trazione orizzontale; il filo, cioè, esercita soltanto una trazione verso il basso. Con questo si spiega anche il fatto che il filo può arrivare praticamente ad una certa inclinazione massima. Se dunque il gancio è troppo indietro, avviene che il filo inclinato a 60° fa cabrare il modello, che si sgancia in condizioni sfavorevoli.

Si è veduto dunque che la posizione del gancio dipende dalla posizione del baricentro anche in altezza, e non soltanto longitudinalmente. La determinazione della posizione di G in senso longitudinale può essere determinata facilmente; non così quella in altezza. Ecco perchè occorre stabilire la posizione del gancio sperimentalmente.

Il mezzo più pratico è di fare un gancio con uno spillo, al quale sia stata tolta la capocchia, infilato nello spigolo inferiore della fusoliera, e leggermente inclinato all'indietro, a circa 45°.

Le prove dovranno essere cominciate con una posizione sicuramente avvan-

ta. Si vedrà che, quando il filo ha raggiunto una certa inclinazione, il modello si trova in linea di volo e non si alza più. Spostando all'indietro il gancio si nota un continuo miglioramento del lancio, che raggiunge inclinazioni del filo sempre maggiori. Quando si è raggiunta la condizione che il modello non arriva più a mettersi in linea di volo, ma rimane cabrato anche nella posizione più elevata, è segno che si è oltrepassato il punto giusto.

Poichè il guadagno di questa può essere trascurabile, è bene adottare per il gancio una posizione di qualche millimetro più avanzata di quella migliore:

Gara di modelli volanti a Parma

Art. 1. — La R.U.N.A. «G. Bolla» di Parma, d'accordo con la dipendente Scuola di aeromodellismo, indice una gara provinciale di modelli volanti da disputarsi tra i soci aeromodellisti della Scuola. Detta gara si svolgerà presso il R. Aeroporto «Natale Palli» il giorno 25 aprile 1937 Anno XV.

Art. 2. — Alla gara sono ammesse tre categorie di modelli volanti: categoria A) modelli ad elastico costruiti dagli allievi della Scuola; categoria B) modelli con fusoliera mossi da qualsiasi mezzo propulsore; categoria C) modelli veleggiatori.

Art. 3. — I modelli delle categorie B e C devono soddisfare al seguente rapporto fra la lunghezza L della fusoliera e la minima superficie della sezione maestra S:

cat. B: $S = L^2/200$; cat. C: $S = L^2/300$

Il carico alare non deve essere inferiore, per le categorie A e B, a 10 grammi per decimetro quadrato di superficie portante; la lunghezza della fusoliera non deve superare l'apertura alare.

Art. 4. — Alla categoria A possono partecipare solo gli iscritti al corso iniziale della Scuola di aeromodellismo.

Art. 5. — I modelli della categoria B dovranno partire da terra senza alcun aiuto al modello stesso. Per aiuto esterno s'intende ogni sistema che non fruisca di parte della potenza motrice dell'elica (sono perciò esclusi i cavi elastici fissi a terra con gancio aperto sull'apparecchio, o viceversa o sistemi che azionino le ruote indipendentemente dal motore dell'elica).

Art. 6. — Le gare sono di durata o individuali.

Art. 7. — Ogni concorrente può eseguire due prove, delle quali, ai fini della classifica, viene considerata la migliore.

Art. 8. — Il lancio dei veleggiatori può avvenire con l'aiuto di un filo tirato a mano, con elastico di lunghezza non superiore a metri tre, con verricello.

Art. 9. — Ogni concorrente dovrà presentare una breve relazione comprendente i dati costruttivi riguardanti l'apparecchio.

Art. 10. — L'ordine di gara verrà estratto a sorte dalla giuria e comunicato ai concorrenti prima della gara.

Art. 11. — La giuria è composta da un rappresentante della R.U.N.A., un ufficiale navigante della R. Aeronautica, da un rappresentante della Scuola di aeromodellismo.

Art. 12. — Il giudizio della giuria è insindacabile. Per reclami i concorrenti dovranno attenersi alle disposizioni vigenti per il Concorso Nazionale Modelli Volanti 1937-XV.

Art. 13. — Viene inoltre indetta, fra i concorrenti della categoria B, una gara di

altezza, alla quale saranno ammessi modelli a fusoliera con motore ad elastico. Per entrare in classifica, il modello dovrà compiere un volo di almeno un minuto. Il premio unico verrà attribuito al concorrente il cui modello avrà raggiunto la massima quota decollando con mezzi propri.

Art. 14. — La gara di altezza, alla quale saranno ammessi modelli a fusoliera con motore ad elastico. Per entrare in classifica, il modello dovrà compiere un volo di almeno un minuto. Il premio unico verrà attribuito al concorrente il cui modello avrà raggiunto la massima quota decollando con mezzi propri.

(L'èguito al prossimo numero).

Art. 15. — La gara di altezza, alla quale saranno ammessi modelli a fusoliera con motore ad elastico. Per entrare in classifica, il modello dovrà compiere un volo di almeno un minuto. Il premio unico verrà attribuito al concorrente il cui modello avrà raggiunto la massima quota decollando con mezzi propri.

PREMI AI CONCORRENTI.

Categoria A — 1° Premio: Un volo turistico a bordo di un apparecchio della R.U.N.A. — 2° Premio: Materiale occorrente per la costruzione di un modello volante.

Categoria B — 1° Premio: L. 25. — 2° Premio: L. 15. — 3° Premio: Abbonamento a «L'aquilone» o a «Le vie dell'aria».

Categoria C - Veleggiatori — Premio: L. 20.

Gare di altezza — Premio unico L. 50.

ORFEO TOMASSETTI sfida gli aeromodellisti

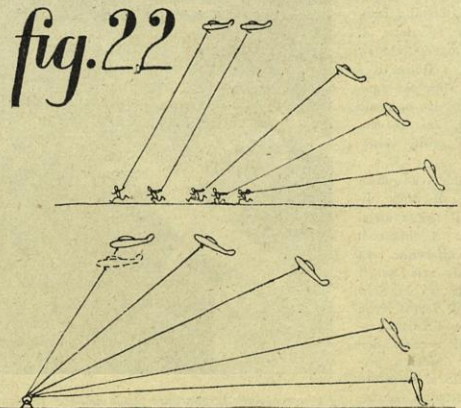
Dal noto aeromodellista romano Orfeo Tomassetti abbiamo ricevuto la lettera che riproduciamo qui sotto. Per mancanza di tempo e di spazio rimandiamo al prossimo numero le nostre decisioni. Cercheremo, intanto, di stabilire le modalità della sfida e di nominare una giuria competente. Quindi pubblicheremo il regolamento con tutte le indicazioni che gli eventuali competitori desidereranno.

Ma eccovi la lettera:

Gent.mo Signor Direttore,

Io lancia una sfida a tutti gli aeromodellisti d'Italia a fare una gara per la costruzione di un modello veleggiatore. Io accetterò la sfida del più bravo e secondo il vostro buon concetto. Le norme saranno queste: ognuno dei due concorrenti costruirà un modello del tipo veleggiatore, di costruzione ed ideazione propria. Il modello non dovrà essere eguale a nessun altro tipo già costruito. Oltre il tempo di volo, la commissione dovrà osser-

fig. 23



vare l'estetica, la costruzione, la leggerezza e il volo veleggiato.

