

L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 15 - 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. 45-317



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: IL « PRIMO VOLO »

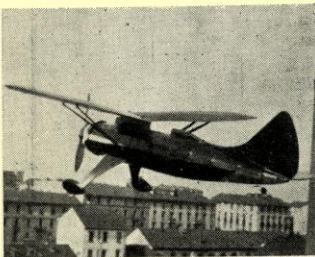
COME GLI AEROPLANI HANNO SCOVATO GOBA LA MISTERIOSA

Tutto il territorio abissino che va dalla base ormai italiana di Neghelli ad Addis Abeba, è sotto il controllo della nostra aviazione.

Quotidianamente, grossi stormi di apparecchi da bombardamento volano a lungo sull'imperiosa regione montuosa ove si nascondono gli armati etiopici, distruggono le fortificazioni e scoprono ogni minimo movimento.

Partono all'alba i lucidi apparecchi segnati dai colori italiani, e tornano, dopo ricognizioni che si protraggono per oltre cinque o sei ore, recando la notizia di una nuova vittoria ed un fardello di preziose informazioni.

Tutta la zona posta sotto l'occhio vigile delle nostre squadriglie, è costituita da un massiccio montagnoso i cui picchi, che giun-



Per effetto di un piccolo trucco, il « Magni Vale » di Munari vola anche con l'elica ferma.

gono talvolta ad oltre 4000 metri, partono da un livello minimo di due chilometri. Gli apparecchi, costretti a sorvolare questo gigantesco altipiano a quota superiore ai 2000 metri, volano così ad una media di 4 km. di altezza, cosa questa rischiosa e difficilissima, data l'alta temperatura che rarefa l'aria.

Inoltre, l'intricato sistema di gole e di montagne produce nella atmosfera un gioco di venti pericolosissimo per il volo. Ma l'eroismo e l'abilità dei nostri piloti superano quotidianamente queste difficoltà che parrebbero insormontabili, facendo così riflettere ogni giorno di più, insieme alle loro doti, quelle ugualmente ammirabili dei mezzi meccanici di cui dispongono, che in questa guerra hanno trovato il collaudo necessario per affermare giustamente la potenza dell'Arma aerea italiana.

Nonostante che già più di una volta l'ombra crociata dei nostri velivoli abbia percorso minacciosamente, pur senza dar luogo ad azioni belliche, il suolo della capitale etiopica, posta ad una distanza di 450 km. dalla base aerea italiana, solo in questi ultimi giorni è stato possibile ai nostri aviatori individuare e colpire la città di Goba, situata a soli 200 km. da Neghelli.

Questa gigantesca base di rifornimento per l'esercito etiopico, posta quasi alla metà della linea ideale tesa tra Allata e Chigner, nonostante la sua relativa prossimità alla base italiana, si era mantenuta finora nascosta agli occhi dei nostri osservatori aerei, grazie alla sua stranissima situazione. Goba giace nel centro di un intricato pauroso di montagne, tutte alte più di tremila metri, e la sua conformazione, rispetto ai venti predominanti, fa sì che sopra di essa si distenda di continuo un fitto strato nebbioso, opportuno schermo per la città, in questo modo eccelentemente protetta.

Da molto tempo, l'ordine di bombardare questo centro vitale del nemico era giunto alla base aerea di Neghelli, ma le squadriglie partite per raggiungere l'obiettivo, erano dovute tornare al campo per esaurimento di carburante, dopo aver a lungo ed invano cercato la città nemica.

Questo formidabile campo trincerato etiopico restò misteriosamente nascosto all'indagine di nuove squadriglie che si succedettero alle prime, e che, come esse, furono co-

strette a tornare con il loro carico di bombe intatto. L'invulnerabilità di Goba, divenuta favolosa presso le truppe italiane, fu presto l'argomento del giorno. Non mancarono le discussioni, le scommesse, e, purtroppo, neppure nuove vane ricognizioni che non fecero che aumentare ancora più nel cuore dei nostri ardimentosi piloti il desiderio di riuscire in questa impresa che si andava facendo di giorno in giorno sempre più problematica. Il nome di Goba stava scritto nella mente degli aviatori italiani come una meta grandiosa ed irraggiungibile contro la quale pareva che ogni sforzo si sarebbe dovuto infrangere.

Ma una mattina, una squadriglia di veloci apparecchi monomotori da bombardamento, partì decisa di raggiungere ad ogni costo l'obiettivo segnato.

A lungo gli occhi degli audaci volatori percorsero il terreno impervio, seminascosto da un mare denso ed impenetrabile di nubi...

Ad un certo momento, quando anche questa ricognizione pareva dovesse dare esito negativo, uno strano presentimento dominò l'animo degli italiani. La realizzazione del progetto che simultaneamente era comparsa nelle loro menti, richiedeva il più forte eroismo e la più assoluta dedizione; ma difettano forse questi elementi alla nostra razza?... Dietro comando del capo squadriglia, gli apparecchi, mantenendo la formazione, si tuffarono di colpo nell'oceano calmo e misterioso delle nubi.

Forse Dio ha guidato con la Sua mano il volo cieco delle ali italiane, entro corridoi insidiosi ed intricati aperti tra le masse rocciose di montagne sconosciute... Fatto sta che la squadriglia, ancora in formazione, comparve d'un tratto nel cielo libero, diffuso di una luce grigiasta, sopra il geometrico gioco di trincee della città, ritenuta sino allora inviolabile. Goba, cuore nemico potentissimo e misterioso, dal quale gli strateghi di Haile Selassie dirigevano sicure le operazioni sull'imperio fronte occidentale meridionale, si offriva agli occhi sbalorditi degli impavidi aviatori. Non appena la squadriglia tricolore apparve nel cielo della città, un intensissimo fuoco antiaereo si accese contemporaneamente da tutti i fortini costruiti a sua difesa. Si sparava dai picchi montagnosi posti intorno ad essa, si faceva fuoco dalle case, dalle trincee, dalle infinite opere che proteggevano la città.

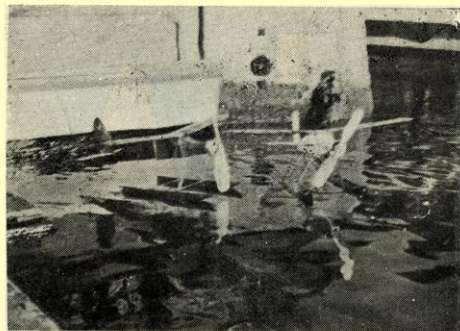
Sprezzanti del pericolo, esultanti per essere giunti ove altri non avevano potuto giungere, i piloti italiani si abbassarono fra le raffiche avversarie che foracchiavano le fusoliere dei loro apparecchi, furono sul nemico, vicinissimi, terribili nella loro eroica aggressività. Dovettero apparire come i giusti messaggeri di una potenza che si è costruita un destino di acciaio, inalterabile ed infrangibile.

Calmi, come sa essere calmo l'eroe dinanzi al pericolo, gli uomini d'Italia si diressero uniti sulle fortificazioni che circondavano

Goba e sganciarono su di esse il carico di morte che avevano recato. Volarono a lungo sulla città nemica, e nessuno degli obiettivi segnati sfuggì al loro tiro inesorabile e preciso. Presto anche le batterie antiaeree tacquero, annientate e sconvolte dalle esplosioni devastatrici delle bombe. Dai rifugi incendiati, dalle caserme e dai magazzini di strutti fuggirono terrorizzati gli abissini, lasciandosi dietro quello che prima era un centro vitale dell'organismo etiopico, e del quale adesso non restava che un insieme di rovine fumanti.

La vittoriosa squadriglia italiana risalì tranquilla nelle nubi, e tornò al campo recando sui fianchi dei velivoli il segno del combattimento, e nel cuore degli uomini la gioia di aver compiuto il proprio dovere.

Raggiunto lo scopo prefisso, altri ne sono



Due idromodelli dei triestini Mario Savi e Antonio Sponza.

stati assegnati: nove mete da raggiungere, da marcare con il segno del nostro va'ore; e quegli stessi aviatori che avevano sfidato tranquillamente la morte per violare l'invulnerabilità di Goba, dimenticarono presto questo fulgido capitolo scritto dalla loro audacia nel cielo equatoriale, per far posto nel loro animo al pensiero delle nuove vittorie. Perché quello di Goba non è che uno dei tanti, infiniti episodi che costituiscono la più assoluta normalità per la vita eroica dell'Armata Azzurra nell'Africa Orientale.

VITTORIO E BRUNO

Certi sentimenti li dissimulo per timore che gli animi rozzi li credano affrettazione. Anche poco tempo fa. Precisamente quando Vittorio e Bruno Mussolini sostennero la prova pratica per il brevetto di pilota.

Pensavo: «Quella non è prodezza delle solite, che fanno tremare i nostri cuori di padri, cresciuti nel secolo passato. Qui c'è rischio autentico». E tremavo come per figli miei; e poi, a trionfo avvenuto, mi

commossi fino alle lacrime. Ma chi avrebbe creduto al mio sentimento? Conveniva dissimularlo. A taluni speculatori di professione pareva troppo.

Tuttavia celebri il gesto in un articolo che uscì in questo nostro «Aquilone» (fu proprio quando, o amico Enriquez, con signorile abilità professionale, tu cercavi di difendermi da certe luridissime calunnie).

Ma Vittorio e Bruno Mussolini sono andati alla guerra.

E per «fare la guerra».

La guerra aerea.

Nel '17 conobbi certi illustri giovanotti (illustri per riflesso) che combattevano nelle retrovie e ne riportarono decorazioni.

Ma quando si fa la guerra in aria. (che è già un pericolo di morte il decollo in certe zone); e si sorvolano i tiri antiaerei in posizioni lontanissime dalle basi; e si riporta l'apparecchio con le ferite dell'offensiva nemica; e si vola al buio, e si vola nella burrasca, e si atterra alla ventura; e questo volare, rasentando ogni momento un rischio mortale, dura mesi e mesi, e l'animo è sempre più acceso, e il cuore è sempre più saldo; quando tutto questo si fa volontariamente, e sarebbe facile non farlo; allora, cari miei lettori, allora, cari miei amici, io non ho più ritegno a manifestare in pieno il mio sentimento e bisogna che gridi forte, come gridai la settimana passata nell'aula scolastica agli alunni miei, che Vittorio e Bruno sono due eroi autentici.

Giuseppe Dente

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

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



Arve Mozzarini di Milano, al centro, con un modello ad aria compressa, costruito seguendo «le chiare» (sic) lezioni di Giarella.



PURO FOLLE - Genova. — Mi ricordo con molta simpatia di te, e lodo la tua buona propaganda. Abbiamo poche copie dei primi numeri di quest'anno e perciò se il tuo amico può farne a meno, ci farà un piacere. A te spedisco, immediatamente, cinquanta copie per la distribuzione propagandistica. Ed ora a te la dimostrazione dell'efficacia della tua propaganda. « La Rivista Aeronautica » ha pochissime copie arretrate; alcuni numeri sono poi esauriti. Non ti conviene richiedere gli arretrati che costano L. 20 la copia. Ti ci vorrebbe un patrimonio per acquistare tutti i numeri che ti mancano. La rubrica « I nostri apparecchi » è stata già ripresa. Ti ringraziamo per le tue informazioni sui nuovi tipi. Ma le ditte, che lavorano sotto pressione, si rifiutano, per ora, di darci tutte le indicazioni che possano illustrare la loro nuova produzione. Il « Costruttore di aeromodelli » uscirà tra poco. Trovo giuste le tue ragioni sulle lezioni delle scuole di aeromodellismo. Dovresti, però, interpellare il nostro amico Calcaprina, direttore del corso presso la R.U.N.A. genovese e pregarlo di venire incontro ai desideri degli studenti. La ragione della preferenza dei trimotori ai bimotori è puramente di contingenza. Poiché era pronto un buon prototipo, l'« S. 73 », trimotore, e poiché necessitava un riarmamento celere della nostra aviazione da bombardamento, si è preferito trasformare questo apparecchio in militare anziché dover attendere altri tipi ancora in progetto. Anche dell'« S. 79 » ne verranno costruiti molti esemplari e sarà l'apparecchio da bombardamento più veloce del mondo. Così pure l'« S. 84 » verrà costruito nella versione militare. Vedi che anche in Italia si cominciano a prendere sul serio i bimotori. Sono d'accordo con te sulle ragioni della tua preferenza, aggiungendo che i bimotori possono disporre più razionalmente il loro armamento difensivo. Stami bene e saluti cordiali.

ALBERTO ZAVATTI - Cortona. — Mi sei molto simpatico. Riceverai presto la tessera e l'autografo. Non si è ancora deciso nulla per la canzone. Sappimi dire che cosa intendi per « indicatore librario ». Ti saluto affettuosamente.

UMBERTO MERLIN - Verona. — Giarella ha interrotto improvvisamente la lezione dell'« Eolo Littorio » perché si è improvvisamente ammalato. Egli ha anche dovuto lavorare molto attorno a « Il costruttore di aeromodelli ». Ora sia meglio ed ha finito il libro. Lavora quindi a tutt'uomo attorno all'« Eolo ». Il tuo disegno non mi piace. Permettimi di essere sincero e stami bene.

ANTONIO PIZZOLOTTO - Feltre. — Ho provveduto per l'invio dei numeri arretrati e del supplemento. Per le centine, non avere timori: ti sembrano fragili prima di aver finito il montaggio dell'ala, ma dopo, quando saranno collegate con i longaroni, col bordo d'attacco e col bordo d'uscita, vedrai che sono anche troppo robuste. La prossima volta, dammi pure del tu. Non siamo parenti stretti, fra zio e nipote? Saluti aerei e grazie lo stesso degli auguri.

ANTONIO BERRUTO - Torino. — Ti abbiamo spedito il supplemento. Per sapere quali tipi di apparecchi sono in

Africa Orientale leggesi la risposta a Romanus Pilota pubblicata nel numero 16. Gli apparecchi sono armati di mitragliatrici; sugli apparecchi monoposto da caccia le mitragliatrici, che sono due, sparano con tiro attraverso l'elica, ossia le pallottole passano entro la circonferenza descritta dall'elica, però, evitando di colpire le pale. Il tiro viene regolato a mezzo di un dispositivo di sincronizzazione che non permette, quando la pala dell'elica è disposta verso la bocca della mitragliatrice, l'azionamento del percussore. Sugli apparecchi da bombardamento e da ricognizione le mitragliatrici sono sistemate su torrette girevoli, e possono tirare da ogni lato. Alcuni apparecchi, tra i più grossi, hanno una torretta girevole sistemata nella parte inferiore della fusoliera che permette il tiro

verso il basso. Gli spezzoni sono bombe di piccolo peso che scoppiano appena toccano terra. Si chiamano spezzoni perché l'involo si spezza in minutissime parti, diventando molto efficaci contro il bersaglio da colpire.

AQUILOTTO TREVISANO - Marocco (Treviso). — Pazienza ci vuole, caro mio, per guadagnare il Paradiso. Sappi, in ogni modo, che il tuo racconto è composto da molto tempo e delle illustrazioni ho pronti da un pezzo i clichés. Verrà anche il momento tuo. Saluti segreti.

(Altra posta a pagg. 5, 9, 11).

Cronache d'oro

Mirabile sotto ogni rapporto è l'opera svolta dall'aviazione come mezzo di rifornimento. I servizi logistici stabiliscono le loro basi. Le colonne motorizzate trasportano ai campi di Macallè e Axum i rifornimenti provenienti dai depositi del commissariato. Gli aeroplani caricano i materiali che lasciano a Gondar e a Dessiè dove vengono preparati depositi avanzati. Altri aeroplani raggiungono i distaccamenti dislocati e lasciano cadere i rifornimenti a mezzo di paracadute. I nuovi aeroporti di Dessiè e di Gondar lavorano in pieno. Tutti i movimenti nella zona del Tana sono aiutati e preceduti dall'azione dell'aviazione italiana che controlla l'intero settore del lago Tana e le regioni vicine. Gli aviatori non mettono tempo in mezzo nel rifornire le truppe avanzanti, la cui rapidità di marcia dipende essenzialmente dalla possibilità di rifornimento mediante gli aeroplani. Il rifornimento medio durante le ultime settimane ammonta a 30 tonnellate giornaliere e comprende pane, farina, medicine e scarpe, vestiario, munizioni e tutto quanto può essere richiesto dall'esercito in marcia.

