

L'AVULONE

Abb. annuo L. 14 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30
I numeri arretrati costano il doppio

settimanale di aeronautica per i giovani

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

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



Che succede nel cielo di Firenze?

Ottocento battesimi dell'aria nel cielo di Roma

Dopo tante giornate grigie, di nubi di piogge repentine e di brevi schiarite, è tornato trionfante il sole, e col sole la felicità di fanciulli e giovincelli che hanno potuto, finalmente, partire per un breve viaggio nel cielo terso di Roma. Dopo i voli sul campo di Centocelle nel 1935, tante speranze nuove sono nate e tante timide promesse nostre sono state accolte dai nostri amici come sacri impegni. Qualcuno ci ha perfino scritto che teneva le nostre promesse come cambiali, e che noi se fossimo stati gentiluomini (come dobbiamo essere e siamo) avremmo dovuto far onore alla nostra firma. Pareva che la cambiale, firmata in bianco, non dovesse più scadere, quando una notizia improvvisa è comparsa su *L'aquilone*. Il Ministero dell'Aeronautica aveva deciso di far volare i giovani abbonati a *L'aquilone* e di offrire il battesimo dell'aria ad un certo numero di allievi delle scuole medie.

In un primo tempo il programma era limitato alle città di Genova (campo di Novi Ligure), Vercelli, Napoli e Palermo. Perché avevamo degli impegni precisi con alcuni nostri amici. Poi il programma si è allargato. Si sono aggiunte le città di Milano, Torino, Roma, Firenze e Bari. Infine il Ministero dell'Aeronautica ha generosamente offerto l'insperato. (Inutile dire con quale gioia di Zio Falcone. Al quale si deve: prima l'insistenza per ottenere ciò che i suoi aeronipoti da tanto tempo desideravano, e quindi l'organizzazione, non certamente semplice, dei raduni).

Le città fortunate, dunque, sono diventate trenta. La prima, Roma. Giorni 15 e 16 maggio. Dalle ore 8,30 a mezzogiorno e dalle ore 14,30 alle 18 voli sul campo del Littorio per i giovani.

Alle ore 7 del mattino i più fanatici si sono presentati ai cancelli dell'Aeroporto.

— E' qui che si vola?

— Qui si vola sempre — risponde con estrema gentilezza quel fenomeno di uomo scandalosamente cortese che è il cancelliere (leggi portiere) dell'Ala Littoria. — Si vola dall'alba al tramonto. Ma loro, scusino, dove l'hanno l'aeroplano?

Gli aquilotti si guardano in faccia alquanto sconcertati. Colui scherza, è evidente. Ma la domanda è sibillina. Un fatto, però, è chiaro. Con le persone grandi non si può mai parlare sul serio.

— Noi dobbiamo volare con gli apparecchi dell'Ala Littoria.

— Ah, ho capito. Devono partire per Venezia. Ma li avverto che l'apparecchio è partito proprio ora.

— Macché!

— No? Allora devono andare nell'Impero. Sono in anticipo. Il trimotore per Siracusa parte alle 10,30. Hanno i biglietti?

— Macché biglietti! Noi dobbiamo volare con l'S. 74, col quadri motore.

— Ho capito. Linea di Parigi. Roma - Marsiglia - Parigi - Londra. S. 74, trisettimanale. Parte lunedì alle 9. Sono in anticipo.

I tre fanatici si spazientiscono. Gridano:

— Siamo abbonati a *L'aquilone* e vogliamo gratis. Capito? Dov'è Zio Falcone?

Il cortesissimo cancelliere indica

dei cartelli su cui si vede una freccia e si legge: *Voli di propaganda de "L'aquilone"*.

— S'accomodino — dice. E si inchina cortesemente.

I ragazzi pensano che è una gran disgrazia diventati adulti.

La prima informatata ha luogo alle ore nove. Parte l'S. 74 carico di ben venticinque aquilotti. Poco dopo si leva dal campo anche il Ca. 133, un

nobile brontosauo rimpannucciato a dovere, di color giallino, con capotature ai motori che sembrano baveri nuovi e con le carenature alle ruote che sembrano ghette. (Chiameremo, dunque, quest'apparecchio il *brontosauo in ghette gialle*).

Al primo atterraggio corro incontro ad un biondino, molto giovane. Gli chiedo a bruciapelo: — Che impressione?

E lui, senza esitare, mi ha dato il primo dispiacere della giornata.

— Come andare su un ascensore che non si ferma mai — dice. E scappa via, contento d'avermi sbalordito.

Ne avevo sentite tante, nella mia trentennale vita cosciente; ma questa mi sembra la più spaventosa. Uno sbafatore ha avuto il fegato di paragonare l'aeroplano all'ascensore. Neanche l'avessimo mandato per aria con un pallone frenato.

Ne avvicino un altro. Gli sparo la medesima domanda. "Che impressione?"

— Come sognare, cioè no: come dormire e volare col letto e tutto.

Benone. Penso che l'Ala Littoria potrebbe adottare questa risposta per motto pubblicitario. *Volare col letto e tutto*. Il che vuol dire, con altre parole, che si vola tanto comodamente che sembra d'essere nel proprio letto.

Un terzo mi dice, senza che io gli abbia fatto nessuna domanda:

— Io voglio fare l'aviatore, perché ho scoperto che i campi, la città, il fiume, tutto, è bello come si immagina la vita e la natura ascoltando della bella musica.

Questo, come vedete, non è un dispiacere; ma è una risposta... preparata. Ad ogni modo è un pensiero molto bello.