Lei dovrà essere molto gentile di formare una commissione per farne una cosa seria. Sono stato spinto a fare ciò, perchè molti aeromodellisti pensano male di me.

Sarei contento che ciò che ho scritto venisse pubblicato sul vostro giornale, il più presto che sia possibile per conoscenza a tutti gli aeromodellisti.

Profondi ossequi

ORFEO TOMASSETTI.

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

ENNIO PERSONALI. *Mirandola.* — Mi ha fatto molto piacere sentire che, in base agli insegnamenti de «Il costruttore di aeromodelli», hai costruito un bell'apparecchio. Mi meraviglio che alla Ditta Movo tu non abbia trovato il motore che ti serve. Hai provato a chiedere alla Ditta Aeromodelli ed Accessori di Bologna? Ti avverto, però, che con il motore ad aria compressa si ottiene poco: credo sia meglio tu adottii più matasse. Non occorre che siano tutte interne al tubo: puoi benissimo mettere un solo tubo, del solito diametro di 20 millimetri, e le matasse all'esterno. Ti sarà molto più facile, e più economico, trovare gli ingranaggi che fanno al caso tuo.

giar.

ASSOCIAZIONE ALLA R.U.N.A.

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

Balilla e Piccole Italiane L. 8

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

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

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

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

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

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

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

Collaborazione dei giovani

LO SCOPO RAGGIUNTO

Da più di una settimana, a qualche chilometro entro le linee austriache, vi era un dracken nemico in osservazione. Tutti i tentativi per abbatterlo erano stati vani, perché appena un apparecchio compariva all'orizzonte, veniva precipitosamente abbassato, riuscendo così sempre a sfuggire agli attacchi. Il dracken segnalava alle artiglierie austriache gli spostamenti delle nostre truppe che erano sottoposte al bombardamento mattina e sera.

be dovuto sostenere un duro combattimento. Perciò risolse di attaccarlo dall'alto, venir giù con una picchiata e investirlo con una raffica di mitragliatrice.

Fatto un ampio giro per ingannare l'osservatore, si portò un centinaio di metri al di sopra del dracken che, visto dall'alto, sembrava il guscio d'una gigantesca tartaruga, picchiò e nello stesso tempo cominciò a sparare; ma i proiettili non dovettero colpire nel segno perché dal pallone non uscì del

fumo. Passando di fianco alla navicella del pallone, fu accolto da una scarica ben aggiustata che colpì un montante e bucherellò la fusoliera: subito con un mezzo looping ed un tonneau si portò fuori tiro dell'osservatore e si trovò di nuovo sopra al dracken e lo colpì con ripetute scariche: un'altra picchiata, un mezzo virage e si portò di fronte alla navicella, ancora accolto dal fuoco nemico a cui rispose tosto. Per qualche secondo i colpi si incrociarono; ad un tratto Mario sentì come una percossa al petto, mise una mano sotto la pelliccia e la trasse bagnata di sangue: Era ferito. Arrabbiato per la resistenza che gli opponeva l'austriaco e sentendosi indebolire per la perdita del sangue, fece un'ultima furiosa scarica a qualche metro di distanza dal pallone; poi, evitato con un virage l'urto, vide finalmente che dal dracken cominciava ad uscire un denso fumo nero e delle fiamme che ben



Gli aeromodellisti di sei anni forse non sanno, ancora, che il «non» sul casco vorrebbe significare «non casco»!

Nel vicino campo d'aviazione, dove aveva sede la 76^a squadriglia d'aeroplani da caccia, alla sera, alla mensa, mentre gli ufficiali commentavano gli abbattimenti ed i voli sul nemico, la discussione finiva poi per cadere sull'indivoltato dracken. Il più scaldato di tutti era il tenente Mario Alberti, un giovane volontario, abbattitore di quattro apparecchi nemici, che aveva giurato di farla finita ad ogni costo, e perciò aveva collocato sul suo apparecchio un'altra mitragliatrice, ed approntato un altro nastro di proiettili incendiari.

Una sera giunse un ordine dal Comando Supremo, per avvertire che il giorno dopo vi sarebbe stata un'avanzata e che perciò si cercasse di distruggere il dracken a tutti i costi. All'alba della mattina dopo il tenente Alberti era già pronto accanto all'apparecchio e dava un ultimo sguardo alle mitragliatrici ed ai nastri incendiari; dopo aver salutato gli altri ufficiali presenti, salì sul fido «Henriot», aprì la manetta del gas ed accompagnato dal ruggito del motore che sembrava una canzone di vittoria, corse verso l'estremità del campo e decollando con la leggerezza d'una farfalla, e compiuto un mezzo virage, si diresse verso le linee nemiche.

Dopo qualche minuto era sopra le trincee italiane, salutato dallo sventolio di berretti e fazzoletti dai fanti, passò anche quelle austriache, accolto da qualche innocuo colpo di fucile e vide subito la missa del pallone che si dondava a 1500 metri di altezza. Salì verso i 2000 e si accorse di essere stato avvistato dagli austriaci perché fu subito circondato da una infinità di candidi fiocchetti; alcuni shrapnells scoppianti vicinissimi all'apparecchio lo costrinsero a salire ancora. Intanto, osservando il pallone, e constatando che era stato armato di una mitragliatrice, comprese che se non riuscisse ad incendiare con le prime scariche, avreb-

presto lo avvolsero, mentre l'osservatore nemico si gettava nel vuoto col paracadute, che dopo pochi metri si apriva portandolo velocemente a terra.

Mario aveva come un velo sanguigno agli occhi, le tempie gli martellavano, una strana sonnolenza lo invadeva a poco a poco, e dovette fare uno sforzo per guardare fuori dalla fusoliera, per orizzontarsi. Vedendo sotto di sé il dracken precipitare fiammeggiante come una gigantesca fiaccola, avvolto in una nube di fumo, e lasciando dietro di sé brandelli di involucro infuocati, e constatato che si trovava al disotto dei mille metri, ed ancora a molti chilometri dalle nostre linee, raccolse tutta la sua energia per riuscire a portare l'apparecchio al campo; ma gli austriaci, furiosi di aver avuto il dracken abbattuto, cominciarono un fuoco rabbioso di artiglieria, cercando a loro volta di abbattere l'aeroplano. Mario dette tutto gas e picchiò velocemente per portarsi fuori della zona di tiro, abbandonò i comandi mettendo l'apparecchio in avvistamento come fosse stato colpito, scendendo così di qualche centinaio di metri; poi si riprese e filò verso le nostre linee. Gli austriaci, accortisi dell'inganno, ricominciarono il fuoco; ed un tratto Mario udì uno schianto, ed un sobbalzo fece fremere l'apparecchio, il quale, messo il muso verso terra, cominciò a scendere velocemente, avvicinandosi alla terra con velocità spaventosa. Mario udì il sibilo del vento tra le crociere ed i montanti e per un istante temette che le ali si spezzassero sotto lo sforzo, e constatato che sarebbe caduto tra le trincee nemiche, si vide prigioniero ed obbligato a restare inerme mentre i suoi fratelli combattevano per la grandezza della Patria.

Tirò a sé la leva di comando, l'apparecchio s'impennò, sfiorò le trincee ed i reticolati,

urtò violentemente contro il terreno, ebbe qualche sobbalzo sulle irregolarità del terreno, piantò il motore per terra, alzò la coda che compì un semicerchio e si rovesciò. Subito dalla più vicina trincea un gruppo di fanti si gettò di corsa verso il luogo della caduta, riuscendo a trarre in salvo il pilota che era svenuto.