(Tutti i giornali).

L'aviazione, in questi ultimi giorni, ha avuto l'onore dell'alto elogio di S. E. Graziani. L'alto elogio è ben meritato perché gli equipaggi si sono prodigati con uno spirito di sacrificio che ha toccato le più

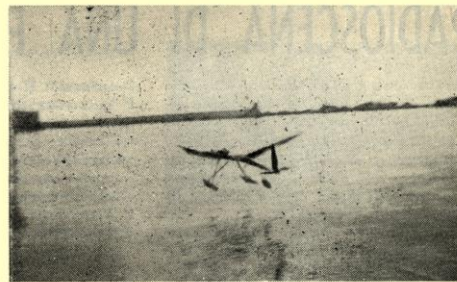
alte vette. Nel momento più critico della battaglia di Gianagobò, nonostante che le nubi scendessero fino a cento metri da terra, una massa di ventidue grandi apparecchi da bombardamento si è lanciata sul nemico e ha eseguito un tiro di grandissima efficacia, per quanto la distanza fra le truppe nostre e quelle nemiche fosse minima; l'aviazione da ricognizione ha poi assolto il suo prezioso compito con quella dedizione assoluta alle truppe di terra che è nelle sue tradizioni. L'una e l'altra specialità hanno pagato il loro tributo di sangue aggiungendo pagine di luminoso eroismo al libro d'oro dell'Aeronautica italiana.

(Corriere della Sera - Mario Massai).

Per la prima volta, credo, nella storia della guerra, il trasferimento di un comando superiore è avvenuto per via aerea. Prova anche questa dell'importanza enorme e della enorme utilità dell'arma. Il trasferimento si è effettuato in un'ora e mezza ad opera di uno stormo di dodici apparecchi C. A. 133. Nonostante le condizioni non ottime del cambio di atterraggio, la manovra aerea si è svolta ottimamente.

(Tutti i giornali).

Anche l'azione di Gianagobò è stata caratterizzata dall'intensa azione dell'aviazione che — dice il comunicato n. 190 — si è prod-



Abbiamo dato notizia, nel numero scorso, dei felici esperimenti di un idromodello eseguiti a Livorno. Ecco l'apparecchio, costruito da Carlo Pavilla e Felli, al decollo. A destra, nell'angolo, si dovrebbe vedere la scia dei passeggeri.

gata oltre ogni misura. E anche durante questa azione il fuoco contr'aereo abissino è stato violentissimo. Un capitano comandante una squadriglia da ricognizione torna al campo di Danan, dopo il suo turno d'osservazione, con 27 fori di pallottole a bordo; un suo subalterno poco dopo è colpito da una palla « dum-dum » e trova la forza di compiere ancora un perfetto atterraggio presso le « impedinente » divisionali salvando la macchina e l'osservatore. All'apparecchio di un altro tenente una rafica di mitragliatrice recide netti i comandi e l'aereo precipita come una foglia morta, si rimette in linea a pochi metri da terra e va a fare una spaventosa serie di capriole a cento metri dall'altro. Miracolo. Il pilota è pressoché illeso, l'osservatore ha una spalla lussata. Altri aerei arrivano bassi, come impingono le circostanze, si fanno crivellare di colpi ma non mollano.

(Corriere della Sera - Mario Massai).

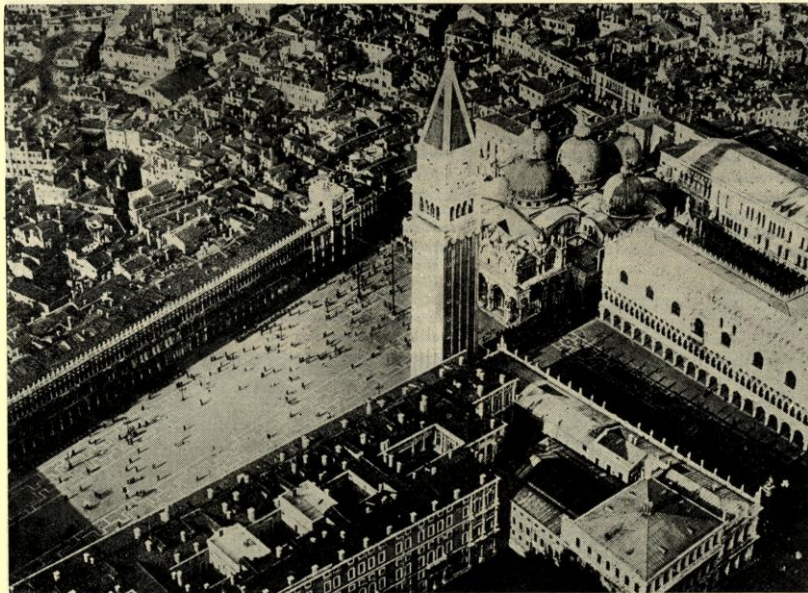
PIER LUIGI PENSO

Era uno dei nostri migliori volatori; la sua biografia non ha bisogno di commenti. Di per sé stessa costituiva una luminosa pagina di storia.

Nato a Venezia nel 1895, al principio della guerra italo-austriaca si arruolò volontario e fu nominato ufficiale di complemento della R. Marina, partecipando a numerose missioni speciali insieme a Sarno e a Rizzo. Dopo esser stato comandante in seconda di una torpediniere della flotta dell'Alto Adriatico, divenne pilota di idrovoltanti, addetto alla Scuola di Venezia. In seguito ottenne il passaggio tra gli ufficiali di Stato Maggiore della Regia Marina in S. P. E. Il 19 luglio 1916 partecipò ad un bombardamento aereo su Modigrad: il suo velivolo venne abbattuto ed egli fu fatto prigioniero. Tentò parecchie volte di fuggire e fu trasferito dall'uno all'altro campo di concentramento. Fu sottoposto a processo in Sebenico, perché sospettato di spionaggio. Rimpatriato, dopo la guerra, fu destinato a Venezia: il 7 novembre 1918 era già nuovamente in servizio. In quell'epoca venne incaricato del servizio di collegamento con idrovoltanti fra Venezia e Trieste.

Costituitasi la R. Aeronautica, passò a farne parte. Fu destinato al comando di un reparto dell'Alto Adriatico, poi, per qualche tempo, addetto al comando della Prima Divisione Aerea di Milano. Dal 1924 in poi compì grandi imprese aviatorie: nella crociera del nord-Europa del 1926 effettuata col comandante Maddalena, fu costretto ad atterrare, con un idrovoltante, sullo Spiluga; effettuò il periplo del Mediterraneo; fu incaricato di presentare in Spagna e Portogallo un nuovo tipo di idrovoltante italiano. Nel 1927 fu pilota di uno dei velivoli con i quali S. E. Balbo sfecce a Rodi e nelle colonie libiche; nel 1928 partecipò al volo dei 61 idrovoltanti. Quale comandante dell'idroscalo sperimentale di Vigna di Valle, collaudò i più moderni tipi di idrovoltanti.

Nel maggio 1928, pilotando un idrovoltante Marina, prese parte alla spedizione di soccorso dei naufraghi del dirigibile « Italia » ed eseguì numerosi voli alla ricerca dell'esploratore Amundsen. Di ritorno dal Polo, nell'ammarrare sul fiume Rodano, urtò con l'apparecchio contro dei fili di corrente ad alta tensione e cadde in acqua, sparendo tra i gorgi del fiume.



111 Venezia (la piazza e la piazzetta, il palazzo ducale e la basilica). Pubblichiamo ogni settimana una o due fotografie aeree. Ogni fotografia viene contrassegnata da un numero. Chi ci procurerà un nuovo abbonamento avrà diritto di chiederci una fotografia originale (18 x 24) indicando il numero della fotografia. Inviandoci il vaglia postale, o facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-20115) si dovranno indicare, oltre al nome e l'indirizzo del nuovo socio, anche il nome e l'indirizzo di chi l'ha procurato.

RADIO SCENA DI UNA PARTENZA IN IDROVOLANTE

ANNUNCIATORE: L'Ente Radio Rurale, allo scopo di preparare delle utili trasmissioni scolastiche di propaganda coloniale, ha effettuato nella nostra grande colonia del Mediterraneo, la Libia, una spedizione per riprendere sui dischi i più caratteristici e interessanti motivi di vita coloniale indigena.

Della spedizione artistica ha fatto parte uno dei nostri radiocronisti, il quale, una bella mattina, ai primi di dicembre, è partito da Roma raggiungendo, dopo appena sette ore di viaggio e sei di volo, la città di Tripoli, superando in così breve tempo una distanza di circa 1200 chilometri.

Dovendo oggi descrivervi una visita all'Idroscalo del Lido di Roma, il nostro radiocronista Cesare Ferri ha ritenuto opportuno di ricostituirvi, con il gentile concorso dell'«Ala Littoria», che è la grande società che gestisce quasi tutte le linee aeree italiane, la scena, anzi le scene cui ha assistito e partecipato, quella mattina della sua partenza per Tripoli. Ascoltate. Siamo a Roma, davanti all'Agenzia dell'«Ala Littoria» in piazza Esedra.

SCENA I.

(Rumore di auto che si avvicina e si ferma - Sportello che si apre e si richiude)

RADIOCRONISTA: Quanto?

AUTISTA: Otto e settantacinque compresi i supplementi.

RADIOCRONISTA: Eecone dieci. Mi dia una lira di resto.

AUTISTA: Grazie.

RADIOCRONISTA: Aspetti che prendo la valigia. Ecco fatto.

AUTISTA: Arrivederla e buon viaggio.

RADIOCRONISTA: Arrivederci, grazie.

(rumore di auto che parte e si allontana)

1° VIAGGIATORE: Scusi, signore, lei aspetta l'idro?

RADIOCRONISTA: No. Veramente aspetto il torpedone, che mi porti al Lido di Roma dove c'è l'idrovolante. Sarà un po' difficile che... l'idro possa venire qui, a Piazza dell'Esedra.

1° VIAGGIATORE: Ha ragione. Mi scusi... sarr... è l'emozione. E' la prima volta che parto per un viaggio aereo. Lei ha volato altre volte?

RADIOCRONISTA: Sì, parecchie volte... Stia tranquillo perché è una cosa semplicissima. Lei si è già presentato all'Agenzia dell'«Ala Littoria»?

1° VIAGGIATORE: No. Bisogna presentarsi?

RADIOCRONISTA: Venga con me. (passi - rumori di un interno di sala dove sono parecchie persone: vocio - ecc.)

1° VIAGGIATORE: I signori debbono partire?

RADIOCRONISTA: Sì. Io vado a Tripoli.

1° VIAGGIATORE: Il suo nome?

RADIOCRONISTA: Ferri.

1° VIAGGIATORE: E lei?

1° VIAGGIATORE: Io sono Antonio Gardella e vado a Siracusa.

1° VIAGGIATORE: Bene. Ora vediamo... Dov'è il registro delle prenotazioni?... Eccolo. Dunque... Ferri... Gardella. Benissimo. Ancora due viaggiatori non si sono presentati. Ora preparo i biglietti per loro... (squilla il telefono)

Pronto... Sì. Agenzia Ala Littoria... Dispiacentissimo, signore, ma non ci sono posti. Posso prenotarli per domani... capisco, signore, ma l'idro parte al completo... Aspetti: c'è una piccola speranza: due viaggiatori non si sono ancora presentati. Provi a telefonare fra qualche minuto. Chissà... Prego, signore.

2° IMPIEGATO: E' sua questa valigia?

1° VIAGGIATORE: No. La mia eccola lì.

RADIOCRONISTA: E questa è la mia; io vado a Tripoli e il signore va a Siracusa. (al 1° Viagg.) Vede? Attaccano alle valigie un cartello con l'indicazione della città dove debbono essere scaricate.

1° VIAGGIATORE: Quando si parte?

1° VIAGGIATORE: Alle sei e mezzo. Fra pochi minuti. Ecco il suo biglietto.

RADIOCRONISTA: Grazie.

1° IMPIEGATO: Ed ecco il suo.

1° VIAGGIATORE: Grazie. A che ora si arriva a Siracusa?

1° IMPIEGATO: Alle 10,35.

1° VIAGGIATORE: Avremo una buona giornata?

1° IMPIEGATO: Certamente. Dall'idroscalo hanno già assicurata la partenza. Vuol dire che i bollettini meteorologici della rotta sono buoni.

1° VIAGGIATORE: Meno male! Così fra quattro ore sarò a casa e potrò salutare mio figlio. Perché, capisce, mio figlio che si è arruolato volontario per l'Africa Orientale, è tornato improvvisamente a casa con una licenza-premio, mentre io ero venuto a Roma per affari. Il telegramma l'ho ricevuto questa notte. Col treno ci avrei impiegato ventidue ore. Con l'idrovolante in tre ore e un quarto arrivo a Siracusa e rivedo il mio bel soldatone!

RADIOCRONISTA: Una bella differenza... e una bella soddisfazione per un padre!

1° IMPIEGATO: Sono a posto i bagagli?

2° IMPIEGATO: Tutto a posto. Anche la posta e i giornali sono sul torpedone.

(squilla il telefono)

1° IMPIEGATO: Pronto? Pronto?

2° VIAGGIATORE: (entrando) Ei, ei, scusi.

Ecco la mia valigia. Sono in ritardo?

1° IMPIEGATO: Un momento, scusi... attendo al telefono. (al 2° viagg.) Lei deve partire? Lei è il signor...

2° VIAGGIATORE: capitano Rossetti: vado a Tripoli.

1° IMPIEGATO: Benissimo. Ne manca ancora uno. Pronto? Senta, uno dei due viaggiatori che mancavano si è presentato ora.

L'altro non si è ancora fatto vivo, ma potrebbe presentarsi all'idroscalo... Sì... va bene... faccia così! Vada direttamente all'idroscalo e se ci sarà il posto, lo accosteranno... Va bene, signore, ma lei comprende che per quanto abbia dei motivi gravi e urgenti per partire, l'apparecchio non può caricare un solo chilogramma di più del peso stabilito... Va bene, sì... Arrivederla... Prego...

2° VIAGGIATORE: Mi favorisce il biglietto?

1° IMPIEGATO: Glielo preparo subito...

2° IMPIEGATO: I signori viaggiatori possono accomodarsi.

(rumori accentuati - tramestio - saluti)

RADIOCRONISTA: Sono le 6 e 30. Prima delle sette saremo all'idroscalo. Alle 7 e 20 la sceremo le acque del biondo Tevere per il bel cielo d'Italia.

1° IMPIEGATO: Ecco il suo biglietto, signore. Lasci pure la valigia, penso io. S'accomodi. (ora il dialogo si sposta all'esterno - rumore d'auto - fermo)

2° VIAGGIATORE: Grazie... Oh, Filippo, parti anche tu?

3° VIAGGIATORE: Caro Rossetti... Che piacere... Sì, parto anch'io. Torno a Tripoli. Sono venuto a prendere la famiglia... C'è anche la signora? Buon giorno, signora...

SIGNORA: Buon giorno, capitano...

ARNALDO: Mamma... quando si parte?

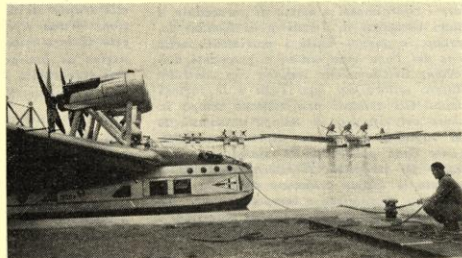
2° VIAGGIATORE: Ma guarda! C'è anche il piccolo Arnaldo... tutta la famiglia in volo. Ma bravi!

3° VIAGGIATORE: Capirai, come funzionario dell'Ente Turistico della Libia, devo dare il buon esempio.