Le rondini, quelle poche rondini che hanno volato, hanno tutte espresso pensieri come questo: "Io andrei fino in Giappone, o in India, o in Africa", mentre i ragazzi, più positivi, dicevano: "Se dovessi fare un viaggio lungo, ci vorrei andare con questo apparecchio fino ad Addis Abeba. Andrei all'Asmara senza scalo".

Un ragazzo ricciuto, con due grandi occhi neri ridenti, disse una cosa stranissima. Disse: — Io vorrei andare in Portogallo e portarci una tartaruga. Le farei fare le uova, che darei a covare a due piccioni portoghesi, e poi tornerei indietro con a mia tartaruga.

Tacque e si guardò intorno con la bocca seria e gli occhi ridenti. Scintillavano le sue pupille e i suoi denti lunghi bianchi acuminati. Aggiunse:

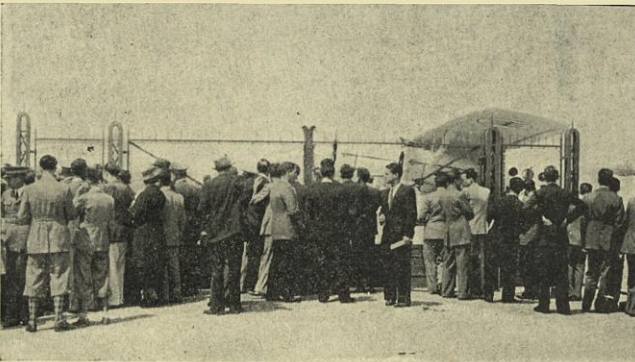
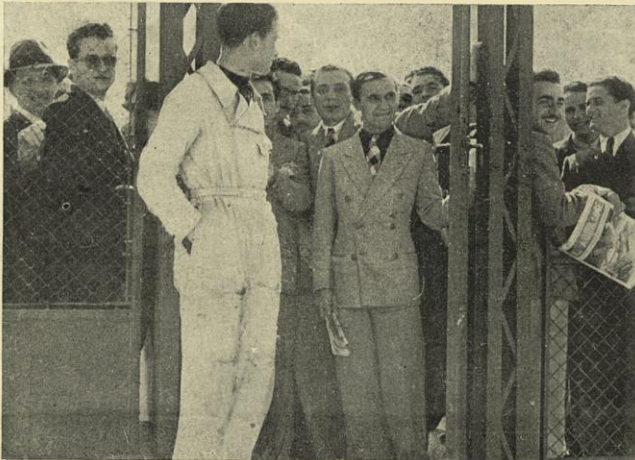
— Poi nascerebbero le tartarughe nel nido dei piccioni e i piccioni direbbero: "Ecco come sono i colombi italiani. Forse vengono da Venezia che c'è tanta acqua, e a forza di stare nell'acqua sono diventati tartarughe".

Disse queste cose stranissime e ci voltò le spalle. Un ragazzino dagli occhi verdi grugnì:

— Che stupido! — E si mise a correrli dietro e quando lo ebbe raggiunto, si mise a ballargli intorno, mentre seguitava a dirgli: — Che stupido, che stupido...

Ma ci sono sul campo giovani che non si possono certamente chiamare ragazzi. Sono allievi delle scuole medie superiori. Alcuni sono pallidi. Hanno vegliato sui libri, specialmente in questi ultimi tempi... Si avvicinano i giorni degli esami di licenza. Poi... Occorre decidere. L'Università? L'impiego? Il commercio? La carriera militare? L'Accademia? E quale Accademia?

Nei giorni di sabato e di domenica sono giunti sul campo del Littorio per volare o per assistere ai voli dei compagni oltre 500 studen-



Sopra: una scolaresca in attesa dell'ordine di imbarco. Nel centro: il «secondo turno» aspetta con impazienza ai cancelli. Sotto: l'attesa del «terzo turno». Nella prima e nella terza fotografia le cospicue sagome del potente «S. 74».

ti. Più di trecento hanno volato per mezzora nel cielo di Roma assieme ai loro professori. Si sono trovati in un mondo nuovo, a cui non avevano pensato mai, o raramente: l'aria libera, il sole, le macchine, la vita senza confini e senza restrizioni.

Scesi sulla dura terra un po' trasognati, hanno incominciato a pensare come non pensavano il giorno prima. Hanno capito che l'avvenire offriva loro ancora una promessa, forse la più luminosa.

Molti di questi giovani trasognati diventeranno aviatori. Quelli che entreranno all'Accademia Aeronautica diventeranno ufficiali a cui sarà affidata la sorte di questa Arma già tanto gloriosa.

Gli studenti arrivavano al Littorio con tutti i mezzi: in autobus, in bicicletta, a piedi, in automobile. Giunsero parecchi tassi. In uno c'erano dodici persone e chi li vide uscire ad uno ad uno, che sembravano sacchi che ruzzolassero, si stupiva che la vettura non fosse scoppiata come una melagrana.

Quando i professori scendevano dagli apparecchi, urlavano e si agitavano come dei pazzi furiosi. Anche distanti dagli aeroplani, parlavano a voce altissima, perché i motori gli erano rimasti in testa. Uno esclamò: "Altro che voli pindarici!"; un altro andava dicendo: "Se me ne fossi accorto prima, il mio bidello mi farebbe il saluto militare. Altro che...". Fece il nome di un vate antico e disse qualche cosa che, a riferirla, potrebbe sembrare irriverente.