Quando Mario ricuperò i sensi, si trovò

in una bianca cameretta d'ospedale, mentre, chini su di lui, due medici spiavano ansiosamente che si svegliasse; v'era pure il suo comandante che si congratulò per la sua vittoria.

Il volto di Mario s'illuminò d'una gioia intensa per avere ancora una volta servito fedelmente la Patria.

Alberto Fenoglio

O col vento
O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

CAPITOLO XXXII

Una santa in missione segreta

Bernabé ammarò con una planata rapidissima, a rischio d'infilarci in mare.

Gettò in fretta l'ancora, prese un fucile e una pistola, si buttò risolutamente in acqua, che gli arrivò al petto, e arrancò furiosamente verso la riva.

Un silenzio profondo era subentrato agli spari e alle grida di prima e tutta quella pace aveva, per l'esperto don Bernabé, il più sinistro significato. Una volta a terra si mise a correre a perduto in direzione dell'accampamento e, appena vide biancheggiare le tende fra gli alberi, rallentò il passo guardandosi cautamente attorno.

Ristette. Sull'erba, da dietro una delle tende, si proiettava un'ombra umana, tozza e raccolta, come di persona in agguato.

Con un salto Bernabé sbucò sullo spazio con la pistola puntata e si trovò di fronte a Natalina che lavorava a maglia, placidamente seduta.

— Vergine santa, Signor Bernabé, che paura mi ha messo! Metta via quell'arnese, per carità!

Il poveretto, inebetito, depose su un tavolinetto le armi.

— Ma, signora, ho udito dei colpi, delle grida...

— Ah sì, ero io che gridavo a quei...

— Natalina, Natalina! — gridò Enzo tutto eccitato, arrivando di corsa insieme con Marino. — Almeno trenta ne abbiamo ammazzati! Oh; buon giorno, signore!

I due giovani impugnavano due nuovissimi moschetti a caricatore a tamburo.

— Buon giorno, Enzo, buon giorno, Marino! — augurò gioialmente Bernabé andando loro incontro con la mano tesa. — Io vi conosco di fama da gran tempo! Che solidi guerrieri! Avevate ragione, signora!

I due fratelli risposero con effusione al saluto.

— Lei è certo quel signore Bernabé che è stato così buono con Natalina! — esclamò Marino. — Davvero che Le siamo obbligati, più...

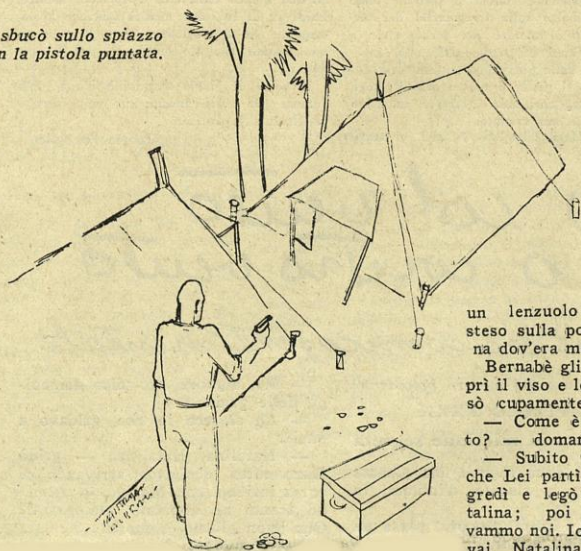
— Oh basta, basta! Non ho fatto altro che il mio interesse. Avevo voglia di conoscermi e mi son messo alle costole della signora Natalina, che si ostina a chiamarmi Bernabé invece di Bernabé. Ditemi piuttosto: chi avete mitragliato e bombardato? M'avete fatto sudar freddo!

— Avevamo un conto da regolare coi pescecani, signor Bernabé, e lo



Credete proprio che l'illustre don Bernabé Cristobal de Olivares dei duchi di Utriel, marchese di Tarazona, Grande di Spagna e Cavaliere di Calatrava e di Rodi se ne stesse così le mani in mano durante la guerra d'Albino? E che Enzo e Marino e fino a Natalina e Arsenghi rimasero a giocare a bissetto mentre si combatteva in Africa Orientale? Disingannatevi! Leggete, amici, leggete il delitto della tempesta, di Enzo Fenoglio - apparso a puntate su l'Aquilone -

... sbucò sullo spiazzo
con la pistola puntata.



un lenzuolo disteso sulla poltrona dov'era morto. Bernabé gli scopri il viso e lo fissò cupamente.

— Come è stato? — domandò.

— Subito dopo che Lei partì, aggrèdi e legò Natalina; poi arrivammo noi. Io trovai Natalina, la liberai, e corsi in

cerca di mio fratello che aveva preso un'altra strada.

Lo trovai ferito e svenuto. Era stato, a sua volta, assalito a tradimento da quest'uomo che, subito dopo, era tornato al campo. Lì, cavandolo da questa capsula, riuscì a mettere del veleno in un brodo che Natalina preparava per noi. Voleva spedirci tutti in un colpo! Ma Natalina lo sorprese con la scodella in mano senza però sospettare del veleno. Lo percosse e quello, che del resto non era in buona condizioni, cadde...

— E io, signore, io... — interruppe singhiozzando Natalina che li aveva seguiti con Enzo, — gli ho dato da bere quel brodo per rianimarlo un po'... Non sapevo nulla del veleno, io, non sapevo... E sono una assassina, io!...

— Siete un angelo voi, Natalina! — disse Bernabé commosso e prendendole le mani. — Avete salvato la vita a questi due ragazzi, a voi stessa, a me e forse chissà a quanti altri... L'ho conosciuto in altri tempi questo qua. Non si contano i suoi delitti.

— Non era cattivo, signor Bernabé... no, non era proprio tanto cattivo... Mi ha parlato come se fossi stata la sua mamma, mi ha preso le mani, signore, queste mani che l'hanno ammazzato, signore mio... e le ha baciate... e ho sentito che piangeva... No, non era cattivo! E la povera Natalina fuggì verso l'accampamento premendosi il grembiale sul viso.

Bernabé la seguì con gli occhi attoniti, poi parve, con un profondo sospiro, ridestarsi.

— La donna che ha fatto piangere Sywell, — mormorò — non può essere che una Santa in missione segreta quaggiù...

Capitolo XXXIII.

In cui Bernabé muta decisione

Con la morte di Sywell la pace tornò nell'isola.

La sera stessa i tre uomini, alternandosi, scavarono una profonda fossa, rifiutando energicamente l'insistente offerta d'aiuto di Natalina che aveva la pretesa di saper vangare la terra meglio di loro.

Sywell scese, così, nella tomba, senza lasciar rimpianti, fra il tacito raccoglimento di quelli che non aveva potuto far sue vittime. Una croce improvvisata con due assicel-

le fu piantata sul tumulo fresco, ma prima Bernabé, con un lapis copiativo, vi scrisse:

"Qui finalmente riposa, e lascia riposare gli altri, Richard Sywell, uomo che visse male..."

Natalina, inginocchiata lì presso, mormorava una preghiera. Bernabé scosse il capo e aggiunse: "... e morì bene".

Terminata la lugubre faccenda, Enzo trasse in disparte Bernabé e il fratello e rivelò loro l'esistenza del cadavere nella boscaglia. Nel pomeriggio i tre esplorarono gran tratto dell'isola e non tardarono a trovare i corpi di Gonaris e di Nogareff.