SIGNORA: Mio marito mi ha assicurato che come andare in treno.

2° VIAGGIATORE: E' molto meglio, signora; perché col treno e il piroscafo lei sarebbe arrivata fra tre giorni. Invece così oggi stesso, nelle prime ore del pomeriggio, farà la conoscenza degli arabi e dei minareti delle moschee tripoline.

ARNALDO: Mamma! Quando si vola?



Idrovolanti «S. 66» delle linee marittime dell'«Ala Littoria».

SIGNORA: Tra poco, caro tra poco... sali su. ARNALDO: Io non voglio andare a Tripoli in automobile! Io voglio volare!

3° VIAGGIATORE: Ma sì, stai tranquillo, volerà... volerà proprio come un uccellino.

2° IMPIEGATO: Salgano, signori...

AUTISTA: Siamo pronti?

2° IMPIEGATO: Un momento... Va bene, non manca nessuno. Pronti! Andiamo. (sportelli che si chiudono - rumore di auto che si allontana)

ANNUNCIATORE: Il torpedone carico dei viaggiatori, dei sacchi contenenti la posta, dei pacchi di giornali, attraverso la città che si sveglia e che riprende a poco a poco, la movimentata e fervida vita di ogni giorno. Vicino alla Basilica di San Paolo, imbocca la magnifica autostrada che conduce in venti minuti al Lido di Roma e che è una delle tante superbe realizzazioni del Regime Fascista. Rapidamente il torpedone giunge al Lido e si dirige verso l'idroscalo: una palazzina che è come la Stazione, e i grandi capannoni che sono le case degli idrovolanti.

Eccolo a destinazione.

SCENA II.

(Rumore di auto che si avvicina e si ferma - vocio e rumore dei passeggeri)

ARNALDO: Mamma... quando si vola?!

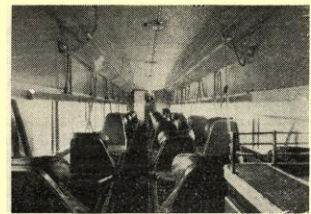
SIGNORA: Un momento, benedetto figliuolo! Me l'avrai chiesto cento volte! Ecco, vedi? Siamo arrivati.

ARNALDO: Dov'è l'aeroplano?

3° VIAGGIATORE: E' là, dentro quel grande capannone. Vede che lo tirano fuori? Però non è un aeroplano.

ARNALDO: Che cos'è?

3° VIAGGIATORE: E' un idrovolante, perché parte dall'acqua e arriva nell'acqua. L'ac-



La lussuosa cabina dell'«S. 74», il potente quadrimotore della linea Roma-Tripoli, che assicura il collegamento delle due capitali in sei ore di volo.

quadrante è quello che parte dalla terra e arriva sulla terra. Hai capito?

ARNALDO: Sì, habbo, quando voliamo?

3° VIAGGIATORE: Affer! Quando sono pronti. Guarda: adesso hanno tirato l'idro fuori dal capannone. Ora lo legano a quelle funi... Sono funi di ferro, sai... Quella grù tira le funi, solleva in alto l'idrovolante, lo sposta sul fiume e lo adagia lentamente sull'acqua...

ARNALDO: Com'è grande! E noi dove ci mettiamo?

3° VIAGGIATORE: Vedi dove sono quei finestrimi? Noi ci metteremo lì dentro.

ARNALDO: Sdraiati per terra?

3° VIAGGIATORE: Ma che sdraiati? Ci si sta benissimo in piedi lì dentro. Noi però staremo seduti su delle comodissime poltrone.

ARNALDO: (con ansia) Andiamo?! andiamo?

3° VIAGGIATORE: Non è ancora ora... fra poco...

ARNALDO: Oh, guarda! Quegli uomini! Lassù!

3° VIAGGIATORE: Sono i meccanici che vanno a verificare i motori. Le ali, le eliche, tutte le parti dell'apparecchio per assicurarsi che tutto sia a posto, in perfetto stato e in perfettissimo ordine.

SIGNORA: Così possiamo viaggiare tranquilli!

3° VIAGGIATORE: Senza dubbio, cara. La nostra aviazione civile ha gli apparecchi più perfetti ed i piloti e motoristi più bravi del mondo. Per questo, sulle nostre linee aeree non si lamentano mai incidenti luttuosi. Ecco, ora provano i motori...

(scoppio di motori in morimento)

ARNALDO: Che chiasso.

3° VIAGGIATORE: Andiamo dentro per la verifica del peso dei bagagli e la consegna dei biglietti. Mancano dieci minuti alla partenza.

(rumore di sala con gente - vocio - sibilo di una macchina per caffè espresso - tintinnio di tazze e bicchieri - il rumore dei motori si sente, un è lontano)

SIGNORA: Guarda, c'è anche il caffè qui!

1° IMPIEGATO: Il suo biglietto, signore?

RADIOCRONISTA: Eccolo.

1° IMPIEGATO: Grazie. A lei. Questo lo conservi perché dovrà consegnarlo all'arrivo a Tripoli. S'accomodi alla verifica del peso bagagli.

RADIOCRONISTA: Sta bene.

2° IMPIEGATO: Questa è la sua valigia?

RADIOCRONISTA: Sissignore.

2° IMPIEGATO: Supera di otto chilogrammi il peso ammesso gratuitamente. Deve pagare la differenza.

RADIOCRONISTA: Quanto?

2° IMPIEGATO: Ecco lo scontrino. S'accomodi alla cassa.

RADIOCRONISTA: Vado.

1° IMPIEGATO: Lei, Signore, quanto danaro porta con sé?

2° VIAGGIATORE: Millecinquecento lire. Guardi.

1° IMPIEGATO: Sta bene. Grazie.

1° VIAGGIATORE: Perché vogliono sapere quanto danaro si porta con noi?

RADIOCRONISTA: Non lo chiedono a tutti. A lei, per esempio, che scende e si ferma a Siracusa e non lascia l'Italia, non chiedono nulla. La verifica è per chi lascia il Paese, per impedire che ci sia qualche sciagurato che tenti di esportare il nostro danaro all'estero, ciò che è severamente vietato per tante buone ragioni che sarebbe troppo lungo spiegare.

1° VIAGGIATORE: Quanto danaro può portare uno con sé?



Posta destinata in Africa Orientale e trasportata con apparecchi dell'«Ala Littoria». Questa fotografia è stata presa a Bengasi.

RADIOCRONISTA: Un massimo di duemila lire e anche più se può giustificarne e dimostrare la necessità.

1° VIAGGIATORE: Capisco! Capisco!
2° IMPIEGATO: Dodici chilogrammi di differenza per il suo bagaglio. Tenga.
2° VIAGGIATORE: E la mia valigia?
2° IMPIEGATO: Quale?
2° VIAGGIATORE: Questa.
2° IMPIEGATO: Supera di poco. Non ne teniamo conto.

2° VIAGGIATORE: Grazie.
SIGNORA: Crede che faremo un volo tranquillo, capitano? Il cielo è coperto.

2° VIAGGIATORE: Non vuol dire... Il cielo può essere coperto e l'atmosfera tranquillissima.

1° IMPIEGATO: Infatti i bollettini meteorologici segnalano ottime condizioni atmosferiche.

1° VIAGGIATORE: Dicono che sullo Stretto di Messina s'incontrano sempre delle correnti e qualche balletto lo faremo...

RADIOCRONISTA: Ma no, stia tranquillo. Lei soffre il mal dell'aria?

ARNALDO: Che cos'è il mal dell'aria?

SIGNORA: Come il mal di mare! Piccoli disturbi che passano subito.

1° VIAGGIATORE: La signora è più coraggiosa di me.

ARNALDO: Quando voliamo, mamma???

SIGNORA: Ancora un momentino. Vedi che portano via le valigie?

ARNALDO: E se l'aeroplano... l'iro... l'aereo volano, parte? (molti ridono)

RADIOCRONISTA: Ma no, l'idrovolante non parte così, all'improvviso. Ci chiamano! Siate tranquillo.

1° VIAGGIATORE: Mi dispiacerebbe proprio se durante il volo dovessi soffrire il mal di mare... o dell'aria, come dice lei!

RADIOCRONISTA: Lei ci pensa troppo, caro signore. Prima di tutto non deve pensarci. Poi deve riflettere che fra poche ore abbraccerà suo figlio, valoroso combattente in Africa Orientale e, soltanto per questo motivo varrebbe anche la pena di affrontare un piccolo disturbo che scompare appena si rimette piede a terra... le pare?

1° VIAGGIATORE: Oh, per questo affronterei ben altro!

RADIOCRONISTA: Poi le do un consiglio. Lei ha fatto colazione?

1° VIAGGIATORE: Un semplice caffè nero!

RADIOCRONISTA: Male, vada al bar e si mangi un paio di panini imbottiti.

ARNALDO: Mamma! Ho fame!

RADIOCRONISTA: Prevedente, il piccino!

SIGNORA: Veramente mio marito ci ha fatto consumare una buona colazione appena alzati. Ma con questa aria mattutina si è digerito tutto. Vero, Arnaldo?

3° VIAGGIATORE: Allora andiamo a seguire il consiglio del signore.

(voci e passi che si allontanano un poco)

Tre panini imbottiti!!!

SIGNORA: (idem) E due a me. Prendi, Arnaldo.

1° IMPIEGATO: Signori... Possono accomodarsi!... Mancano cinque minuti alla partenza.

ARNALDO: Mamma, si parte?

SIGNORA: Sì, tesoro!

ARNALDO: (vivacissimo) Andiamo! Andiamo, mamma! Mangiamo sul coso... sull'idrovolante.

SIGNORA: Andiamo sì, ma non tirare così, mi strappi il soprabito!

(voci e passi, si allontanano)

1° IMPIEGATO: Lei è stato fortunato. Il signore che non si è presentato ha telefonato rinunciando al suo posto. Ecco il suo biglietto. Vuole favorirmi il lasciapassare?

1° VIAGGIATORE: Scusi, la mia carta d'identità?

1° IMPIEGATO: Le sarà consegnata all'arrivo.

4° VIAGGIATORE: La ringrazio. Mi permette di telefonare?

1° IMPIEGATO: S'accomodi... (scatti di telefono che ferma un numero)

4° VIAGGIATORE: Pronto? Maria?? Parto... Sì, parto. Per fortuna un viaggiatore ha rinunciato all'ultimo momento al suo posto...

... Sì, cara, Grazie. Senti, manda subito al telegrafo per questo telegramma urgente — scrivi: «Ente Turistico Tripoli — Confermo partenza alt potete convocare riunione ore sedici alt firmato Mariotti».

Mi raccomando, manda subito e fallo fare urgente... Grazie. Brava. Mi sono tolto un bel pensiero. Arrivederci, cara, a domani sera... Ma sicuro! Sai che per dopodomani ho convocato il consiglio della nostra società... Come? Ma sì, ti dico. Oggi alle due e mezzo arrivo a Tripoli e alle quattro partecipo alla riunione. Domattina riparto naturalmente con l'idrovolante e domani stesso alle quattro circa del pomeriggio sono di nuovo a Roma.

Miracoloso, ma possibilissimo! Milleduecento chilometri all'andata e milleduecento al ritorno in circa trentadue ore di cui 12 di volo e 20 per sbrigare i propri affari e... riposare. Ciao, cara. F' tardi... Grazie, sì, arriverci cara e un bacio al nostro Giorgino.

(All'aperto - rumore del motore in movimento)

ARNALDO: Mamma, quando voliamo?!

SIGNORA: Ecco... ancora pochi minuti di pazienza.

3° VIAGGIATORE: Vedi? Finiscono di caricare la posta.

SIGNORA: Quanti sacchi!

1° VIAGGIATORE: Ma siamo tutti qui? Non si è poi in tanti! Avevano detto che si partiva al completo!

4° VIAGGIATORE: Hanno fatto un mondo di difficoltà per lasciarmi partire!

2° VIAGGIATORE: Perché siamo al completo come peso. Vede? Hanno lasciato a terra anche dei pacchi di giornali. Questo idrovolante reca la posta per l'Africa Orientale...

RADIOCRONISTA: Infatti ne ho veduti caricare tanti sacchi e siccome l'apparecchio non può portare niente di più del peso stabilito, perché la posta non manchi ai nostri soldati che combattono laggiù, qualche viaggiatore viene lasciato a terra... E' più che giusto!

1° VIAGGIATORE: Oggi è martedì; quando arriverà questa posta in Africa Orientale?

3° VIAGGIATORE: Arriverà domenica. La Società «Ala Littoria» ha istituito un servizio esclusivamente postale, bisettimanale, da Tripoli ad Asmara.

RADIOCRONISTA: Qualche pacco di giornali lo caricano, però. Vede?

4° VIAGGIATORE: Pensi che oggi, nelle prime ore del pomeriggio, a Tripoli potranno

leggere i giornali che sono usciti questa mattina a Roma.

2° VIAGGIATORE: A proposito! Dimenticavo! Scusi lei, mi fa un favore?

2° IMPIEGATO: Dica pure, signore.

2° VIAGGIATORE: Guardi, avevo portato con me questa lettera che va a Barcellona. Vorrei che partisse stamane...

2° IMPIEGATO: La lasci pure a me, che la faccio partire.

2° VIAGGIATORE: Gliene sono proprio grato.

A che ora parte l'idro per Barcellona?

2° IMPIEGATO: Alle 9.

2° VIAGGIATORE: E arriva?

2° IMPIEGATO: Alle 16, con un'ora di fermata a Genova e un'ora a Marsiglia.

RADIOCRONISTA: Sette ore di viaggio, cinque di volo...

2° VIAGGIATORE: Questa sera il mio cliente di Barcellona riceverà la lettera, Grazie mille.

2° IMPIEGATO: Prego, signore.

1° IMPIEGATO: Signori, si accomodino. Ecco: loro da questa parte e... loro dall'altra.

RADIOCRONISTA: Distribuiscono i viaggiatori fra le due cabine dei galleggianti.

ARNALDO: Mamma, andiamo!

MAMMA: Ma sì, ma sì...

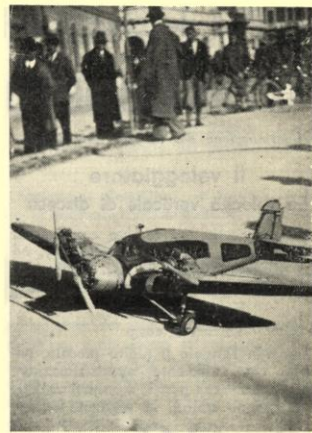
3° VIAGGIATORE: Questa volta andiamo davvero...

RADIOCRONISTA: Questo halillino diventerà un aviatore. Vero, piccolo?

ARNALDO: Sicché.

RADIOCRONISTA: E farai bene. Vai, vai avanti con la mamma.

(passi - colpi secchi - rumori - voci che



Il «Breda 46» del ferrarese Drogetti.

che il rapporto minimo fra la sezione maestra della fusoliera e la superficie portante sia di 1 : 25. Però, se vuoi fare l'ala di 30 dmq di superficie (cosa ammissibile) la sezione maestra dovrà avere una superficie di almeno $30 : 25 = 1,2$ dmq. Ci siamo capiti? Lo spero. Ti saluto caramente.

DOMENICO MARGENARO - Genova. — Suppongo che a Genova esista certamente un negozio del genere che cerchi: chiedi a un falegname o ad un ebanista. Oppure rivolgiti a una delle ditte specializzate in materiali per l'aeromodellismo citate sul giornale. Saluti.

giar.

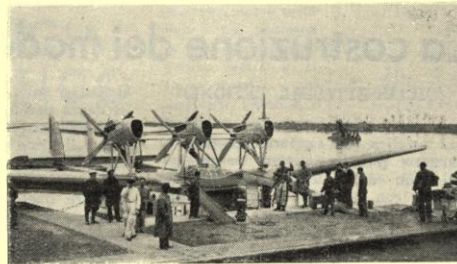


Invito tutti gli abbonati che mi scrivono, ad allegare o incollare alle loro lettere o cartoline, l'indirizzo applicato sulla fascetta con la quale ricevono il giornale.