Un aeromodellista alto centimetri centocinquanta ha volato sabato mattina. Non aveva volato mai. Aveva fatto volare minuscoli e quasi perfetti modelli di aeroplani, ma con essi non aveva mai potuto innalzarsi nell'aria. Avuto fra le mani il biglietto che gli spettava in qualità di abbonato a *L'aquilone*, si precipitò sull'apparecchio e si fece portare via pieno di gioia. Le eliche giravano e, di sotto, il terreno camminava. Così girava e camminava la fantasia dello scaltro ragazzo.

Atterrarono.

— Divertito?

— Molto.

E se la svignò.

Ce lo vedemmo ricomparire l'indomani con un nuovo buono per un volo. Che era successo?

Recatosi presso un amico che doveva volare la domenica perché il suo nome incomincia con la lettera P, incominciò a rispondere in modo veramente strano alle domande del pivello.

— Ti sei divertito?

— Un disastro!

— Che disastro? Non è bello volare?

— Sì, è bello, ma si sta così male! Tutti hanno il mal di mare, anzi d'aria, che è peggio; poi ti gira la testa, infine ti vengono dei dolori alla schiena e alla nuca. E certi crampi allo stomaco!...

— Allora...

— Allora che?

— Penso che io ho paura che mi farà male.

— Eh sì, potrebbe farti male, tu che sei tanto delicato...

— Già...

— Potresti dare il biglietto a me. Il resto ve lo immaginate.

A sera qualcuno disse:

— Non si vola più. Questo è l'ultimo turno.

Le eliche si fermarono sbuffando. Il sole scendeva dietro i colli, fra i pini. I ragazzi si destavano da un sogno. Si scuotevano, si guardavano intorno.

— Ed ora che si fa?

Il pensiero dell'autobus da rincorrere con affanno non era certamente una consolazione. Però qualcuno sorrideva dentro di sé, riflet-

tendo. Un giorno, presto, sarebbe diventato aviatore, e allora...

La vita è tanto bella, quando si può incominciare così. g. m.

IL PROGRAMMA DEI RADUNI NELLE TRENTA CITTÀ

Il Ministero dell'Aeronautica ha organizzato un ciclo di voli di propaganda per gli abbonati a *L'aquilone* e per un certo numero di

studenti delle Scuole medie superiori segnalati dal Ministero dell'Educazione Nazionale. I raduni aviatori hanno avuto inizio il 15

maggio sul campo del Littorio a Roma. Il programma dei voli è stato fissato con il seguente ordine:

Roma - sabato 15 e domenica 16 maggio;
 Foligno - giovedì 20 maggio;
 Ancona (aeroporto di Falconara) - venerdì 21 maggio;
 Firenze - sabato 22 maggio;
 Forlì - domenica mattina 23 maggio;
 Lugo - domenica pomeriggio 23 maggio;
 Bologna - martedì 25 maggio;
 Ferrara - mercoledì 26 maggio;
 Padova - giovedì 27 maggio;
 Venezia - venerdì 28 maggio;
 Trieste (aeroporto di Ronchi) - sabato 29 maggio;
 Gorizia - domenica 30 maggio;
 Vicenza - martedì 1° giugno;
 Bolzano - mercoledì 2 giugno;
 Verona - giovedì 3 giugno;
 Brescia - sabato 5 giugno;
 Bergamo - domenica 6 giugno;
 Milano - lunedì 7, martedì 8 giugno;
 Vercelli - mercoledì 9 giugno;
 Torino - giovedì 10, venerdì 11 giugno;
 Novi Ligure (per gli abbonati di Genova) sabato 12 giugno;
 Pisa - domenica mattina 13 giugno;
 Siena - domenica pomeriggio 13 giugno;
 Pescara - martedì 15 giugno;
 Foggia - mercoledì 16 giugno;
 Bari - giovedì 17 giugno;
 Catania - sabato 19 giugno;
 Palermo - domenica 20 giugno;
 Napoli - martedì 22, mercoledì 23 giugno;
 Cagliari - giovedì 24 giugno.

Salvo lievi mutamenti imposti dalle condizioni atmosferiche, questo programma è definitivo.

Da calcoli approssimativi, potranno volare gratuitamente oltre diecimila giovani, parte dei quali segnalati dal Ministero dell'Educazione Nazionale e parte scelti tra gli abbonati de *L'aquilone*.

A Roma hanno volato, fra abbonati a *L'aquilone* e studenti designati dal Ministero dell'Educazione Nazionale, oltre ottocento giovani.

I raduni di quest'anno assumeranno nei vari campi carattere di vera e propria manifestazione aeronautica. Come è avvenuto a Roma, negli aeroporti si raduneranno, oltre ai giovani che avranno la fortuna di possedere un buono di volo, anche le scolaresche locali e le rappresentanze delle Organizzazioni giovanili del Regime.

Poiché sono già aperte le iscrizioni al 1° anno della R. Accademia Aeronautica, tutti i giovani che si recheranno a volare e che, possedendo i titoli e i requisiti richiesti per l'ammissione, desiderino concorrere, potranno ricevere sui campi tutte le indicazioni relative ed anche presentare sul posto la domanda di ammissione, con riserva di produrre a suo tempo i titoli a corredo.