Decisero di non parlarne a Natalina, per non contristarla, e li seppellirono lontano dall'accampamento, dove più intricata appariva la macchia.

— Comincio a veder chiaro in questa storia, — fece Bernabé, mentre si dirigevano alla baracca in rovina. — Quei tre disgraziati debbono esser giunti qui su quel battello che Enzo ha veduto andare alla deriva; poi hanno scoperto il tesoro di cui mi avete parlato e si sono accoppiati a vicenda per non doverlo spartire. Sywell, il più astuto, o il più traditore, era sopravvissuto agli altri... Poi è successo quello che sappiamo già.

— Ecco la baracca! — disse Marino, mentre sbucavano in una radura che bruscamente strapiombava su una breve spiaggia. — Qui, con mio fratello, abbiamo vissuto soli per parecchi mesi, dopo la morte dei nostri genitori.

Fissarono per un momento in silenzio la piccola baia dove otto an-

ni prima s'era svolto il rapido dramma.

— M'ha detto Natalina — fece Bernabé, per interrompere quella triste meditazione — che avete abbandonato l'isola in volo. Pensaste subito a farvi un aquilone?

— No. Tentammo prima parecchie vie sbagliate. Provammo perfino a fabbricarci delle ali con un lenzuolo. Poi, per caso, scoprimmo che l'aria calda tende a salire e costruimmo una ridicola e pesante mongolfiera, con lenzuoli impiastriati di colla. Ti ricordi, Bibi? La chiamavamo il "Gran Sacco Volante".

Per fortuna bruciò il giorno stesso che tentavamo di gonfiarla.

— Guarda, Marino! — disse il ragazzo che da qualche momento osservava con molta attenzione intorno. — Dev'essere questa la palma a cui sospendemmo il "Gran Sacco" quando s'incendiò.

Era infatti una palma con pochissime foglie d'un verde tenero, sebbene fosse molto alta. Tutto il tronco, da un lato, era nerastro, come fosse stato esposto per qualche tempo a un fuoco violento.

— Qui c'è un cerchio di ferro! — esclamò Bernabé.

— Giusto! — disse Marino. — Dev'essere quello d'un barile che ci servi per rinforzare la bocca del sacco e attaccare la navicella, che poi era una cassa di gallette.

Tornarono sulla radura.

— Toh! E questo? — Chiese Bernabé raccogliendo qualcosa di lucente fra l'erba. — Che meraviglia! Non ho mai visto nulla di simile!

(Continua).

Enzo Jemma

Quando gli aeroplani credono d'esser soli...

Una sera, per uno di quei casi che succedono solo a me, rimasi rinchiuso in un àngar. Si trattava di un àngar popolato da una moltitudine assai promiscua d'apparecchi.

Era quasi un museo più che un àngar, e alloggiava anche qualche strano modello di macchina volante, di quei tali che periodicamente appaiono in fotografia sui giornali e non volano mai. Forse ero troppo assorbito nella stupefatta contemplazione d'un girello-planittero a triplice espansione,

quando il custode chiuse l'uscio del àngar (la grande porta era stata sprangata da un pezzo) e se ne andò portandosi via la chiave.

Rimasi male. Avevo molto da fare in città e, in ogni modo, non m'è mai piaciuto di stare in prigione. Chiamai, urlai, martellai contro le pareti, ma nessuno accorse. Pensai allora di saltar sul prato, passando per uno dei finestroni alti. Appoggiai una scala a pioli alla parete e mi spenzolai fuori. Già imbruniva. Il campo si copriva di un leggero strato di nebbia, forato in lontananza dalle prime luci della città. Bruscamente accadde il patatrac. La scala mi scivolò sotto ed io capitombolai a testa in giù su un muc-

... dopo qualche

istante di stordimento



abbiamo regolato! — disse truce-mente Enzo. — Con la dinamite e il piombo!

— Ah... capisco! So... — rispose Bernabé rifattosi serio.

— Ma guarda un po' che imprudenza! — rampognò Natalina. — Se si deve vedere uno grande e grosso come Lei, star lì a far tante chiacchiere coi panni bagnati addosso... Vada subito a cambiarsi, vada! Là, quella tenda è la sua! Troverà la sua roba in ordine... Io intanto Le preparo qualcosa di caldo. Sa! Non mi faccia gridare come prima quei ragazzacci!

Bernabé obbedì ridendo; ma seguì la sua conversazione dall'interno della tenda.

— E come avete fatto ad ammazzarne tanti?

— Abbiamo buttato in mare un bel pezzo di formaggio guasto — fece Enzo. — Mandava un odore da morire. Dentro c'era una bella cartuccia di dinamite. Che tonfo!... Quelle poche bestiacce che non son morte sul colpo, non potevano più immergersi e allora le abbiamo finite a fucilate.

Dono cinque minuti, Bernabé uscì all'aperto completamente asciutto e mettò da capo a fondo.

— Siete preziosa, signora; tutto era meravigliosamente in ordine. Beato chi vi vive accanto!

— Prenda meno in giro, Lei! — rispose ridendo la donna. — E beva piuttosto questo... Manca il limone, ma Le farà bene lo stesso.

Mentre sorbiva lentamente il punch fumante, Bernabé osservava con palese ammirazione i due giovani.

— Cos'ha fatto il cittadino Enzo alla tempra? Un duello?

— Come un'ombra scese sul viso di tutti.

— Un duello proprio, no! — disse Marino. — Mio fratello è stato aggredito dalla persona che voleva soccorrere...

Precipitosamente Bernabé posò la tazza.

— Oh questa è grossa! La gioia di vedervi tutti bene mi ha fatto scordare il più importante... Dov'è? — chiese ansiosamente, fissando Natalina. Questa chinò il capo e si fece il segno della croce.

Marino prese Bernabé per un braccio.

— Venga! — disse: e lo guidò nell'interno della boscaglia.

L'inglese era lì, a circa duecento metri dalle tende, tutto avvolto in

chio di stracci providenzialmente abbandonato sulla banchina di cemento dell'esterno dell'angar.

Dopo qualche istante di stordimento per la rude botta, riapersi gli occhi e la prima cosa che notai con enorme piacere fu di non aver nulla di rotto, anzi, nemmeno di indolenzito; la seconda, che la porta grande dell'angar era completamente spalancata. Chi l'aveva aperta e quando? Mistero.

Il fatto è che mi detti dell'idiota per aver rischiato di rompermi il collo mentre potevo liberarmi con ogni comodità.

Mi spolverai rapidamente e stavo per avviarmi, quando, preceduta da un cigolio di ruote arrugginite e da uno scricchiolar di giunture, una voce rauca mi gridò:

— Ehi, amico, buona sera! Si tratta ancora un momento.

Dalle profondità dell'angar uscì tossicchiando e traballando un vecchissimo biplano Farman, di quelli del 1900. Cosa singolare, non mi stupii affatto che un biplano parlasse e più tardi seppi il perché.

— Sediamo qui a far due chiacchiere — continuò il Farman. — Ve-

— Che maniere da facchino!
— Ohè, gagà! Imparate a rispettare chi lavora! — intervenne risuluto e autorevole un bombardatore.
— Poche storie e avanti!
— Che roba! — sussurrò il monoplano a un autogiro che gli stava accanto. — Tutta questa promiscuità mi urta. Diventa sempre più difficile vivere per gente come noi, fine, smart, à la page...