ARMANDO GUIDOTTI - Zara. — Dalla tua lettera si ha l'impressione che tu sia un bravo ragazzo e quindi meriti una lode per i tuoi propositi. Lode che va anche a tua sorella, che tanto pazientemente ti aiuta nell'opera di costruzione aeromodellistica. Quando gli abbonati de «L'aquilone» raggiungeranno una data cifra, faremo senz'altro questo famoso distintivo. Ti pare che io sia tanto vanitoso da pubblicare la mia imagine sul giornale? E poi non pubblico più caricature. I miei aeronipoti si debbono dedicare a disegnare vignette umoristiche, che offrono un campo ben più vasto di quello delle mie effigie. La tua idea delle fotografie degli apparecchi italiani la giudico ottima. Prossimamente intercaleremo alle fotografie delle città anche alcune delle più belle fotografie dei nostri aeroplani. A Zara, l'italianissima, siete ancora troppo pochi. Conto su te per una buona propaganda. Se ritieni opportuno, chiedimi delle copie di saggio da distribuire tra i tuoi amici intelligenti. Saluti.

GIOVANNI CALI - Catania. — Non abbiamo altri disegni dell'idromodello SID 66, che mi sembrano abbastanza compiti, del resto. Bisogna andare anche un po' con il proprio raziocinio; si tratterà di fare qualche prova. Saluti aerei.

(Altra posta a pagg. 3, 9, 11).



Imbarco di posta e di passeggeri su un idro «S. 66» in servizio sulla linea Roma-Tripoli.

si spegne poco a poco - due colpi consecutivi di sportelli che si chiudono. Rumore un poco più accentuato del motore che poi si allontana).

ANNUNCIATORE: (Mentre l'annunciatore parla - il rumore del motore si allontana - poi si sente che accelera - infine si sente il rumore del velivolo che ha decollato, passa sopra e si perde alto e lontano).

Ecco: il nostro radiocronista ha iniziato così il suo viaggio aereo. L'idrovolante ora viene trasportato a rimorchio da un motoscafo e segue la corrente del fiume, sino al mare. A un cenno del pilota le corde vengono allentate e abbandonano l'apparecchio; il motoscafo si mette quindi in disparte. L'idrovolante accelera il ritmo dei suoi potentissimi motori, avanza veloce e superbo fluttando sulle acque e sollevando ondate che coprono quasi le cabine dei passeggeri ermeticamente chiuse. A poco a poco, quasi inavvertitamente, l'apparecchio si stacca dall'acqua... si solleva... con un lungo giro è sul nostro capo... Ecco sul Lido di Roma da dove partirono un giorno le navi vittoriose del più grande impero del mondo e da dove oggi partono e arrivano ogni giorno i potenti velivoli dell'Italia Fascista.

L A P O S T A DEL' AEROMODELLISTA

IGNIO CELLIGER - Fiume. — L'articolo 5 del regolamento del Concorso Nazionale significa questo: un modello che abbia la fusoliera lunga 1 m., ossia 10 dm., dovrà avere l'ala di superficie almeno $10 \times 10 : 4 = 25$ dmq. La sezione maestra della fusoliera (ossia la superficie della sezione più grande) dovrà essere di $10 \times 10 : 100 = 1$ dmq. al meno. Così è soddisfatta anche la condizione

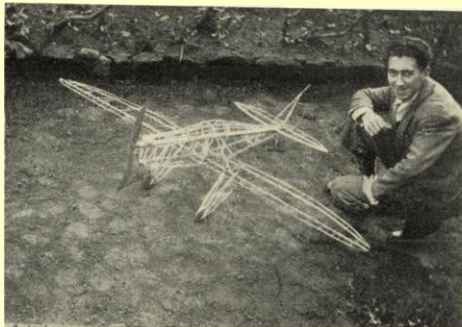
**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AEROMODELLI**

Utensili e materiali

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

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Rivo Reno, 118 - BOLOGNA



Un'accurata struttura, di Carlo Chini di Roma; il solo peccato è la gobba a metà fusoliera.

La Palestra dell'aeromodellista

Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

Il veleggiatore

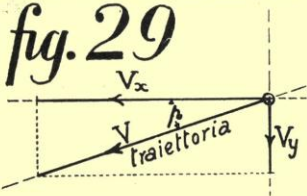
La velocità verticale di discesa

Consideriamo ora le due componenti della velocità V , una verticale, V_y , ed una orizzontale, V_x (fig. 29). I valori di esse, determinata V , saranno i seguenti:

$$V_y = V \times \sin p$$

$$V_x = V \times \cos p$$

Essendo l'angolo p molto piccolo, potremo con sufficiente approssimazione considerare $\cos p = 1$ e $\sin p = \text{tg } p$; si ottengono quindi le seguenti espressioni:



sioni della velocità sulla traiettoria, V , e delle componenti verticale di discesa, V_y , ed orizzontale, V_x (2):

$$V = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{C_p \times d}}$$

$$V_y = V \times \text{tg } p = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{C_p \times d} \times \frac{1}{E}}$$

Nel caso particolare del veleggiatore, il risultato da ottenere è la minima velocità verticale di discesa V_y data dalla formula 11), che potremo scrivere nella forma seguente:

$$V_y = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{d} \times \frac{1}{E \times \sqrt{C_p}}}$$

dalla quale risulta che la velocità verticale di discesa dipende, oltre che dall'assetto, secondo il quale varia il valore $E \times \sqrt{C_p}$, anche dal carico alare.

A parità di carico alare, e trascurando le variazioni della densità dell'aria dovute alle differenze di quota, il minimo valore di V_y si ha quando sia massimo il valore di $E \times \sqrt{C_p}$.

Sostituendo ad E il valore noto $\frac{C_p}{Cr}$, si ottiene

$$E \times \sqrt{C_p} = \sqrt{\frac{C_p^2}{Cr^2}}$$

Occorrerà quindi determinare l'assetto per il quale risulti massimo il valore dato da tale formula.

È questo un secondo assetto caratteristico, per il quale si ottiene la minima velocità verticale di discesa, pur essendo maggiore l'inclinazione della traiettoria, sull'orizzontale, di quella ottenuta con l'assetto di massima efficienza. L'apparente contraddizione si spiega facilmente: infatti l'assetto per il quale è massimo il valore 14) corrisponde ad una incidenza maggiore di quella dell'assetto di massima efficienza; ne risulta che la resistenza all'avanzamento sarà maggiore, e quindi risulta minore la velocità sulla traiettoria.

Supponiamo che un apparecchio parta dal punto A (fig. 30), tenendo sulla traiettoria l'assetto di massima efficienza: percorrerà la traiettoria AB, giungendo, dopo un certo intervallo di tempo, nel punto B. Quindi l'apparecchio, partendo ancora da A, tenga sulla traiettoria l'assetto per il quale è massimo il

valore di $\sqrt{\frac{C_p^2}{Cr^2}}$; l'inclinazione della

traiettoria, essendo minore l'efficienza corrispondente a questo assetto, sarà maggiormente inclinata sull'orizzontale, ma la velocità sulla traiettoria sarà diminuita, essendo aumentata la resistenza: nello stesso intervallo di tempo considerato nel primo caso, il percorso sarà ad esempio AC. Le perdite di quota, nello stesso tempo, sono date dai segmenti verticali AB' ed AC', dei quali il secondo è minore del primo: ne risulta che la velocità verticale di discesa è minima nel secondo caso.

È questa proprietà che occorre sfruttare nei veleggiatori, quando si voglia ottenere il massimo di durata, ottenendo lo scopo di poter sfruttare correnti ascendenti di minore velocità verticale. Infatti, se un veleggiatore ha velocità verticale di discesa di m. 1 al secondo, entrando in una corrente ascendente di velocità verticale uguale, manterrà la stessa quota; se il veleggiatore ha velocità verticale di discesa di m. 0,70 al secondo, con la stessa corrente ascendente guadagnerà di quota di m. 0,30 al secondo, e sarà sufficiente,

La costruzione dei modelli volanti

(DICIASSETTESIMA LEZIONE)

Un aeromodello con carico elevato avrà un'elica con rapporto fra passo e diametro piccolo, mentre un aeromodello con carico leggero dovrà avere un'elica con rapporto fra passo e diametro più grande.

Per trovare il passo di un'elica vi è pure un diagramma, rappresentato nella tabella allegata, che serve appunto a ricavare il rapporto che deve esistere fra diametro e passo in proporzione al carico alare (pag. 9).

Sulla scala orizzontale sono segnati i diversi valori del carico alare, progressivi fra due e trenta grammi per ogni decimetro quadrato di superficie; in verticale sono segnati i diversi rapporti, da 0,4 a 2, fra il passo ed il diametro dell'elica, a seconda del carico unitario.

L'uso di questo grafico è facile quanto quello usato per trovare il diametro, e basterà un semplice esempio per comprenderne la semplicità.

Si consideri il caso precedente, per il quale abbiamo visto che occorre un'elica con diametro di cm. 26; se il modello ha un carico unitario di grammi 12 per dm², tracciamo sul grafico una linea verticale, partendo dal punto 12 della scala orizzontale, fino ad incontrare la curva. Da questa intersezione tracciamo una retta orizzontale, che dà, sulla scala verticale, un valore molto prossimo ad 1,5, e ciò vuol dire che il rapporto fra diametro e passo dovrà essere di 1,5; ossia per ottenere il passo dell'elica considerata, basterà moltiplicare la misura del diametro per 1,5; nel caso presente, se il diametro è uguale a cm. 26, basterà moltiplicare cm 26 x 1,5.

Quando ci sono questi dati, cioè diametro e passo, si potrà fare il disegno



per il mantenimento di quota, una corrente ascendente più debole, cioè di m. 0,70 al secondo.

(Il seguito al prossimo numero).

Logeguer B1

(2) Geometricamente si ottiene, dalla fig. 29, che il rapporto fra le velocità V_x e V_y è uguale al valore di E , come si è visto nella nota (1) nei riguardi di Cr e di C_p . Si ha quindi:

$$\frac{V_x}{V_y} = E$$

ed essendo l'angolo p in realtà molto piccolo, potremo considerare $V_x = V$ con sufficiente approssimazione, ottenendo il valore della velocità verticale di discesa:

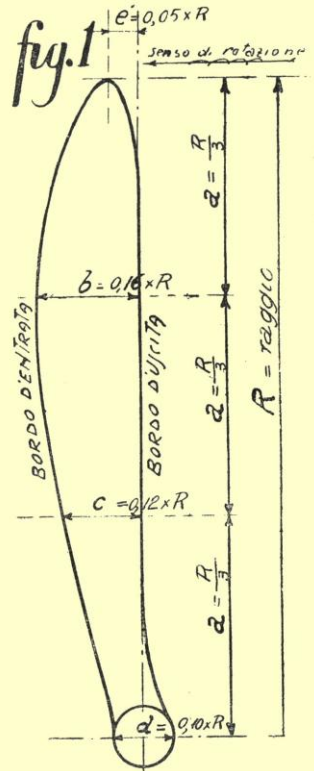
$$V_y = V_x \times \frac{1}{E} = V \times \frac{1}{E}$$

e sostituendo a V il valore che possiamo ricavare dalla formula 1) del Cap. I, sostituendo a P il peso Q :

$$V = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{C_p \times d}}$$

si ottiene

$$V_y = \sqrt{\frac{Q}{S} \times \frac{1}{C_p \times d} \times \frac{1}{E}}$$



dell'elica sulla carta; ma prima ancora si dovrà decidere la forma, e se il passo debba essere costante o vario.

Per il passo si potrà adottare il passo costante per apparecchi di piccola mole e leggeri; mentre per gli altri si potrà adottare quello vario, considerando il rapporto trovato quale media fra il passo massimo all'estremità della pala e quello minimo in prossimità del mozzo.

In quanto alla forma, si deve tener presente che, a parità di motore, un'elica a pale larghe offre una resistenza maggiore, per cui la sua rotazione è più lenta.

Perciò è consigliabile, per apparecchi di medio peso e pesanti, e che si vogliono far volare piano, adottare eliche di pala larga; mentre per gli altri, leggeri e veloci, si debbono usare eliche a pala stretta.

Per chi ancora non ha pratica, e si trovasse in difficoltà per disegnare un'elica, diamo nella figura 1 una sagoma di elica vista di fronte con i singoli dati di proporzionalità, avvertendo che la forma di tale elica è risultata ottima per gli aeromodelli.

Abbiamo detto che, prima di costruire l'elica, occorre farne il disegno; perciò, stabilita la forma di fronte, si dovranno tracciare gli angoli delle diverse sezioni per avere il passo voluto, al fine di conoscere i diversi spessori della pala e di conseguenza le dimensioni massime del blocco di materiale, da cui si vorrà ricavare l'organo di propulsione.

Si tenga presente la fig. 2: su un foglio di carta si traccia una linea orizzontale XX, chiamata asse; su questa linea base si traccia una perpendicolare YY, che dovrà servire per disegnare la forma dell'elica vista di fronte.

Disegnata la figura della pala, si divide il suo raggio in parti eguali a partire dal centro del mozzo; per i punti di divisione si tracciano le parallele all'asse XX.

A fianco del disegno di fronte, si traccia poi la sezione degli spessori massimi, i quali so-

no quasi sempre a piacimento del progettista.

Di solito si tiene lo spessore di due millimetri all'estremità della pala, e lo si aumenta progressivamente verso il mozzo nella proporzione del due per cento.

A fianco di questo disegno si traccia un altro asse $Y_1 Y_1$, perpendicolare all'asse base XX; quest'asse attraverserà pure le parallele anzidette, e su cui verranno considerate le sezioni della pala.

A partire dal punto d'incontro dell'asse $Y_1 Y_1$ con l'asse base, si porterà su questo un punto distante quanto $P : 2 \pi$, ossia la misura del passo voluto diviso per due volte 3,14, ossia 6,28.

Da questo punto si tracceranno tanti raggi, i quali dovranno passare ognuno per i punti di intersezione dell'asse $Y_1 Y_1$ con le parallele che dividono le sezioni: ognuno di questi raggi formerà con l'asse $Y_1 Y_1$ tanti angoli i_1, i_2, \dots , ecc., che sono gli angoli di inclinazione della pala in ognuna delle sezioni che si considerano.

Riportando per ogni sezione di pala la sua larghezza in proiezione a, a_1, a_2 , ecc. sull'asse $Y_1 Y_1$, ognuna in corrispondenza del raggio che ne determina l'angolo, e tracciando poi delle parallele a quelle di sezione, si avrà su ogni raggio la larghezza reale della pala in ogni singola sezione.

Determinate le larghezze, sarà allora facile disegnare le sezioni, riportando per ognuna di esse lo spessore massimo corrispondente e ricordando di dare una forma di buona penetrazione, adottando un profilo come se si trattasse di un'ala.

Come l'ala, anche le pale delle eliche devono avere il bordo d'entrata ed il bordo d'uscita, e perciò il profilo verrà disposto come in un'ala.

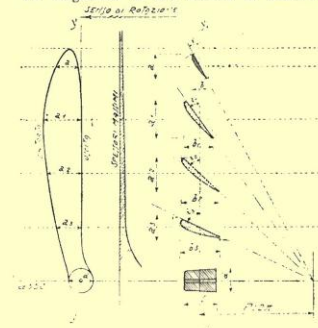
Se di ogni singola sezione si considera l'altra proiezione sulla retta parallela all'asse XX, si avranno le larghezze b, b_1, b_2 , ecc. laterali dell'elica, corrispondenti ad ogni sezione.

Ripartendo queste larghezze perpendicolarmente ad un asse $Y_2 Y_2$ tracciato a fianco, si ottiene il tracciato della pala dell'elica vista di fianco.