Con lo scopo di offrire la possibilità di volare anche agli abbonati delle città non comprese nel pre-



Sopra: il tavolo dal quale sono stati distribuiti i tanto desiderati «buoni di volo». Si noti le faccie arcigne dell'ing. Sofistico e dei due suoi aiutanti. Nel mezzo: ressa attorno al tavolo magico e capannelli di aquilotti che discutono d'aviazione. Sotto: un ufficiale illustra l'apparecchio sul quale gli studenti stanno per salire.

sente programma, la direzione de *L'Aquilone* ha mandato a tutti gli associati in regola con l'amministrazione una scheda in bianco nella quale l'interessato deve dichiarare in quale città intenda volare. Naturalmente, nel caso in cui in una determinata città ci siano più richieste che buoni di volo a disposizione, avranno il diritto di precedenza gli abbonati più anziani del luogo, e quindi i vecchi abbonati giunti da un'altra città, e successivamente gli abbonati di più recente data.

Nelle città nelle quali si volerà per due giorni consecutivi, il primo giorno è destinato agli abbonati i cui cognomi incominciano con le lettere dall'A, fino alla L inclusa; il secondo a coloro i cui cognomi incominciano con le lettere dall'M alla Z. Coloro che non abbiano raggiunto il ventunesimo anno di età, per volare debbono presentare il consenso paterno, o materno, o di un tutore.

Esibendo la tessera de *L'Aquilone* con fotografia, si potrà, nei giorni dei raduni, accedere liberamente agli aeroporti.

Nei campi sui quali si svolgeranno i raduni i giovani troveranno un ufficiale pilota e alcuni redattori de *L'Aquilone* che potranno rispondere ad ogni domanda di informazioni sull'aviazione e sulla carriera aeronautica, con particolare riferimento al concorso per 300 posti di allievi dell'Accademia.

Avvertiamo che, dato il grande numero di raduni organizzati in sì breve tempo, non avranno luogo ranci collettivi. Però, chi all'ora di colazione desiderasse trattenersi nei pressi dell'aeroporto assieme agli organizzatori o a qualche compagno, non trascuri di premunirsi di qualche lira per... l'oste. Naturalmente, coloro che volessero portarsi una colazione al sacco, sono liberi di farlo.

Per gli abbonati di Genova città e

dintorni che devono recarsi a Novi, abbiamo organizzato, d'accordo col Presidente della R.U.N.A. "Luigi Olivari", un servizio di trasporto con torpedoni. Gli interessati leggeranno nei prossimi numeri de *L'Aquilone* le informazioni relative all'ora della partenza e al luogo della riunione.

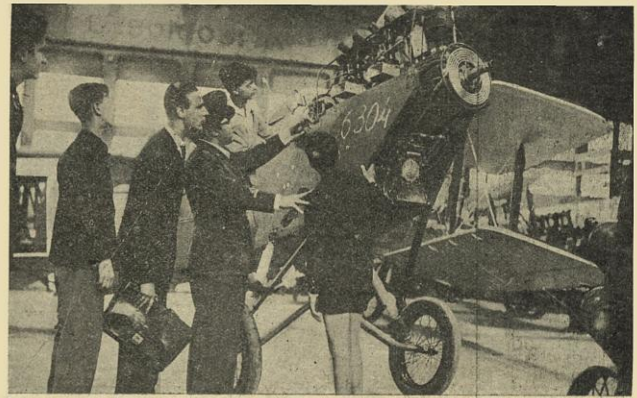
Per gli abbonati triestini la R.U.N.A. di Trieste sta organizzando un viaggio in comitiva a Ronchi dei Legionari. Non sappiamo, ancora di quale mezzo di trasporto sarà più conveniente far uso. Gli interessati chiedano informazioni alla Sede della R.U.N.A. presso l'Idroscalo civile.

Seguitano a pervenirci lettere di amici che ci chiedono se "per volare è necessario pagare". Ripetiamo che i voli sono gratuiti per tutti i nostri abbonati, i quali dovranno versare, come nei raduni precedenti, soltanto una lira di iscrizione. Naturalmente, la stessa somma dovranno versare anche tutti i partecipanti invitati dal Ministero dell'Educazione Nazionale.

Preghiamo i nostri corrispondenti delle scuole medie ed elementari di diffondere la notizia di questa nostra iniziativa e, se possibile, di assistere ai raduni accompagnandovi il maggior numero possibile di allievi. A tutti i corrispondenti abbiamo fatto invio di un buono per un volo. Muniti della nostra tessera, potranno entrare liberamente nell'aeroporto durante tutto il tempo che dureranno i raduni aviatori.

UN CONCORSO FOTOGRAFICO per i partecipanti ai raduni aviatori

La direzione bandisce un concorso per la miglior serie di fotografie fatte dai partecipanti ai raduni aviatori organizzati da *L'Aquilone* nelle seguenti città: Roma, Foligno, Pescara, Ancona (campo di Falconara), Firenze, Forlì, Lugo, Ferrara, Bolo-



Pezzo per pezzo, con cortesia e pazienza, il ciclerone descrive le parti che compongono un apparecchio-scuola. (Foto Alessandro Vespasiani).

gna, Padova, Venezia, Gorizia, Trieste, Bolzano, Verona, Vicenza, Brescia, Bergamo, Milano, Vercelli, Torino, Novi Ligure, Pisa, Siena, Foggia, Napoli, Bari, Catania, Palermo, Cagliari.

Verranno assegnati i seguenti premi:

250 lire alla migliore serie di almeno sei fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18 x 24;

150 lire alla migliore serie di almeno tre fotografie artistiche di formato non superiore ai centimetri 18 x 24;

100 lire alla miglior fotografia artistica isolata di formato non inferiore ai cm. 9 x 16 e non superiore ai cm. 18 x 24.