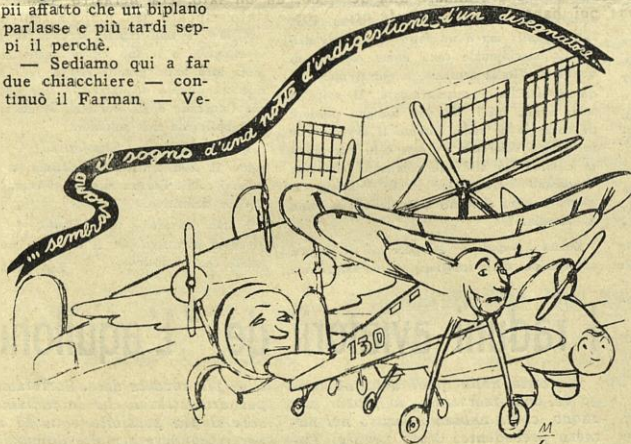
— Che c'entrava ora quel soldatuccio? — mormorò io — Quasi quasi gli dico sul muso quel che si merita...

— Per carità, amico mio, non è il caso di compromettersi con certa gente... E' meglio ignorarla... Oh! Ohimè!

— Che c'è, mio carissimo? Vi hanno pestato qualche ruota quegli sgarbatoni.

— No; ma guardate che linea goffa quei transerei della linea africana! Mi fanno increspare i nervi. Proprio!

I due apparecchi, mentre gli altri continuavano a sciamare, s'erano tratti in disparte, ma a portata di voce.



drà qualcosa d'interessante, per lei. Nel frattempo tutti gli apparecchi uscivano tumultuosamente in frotta, spingendosi e scavalcandosi ineducatamente. Sembravano persone all'assalto d'un autobus romano.

— Ehi, voi, tiratevi più in là! — esclamò con voce stizzosa un elegantissimo monoplano da turismo, azzurro e argento, a un grosso trimotore da carico, un po' antiquato.

— Qui si starà benissimo! — continuò il monoplano. — Potremo offrire una coppa di benzina ai nostri ospiti forestieri. Che apparecchi distinti! Così pieni di grazia esotica: così originali di linea, dai nomi così come dire, così épatants, sorprendenti! Eccoli! Da questa parte messieurs e gentlemen. Di qua; prego, onorateci... Bella serata, è vero? Awful indeed!

Cinque o sei macchine di strampalato aspetto s'avanzarono. Sembravano il sogno d'una notte d'indigestione d'un disegnatore aeronautico. Ali triangolari, trapezoidali, rotonde, in forma di falce, oppure arcuate; carrelli larghissimi a gambe contorte e divaricate. Alcune avevano due eliche verticali e una a prua, altri due laterali. Un paio di queste macchine da incubo agitavano lentamente e con importanza ampie ali da pipistrello... Il monoplano da turismo, estasiato, faceva gli onori di casa:

— Oh, buona sera, buonasera monsieur pterodattilo... Benvenuto a voi, mister ornitottero... Anche voi dei nostri, mio caro girelicante? Un sorso di benzina? Sì? Con o senza uno spruzzo d'olio?? Senza? Benissimo. Oggi usa così!

Tutti s'accomodarono in gruppo e rivolsero la loro attenzione, intonata a malevola critica, a quanto stava per accadere nel campo dove gli altri apparecchi s'erano schierati.

Un motore cominciò a rullare, poi un altro e altri venti o trenta fecero eco. Quello che avvenne ve lo dirò un'altra volta.

Il mercante di nuvole

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

Ma dopo circa due mesi dal primo volo, scriveva:

"Le prime volte, quando salivo, ero un po' preoccupato; ora non più: si arriva a due o trecento metri con facilità straordinaria, e quando si è a tale altezza non si ha più l'impressione della velocità, ma sembra che l'apparecchio sia fermo e si vede la terra passare lentamente sotto e si distinguono tutti i particolari del terreno con una nettezza straordinaria. Da lontano vedo sempre Reims con la sua cattedrale che domina la città e tutti i villaggi e le colline che sono nei dintorni; l'orecchio continuamente attento al motore in modo da essere pronto a qualunque guasto succeda. Quando il motore marcia bene, quando non c'è vento, si sta tranquilli a qualunque altezza, godendosi i bei panorami, mantenendo l'apparecchio in equilibrio con una mano sola e guidando coi piedi per la direzione".

— Quella vita sportiva all'aria libera, vissuta nel rischio per la conquista della scienza, era quella che più s'addiceva alla sua giovinezza euberante. Egli scrisse in quei giorni alla madre di sentirsi "veramente felice".

Al dieci luglio di quell'anno Baracca ottenne il brevetto di "pilota aviatore". Alla fine di luglio fu richiamato in Italia. Tornava alla Patria, ritemperato, fatto più gagliardo, ricco di nuove doti. Con l'esercizio del volo s'erano affinate la sua fermezza, l'infallibile colpo d'occhio, la saldezza dei nervi, l'audacia. Passò al Battaglione aviatori e fu destinato al campo della Malpensa.

— Noi siamo andati, mamma, alla Malpensa! — esclamò Giorgio. — Quando stavamo a Milano, il babbo ci portò due volte a visitare quel campo, presso Gallarate, e disse che

è stato "un vero nido d'aquile".

— Sì. Fu proprio là che io conobbi tuo padre — fece la mamma con grande dolcezza. — Era un giovane sottotente audacissimo.

— Oh, mamma, conobbe Baracca? — Lo conobbe, e più tardi, per breve tempo, gli fu compagno.

— Che cosa meravigliosa! — disse Giorgio. — Vorrei conoscere anch'io degli eroi.

— Sei al mattino della vita, fanciullo mio; chissà che la sorte non ti riserbi questa fortuna!

— Può darsi — disse Diana fissandolo con uno sguardo strano: — Può darsi che diventi tu stesso un eroe!

Giorgio diventò rosso, ebbe l'impressione di sentirsi trasportare molto in alto, socchiuse gli occhi e non seppe che cosa rispondere. Guardò con tenera riconoscenza la sua amica che pensava sempre cose tanto belle. Ma Farfallina subito aggiunse:

— Però, come Baracca non potrà mai diventare.

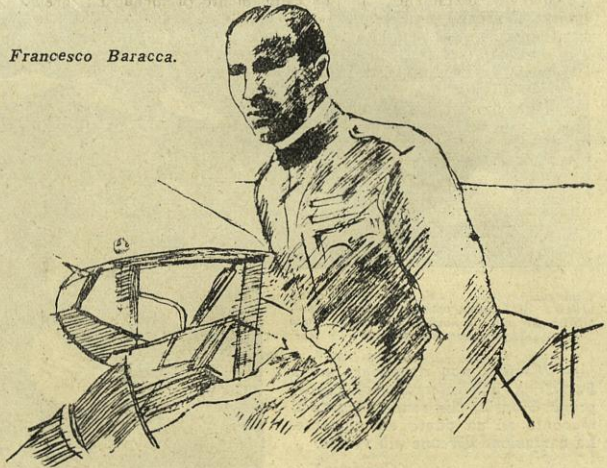
Giorgio capì che ciò era verissimo, tuttavia si morse un labbro per non rispondere con una impertinenza, e pensò una volta di più che Farfallina era veramente una fanciulla terribile.