Seguendo alla lettera questo procedi-

mento, si vedrà che la larghezza reale della pala in prossimità del mozzo tende a divenire di un valore infinito; per cui, tenendo conto di ciò che in pratica si è constatato, e cioè che effettivamente la parte dell'elica che lavora è l'ultimo terzo della pala, si potrà stabilire la larghezza C del mozzo e raccordare i suoi punti estremi con il contorno della vista laterale, restringendo solo il necessario senza far variare l'angolo della pala, ossia mozzandone in questo tratto la sezione.

La larghezza C del mozzo si stabilisce a piacimento, ma consigliamo di non farla mai minore del diametro d) del mozzo stesso.



Quanto abbiamo ora esposto è riferito ad un'elica a passo costante. Volentieri, cosa molte volte utile a farsi per poter controllare nell'esecuzione materiale l'uguaglianza esatta delle pale.

do, invece, disegnare un'elica a passo vario, si procederà nello stesso modo; solo si dovrà modificare l'origine dei raggi che determinano gli angoli di inclinazione delle pale e cioè: stabilire il passo massimo e quello minimo, si segnano sull'asse base (fig. 3) due punti a distanza P min : 2 π, e P max : 2 π dall'asse Y1 Y1. Questi due punti saranno le origini dei raggi che determinano l'inclinazione della sezione a passo minimo e di quella a passo massimo.

I raggi intermedi poi dovranno avere origine in punti intermedi fra i due estremi, e che dividano tale intervallo in parti proporzionali ai segmenti compresi fra le sezioni della pala.

Salvo ciò, il procedimento grafico è identico a quello per l'elica a passo costante.

Nella fig. 3 riproduciamo il disegno di un altro tipo di elica a passo costante, da cui risulta come ugualmente sia facile ricavare anche lo sviluppo della pala.

(Continua).

Giarella

GARA "COPPA DI FRANCIA" PER MODELLI A ELASTICO

Nel numero 15 abbiamo pubblicato il regolamento della gara «Coppa di Francia» per modelli con motore a scoppio; pubblichiamo ora il regolamento della gara internazionale «Coppa di Francia» per modelli a elastico, indetta dal Modèle Air Club de France (M.A.C.F.).

I. — REGOLAMENTO GENERALE.

Art. 1. — Il Modèle Air Club de France indice una gara di modelli volanti, aperta a tutte le Nazioni aderenti alla F.A.I., per l'attribuzione della «Coppa di Francia».

Art. 2. — Questa coppa annuale, del valore di 1.000 franchi (fondazione Ed. Tulliez) sarà vinta nominalmente dal primo classificato, ma sarà data in consegna, per un anno, all'associazione alla quale esso è iscritto.

Art. 3. — La coppa annuale sarà messa in competizione, per principio, ogni anno, con prove da disputare in Francia.

Sarà definitivamente assegnata all'associazione che l'avrà avuta in consegna per tre anni, anche non consecutivi. Nel caso che non possa aver luogo l'attribuzione, la coppa sarà data in consegna al M.A.C.F.

Art. 4. — Questa coppa è riservata ai modelli volanti con motore elastico, e la classifica dei concorrenti sarà fatta in base alla durata di volo.

Art. 5. — Ogni Nazione potrà essere rappresentata da una squadra composta, al massimo, di 6 (sei) concorrenti.

I concorrenti dovranno essere domiciliati nel paese da loro rappresentato, ma potranno essere di nazionalità diversa da quella dell'associazione alla quale sono iscritti.

II. — REGOLAMENTO DELLA GARA 1936.

Art. 1. — Per l'anno 1936, le gare internazionali si svolgeranno nel giorno di domenica 31 maggio 1936 (Pentecoste) a Parigi, sul campo militare di Vincennes, con inizio alle ore 11.

Art. 2. — La gara è riservata esclusivamente ai modelli a fusoliera, con motore elastico, rispondenti alle caratteristiche che seguono:

Superficie portante alare: 13 dm² (tredecim) con una tolleranza in più o in meno del 5%.

Carico alare minimo per dm²: 10 grammi (dieci).

Rapporto fra la lunghezza L del modello,

fuori tutto, e l'apertura E, minore o al massimo uguale a 1.

$$\frac{L}{E} = 1$$

E

Sezione maestra S della fusoliera, o sezione totale delle fusoliere, uguale o superiore a 1/100 del quadrato della lunghezza L.

$$S = \frac{L^2}{100}$$

100

Art. 3. — La classifica sarà fatta in base alla media dei tempi di 3 voli.

Le partenze avverranno da una pista preparata.

L'ordine di partenza sarà tirato a sorte fra i numeri d'iscrizione degli apparecchi.

I concorrenti che non si presentano per effettuare il volo entro tre minuti dalla chiamata, saranno considerati come partiti, ed il tempo di volo sarà considerato nullo.

Art. 4. — Il concorrente primo classificato riceverà una medaglia e 200 franchi.

Il secondo riceverà una medaglia e 150 franchi.

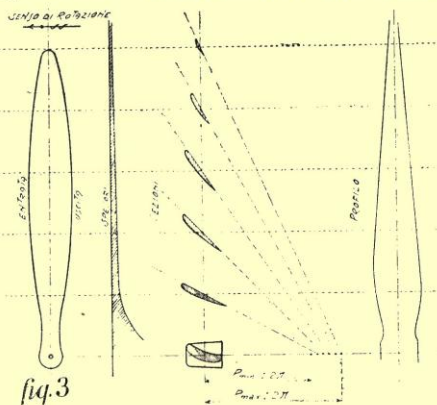
Il terzo riceverà una medaglia e 100 franchi.

Art. 5. — Ogni persona che presenta un apparecchio dovrà dichiarare di concorrere in proprio nome, o in luogo d'un concorrente iscritto ma assente.

Art. 6. — Il numero attribuito ad ogni apparecchio dovrà apparire chiaramente sull'ala, sulla fusoliera e sull'impennaggio verticale.

Art. 7. — Non potrà essere eseguito nessun volo di prova durante le gare, salvo autorizzazione della giuria.

Art. 8. — La giuria conterà di cinque componenti, che nomineranno un presidente. Essa avrà pieni poteri per ogni decisione stimata utile.



Le prove saranno controllate da cronometristi ufficiali o commissari dell'Aero Club di Francia.

Art. 9. — Le responsabilità degli eventuali danni a terzi o a sé stessi sono a carico esclusivamente dei concorrenti.

Art. 10. — La tassa d'iscrizione è di 5 franchi (cinque) per apparecchio. Le domande d'iscrizione dovranno essere indirizzate al Presidente del Modél Air Club di Francia, 8 Rue Faidherbe, Parigi (XI^e) Francia, prima del 15 maggio 1936.

Art. 11. — Le prove saranno sottoposte al

codice sportivo e secondo il regolamento generale dei primati per modelli volanti della Federazione Aeronautica Internazionale.

I primati battuti durante le prove saranno proposti per l'omologazione della F.A.I. e, a tal fine, i concorrenti dovranno munirsi della licenza di aeromodellista.

Art. 12. — L'iscrizione al concorso implica l'accettazione integrale del presente regolamento.

Seguono le disposizioni per le eliminatorie tra le associazioni aeromodelistiche francesi.

LEZIONI SUL MOTORE

III.

Dei motori a combustione interna, quelli usati principalmente in aviazione sono i motori a carburazione chiamati anche a scoppio o ad accensione. In questa specie di motori, come abbiamo altre volte accennato, è introdotta una miscela di combustibile liquido evaporato ed aria comburente, che viene poi infiammata con apposito dispositivo a scintilla elettrica.

In aeronautica come combustibile si adopera quasi esclusivamente la benzina, alcune volte mescolata con altri combustibili come benzolo, alcool, toluolo ecc., che conferiscono al carburante caratteristiche speciali.

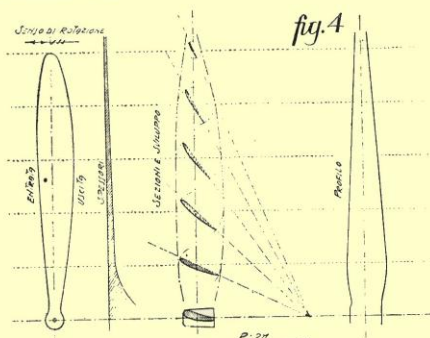
Un poco di nomenclatura delle varie parti che costituiscono il motore e poi passeremo ad esaminare come evolve, dentro il cilindro motore, la miscela per generare il lavoro meccanico che desideriamo ottenere.

Dunque, il motore a scoppio si compone essenzialmente di un cilindro, con la superficie interna perfettamente liscia, nel cui interno scorre un pistone o stantuffo a tenuta perfetta. Il cilindro viene fissato ad un basamento, chiamato anche carter, chiuso nella parte inferiore da una coppa.

La biella è collegata da una parte (piede di biella) mediante un perno, detto spinotto, allo stantuffo e dall'altra (testa di biella) alla manovella dell'albero motore. Sul fondo del cilindro sono praticati due fori che fanno capo a due tubi di aspirazione e di scarico: uno per l'introduzione della miscela fresca, l'altro per l'espulsione dei gas combusti quando hanno fatto il loro lavoro. Questi due fori sono chiusi ed aperti da due rubinetti, più propriamente dette valvole, che prendono il nome rispettivamente di valvola di aspirazione e valvola di scarico. Il movimento di apertura e di chiusura viene provocato da un meccanismo mosso dal motore stesso, che costituisce la distribuzione. L'accensione viene effettuata mediante una scintilla elettrica che scocca tra le punte di una candela avvitata a tenuta dalla parte

superiore del cilindro, in corrispondenza della così detta camera di scoppio. La corrente necessaria per la produzione della scintilla viene generata da una macchina elettrica, mossa anche essa dal motore, che prende il nome di magnete.

Il pistone può compiere nel cilindro un movimento di vai e viene su un percorso limitato dagli organi di collegamento dello stantuffo coll'albero motore; tali organi, ossia la biella e la manovella, trasformano il moto oscillatorio alternato in moto rotatorio continuo.



Questo percorso che va dunque da una posizione più alta, detta di punto morto superiore, ad una posizione più bassa, di punto morto inferiore, prende il nome di corsa. Il diametro del cilindro si chiama anche alesaggio.

Ora fate bene attenzione: la cilindrata del cilindro è il volume che il pistone lascia, per così dire, dietro di sé partendo dal punto più alto fino al più basso percorrendo cioè l'intera corsa; il volume tra il «cielo» del cilindro e il pistone che trovasi nella posizione più alta, si chiama camera di scoppio; la somma di questi due volumi si dice cilindrata totale. Un esempio chiarirà meglio quanto abbiamo detto. Si abbia un cilindro di un motore con un diametro di 14 cm. il cui stantuffo faccia una corsa di 16 cm. Quale sarà la cilindrata? E' presto fatto. Sapete come si fa a trovare il volume del cilindro? Sì, naturalmente. Ebbene, moltiplicando l'area della base che in questo caso è $3,14 \times 7^2 = 153,86$ per la corsa di 16, si ottiene una cilindrata di 2461 cm. cubi pari a litri 2,461.

Se il motore fosse a 12 cilindri (motori policilindrici) la cilindrata complessiva sarebbe $12 \times 2,461 = 29,532$.

E' molto importante fissare bene questi dati per non creare confusioni. Infatti, come vedremo, uno dei fattori che definisce la potenza della macchina è appunto la cilindrata e ciò che ne influenza il rendimento termico (rapporto tra le calorie che si trasformano in energia meccanica e le calorie fornite dal combustibile) è il volume della camera di scoppio in relazione alla cilindrata totale. Dividendo il volume di questa cilindrata per il volume della camera di scoppio, ossia facendo il rapporto fra questi due valori, si ottiene il rapporto di compressione.

Per riprendere l'esempio precedente, se il volume della camera di scoppio, fosse, ammettiamo, di 615 centimetri cubi, il rapporto

di compressione indicandolo con la lettera e sarebbe,

$$\frac{\text{volume cilindro} + \text{volume cam. scoppio}}{\text{volume camera scoppio}} = \frac{2461 + 615}{615} = 5.$$

Per dare una idea dell'importanza di questo rapporto di compressione aggiungeremo

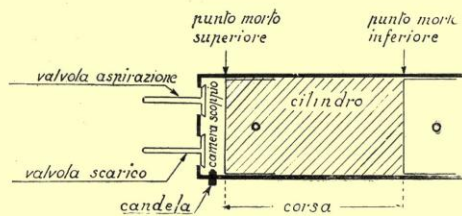


Fig. 1 — Rappresentazione schematica del cilindro motore — In figura sono rappresentate le due posizioni estreme del pistone: punto morto superiore e inferiore.

che il rendimento termico, per $\epsilon = 4$ è di 0,35 per $\epsilon = 6$ è di 0,42 e per $\epsilon = 7$ è di 0,45.

A questo punto mi domanderete: « Quale è il sistema per introdurre la miscela nel cilindro? Quale è il momento più adatto per provocare la combustione? Come si scacciano i gas bruciati? ». Un momento, andiamo per ordine.

Intanto tutte queste operazioni, che determinano il ciclo di funzionamento della macchina, possono essere compiute nel cilindro con due, quattro, sei corse dello stantuffo e in corrispondenza il motore prende il nome di motore a due tempi, quattro tempi, sei tempi. A noi interessa particolarmente quel-

ritorno, mentre si apre la valvola di scarico. Il pistone indietreggiando scaccia i gas combusti che escono dal tubo di scarico. In questo quarto tempo si ha la fase di scarico.

Per ordine, dunque, le fasi sono: aspirazione, compressione, scoppio-espansione, scarico; di queste soltanto una produce lavoro e precisamente la fase di espansione che viene infatti chiamata fase utile. Le altre sono dette fasi passive.

La ragione di queste denominazioni sta appunto nel fatto che, mentre l'espansione genera il lavoro meccanico, le altre fasi avvengono per l'impulso dato dalla prima, sfruttandone parte del lavoro.

Insomma, una volta avviato il motore, facendogli compiere le fasi di aspirazione e compressione e successiva accensione, la fase attiva, espansione, è in grado di far ruotare l'albero motore di quel giro e mezzo che provoca lo scarico, la nuova aspirazione, la compressione e anche l'accensione perché il magnete è collegato con l'albero motore.

In tal guisa il motore prende a ruotare in modo continuo.

U. Luccardi

CRONACA BREVE

LA GERMANIA HA DECISO la costruzione dei due nuovi dirigibili « L. Z. 130 » e « L. Z. 131 » che saranno pronti fra brevissimo tempo.

PER IL PERIODO DALL'8 AL 10 MAGGIO è annunciato il primo volo attraverso l'Atlantico settentrionale del dirigibile « Hindenburg » che atterrerà a Lakhurst (Stati Uniti).

E' STATA VARATA A KIEL la terza nave appoggio della Società tedesca di navigazione aerea « Luft Hansa », battezzata col nome di « Ostmark » e destinata a servire di base ai servizi dell'Atlantico meridionale.

LA CITTA' DI BERLINO ha deciso di dare a sedici strade il nome di eroi dell'aria.

LA POLONIA STA ORGANIZZANDO una ascensione stratosferica alla quota di 35.000 metri con uno sferico di costruzione nazionale.

LE COMPAGNIE AEREE DEGLI STATI UNITI D'AMERICA hanno trasportato nel 1935 il complessivo numero di 746.946 passeggeri, che è il maggior totale finora raggiunto e che rappresenta il 61% di aumento su quello del 1934.

IL MINISTRO DI GERMANIA AL CAIRO, smarritosi durante una gita in automobile nell'interno dell'Egitto, è stato rintracciato dopo cinque giorni di ricerche da un aviatore che atterrò presso di lui e lo portò in salvo con l'apparecchio.

IL COLONNELLO LINDBERGH, eroe americano del volo, avendo ottenuto il brevetto di pilota inglese, ha volato per la prima volta nella Gran Bretagna a bordo di un apparecchio « Eagle ».