E' bene che i concorrenti sappiano che i giudici daranno la preferenza ai formati medi e grandi. Non vi è chi non sappia che le riproduzioni zincografiche si traggono a preferenza dalle fotografie grandi, nelle quali i particolari sono più evidenti.

Ancora un avvertimento utile ai concorrenti: un altro titolo di preferenza sarà dato alle fotografie che presentino grandi contrasti di bianco e nero. Le fotografie troppo chiare, o grigie, o troppo scure non si possono riprodurre con buoni risultati. Al lavoro, dunque, piccoli e grandi arti-

sti dell'obbiettivo. Il concorso si chiude otto giorni dopo l'ultimo raduno aviatario.

Indirizzare le fotografie in piego residente alla direzione de *L'Aquilone*, viale dell'Università, 4, Roma.

CRONACA BREVE

IL 10 CORRENTE è stato firmato a Roma un Accordo che modifica quello del 28 aprile 1932 per l'impianto e l'esercizio di una linea aerea fra l'Italia e la Cecoslovacchia, nel senso di estendere la detta linea da Praga a Roma.

SI STANNO costruendo grandi apparecchi, terrestri e idro, di notevole potenza e con una portata di cinquanta passeggeri, oltre il carico commerciale, che permetteranno di superare in poco più di 12 ore i 4500 chilometri che dividono Roma da Addis Abeba.

L'AVIATORE americano Dick Merrill, partito il 9 corrente da Nuova York, ha atterrato sul campo di Croydon (Londra), dopo aver superato 5600 chilometri che separano Nuova York da Londra in 21 ore, alla media oraria di 266 chilometri.

I QUINDICI ferici che partecipavano alla gara internazionale del Mans, sorpresi da un violento uragano, sono stati costretti ad atterrare ed abbandonare la gara.

IL PILOTA francese Maurice Arnoux ha compiuto il collegamento senza scalo Parigi-Algeri-Parigi in 9 ore e 40 minuti, avendo percorso circa 3000 Km. ad una velocità media di 305 chilometri all'ora.

IL PRINCIPE rumeno Cantacugène, che tentava di battere il campionato aereo Londra-Città del Capo, giunto ad Adoulet, ha dichiarato di abbandonare il suo tentativo a causa del cattivo funzionamento dei motori.

IL PRIMATO sul percorso Città del Capo-Londra è stato battuto dal pilota inglese Brook, che ha atterrato all'aerodromo di Eston dopo un volo durato 4 giorni e 18 minuti primi, superando così il primato precedente detenuto dalla signora Amy Mollison che era di 4 giorni, 16 ore e 17 minuti primi.

UN BIMOTORE tedesco «Junkers 86», con motori «Jumo» a ciclo Diesel, partito da Dessau con il proposito di raggiungere senza scalo Natal nel Brasile, è stato costretto ad interrompere il tentativo a Bathurst nella Gambia britannica.

PILOTANDO un aeroplano leggero con motore da 35 c.v., le aviatrici francesi signora Roman e signorina Duca hanno collegato in sei giorni Parigi a Pondichery in Indocina.

SECONDO le ultime statistiche, negli Stati Uniti d'America esistono 440 aviatrici, delle quali 5 hanno 17 anni, mentre la più vecchia ne ha 59; la maggior parte di esse volano per sport e soltanto 71 sono retribuite.

L'AVIATORE inglese Broadbent ha completato il suo volo Australia-Inghilterra in 6 giorni, 10 ore e 55 minuti, tempo di volo inferiore di un giorno, 8 ore e 55 minuti a quello del primato stabilito due anni or sono dall'aviatore Brook sullo stesso percorso.



La stupita curiosità dei «passaggeri» d'eccezione mentre l'«S. 74» vola a circa mille metri di quota. (Foto Vespasiani).

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dai numeri precedenti).

Quasi contemporaneamente ai citati, cinque altri equipaggi si avventuravano sulla scia tracciata da De Pinedo nei cieli del Sud Atlantico: gli uruguayani Larre e Glauco Borges, Harra e Rigoli dell'idrobimotore Dornier-Wall «Uruguay», che, avendo iniziato il 20 gennaio a Marina di Pisa un volo al Sud-America, furono poi costretti a troncarlo, dopo una lunga serie d'incidenti, al capo Juby (Rio de Oro), il 2 marzo; i portoghesi De Beires, José Cabral, De Castillo e Conveja dell'idrobimotore Dornier-Wall «Argus», che dal 2 marzo all'11 giugno effettuò la crociera Lisbona-Brasile-Argentina-Gujana, ove il volo ebbe termine in seguito a gravi avarie allo scafo (transvolata oceanica da Bolama-Guinea portoghese all'isola Fernando di Noronha: km. 2700 in ore 17, 17-18 marzo); i brasiliani De Barros, Pizzotti, Braya, Negrav e Cinquini dell'idrobimotore Savoia-Marchetti-55 «Jahú», che, partito da Genova sin dal 17 ottobre 1926 ed atterratosi lungo la rotta per vari incidenti, poteva soltanto il 28 aprile lanciarsi da Porto Praia per la transvolata atlantica, troncata dopo km. 2100 di volo con un forzato ammaraggio al largo di Fernando di Noronha, presso un piro-scafo italiano che lo rimorchio all'isola; i francesi Di Saint Romain, Minneyes e Petit del bimotore terrestre Farman-Goliath «France-Amérique latine», scomparsi come Nungesser e Coli, il 7 maggio, durante il tentato volo Saint Louis (Senegal)-Natal (Brasile); infine, i francesi Costes e Le Brix del biplano monomotore terrestre Bréguet-19 «Nungesser et Coli», che, partiti il 10 ottobre da Parigi, transvolavano senza scalo il Sud-Atlantico da Saint Louis a Natal, il 14-15 ottobre (km. 3400 in ore 23.30'), per proseguire verso Rio de Janeiro e Buenos Aires, ove giungevano il 20 dello stesso mese.