Capitolo IX

Vigilia di guerra

— Pochi mesi dopo, Baracca era promosso tenente. Otteneva la qualifica di "pilota militare" e con essa il diritto di fregiarsi dell'aquila d'oro, sormontata dalla corona reale. E già i giornali parlavano di lui, della sua valentia e del suo coraggio. "Il tenente Baracca va talmente perfezionandosi nel pilotaggio, da poter esser considerato un vero virtuoso. Egli desta l'ammirazione non solo degli spettatori, che, alla Malpensa, specialmente alla sera, non

Francesco Baracca.



Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni

di guerra aerea in A.O.

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

L. 12

PRENOTATEVI

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

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

mancono mai, ma anche dei competenti". Infatti il suo nome aveva varcato i confini dei campi d'aviazione. Chi andava alla Malpensa cercava con curiosità il tenente Baracca. Voleva veder da vicino il suo "Nieuport". Chi aveva la fortuna di assistere a qualche suo volo si stupiva di tanta perizia. Intanto i primi bagliori di guerra apparivano sull'orizzonte. I popoli si levavano in armi per quella lotta che doveva insanguinare l'Europa. Lo spirito guerriero di Baracca fremeva. L'Italia non sarebbe rimasta a lungo fuori della mischia; essa pure, forte del suo buon diritto, attendeva la sua ora.

Baracca viveva quell'ardente vigilia in silenziosa disciplina e in appassionata attesa. Nel dicembre del 1914 fu trasferito nel Veneto. Già famoso tra i piloti, anche nel campo di Pordenone del Friuli fu citato ad esempio. Fu un periodo di intensa preparazione. Da Pordenone tornò alla Malpensa per provare nuovi apparecchi da caccia. In seguito fu mandato in missione a Parigi. La sua abilità di cacciatore dei cieli era ormai perfetta. Fu in quel tempo che, tutto preso dai ricordi del suo reggimento e del suo brillante passato di cavaliere, pensò di dipingere sull'apparecchio la figura del cavallo impennato, col motto "Venus et audax", che significa "Bello e audace".

— Ma chi "bello e audace?" — domandò Farfallina, che aveva la specialità l'esser singolarmente colpita dai particolari meno importanti. — Chi "bello e audace"? L'ufficiale, il cavallo, o l'apparecchio?

Come rise di gusto a quella domanda la signora D'Auro! Il suo scoppio d'ilarità fu contagioso e si comunicò immediatamente ai ragazzi.

— Ma già! — convenne la signora accarezzando Farfallina. — Hai ragione, piccola. Il motto si addice benissimo all'ufficiale, al cavallo e all'apparecchio. Tutti e tre eran belli e audaci!



L'insegnante della scuola elementare «Embrico» di Genova assieme ai suoi piccoli allievi che egli va iniziando ai segreti della tecnica aeromodellistica.

— Mamma, non rispondere più a Farfallina, non interrompermi più — pregò Giorgio, che sentiva giunto il racconto ad un punto emozionante. La narrazione divenne più vivace.

(Continua).



NOTIZIE STUPEFACENTI

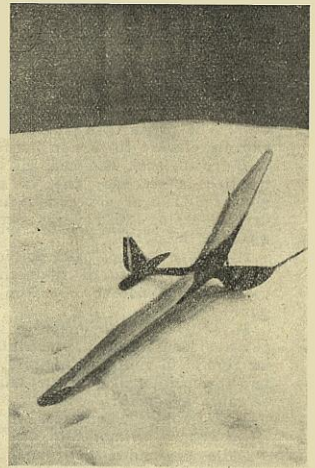
Scrivo Nello Fusai di Milano che non lui ha scritto la lettera da noi pubblicata nel numero 9 de L'Aquilone, ma un mascalzocello che si diletta a mandare in giro epistole non anonime, ma addirittura firmandole col nome e cognome di un altro. Il Fusai ci prega di mandargli l'originale della lettera per poter fare delle indagini. Lasciamo correre. Se esiste veramente a Milano un aquilotto di questo genere, è meglio non cercarlo, non conoscerlo, non trovarsi al suo cospetto. Con certa gente, è meglio non immischiarsi. In tutti i casi: nessuna vendetta, nessun'altra rampogna. L'anonimo avrà modo di mediare e di vergognarsi, e forse di correggersi. Glielo auguriamo.

ALESSANDRO LOCATELLI - Prato. — Ammire e lodo i tuoi sentimenti, ma devo dirti che se vuoi fare veramente qualche cosa di utile per la tua patria, tu devi rimanere dove sei e aspettare che la Patria ti chiami. Ora devi studiare. Devi imparare tante cose utili. Devi studiare per farti una cultura e per fare contenti i tuoi cari che ti amano e si sacrificano per il tuo bene. Un giorno, forse, la Patria avrà proprio bisogno di noi: di te, di me, e di mille e mille e mille altri, e tutti partiremo, non per la Spagna, ma Dio sa per dove. Ad ogni modo sarà sempre per fare grande questa nostra Italia bella. In quanto all'Etiopia, ti devo dire che ora c'è bisogno soltanto di saggi e intelligenti colonizzatori che abbiano studiato molto e che siano preparati a comandare e ad essere di esempio non soltanto alle popolazioni di colore, ma anche a molti europei che non sono degni di questo nome. Ecco che cosa può dirti oggi un amico che ti vuol bene e che ti stima. Scrivimi quando vuoi e dimmi se ora sei del mio parere.

MARCELLA VANNUTELLI DESPUJOLIS - Roma. — Non parliamo degli inviti che io ho mandati agli aeronipoti di Roma. Non ho mai veduto in nessuna parte d'Italia un'apatia

simile. Roba da pazzi! L'anno scorso sono venuti in 26, mi pare. Quest'anno in 13. A scrivere queste cose mi vergogno come un ladro. Tredici su oltre cinquecento invitati! Tu che viaggi tanto sovente, puoi raccontare in giro questa storia. Ma nessuno ti crederà. A Roma, capisci? E tu vorresti fare le divise, i distintivi! Non farmi ridere. Chi vuoi che compri una divisa? Tu e Anna Pinelli, e magari altre poche rondini di Napoli. Forse qualcuno acquisterebbe il distintivo (per fabbricare il quale sono in trattative con una ditta di Milano). Dico forse, perché, nonostante le richieste di centinaia e centinaia di ragazzi, non riusciremo a trovare acquirenti nemmeno per cinquecento distintivi. In quanto all'aeromodellismo nell'Italia meridionale, il problema è complesso. Noi stiamo facendo fuoco e fiamma con la R.U.N.A. perché istituisca scuole il maggior numero possibile; ma anche qui, oltre alle difficoltà finanziarie, ci sono quelle della latitudine. I giovani sono tutti uguali; ma è un fatto che quelli dell'Italia meridionale sono meno costanti di quelli dell'Italia centrale, e questi meno di quelli dell'Italia settentrionale. Il sole, il sole, bimba mia! Ma non bisogna perdere né coraggio né fede. Intanto ti avverto che in maggio voleremo a Roma e in altre molte città. Dillo alle tue compagnie che non conoscono «L'Aquilone». Ne conosco tu giornali, i cui abbonati siano tenuti in conto di familiari?

BOLIDE - Napoli. — Mi pare già di vederti a cavalcioni della fusoliera di uno smagliante



Un'aeromodello veleggiatore costruito da Franco Muscarello. Il modello è stato in aria un minuto e mezzo.