UNA SPEDIZIONE TEDESCA guidata dal noto pilota W. Hirth, si è recata in Giappone allo scopo di divulgare la conoscenza del volo senza motore, impiantando, con l'aiuto e l'interessamento delle autorità governative, di enti e di privati, delle scuole e delle officine per la costruzione di apparecchi adatti. Ora si apprende che la spedizione ha raggiunto pienamente lo scopo prefissosi, e che nell'impero nipponico, numerosi giovani hanno appreso il volo a vela; che le scuole han-

no un notevole sviluppo; che le autorità competenti danno appoggio incondizionato all'incremento della nobile passione per questo genere di volo, che tanto agevolmente predispone e prepara i giovani ai grandi cicli del volo su apparecchi provvisti di motore. Dalle relazioni della spedizione di W. Hirth, si rileva che furono perfino effettuati voli della durata di quattro ore e voli rimorchiati su percorsi di oltre 400 chilometri; in uno di questi furono raggiunti i 435 chilometri. Numerosi campi e scuole, frequentatissime, sorgono a Tokio, a Meda, ed in altre località; altre se ne apriranno tra breve tempo.

Un idroaliante di grande efficienza è il « D. Seadler » a scafo e con galleggianti laterali; ha un'apertura alare di m. 17,36, una superficie alare di metri quadrati 18; pesa a vuoto 240 kg.

LE SCUOLE BARI

Ad iniziativa della Sede Provinciale « Nicola Maiorana » della R.U.N.A. di Bari, il 20 corrente è stato inaugurato il 1° Corso della Scuola di Aeromodellismo alla presenza di S. E. il generale Lombard.

Scopo di tale scuola è la propaganda aviatoria fra i giovani, effettuata mediante lezioni atte ad impartire le nozioni elementari del volo e la conoscenza dei principali tipi di apparecchi italiani, nonché l'insegnamento pratico della costruzione di modelli volanti ed ottenere in tal modo una estesa diffusione delle cognizioni tecniche aviatorie, consone al sovrumano progresso che in Italia l'Aeronautica ha avuto per l'impulso del Duce.

Al Corso saranno ammessi, previo regolare domanda, tutti gli iscritti alla R.U.N.A. che non abbiano oltrepassato il diciottesimo di età.

La iscrizione alla R.U.N.A., per i giovani iscritti all'O. N. B., è di lire 8 annue, con diritto all'abbonamento gratuito del giornale settimanale di Aeronautica per i giovani, *L'aquilone*.

Le lezioni teoriche e pratiche saranno impartite da ufficiali dell'Arma Aeronautica nella Sede Provinciale della R.U.N.A. al Palazzo della IV Zona Aerea Territoriale, in ore pomeridiane da stabilirsi.

Alla fine del Corso, che avrà la durata di mesi due circa, saranno effettuate delle gare con premi e saranno scelti, tra i meglio classificati, gli allievi da inviarsi alle gare nazionali di modelli volanti.

Le iscrizioni si ricevono direttamente presso la segreteria della R.U.N.A. in Corso Cavotti 28, dalle ore 17,30 alle ore 18,30 dei giorni di martedì, giovedì e venerdì, o all'O.N.B. in Piazza Roma dalle ore 17 alle ore 19.

VISITA AL CAMPO D'AVIAZIONE DI FOLIGNO

Il giorno 18 aprile gli allievi del II° e III° corso della R. Scuola Tecnica Industriale di Foligno, accompagnati dal proprio Direttore e da alcuni insegnanti, han-



Il nostro amico Poniak junior s'è fatto fotografare da un fotografo molto distratto.

no visitato il locale campo d'aviazione. La visita, veramente istruttiva, specie in questi tempi in cui tanto contributo l'aviazione ha dato ai successi delle nostre armi in terra d'Africa, si è svolta felicemente.

I dirigenti del campo si sono prodigati nella forma più gentile affinché gli allievi potessero comprendere la tecnica costruttiva degli apparecchi e quella del volo.

Sono stati dettagliatamente mostrati e spiegati la struttura ed il funzionamento di un paracadute e d'un motore.

Dopo tre ore la bellissima visita ebbe termine lasciando negli allievi un lieto ricordo ed un orgoglioso sentimento per la potenza dell'aeronautica italiana.

La realtà romanzesca

Chi conosce l'aeromodellista romano Elvio Tosaroni e legge questa lettera si chiederà trasecolato se gli è capitato qualche fatto del genere di quello che parla Manzoni, nei Promessi Sposi, a proposito di Fra Cristoforo. Ovverossia il pentimento, l'espiazione e la predica di fare il bene, dopo i peggiori trascorsi giovanili. Tosaroni fa la predica; qualche cosa ci dev'essere per aria. Infatti, dopo che abbiamo ricevuto la lettera che pubblichiamo (per puro spirito di solidarietà, beninteso, perchè non vogliamo essere soli a divertirci), si è alzato un vento violentissimo, che dura da giorni, con rovesci di pioggia, e burrasche sul mare. Avvertiamo, però, che nella sostanza ha, non una, ma cento ragioni (e per farle valere, siamo certi che schiamazzerà più di tutti gli altri messi insieme).

Durante le riunioni domenicali ho potuto notare, con mio grande rammarico, che parecchi di voi mancavano alle più elementari norme di educazione. Il peggio è che questo fatto riprovevole sotto tutti i punti di vista, oltre che da me, è stato notato da altre personalità; e non sarà mai abbastanza bastimata la gazzarra con la quale viene accolto uno di noi all'entrata sul campo o quando viene incontrato per la strada. Spesso alle parole, qualche volta oscene, che vengono dette durante le prove dei modelli, si aggiungono scherzi illeciti. Raccomando vivamente a ciascuno di voi di non invidiare il compagno più fortunato o più intelligente, ma cercare di fare il possibile per uguagliarlo o superarlo.

Al precipuo scopo di porre termine a questi inconvenienti e con la speranza che non si ripeteranno, faccio appello al vostro buon senso affinché non vi si prenda per ragazzi di strada, perchè ciò andrebbe a discapito della nostra organizzazione.

L'aeromodellismo non bisogna considerarlo una cosa da bambini o una perdita inutile di tempo. Invece di essere trascurato, l'aeromodellismo deve essere preso molto sul serio, poichè esso costituisce la migliore occupazione per coloro che intendono seguire la carriera aeronautica e per coloro che si interessano della nostra gloriosa e formidabile Arma del cielo.



Questa fotografia è prova dello strano gusto di Caprolì, di Roma.

lo a quattro tempi, perchè è il più usato in aviazione ed è questo quello di cui per primo descriveremo il ciclo teorico. Partendo dalla posizione più alta, dopo aver aperto la valvola di immissione, spostiamo lo stantuffo mediante la rotazione della manovella facendogli descrivere l'intera corsa. La depressione che si provoca in tal modo nel cilindro produce come un risucchio della miscela preparata nel carburatore e addotta dal tubo di alimentazione attraverso la valvola che abbiamo aperta. Nel primo tempo avviene dunque la fase di immissione della miscela. Giunti all'estremo della corsa o punto morto inferiore, si chiude la valvola di immissione della miscela e, nella corsa di ritorno dello stantuffo, si comprime la miscela aspirata fino a farle occupare, quando lo stantuffo è al punto più alto, il volume della camera di scoppio. Nel secondo tempo dunque si comprime la miscela e la fase prende il nome di fase di compressione. Nell'istante della massima compressione si provoca l'esplosione della miscela facendo scoccare la scintilla; i prodotti della combustione, espandendosi con violenza, spingono il pistone facendogli compiere un'altra corsa di andata. In questo terzo tempo avvengono le fasi di accensione e espansione della miscela.

Non appena il pistone è giunto di nuovo al punto più basso, ricomincia la corsa di

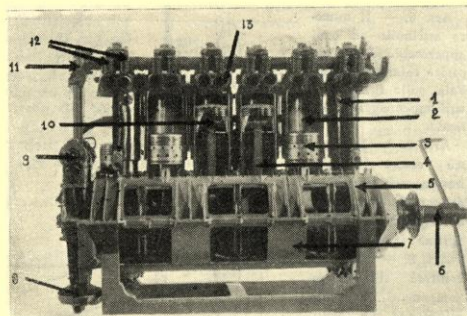


Fig. 2 — Motore a sei cilindri sezionato — 1. Camicia d'acqua; 2. Cilindro; 3. Pistone; 4. Biella; 5. Basamento; 6. Mozzo elica; 7. Coppa; 8. Pompa per la circolazione dell'acqua di raffreddamento; 9. Magnete; 10. Spinotto; 11. Albero della distribuzione; 12. Valvole; 13. Tubi di scarico.

Collaborazione dei giovani

SORVOLANDO UNA NAVE DIRETTA IN AFRICA ORIENTALE

Dal grandioso porto di Genova, che il Regime Fascista ha fatto ampliare, trasformare e rimodernare, partono quasi tutti i giorni delle grandi e piccole « carrette » cariche per l'A. O.; non mancano però i trasporti di operai e di truppa eseguiti con quella rapidità e con quella sicurezza che è propria della nostra marina mercantile.

... Sono circa le quindici quando l'istruttore m'invita a prender posto sul « CA-100 » per la lezione di doppio comando.

Un ordine energico: « Contatto e magnetino » e il grande uccello si anima tutto, corre sull'acqua, si alza mentre il suo canto riempie l'aria di scoppi.

Guardo le calate del porto: vapori all'ormeggio che sonnecchiano lambiti e accarezzati dal mare, velieri snelli come levrieri, che da buoni amici riposano l'uno accanto all'altro; le gru, come giganti stanchi, tengono reclinato il loro collo, e solo domani all'alba riprenderanno il loro faticoso lavoro.

Siamo sulla Strega, sto per iniziare la mia virata a sinistra, come vuole il regolamento della scuola « L. Boer », quando



La fusoliera dello « Sua », e il carrello del « Magni Va'e » in un modello di Caprioli.

L'istruttore mi ordina di abbandonare i comandi; obbedisco.

Guardo giù e ben presto comprendo il perché; v'è un piroscalo carico di operai che parte per l'A. O. Lo vogliamo salutare.

Una bella picchiata e passiamo a pochi metri dagli alberi, dove gran numero di operai s'è arrampicato sventolando fazzoletti e bandierine tricolori; tutti guardano in alto, mentre noi continuiamo a volteggiare sopra di loro.

I ponti sono tutti un brulicare di mani, di berretti che s'agitano.

Dalla tasca della tuta tiro fuori il fazzoletto, più nero che bianco, avendo poco prima pulito il parabrezza sporco di olio, e stendendo le braccia fuori lascio che sventolano sopra di loro.

Al mio gesto vedo il nostromo che, afferrata la sagola della campana di bordo, si mette a suonare con tale vigore da fare invidia a ogni altro campanaro.

Altri apparecchi frattanto sono giunti dall'idroscalo e con il nostro formano un carosello intorno alla bella nave, che maestosa taglia con la sua prora dai riflessi di acciaio le onde azzurrine.

Sul ponte di comando si sono finalmente accorti di noi; ci voleva tanto!?

Pennacchi di fumo bianco dai suoi fumaioli; non sentiamo il fischio perché è coperto dal canto del motore, ma siamo egualmente contenti che ai nostri fratelli del mare e agli operai il nostro augurio e il nostro saluto giungano graditi.

Li seguiamo, li sorpassiamo, volteggiamo loro ancora intorno, finché in perfetta formazione uno dopo l'altro ammariamo commossi e felici.

Salendo sul molo vedo ancora la nave, la sua bandiera bella bacata dal sole. Un gruppo di commozone mi stringe la gola;

non osino i nostri nemici recarle offesa: guai a loro, perché come fummo pronti a sorvolare una nave per salutarla, saremo pronti a balzare in cielo per distruggere chi osasse offenderci.

Cesare Martignoni

IL VOLO UMANO

Fin dai tempi più antichi è stata fervida aspirazione dell'uomo la conquista dell'aria, ma questa aspirazione non poteva entrare nel campo realizzativo mancando di tutti gli elementi tecnici e pratici che sono esclusivo prodotto dei progressi moderni.

Infatti lo sviluppo dell'arte aviatoria nelle sue molteplici manifestazioni è del tutto recente.

Risalendo ai primi tentativi, che non ebbero altro carattere che quello leggendario, si nota che tutti questi furono diretti a imitare il volo degli uccelli; si pensò di poter applicare al corpo umano delle ali simili a quelle dei volatili, con le quali l'uomo, sbattendole con moto alternato, potesse sollevarsi dal suolo.

Tali esperimenti furono multipli ed ebbero quasi tutti esito letale per gli animosi sperimentatori.

Ed è naturale che ciò avvenisse quando si sa che allora era completamente ignoto il meccanismo dell'ala degli uccelli, inteso a cercare, col moto alternato delle ali, il doppio fenomeno del sostentamento e della traslazione.

Come potevano i nostri predecessori riuscire a realizzare tali aspirazioni sul campo pratico quando questo meccanismo, oggetto di studi profondi fino ai nostri giorni, non è ancora esattamente conosciuto in tutte le sue particolarità malgrado il brillante progresso effettuato dall'aerodinamica e dall'aerodinamica in questi ultimi tempi?

Lo stesso grande Leonardo da Vinci, che pure ebbe a studiare attentamente il volo degli uccelli, allo scopo di desumere norme per ricavarne apparecchi atti a risolvere il problema, fu schiavo di questa illusione: che l'uomo, mercè opportuni congegni, potesse, con le sole proprie forze, sollevarsi nell'atmosfera.

La natura non ha creato l'uomo per il volo; la sua potenza muscolare non è tale da permettergli la riuscita di ogni tentativo del genere e la sua struttura è foggiate in maniera da sviluppare siffatte resistenze passive alla traslazione, da rendere ancora più sentita la deficienza dell'Energia.

Spetta però a Leonardo il merito di avere esaminato il problema in una forma nuova e con carattere scientifico compatibile ai tempi, nonché di avere avuto l'idea di separare i due fenomeni della propulsione e del sostentamento, come poi si

è fatto negli apparecchi moderni e di aver dato i primi rudimenti dell'elica aerea come organo di traslazione.

Risultato degli studi di Leonardo fu una ripresa delle esperienze del volo umano con le ali adattate al corpo.

Fra i diversi esperimenti che non furono e non potevano essere coronati da alcun esito e il più delle volte produssero la morte del volatore, citeremo soltanto quello di Dante da Perugia, che verso la fine del 1600 effettuava alcune esperienze sul Lago Trasimeno approfittando di correnti aeree, forse studiate in precedenza.

Anche questo tentativo, però, come i precedenti, ebbe esito letale; l'uomo volante fu trascinato e sollevato, ma ricadde poi malamente riducendosi in fin di vita.

L'esempio di Dante da Perugia fu seguito in Francia nel 1678 da Besnier, cui spetta il merito di aver creato il paracadute dirigibile, dal marchese di Barqueville, dall'abate Desforges (1772) da Blanchard (1753), creatore di un battello ortottero ad ali battenti impennate su cerniere.

Ma tutti ebbero lo stesso risultato negativo e le esperienze furono generalmente accompagnate da disastri.

Il celebre astronomo Lalanda riaffermava l'impossibilità dei corpi più pesanti di mantenersi nell'aria con l'imitazione degli uccelli, e dei corpi più leggeri con la formazione del vuoto.

Dato questo ed altri risultati del genere, il volo umano, malgrado l'opinione favorevole di Archita (4° sec. A. C.), di Bacione, di I. Muller (Regiomontano 1436) cessò di essere oggetto di nuove esperienze, e chi se ne occupò fu considerato come affetto da squilibrio mentale: opinione che durò nel pubblico fino a quando l'invenzione dell'aeroplano non ebbe a modificare questo generale sentimento, passando dall'incertezza alla fiducia più completa nelle conquiste dell'aria che sono in corso di attuazione.

Carlo Ramacclotti

A TUTTI GLI ABBONATI

abbiamo spedito in omaggio

IL SUPPLEMENTO AL N. 15

contenente:

UNO SPECCHIO DEI DATI COSTRUTTI. VI DI MODELLI VOLANTI RUSSI;



L'ufficiale istruttore spiega agli allievi piloti la manovra d'atterraggio.

GLI SCHEMI DI UN IDROMODELLO FRANCESE;

GLI SCHEMI DI UN MODELLO ITALIANO.