Al pari dell'Atlantico, la zona orientale del Pacifico dall'uberosa California alle paradisiache isole Hawaii (km. 3800-3900) vide nell'estate di tal famoso anno ben sette equipaggi nord-americani lanciarsi a volo sulle onde a bordo di aeroplani terrestri. Soltanto quattro di essi superarono vittoriosamente l'arduo tragitto: Maitland ed Hagenberger del trimotore Fokker «Byrd of Paradise» (28-29 giugno; ore 25.51'), Lowell Smith e Richter del monomotore Travel-Air «City of Oakland» (14-15 luglio; ore 25.36'), Goebel e Davis del monomotore «Woolaroh» e Jensen e Schluter del mo-

nomotore «Alioha» (17-18 agosto; ore 26.20' e 28.17' rispettivamente); tre, invece, scomparvero tragicamente nell'oceano: Frost e Scott del «Golden Eagle» e Pedlar, Knope e passeggera miss Doran del «Miss Doran» (17 agosto - ed Eichwaldt ed Erwin dello «Spirit of Dallas», 19 agosto).

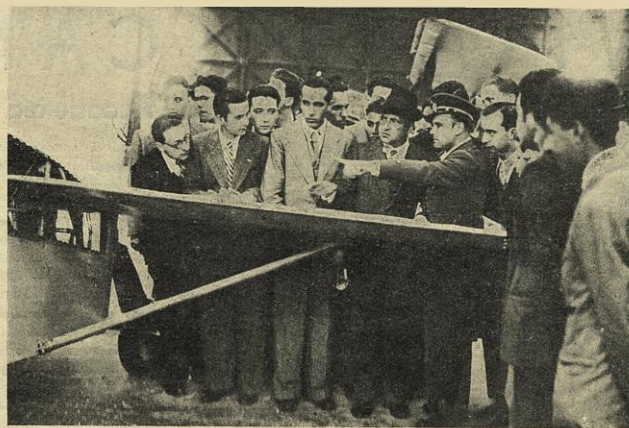
Il complesso di questa colossale corsa aviatoria attraverso i cieli dei due Atlantici e del Nord-Pacifico, registrate a fine anno 12 equipaggi vincitori, 14 costretti a troncare gli iniziati tentativi e 9 tragicamente scomparsi, con un totale di 24 vittime, se dimostrò essere ormai possibile ai più moderni aeroplani terrestri il valicare con una certa sicurezza gli oceani, su distanze dai 3 al 6 mila chilometri, ammonì tuttavia tecnici e piloti che, per garantire il successo di simili imprese e ridurle al minimo i rischi, necessitavano non soltanto apparecchi a grande autonomia e motori resistenti, ma altresì un'attrezzatura perfetta di strumenti d'aeronavigazione e, ciò che più conta, un severissimo allenamento da parte degli equipaggi, condizioni di cui forse difettarono taluni dei nominati scomparsi negli abissi oceanici.

Tanti clamorosi eventi, trionfali e tragici anche, avrebbero meritato veramente d'essere eternati in un poema di vaste proporzioni. A quanto mi risulta, però, nessun «vate» né celebre né ignoto, né professionista né dilettante, si dedicò ad una sì nobile e gloriosa fatica. Tranne alcune liriche di circostanza, composte da taluni buoni poeti, di cui mi sfugge però il nome, le gesta di De Pinedo, di Lindbergh, di Chamberlin, di Byrd e dei loro emuli, non ebbero sinora l'onore di accendere l'estro d'un Omero novecentista. Peccato, perchè mai argomento moderno poteva meglio prestarsi ad ispirare epici canti alla fantasia feconda e geniale d'un poeta di vaglia!

XXI.

Nuovi successi dell'Ala Fascista

L'attività aviatoria del 1927 non era rimasta circoscritta unicamente alle vicende transoceaniche rievocate nella precedente puntata. Altri non pochi avvenimenti aeronautici (crociere, voli transcontinentali; gare e manifestazioni varie) si erano alternati ad esse; e, se la clamorosa celebrità delle prime aveva oscurato in parte l'importanza



Un ufficiale risponde al fuoco di fila delle domande. (Foto Vespasiani).

dei secondi, il valore di questi ultimi non ne era affatto sminuito. Le une e gli altri contribuirono anzi a conferire alla storica annata quella straordinaria fama, che ne fece una delle più fulgide ed importantissime tappe del progresso aviatorio.