«S. 73». I tuoi capelli saranno in grande scompiglio, e il tuo cuore anche. La tua gioia sarà tanto grande che ti farà sopportare un piccolo dispiacere, e cioè che delle tue fotografie degli scheletri, io mi sacrifico a pubblicarne due soltanto.

ERCOLE MIAGLIA - Sassoferrato. — Sì, faremo il film sull'aeromodellismo se troveremo i soldi. Fra un mesetto ti comunicherò notizie definitive.

PIETRO ANTINO - Moncrivello. — Sì, il giornale istruttivo per il tuo caso non può essere che L'Aquilone.

Zio Falcone

I raduni aviatorii de "L'Aquilone"

Le città nelle quali avranno luogo le manifestazioni aviatorie saranno, come abbiamo scritto nel numero precedente: Novi Ligure, Torino, Milano, Bergamo, Brescia, Verona, Bolzano, Venezia, Trieste (campo di Ronchi), Ferrara, Bologna, Forlì, Firenze, Roma, Napoli, Catania e Bari. I genovesi voleranno a Novi Ligure.

Molti lettori si chiederanno perché queste città e non altre. Ecco: se sono state scelte queste città in luogo di altre ci sono molte ragioni, e la prima fra tutte è che, dovendo fare uso di un grosso apparecchio, si sono dovute scartare tutte quelle città nelle quali i campi d'aviazione sono piccoli o comunque inadatti al decollo e all'atterraggio di velivoli pesanti e di proporzioni considerevoli. Palermo e Vercelli, per citare l'esempio soltanto di due città, sono in queste condizioni. I vercellesi potranno recarsi a Torino, che non è tanto lontano. Per i palermitani la faccenda sarà invece molto più seria. Dovrebbero recarsi a Catania, o a Napoli.

E' quindi con lo scopo di offrire la possibilità di volare anche agli abbonati di altre città che abbiamo deciso di mandare a tutti (a tutti gli associati in regola con l'amministrazione, si intende) una lettera con il programma completo, e una scheda in bianco nella quale l'interessato dichiarerà in quale città e in quale giorno intende volare. Naturalmente, nel caso in cui in una città ci siano più richieste che buoni di volo a disposizione, avranno il diritto di precedenza gli abbonati più anziani del luogo e quindi i vecchi abbonati giunti da un'altra città e successivamente gli abbonati

di più recente data. Scriviamo ciò per dimostrarvi che intendiamo essere il più possibile equi ed anche per rispondere a molte domande che moltissimi lettori ci hanno già rivolte a questo proposito.

Ripetiamo che noi non vogliamo trarre nessun lucro dall'avvenimento, ma pretendiamo, per ragioni di giustizia, che possano godere dei voli gratuiti prima di tutti i vecchi amici che (e qualche volta a costo di sacrifici) sono stati sempre fedeli al giornale. Nessuna meraviglia, quindi, se diamo la preferenza agli abbonati e fra gli abbonati ai più anziani.

Nel prossimo numero pubblicheremo maggiori notizie.

Ai corrispondenti di zio Falcone

COLORO CHE NON HANNO FIRMATO LE LETTERE COL NOME E COGNOME E NON VI HANNO AGGIUNTO IL PRECISO RECAPITO, NON SPERINO IN UNA RISPOSTA DI ZIO FALCONE. RIPETIAMO PER LA MILLESIMA VOLTA: GLI ABBONATI DEVONO CORREDARE LE LORO LETTERE O CARTOLINE CON IL TALLONCINO SU CUI E' SCRITTO L'INDIRIZZO CON CUI RICEVONO IL GIORNALE; SI PUO' FIRMARE LE LETTERE CON UN PSEUDONIMO, MA ASSIEME ALLO PSEUDONIMO OGNUNO HA L'ELEMENTARE DOVERE DI SCRIVERE IL SUO VERO NOME E DI AGGIUNGERVI IL RECAPITO PER L'EVENTUALE RISPOSTA A MEZZO DELLA POSTA ORDINARIA. SCRIVETE A MACCHINA. SE CIO' VI E' ASSOLUTAMENTE IMPOSSIBILE, SCRIVETE CON LA MASSIMA CHIAREZZA. PREOCCUPARSI CHE IL NOSTRO CORRISPONDENTE LEGGA AGEVOLMENTE E' UNA ELEMENTARE NORMA DI EDUCAZIONE.

Agli aeronipoti napolitani

Il Bolide di Napoli, al secolo Massimo Vaglio, ci scrive pregandoci di pubblicare un avviso che serva di invito agli aquilotti e alle rondini di quella città. Si tratterebbe di riunirsi alle ore 11 del 25 aprile corrente in piazza del Duomo. Chi crede di poter portare un sia pur piccolo contributo alla realizzazione della Scuola d'aeromodellismo o una piccola collaborazione allo sviluppo de L'Aquilone e all'aumento dei suoi soci, si rechi alla riunione.

Guerra ai pellicani

La guerra aerea, a colpi di mitragliatrice dagli aeroplani da caccia, è stata proclamata dall'aviazione militare americana sulle coste del Pacifico ai nemici che infestano il cielo. Lungo le rive dell'oceano e sulle isole californiane, vivono colonie numerose di uccelli marini, e fra questi, si distinguono i pellicani per i loro lunghi ed alti voli. I goffi e grossi uccelli si gettano contro gli aeroplani attirati dai vetri luccicanti delle cabine di comando e, come proiettili, li infrangono provocando persino la perdita dell'apparecchio in pieno mare. Negli ultimi tempi si ebbero a lamentare varie catastrofi aviatorie le cui cause rimasero ignote.

L'aviazione militare delle basi aeree della California è venuta nella determinazione di distruggere gli stormi dei pellicani in seguito all'ultimo incidente verificatosi nel cielo di Oceanside. Il tenente Nelson T. Brown, mentre pilotava il caccia « A. 17 Northrop », fu investito da un pellicano in pieno volo. L'uccello, spaccato il vetro, colpì l'aviatore al capo facendolo cadere svenuto. Il sottufficiale Frank Barnett poté, miracolosamente, raddrizzare l'apparecchio e raggiungere l'aerodromo di March, ove il tenente — in gravi condizioni per il sangue perduto — venne ricoverato d'urgenza all'ospedale.

La Rivista Aeronautica

Il numero di marzo della Rivista Aeronautica contiene: Bandiere e Labari alle Unità Aeree - Bando di concorso dell'U.N.P.A. - Santos Dumont pioniere dell'aviazione brasiliana (Gen. di Sq. Aerea Felice Porro) - La selezione psicofisiologica dei piloti (Prof. P. Agostini Gemelli O.F.M.) - Il XV Salone dell'Aeronautica di Parigi. I motori (Ten. Col. G. A. ing. Emanuele Cambilargiu). Seguono le rubriche: Aeronautica militare, Aerotecnica, Aeronautica civile, Diritto Aeronautico, Rivista di Riviste, Varie, Bibliografia.



L'aquilotto Marcello Iovine ha ritratto questa scena in una via di Napoli. La didascalia spiega: « Una folla compatta ascolta la conferenza dell'ingegner Bi sull'aeromodellismo ». Ci scherzi poco il nostro Marcello con l'ingegner Bi. Non comprometta il suo avvenire di aeromodellista...

CARTELLO

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

FRANCOBOLLI ESTERI contro commemorativi Italia cambio. Inoltre: ogni 5 francobolli antichi o commemorativi Italia da una figurina Perugia. Ercole Miaglia - Sassoferato.