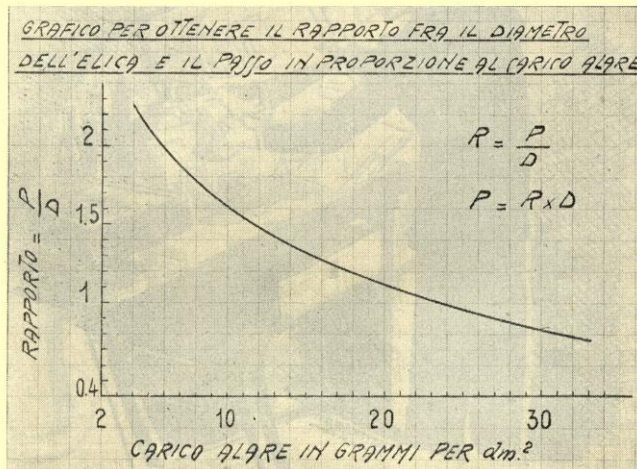
(I lettori non abbonati potranno richiedere il SUPPLEMENTO AL N. 15 del 1936 spedendo cent. 50 in francobolli all'Amministrazione de *L'Aquilone*, Viale dell'Università 4, Roma).



RICCARDO MOIOLI - Ozzano Monferrato, mi scrive: « Caro Zio Falcone, forse sono un aquilotto sconosciuto, ma mi faccio subito conoscere da te. La prima cosa che voglio dirti è questa: che mi trovo in un paese nel quale nessuno sa che cosa sia l'aeromodellismo; ma io so ora che cosa è e lo lancerò energicamente; così pure farò per il più bel giornale per i giovani, cioè *L'Aquilone*. Ed ora ti spiego come ho fatto a conoscerlo, (*L'Aquilone*). Un giorno, sfogliando un numero de *L'Ala d'Italia*, ho trovato nominato *L'Aquilone* e così il giorno seguente, recandomi al lavoro (dov'è sapere che io lavoro a Casale Monferrato, e fo il meccanico ed ho quindici anni), sono andato dal giornalaio e gli ho chiesto se aveva *L'Aquilone*; lui mi ha risposto che non sapeva che giornale fosse ed io mi sono quasi offeso, ma ad ogni modo il giornalaio me lo fece arrivare. Poi subito si lamentò che, mentre gliene giungevano tre copie, una sola ne vendeva, quella che deva a me. Allora io pensai subito a fargli vendere il resto: presi due dei miei amici, glieli feci vedere, ed ecco che mi incaricarono subito di comprarglielo a Casale Monferrato. Ed ora, vuoi che te lo dica? Sono in cinque che vogliono il giornale e ne arrivano solo tre! Ogni lunedì i miei compagni sono ad aspettarci alla stazione, ed allora io distribuisco *L'Aquilone* e tutti mi ringraziano, e qualcuno mi domanda spiegazioni, ed io faccio tutto quello che posso per fargli capire tutto quello che so. Dunque vedi ecc.». Caro aquilotto monferrino, ho riportato la tua lettera, simpaticissima, con la speranza che la tua lettura sia utile agli effetti della diffusione del tuo giornale, diffusione che, come apprendo, ti sta tanto a cuore. Continua nella buona propaganda e se hai qualche desiderio, scrivimi manifestandomelo. Ai tuoi amici, intanto puoi consigliare l'abbonamento, magari semestrale. In tal modo non dovrebbero attendere con tanta ansia uno o due giorni di più. Il giornale arriverebbe puntualmente al loro domicilio dove giungerebbero, ogni tanto, i doni che la direzione serba ai suoi più fedeli. Grazie e saluti.

Ivo MORINO - Chieti. — Ogni numero arretrato de *L'Aquilone* costa 60 centesimi, cioè il doppio del prezzo normale. Mandaci pure l'importo in francobolli per ricevere i numeri che ti interessano. Prossimamente uscirà « Il costruttore di aeromodelli » di Martini e Nobili, dal quale potrai apprendere tutti gli elementi per la costruzione di modelli volanti.

(Altra posta a pagg. 3, 5, 11).



LA STRANA DEL CROCIERA DEL PASSAGGIO

(Continuazione dal numero precedente)

Dopo aver ispezionato tegami, casseruole e pignattini, il nostro amico si complimentò col cuoco e sedette in un angolo dedicandosi allo stappamento delle bottiglie, lavoro delicato e di responsabilità.

Ordinò all'inserviente di recarsi nella sala ad apparecchiare e, finita che ebbe la sua opera, andò a disporre le bottiglie sulla tavola, una per commensale e varie di riserva. Le distribuì in persona, curando con ogni attenzione che una certa bottiglia, riconoscibile dal cappuccio di stagnola un po' graffiato, capitasse proprio al suo posto.

La cena fu quanto mai lieta e chiacchierosa. In mezzo alla tavola, proprio sotto il lampadario, troneggiava una cassetta blindata aperta, la quale sprigionava dall'interno un mite chiarore, quasi lunare: le perle.

Verso la metà del pasto, l'ottimo Sal, persona di buon cuore e piena di comprensione, fece dare il cambio al timoniere, all'uomo di guardia, al cuoco e al personale di macchina. Nuove bottiglie circolarono, già in precedenza approntate dalla paterna cura di Sal; nuovi brindisi, nuovi evviva esplosero; ma un'ora non era trascorsa, che l'unico rumore percettibile a bordo, era l'allegro cantarellare di Sal Manassar, saldamente sostenuto dal vasto, fragoroso, profondissimo russare dell'intero equipaggio del "Northern Star".

Dormivano quelli della sala, parte sotto la tavola, parte col viso nelle scodelle; dormiva il timoniere con una mano ancora blandamente appoggiata alla ruota, ronfava l'uomo di guardia, bocconi sulla plancia e si ronfava sempre più forte nella sala delle macchine. Queste, in compenso, coi fuochi semispenti, andavano con faccia crescente.

— Presto e bene, raro avviene! — sentenziò il saggio Sal. — D'altronde la droga era ottima e questi bravi amici dovranno riposare almeno fino a mezzogiorno di domani. Era un vero peccato dover disperdere queste care perle, e poi le divisioni son sempre antipatiche. Qualcuno si lamenta sempre. Così, invece, tutti saranno d'accordo, magari nel volerli divorare crudo, ma insomma la concordia ci sarà.

Così monologando Sal andava riempiendo di perle, distribuendole in sacchetti, una robusta, e pure piccola valigia. Quando questa fu colma, ne restavano ancora un paio di manate nel fondo della cassetta.

Ebbe per un momento l'idea di distribuirle fra le tasche, ma poi si accontentò di prelevarne solo una diecina delle migliori. A cose finite, prese un bel foglio di carta e scrisse con elegante carattere:

"Raccomandazioni alle persone oneste che per prime saliranno a bordo di questa nave corsara.

- 1) non intascate di nascosto queste perle,
- 2) non cercate di massacrarvi fra di voi per possederle,
- 3) destinatele per l'erezione in San Francisco di un grandioso albergo gratuito per vagabondi in cattive acque.

Buona fortuna!

Colui il quale.

P. S. - Inutile restituire ai cosiddetti legittimi proprietari. Non so-

no che esosi furfanti, i quali s'arricchiscono facendo creare d'assisa i poveri pescatori indigeni".

Finito di scrivere, Sal depose il foglio ben visibilmente nell'interno della cassetta blindata.

— Anche questa è fatta! — sospirò. Uscì dalla sala portando con sé la valigetta e si diresse ad una delle lance di salvataggio dove depose il preziosissimo carico. Tornò in cabina e ne trasse un piccolo, ma potente motore fuoribordo che applicò con qualche fatica alla lancia nella quale imbarcò anche dei viveri, due coperte, una valigia di effetti personali, qualche bidone di benzina, una bussola e una carta di quella zona del Pacifico.

Si assicurò d'aver indosso un paio di pistole e finalmente si dispose ad imbarcarsi.

Erano trascorse tre ore circa dalla strana epidemia letargica che aveva seguita la cena d'addio.

Al momento di scavalcare il bordo della scialuppa, ristette.

— Perbacco! Dimenticavo il meglio! — brontolò.

Ridiscese sul ponte ed entrò nella cabina del radiotelegrafista. Per cinque minuti chiamò:

— Attenzione! Notizie del "Northern Star"! Attenzione! Notizie dei pirati del "Northern Star"!

Quando da due o tre parti gli si rispose, trasmise:

— "Avvistato e riconosciuto piroscalo "Northern Star" a 23° 32' di latitudine nord e 149° 20' di longitudine ovest, circa. Marcia lentamente diretto a sud-est.

Da bordo della motonave..."

A questo punto, opportunamente, Sal troncò la comunicazione, lasciando chi riceveva a foscamente congetturare su quel radiogramma interrotto; rapidamente risalì a bordo e con una certa difficoltà eseguì

da solo la manovra di calata della lancia.

Liberata che l'ebbe dai paranchi, avviò il motore e si scostò dal "Northern Star" descrivendo una gran curva.

— Addio, compagni! — esclamò. — Non pensate male di me al vostro risveglio. Redimetevi, piuttosto!

Lanciata alla brezza notturna questa virtuosa esortazione, s'immerse nell'oscurità, la prua ad est, mentre i pallidi fuochi del piroscalo sbiadivano rapidamente.

A ricevere la comunicazione di Sal, furono due navi passeggeri, delle linee Honolulu-San Francisco e Honolulu-Vancouver.

Perduta ogni speranza di avere maggiori chiarimenti dal misterioso radiotelegrafista, i comandanti dettero ordine di diffondere la notizia.

Dopo non oltre mezz'ora, due caccia della marina americana partivano a tutta pressione da Honolulu e da San Francisco, secondo rotte convergenti verso il punto segnalato. Contemporaneamente dalla California e dalle isole numerosi aviatori militari e privati si lanciavano alla ricerca del "Northern Star".

Nelle redazioni dei grandi quotidiani fu stabilito un servizio di guardia, di cronisti con la cuffia della radio in capo e la stilografica in pugno.

Il sole, coi suoi primi raggi, illuminò la serena fronte di Sal, il quale contemplava con profonda soddisfazione una grossa rupe, più che un'isola, che emergeva a meno d'un miglio ad est, cinta da un sottile cordone di spuma.

Sal governò con somma perizia la scialuppa in una stretta insenatura, e, spento il motore, saltò a terra e l'ormeggiò a uno scoglio.

Fece due passi per sgranchirsi e aspirò con profonda delizia l'aria mattutina.

Qualcosa, che notò per caso verso sud, lo fece rimanere però a bocca spalancata.

Una piccolezza, un bruscicolo rilucente nel cielo, che sprigionava un debolissimo ronzio di calabrone lontano.

CAPITOLO XXVI

Serenella

— Avete detto un uomo barbuto? — chiese il feld-maresciallo in aria di grande, ma lieta sorpresa, rimanendo con la forchetta a mezza via.

Jim, il quale aveva aderito al cortese invito di raccontare le sue strane avventure oceaniche, rispose:

— Sì, aveva una barba grigiastra piuttosto arruffata ed occhi scuri vivacissimi.

— E non avete osservato per caso il nome del canotto? — insistè il vecchio strizzando l'occhio alla giovinetta la quale tratteneva il respiro per l'ansia.

— Aveva un certo nome curioso, e Pat me ne spiegò il significato...

— Pat? Avete detto Pat? — chiese impallidendo la fanciulla. — Ma allora... Siete sicuro che fosse il suo nome?

— No; anzi non sicuro che non lo era. Quando gli chiesi come si chiamasse, si mostrò riluttante a dirmelo. Mi rispose: "Chiamatemi Pat, o Joe o Jack, come meglio vi pare..." e fu tutto.

— Ah meno male! Che ne dici, Serenella? — commentò sorridendo il maresciallo.

— Stavate per farci il nome del battello, poc'anzi, Dwindle... — continuò.

— Dicevate d'esser riuscito a leggerlo, mi sembra... — insistè Serenella.

— Proprio a leggerlo no, signorina. Era un nome tremendamente spinoso e difficile che il bravo Pat pronunciò incidentalmente. Un nome, se ricordo bene, lungo lungo che cominciava per A. o Arc e, dopo un mucchio di lettere che si bisticciavano fra loro, terminava con un X; di questo non sicuro. Pat mi spiegò che voleva dire "Vecchio pesce" o "Vecchio uccello" in greco... Una cosa del genere, insomma.

Serenella, tutta rossa e con gli occhi lucenti d'emozione, battè le mani in un'esplosione di gioia infantile; poi, sotto lo sguardo stupito di Jim e quello di bonaria malizia del vecchio, si confuse tutta, balbettò qualche frase incomprendibile e finì con l'alzarsi e andare ad appoggiarsi al davanzale della finestra.

— Non capisco, — disse sottovoce Jim. — Ho detto qualcosa che le ha fatto piacere, o una sciocchezza ridicola?

— Vi spiegherò tutto, ragazzo mio, — rispose il maresciallo. — Voi avete detto che il battello del vostro Pat si chiamava l'Archeopteryx...

— Oh, bene, sì. Proprio l'Archeo... Insomma, proprio così. Ma come avete fatto a indovinarlo? Ricordo benissimo di non averlo detto...

— Nel modo più semplice. L'Archeopteryx è il canotto del nostro bravo Arsenghi; quello che con voi si è spacciato per Pat. Dunque Pat non è altri che Arsenghi, il padre di Serenella, e voi siete l'uomo più fortunato del globo...

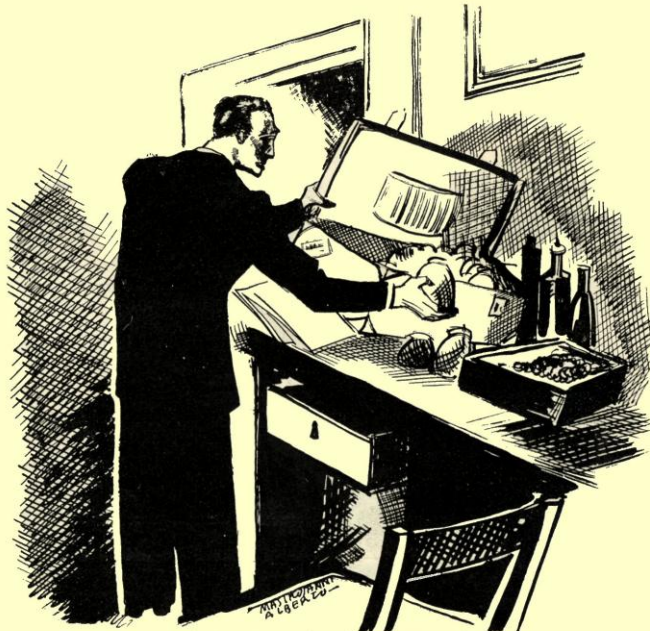
— Accidenti; questa sì che è una combinazione!

— Evidentemente. Voi potete considerarvi salvo e libero, amico mio; e, per Santo Stefano, ne sono proprio contento. Arsenghi non mancherà di riconoscervi; lo farebbe anche se non vi avesse mai visto. E' umilissimo schiavo come me del resto e come tutti qui, della nostra terribile Serenella...

La quale terribile Serenella aveva smesso di fingere di badare a quanto avveniva fuori e andava e veniva per la stanza tutta affaccendata a preparare il caffè. Cantarellava, sorridendo a qualche suo pensiero lieto.

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



Sal andava riempiendo di perle...



III.

La morte di Hamrasciadampur

Arrivai un po' tardi quella sera all'Osteria del Pallonaro, e tutti i tavoli erano occupati; ma il bravo oste mi venne incontro cordiale e pose termine alla mia perplessità con un autorevole:

— Mo' ce penso io! Per Lei c'è sempre posto! Ecco, qui ce starà come un papa...

E mi condusse a sedere accanto a un gruppo d'avventori i quali, immersi nella beatitudine del chilo, fecero pochissima attenzione a me. Erano tre uomini che, in maniche di camicia, si godevano il fresco di quella deliziosa serata romana.