L'Aviazione italiana, già splendidamente affermata col noto periplo atlantico di De Pinedo, Del Prete e Zaccchetti, avvalorò la sua efficienza con altri successi: 1° La crociera mediterranea della squadriglia di S. E. Balbo, allora Sottosegretario all'Aeronautica, (4 piloti, 4 motoristi e 7 passeggeri, su due idrovolanti bimotori «S. 55» e «Dornier-Wall»), lungo la rotta: Vigna di Valle - Leros - Rodi - Tobruk - Giarabub - Tobruk - Bengasi - Agedabia - Bengasi - Tripoli - Gadames - Tripoli - Vigna di Valle (Km. 6960 dal 24 aprile al 6 maggio); 2° La sesta crociera europea del com. Umberto Maddalena, su idro «S. 62», lungo la rotta: Sesto Calende - Belgrado - Genicensk - Saratov - Samara - Kasan - Mosca - Novgorod - Leningrado - Helsinki - Hango - Stoccolma - Amsterdam - Colonia - Sesto Calende (Km. 10.000 dal 9 ottobre al 4 novembre); 3° Il miglioramento del massimo assoluto mondiale di velocità per tutte le categorie di aerei per opera del magg. De Bernardi, già detentore del primato della categoria idrovolanti, che, su idro Macchi «M. 52-bis» (mot. Fiat «A. S. 2» 1000 c.v.) rivendicò l'insuccesso nella corsa per la 10ª «Coppa Schneider» (Venezia-Lido, 26 settembre), volando alla media oraria di chi-

lometri 479,290 (Cielo di Venezia, 4 novembre); 4° I voli ad alta quota dell'asso Renato Donati, che per ben tre volte migliorò il primato nazionale d'altezza, raggiungendo, su Fiat «A. C. 3», m. 8700 (16 giugno), m. 10.135 (4 luglio) e m. 11.753 (21 dicembre), quota che mancò di pochissimo il limite necessario per essere considerato massimo mondiale.

(Il seguito al prossimo numero).

Piero Botto

UN ORIGINALE CONCORSO

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

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

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

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

GIURIA

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

PREMI

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

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

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

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

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



Fotografia d'occasione: una simpatica scolaresca in procinto di partire per il battesimo del volo.

VITA AL CAMPO

(Impressioni di un allievo dell'Accademia Aeronautica)

Sono le due pomeridiane. In un crescendo stonato di voci, si ripercuote per le camere la sveglia. Si va a volare. E' ora di muoversi. Una doccia gelata, un paio di freddure, molto fredde in verità, svegliano del tutto. Siamo presto allineati giù, nei pressi del corpo di guardia.

— Fuori i primi che devono volare! — ordina un ufficiale.

Il plotone è pronto. Si sale o, meglio, ci si precipita in autobus. Si parte.

— Permette, signor comandante, che si fumi?

— Sì!

— Comandi!

E le sigarette già pronte si accendono in un baleno.

Naturalmente, approfittando dell'occasione, c'è sempre qualcuno che si trova in dovere di scroccare agli amici.

— Sai, — spiega lo « scroccone » — non è venuto l'aviere delle sigarette. Però domani esco e te la rendo.

Buon pretesto per fumare a sbafo. Infatti l'aviere è un'ottima scusa e il giorno dopo i tabaccai attendono invano l'accademista. Bella istituzione quando si è al « verde »!

Qualcuno inizia una canzone. Il « la » è stonato, ma si canta egualmente. Si è felici anche se improvvisamente ti fiocca tra capo e collo qualche turno di consegna o qualche giorno di cella.

— Hai visto che bella figliola?

— Sì, ma ha le gambe storte!

E così, tra una parola e l'altra, il tragitto Caserta-Capua è compiuto.

Al campo gli apparecchi, i « nostri » apparecchi ci attendono. Le eliche sono già in moto. Ci cambiamo in furia.

— Aviere, chi mi ha fre... il casco?

Siamo sulla linea di volo. Uno sguardo alla manica a vento. E' un po' tesa. Meglio. Oggi si balla in alto. Se non si ballasse, non sarebbe neppure bello volare. Meglio piuttosto stare coricati su di una sedia a sdraio a godersi il sole con accanto un'ottima ghiacciata e una sigaretta.

I turni si susseguono. Apparecchi dovunque. Due o tre, quattro e più, stanno en-

trando in campo. Spengono il motore. Planano dolcemente come grandiose libellule.

— Vuoi piantarla con la chimica?

— Ma domani abbiamo un compito!

Già, non pensavo più a questa istituzione. In vero non molto bella. Ma l'abitudine ormai...

Ciò non toglie che libro ed appunti vadano a finire con grazia fin troppo virile in qualche ampia tasca della combinazione.

Intanto un apparecchio manovra per l'atterraggio. Tocca terra un po' brusco con le ruote. Riprende qualche metro di quota.

Un bel « bum » come si dice in gergo aeronautico.

— Hai visto, Beppe, che « scassata » il « pinguino »? (1).

— Non darti delle arie — ribatte il « premitare » — sei più tu pinguino.

Tutti così quelli che portano un'aquila e per di più aquila senza corona. Bisogna lasciar dire. Sul mio petto non ho ancora nulla. Domani forse ne ripareremo.

Un monello « capuano » mi offre degli aranci.

— Quanto l'uno?

— Sei soldi, signuri!!

— Matto da legare!

Ma si comperano egualmente. Quello se ne va cantorellando felice d'averne fr... un altro.

Vedo atterrare il mio apparecchio.

Mi preparo. Caschetto, occhiali, casco di protezione.

A proposito di quest'ultimo, ricordo d'aver visto giorni fa un mio compagno con un certo bernoccolo in fronte!!

Mi spiego: — Casco di protezione... lanciato da una mano maestra.

La pubblicità non è eccessivamente lusinghiera.

Infilo il paracadute. Salto nella carlinga. Attacco il moschettone del paracadute all'anello apposito. Mi lego. Sono pronto!