ERCOLE MIAGLIA, Sassoferato (Castello), cambia francobolli esteri contro commemorativi Italia.

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

CAMBIO SCHELETRO ala modello « Bellanca » contro francobolli — Bruno Decerco — Catanzaro Sala.

DISEGNI AEROVELEGGIATORI vendonsi — Coccon, Pietro Crespi 10, Milano.

300 FRANCOBOLLI, di cui molti Colonie Italiane, applicati su libretto, vendo L. 5 — Bruno Decerco - Catanzaro-Sala.

INVIANDO A BRUNO CONTI — Via Lipari, 8, Milano — 20, 50, 100 francobolli colonie italiane o commemorativi Italia, riceverete ugual numero di buoni esteri differenti.

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

AEROMODELLISMO ANNO XV

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937

alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 - BOLCAGNA

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

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

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

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

Edizione A. VALLARDI - Milano

E. GRAZIANI CAMILLUCCI - L. PUTELLI

AMORE DI TERRA LONTANA

VICENDE DI VITA SOMALA L. 15



MACCHINE DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA

VIA FLAVIA 4

AERONAUTICA MACCHI S. A. VARESE

Casa fondata nel 1913 - Capitale sociale L. 5.000.000 interamente versato

Costruzione di aeroplani ed idrovolanti militari e civili

Officine: VARESE - Telef. 2295-2296 - Teleg. Aviomacchi, Varese
Idroscalo: SCHIRANNA (Lago di Varese) - Telef. 1040
Aeroporto: LONATE POZZOLO

METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1:8

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

"ELEKTRON", S. A. - MILANO

Via Principe Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Telegrammi: MBTLEB

N.° 16 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A



Francesco Agello.

AEROSTATIERE — Voce antica e poco usata. V. «aerostiere».

AEROSTAZIONE — Voce poco usata. V. «aerostatica».

AEROSTIERE — Uno degli addetti ai servizi o al governo di un aerostato. Militare dell'Arma del Genio del R. E. addetto ad una Sezione Aerostatica. (V.).

AEROTECNICA — Tecnica concernente lo studio, la costruzione e l'impiego delle macchine aeree.

AEROTECNICA — Rivista mensile di aeronautica edita dall'Associazione Italiana di Aerotecnica, A.I.D.A. (V.).

AEROTERMOMETRO — E' un termometro la cui lettura si effettua a distanza dall'oggetto di cui si vuol conoscere la temperatura. Ora viene chiamato più propriamente «teletermometro». E' lo strumento che permette al pilota di sorvegliare costantemente la temperatura dell'acqua per il raffreddamento dei motori e dell'olio di lubrificazione e prevenire, pertanto, i dannosi

effetti del surriscaldamento. Consta di un «bulbo termometrico» riempito di liquido volatile, che pesca nell'acqua o nell'olio. Il liquido, evaporando per effetto della temperatura, spinge la glicerina contenuta in un tubo; questa a sua volta sposta un «tubo manometrico» i cui movimenti, amplificati, vengono trasmessi ad un indice che ruota su di un quadrante graduato in gradi centigradi posto sul cruscotto (V.).

AFRICA ORIENTALE ITALIANA (A.O.I.) — Le forze aeree dislocate in A.O.I. fanno capo ad un Comando Superiore di Aeronautica per l'Africa Orientale Italiana con sede in Addis Abeba. Da questo ente dipendono i Comandi di Settore Aeronautico, le Direzioni dei Servizi, del Demanio, di Commissariato, il Comando del Centro Reclutamento e Mobilitazione e i Comandi delle Basi Aeree.

Per la campagna etiopica era stato costituito in A.O.I., un Comando di Aeronautica A.O., comandato dal Generale M. Aimone Cat, dal quale dipendevano l'ottavo, il nono, e il quattordicesimo Stormo da bombardamento, uno Stormo da Ricognizione, un Gruppo Autonomo da bombardamento, un Gruppo misto da ricognizione e caccia e una Sezione di idrovolanti. L'Aviazione della Somalia era comandata dal generale Ferruccio Ranza, dal quale dipendevano il VII Stormo da bombardamento, uno Stormo Autonomo da bombardamento e un Gruppo autonomo da ricognizione e caccia.

AFRICO — Vento di libeccio.

ACELLO FRANCESCO — E' nato a Castelpusterleno (Lodi) il 27 dicembre 1902. Brevettato pilota nel 1924, nel 1928 venne assegnato al Reparto Alta Velocità (V.) di Desenzano sul Garda. Il 10 aprile 1933 conquistò il primato mondiale di velocità con l'idrocorsa «Macchi MC. 72», motore «Fiat A.S. 6», con una media chilometrica di 682,078. Il 23 ottobre 1934 migliorava il suo primato raggiungendo, col medesimo apparecchio, i 709,209 Km./ora. (V. primati). Già maresciallo pilota della R. Aeronautica, fu nominato Sottotenente AA. r.n. nel dicembre del 1934. E' decorato di medaglie d'oro e di bronzo al valore aeronautico.



ISOTTA FRASCHINI

FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO

VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.

MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI

ARMI AUTOMATICHE

FONDERIE DI LEGHE LEGGERE



Grande liquidazione

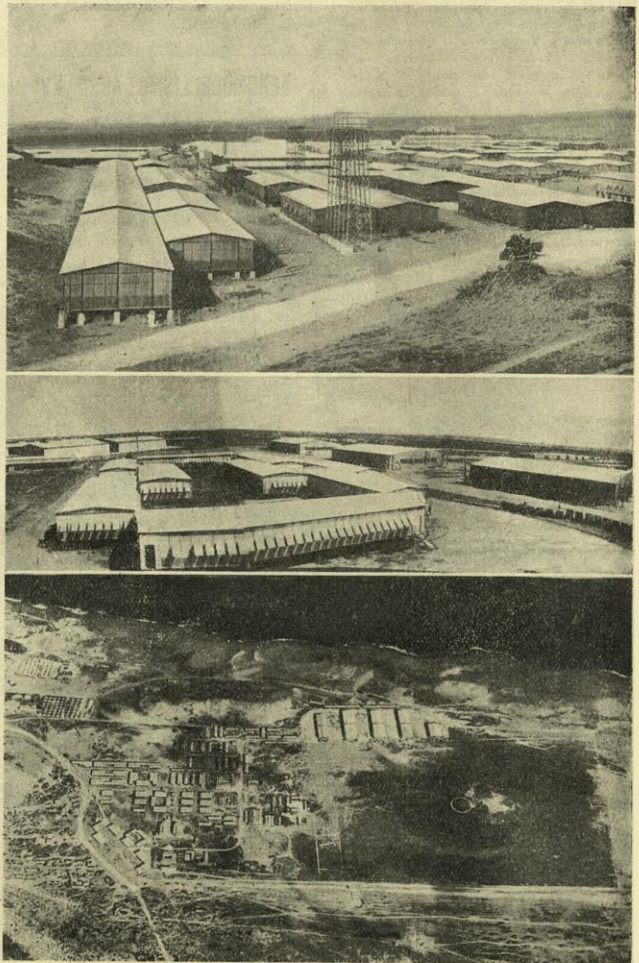
**Valore commerciale L. 110
SVENDIAMO A L. 50**

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

COSTRUZIONI AERONAUTICHE GIOVANNI AGUSTA

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

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



Aeroporti in A. O. I. (dall'alto in basso): Mogadiscio, Otumlo, Mogadiscio (veduta generale).