Una mezza dozzina di lampade ad acetilene (il Pallonaro ha un'antipatia inesplicabile per la luce elettrica) illuminava il pergolato, emettendo un armonico coro di ronzii.

— Vede, egregio notaio; — disse il più giovane dei tre — rispondere alla sua domanda non è tanto semplice. Più ci penso e meno riesco a decidere quale sia la dote più indispensabile per diventare buoni piloti. Lei diceva che 'bisogna nascerci... E' vero, ma fino a un certo punto. E' difficile ammettere che esista un istinto del volo innato nell'uomo.

— Forse le qualità fisiche: una costituzione robusta, una vista eccellente... — interloqui il terzo commensale, individuo dalla barba a punta, che si lasciava spesso con aria di molta sufficienza.

— Nemmeno, avvocato. Sono doti importantissime che non debbono mancare; tuttavia, oggi, si potrebbe volare senza di esse. Ricorderò, per esempio, l'aviatore americano Wiley Post, che fece due volte il giro del mondo... Ebbene, gli mancava un occhio e, di conseguenza, la visione stereoscopica del paesaggio. Sarebbe come dire che il mondo gli doveva apparire piatto, senza rilievo... Numerosi piloti mancano d'un braccio o d'una gamba... e via di questo passo... D'altronde oggi col volo cieco potrebbe navigare anche un miopo che non riesca a vedere oltre mezzo metro, ossia oltre il cruscotto.

— La profonda conoscenza tecnica, allora? — arrischiò il notaio.

— Meno che mai! Per quanto utilissima, non fa il buon aviatore. Sarebbe come imparare a memoria il codice e non saper scegliere al momento buono l'articolo che fa al caso...

— Esatto! — ammise l'avvocato. — Ci sono degli imputati che ignorano completamente la legge, anzi, a volte, interamente analfabeti, che riescono a metter su delle autodifese da sbalordire i giudici e far crepare d'invidia i più dotti professionisti.

Io tacevo, assorto nella coscienziosa demolizione di un tenero coctio d'abbacchio alla cacciatora (specialità della casa). Una falena, spinta dal suo triste destino, emerse dalle sicure ombre del pergolato abbandonandosi a frenetiche evoluzioni attorno all'abbagliante fiamma dell'acetilene. Saliva, scendeva in spirali vertiginose, sempre più strette finché le saltò in mente la funesta idea di tagliare la fiamma.

Accadde l'inevitabile e, con un'ala carbonizzata, il disgraziato insetto precipitò in vite rapidissima nel bicchiere del mio vicino.

— Si potrebbe chiamare una piccola catastrofe aviatoria, — ridacchiò il notaio, mentre l'altro, pazientemente, ripescava l'agonizzante bestiola. — Lei che è pilota dovrà ben aver assistito a qualche spettacolo del genere, su più grande scala, si capisce...

— Sì; — rispose questi, accennando a un garzone di portargli un altro bicchiere — una volta sola e mi auguro fervidamente che sia anche l'ultima. Costò la vita e quel disgraziato di Hamrasciadampur, un indù, mio allievo di qualche anno fa... Incidente inesplicabile per tutti, meno forse che per me. Aria calma, macchina ottima, e lui un ragazzo intelligentissimo e colto che, per la teoria, poteva insegnare a chiunque. Solo che... non sapeva applicarla, non entrava nello spirito del volo. Ma non è neppure questo... forse.

— Ma, scusi; — interruppe gravemente il notaio: — come mai, se non sapeva volare, gli consentirono di andare solo...

— E' una cosa difficilissima a spiegare. Sapeva pilotare benissimo, a volte; fece un esame stupendo di fronte alle autorità, che gli rilasciarono il brevetto, contrariamente al mio consiglio confidenziale... Credo che il disastro sia dipeso dal fatto che era e si sentiva profondamente orientale... Capisce?

— Uhm... — fece il notaio, imbarazzato. — Per dir la verità...; e nemmeno l'avvocato, mi sembra...

— Hanno ragione... E' una faccenda poco evidente... Insomma, Ampur (lo chiamavo così per brevità) aveva imparato le manovre con spirito superstizioso. Non lo confessava, ma credeva che poca importanza avesse il far muovere questo o quel comando e che si trattasse di pratiche magiche propiziatriche dedicate alla misteriosa

divinità che reggeva in volo l'aeroplano.

Loro capiscono, è vero, adesso? Finché pilotava come un aviatore e nulla più, andava benissimo, ma purtroppo ogni tanto lo assalivano crisi di misticismo e allora pretendeva di muovere le leve secondo un rituale di sua immaginazione con le conseguenze più impensate. Fino al giorno in cui si uccise, quei periodi di frenesia erano terminati bene perché, all'ultimo, l'istinto di conservazione lo aveva richiamato alla realtà suggerendo la manovra giusta.

Il giorno della catastrofe invece non fu più a tempo. Aveva perso troppo di quota, con tutte quelle spaventose acrobazie involontarie...

— Morì subito? — chiese il notaio.

— No, per mia sventura... — rispose con voce sorda il pilota. — Quando lo raccolsi agonizzante di tra i rottami, mi guardò con occhi pieni di tristezza e di rimprovero e mi bisbigliò: "Perché, maestro, perché non m'aveva insegnato la formula segreta, quella che salva?". Morì credendo che gli avessi nascosto per gelosia di mestiere chissà che magiche parole...

— Ci beva sopra, caro signore! — esortò bonariamente l'antico cavalleggero, fratello del Pallonaro, che da qualche tempo s'era fermato ad ascoltare, colmando il bicchiere del pilota. — Lei non può avere nessun rimorso. La colpa, creda a me, è di tutti questi indiatolati "macchinismi" moderni. Quel tale Ampur, se avesse avuto un buon cavallo invece dell'aeroplano, tutt'al più avrebbe fatto il salto d'un paio di metri e se la sarebbe cavata con un'ammacatura...

Il castellano dell'aria (Continua).



MARCO NOTARNICOLA - Zara. — I disegni dei «C. R. 30» non te li mando perché non ne ho più. Non appena saranno finiti di stampare i cinque della nuova serie, ricordami la promessa. Se vuoi inviarmi qualche tuo disegno, ti prometto di guardarlo con simpatia e di giudicarlo benevolmente. Ma non posso garantire del giudizio del barbutto censore. A questo punto le due chiacchiere sono finite. Buona notte.

VINCENZO RUGGERI - Catania. — Non sono affatto offeso. Amici come prima. Scrivimi quando vuoi. Ti mando il supplemento.

NANDO RIVAROLO - Lavagna. — Provveduto. Sono contento che tu appartenga all'aerofamiglia de L'aquilone.

GIUSEPPE FERRARI - Milano. — Se tu desideri avere due righe mie, eccole. Ma non venir fuori anche tu col pretesto che non sai come ci si abbona ad un giornale. Tu sai bene che si spedisce il denaro per l'abbonamento annuale (L. 14) o semestrale (L. 7,50) e si riceve la pubblicazione per un anno o per sei mesi, a cominciare da qualsiasi settimana. Se ti interessa conoscere il numero del nostro conto corrente, eccolo: 1-20115. Saluti cordiali dal tuo futuro zio.

ALA TRICOLORE - Roma. — Per divenire aviatrice basta avere 18 anni, un fisico sano, passione per il volo e frequentare un corso di pilotaggio presso una delle scuole delle Sezioni Provinciali della R.U.N.A. A Roma esiste la scuola di pilotaggio presso l'Aeroporto del Littorio. La spesa da sostenere è di circa quattro mila lire. La preghiera de l'aviatore verrà prossimamente pubblicata su L'aquilone. Per farti contenta te ne invio subito una copia. Vuoi un nome di una pilota della squadriglia 14? Ecotelo: sottotenente Franco Spinelli, 14° Squadriglia da bombardamento - Fronte Eritreo A. O.

SPONZA e SAVI - Trieste. — Certo, avete voglia di scherzare. Se così non fosse, non vi risponderci. Al mondo i più ingiusti (quando sono ingiusti) sono i ragazzi, ed i giovani in genere. Per noi, i lettori de L'aquilone sono tutti ugualmente cari: dall'estremo punto della Sicilia all'estremo delle Tre Venezie. E se parliamo poco di Trieste e dei triestini, ciò deriva dal fatto, spiacevolissimo, che i triestini non si occupano affatto d'aviazione, né, tanto meno, de L'aquilone. Ecco tutto. Che, poi, noi si dia più retta agli abbonati che ai semplici lettori, è semplicemente logico e giusto. Gli abbonati, contribuendo con un determinato concorso alle spese per la stampa de L'aquilone, divengono un po' comproprietari, in quanto costituiscono la garanzia di vita del giornale. Tanto è vero che noi



Hamrasciadampur.

facciamo, e più ancora faremo in avvenire, numerosi utili doni a tutti gli abbonati, ai quali dedichiamo tutta la nostra simpatia e tutte le nostre cure. Ma è inutile insistere su questo punto, anche perché ci potrebbe essere qualche lettore al quale non si può fare una colpa se non può, per ragioni di... verdura, abbonarsi. Dunque, patti chiarifateci vedere che cosa sa fare l'aeromodellismo triestino e che i lettori triestini de L'aquilone sono uniti. Noi vi seguiremo e assisteremo sempre.

LAMBERTO GIORGI - Lucca. — La sede della R.U.N.A. di Lucca è in Corte Campana 2, presso il R.A.C.I. Recati presso questi uffici ed avrai tutte le informazioni che ti interessano. Mi sembra molto curioso il fatto che ti voglia fare socio della R.U.N.A. e domandi se è possibile non occuparsi di aeromodellismo. Che scherzi sono questi?

Zio Falcone

(Altra posta a pagg. 3, 5, 9).



Erano tre uomini in maniche di camicia...

AEROMODELLISMO ANNO XIV:

Supporti ed ingranaggi multipli, il compensato dai 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 Borgospesso, 18

Chiedere il listino 1936 con i nuovi disegni, inviando L. 1 in fr: neobilli

Il convegno dei pianeti

Sembra che ogni secolo in una certa notte del tempo, tutti i pianeti si riuniscano intorno al Sole. Ognuno di essi racconta le novelle di sé e comunica i mutamenti che nel volgere di cento anni gli abitanti del pianeta hanno portato nel loro globo.

SOLE

Eccovi convenuti al vostro secolare convegno...

VENERE

Perdonate se vi ho fatto aspettare: ma un'indegna cometa si impigliò con la coda, nella mia nuova veste...

MARTE (galante)

Di ultimissima moda...

VENERE
E' un modello.

MARTE

Si vede.

SATURNO

Anche Madonna Luna

veste in modo mirabile.

LUNA

Grazie. Ma c'è qualcuna

che mi trova vistosa...

VENERE

Già, forse troppo argento vi mettete... Una moda che andò nel settecento...

SOLE

Ma basta di quisquiglie. Che ognuno ci racconti le novelle del secolo.

GIOVE

Io so da buone fonti che in Marte han deviato i canali...

MARTE (con sussiego)

Ho di meglio.

GIOVE

Saturno ha grandi cose...

MERCURIO

Non temiamo quel veglio oppresso dai suoi anelli... Il pericolo è un altro.

GIOVE

Chi credete che vinca?

MARTE

Eh, via, Mercurio è scaltro! Crede di avere in mano la più bella invenzione



SOLE

L'utile cosa! Invero non muterete niente con ciò nell'universo!

del secolo, ma finge di tenere per buone le invenzioni degli altri...

MERCURIO

No. La Terra bisogna veramente temere per le nuove trovate. Tace... Ma certo ha in serbo sorprese prelibate.

SOLE

La parola a Saturno.

SATURNO (lamentandosi)

Dirò poche parole: « Non v'è nulla di nuovo, davvero, sotto il Sole. Il mio pianeta è vecchio, i danari son pochi: l'ardor nelle mie lande è scarso. Spenti i fuochi per la gran lontananza dal Sole, i miei abitanti han freddo e non ricercan novità palpitanti...

SOLE

Parli dunque Mercurio...

MERCURIO

Presidente, son fiero di dirvi che in Mercurio or si legge il pensiero.

SOLE

Oh, che brutta invenzione che distrugge la sola seduzione degli esseri, la magia parola. Far sentire il pensiero pur tacendo?... Un disastro! Invenzione indegnissima di un sì brillante astro! Parli Venere bella...

VENERE

Nel mio dolce pianeta che voi tutti ammirate, un filosofo esteta finalmente ha trovato — lo dico con ebbrezza — l'arte di prolungare per sempre la Bellezza!

SOLE

Invenzione pietosa! La gioventù protratta in eterno!

LUNA (tre sè)

Mah! C'era d'aspettarlo! La matta L'eterna vanitosa! Si capiva che infine ci sarebbe arrivata! Che intelligenza fine!

SOLE

Or la parola a Giove.

GIOVE (con slancio)

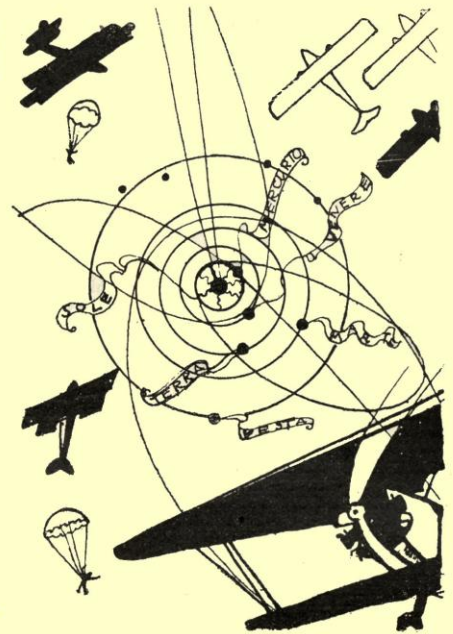
Il secolo passato nel mio grande pianeta veramente ha fruttato! Un mago, un gran sapiente, di Giove il gran decoro, ha escogitato il mezzo di fabbricare l'oro!

SOLE

La credete una grande invenzione? Ma è seria la vostra convinzione? Ve ne andrete in miseria! ché l'oro alla portata di tutti non conviene mettere. La scoperta di Giove non è un bene! Parli la Luna!

LUNA

Io credo, mio gentil presidente di portarvi notizia di cosa seducente. Nel mio mondo, signori, il tempo non è perso... Un poeta ha inventato nuov. metro di verso...



LUNA

Ma, signor presidente, non siete mai contento!

SOLE

Parli Marte.

MARTE

Ho del nuovo.

SOLE

Non mi fido. Nel vostro mondo passeggia un covo di esaltati.

MARTE

Signore, stanchi di ferro e fuoco nel mio mondo si pensa...

SOLE

Alla pace? La invoco per voi da molto tempo.

MARTE

Signore, i miei abitanti sostituiranno l'armi con i gas asfissianti!

SOLE

Se non è zuppa è pane bagnato, amico mio; siete sempre lo stesso. Io vedo che il buon Dio non permette invenzioni di gran conto... Non resta che la Terra. Si avanzi. Che v'è nel vostro suolo di nuovo?

TERRA

Nella Terra hanno inventato il volo degli uomini.

SOLE

Curioso! Quei bipedi non belli che passeggiano in terra copian dunque gli uccelli?

TERRA

Nel mio mondo, signore, si innalzano sui venti corrono tra le nuvole, con macchine potenti. Ah, se voi li vedeste, i miei audaci abitanti slanciarsi verso l'alto con i carri volanti!

SOLE

Dev'essere bello!

TERRA

Il mondo che dirigo è cambiato: l'uomo divien perfetto or che il cielo ha scalato. Ah com'è bello il nostro pianeta pieno d'ali: i cieli attraversati da uccelli artificiali han dato alle mie lande un ben altro colore: l'aria sembra addolcirsi dove canta un motore.

SOLE

L'invenzione mi piace. Chè è piena di Saggezza e di Poesia! Capisco dei terreni l'ebbrezza: Alla Terra sia dunque conferito il primato. I suoi fieri abitanti infine hanno inventato la macchina che forse in tempi più giocondi l'unirà con l'eterno girar degli altri mondi.

Guglielmo della Noce