— Non stia duro sui comandi, e non spinga troppo la « cloche » avanti in partenza — mi urla il maresciallo istruttore che prende posto dinnanzi a me. Faccio un

(1) Attributo dell'allievo del primo corso.

cenno col capo. Il cuore balza forte nel

petto. Il minuto è pur sempre emozionante.

La bandiera di segnalazione si abbassa. Tiro la manetta del gas; sono in piena velocità.

La coda è già alzata. Un leggero colpo alla « cloche » verso il

petto e sono per aria.

Riduco il motore. Il vento mi sferza il viso con violenza. Respiro a pieni polmoni. Guardo gli strumenti sul cruscotto. Bene! Inizio la prima virata. Punto su Capua. Esetto. Son felice!

Un vuoto d'aria mi fa trattenere il respiro. Ora posso guardare anche un po' in giro.

Vedo il Vesuvio stagliarsi netto all'orizzonte. Il suo pennacchio di candido fumo sale diritto, poi piega verso terra.

Dal mare, che vidi luccicare stupendo prima di virare, spira una brezza balsamica. Col sole e dall'alto, questo angolo di Campania è stupendo. Ma con l'acqua...

Vedo all'improvviso l'istruttore che mi fa dei gesti piuttosto temporaleschi e urla qualche cosa. Ha ragione. Mi risveglio. Mentre ammiravo la bellezza della natura, non pensavo all'apparecchio. Mi accorgo di salire e di essere inclinato. Gli strumenti poi mi indicano gli errori. Correggo la distrazione e la testa dinnanzi a me acconsente con l'abituale movimento. A terra però mi aspetta un « caffè » e molto « amaro ». Viro su Capua. Punto sul campo. Spengo il motore e picchio. Plano. Sostengo il peso dell'apparecchio. Sono sul campo. Tocco terra. La testa davanti a me ripete il primo movimento. Un po' di rullaggio e sono fermo.

Tiro il fiato. Questa volta è andata bene. Speriamo in seguito. Rullo con calma verso la linea di volo. Io ho finito. Ora tocca ad un altro.

Mi colpisce all'arrivo, una ressa tumultuante di allievi. Capisco. Stanno distribuendo i panini. Pane e che cosa? Marmellata, pro-



Aeromodellisti fiorentini sul Camp di Marte.

sciutto, mortadella? Non m'interessa. Salto a terra e mi precipito nella calca. Ho una fame da lupo. L'aria, in alto, fa bene allo stomaco. E poi: « chi non vola non mangia », come vorrebbe qualche « puro » della nostra Arma Azzurra.

Ritorna la calma. Il rombo uniforme di tutto questo gale d'acciaio è riposante. Il vento cala. Il sole perde un po' della sua ferocia.

Cominciano le discussioni.

— Mi rincresce che il volo divenga ogni giorno meno pericoloso. — dice uno quasi con rammarico. Forse ha detto una gran verità.

In alto un apparecchio sta pennellando l'azzurro calmo con ardite acrobazie. Ci si sente portati verso quelle ali.

Sono tutti col naso voltato in su, come bambini. Picchia, riassume l'azzurro con rinnovata lena; sembra voglia sfidare l'infinito. Poi la sua superbia è mortificata. Un « looping » ne conferma la sconfitta. Poi l'azzurro, quasi inferendo sul mezzo che osava, lo vede cadere giù in vite e precipitare verso la terra con folle velocità. Senza volerlo trattieniamo il respiro. Una manovra da artista e la creatura dell'uomo ritorna pacifica in assetto di volo. La gola metallica ride di gioia.

— Fantastico!! — si sente mormorare.

In questo aggettivo c'è tutta l'anima invidiosa di un « pinguino » avido d'azzurro.

Mi sento umiliato! Negli occhi del solito premilitare c'è ancora un'ombra di orgoglio mal represso. Che non si dia per vinto?

Qualche apparecchio torna all'hangar. Il sole sta scomparendo in un mare di fuoco. Volare a quest'ora è un premio per noi mortali. Nella solitudine, il sentimento dell'infinito ci tocca e le passioni tacciono; la ragione più netta e più attiva spiega tutta la sua potenza e partorisce miracoli; il carattere si fortifica e sviluppa, l'immaginazione ingrandisce e il senso morale reagisce sotto l'impressione della divinità.

L'aria ormai è calmissima. Le prime ombre della sera cominciano ad avvolgere uomini e cose. In aria però c'è un apparecchio che cerca il sole. E' altissimo. La giornata è quasi finita. Un'ombra di malinconia avvolge anche noi. E' un attimo. Un frizzo e torna sul volto di tutti l'allegria. Perché questo cambiamento? Non so! Forse gli anni.

Il sole è scomparso. Ci avviamo agli spogliatoi. Un fremito ancora di un motore. Poi... silenzio.

In Accademia aggiungeremo ancora venti minuti alla nostra tabella di volo e cancelleremo un altro giorno dal calendario.

Rientriamo in Accademia. A cena le discussioni si riaccendono.

All. Vittorio Maccabruni



Allievi dell'Accademia Aeronautica sul campo di Capua per le lezioni di pilotaggio (Foto Masoero).

**TUTTO PER IL COSTRUTTORE
DI AERODELLI**

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1937

alla ditta

AERODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno, 118 - BOLCENA

LA GIORNATA DELL'ACCADEMISTA

(DESCRITTA DA UN ALLIEVO DEL CORSO REX)

La mole massiccia della Reggia, dove gli aquilotti vengono forgiando l'animo e il corpo e aguzzando gli artigiani, pur nella classica armonia delle strutture architettoniche, dà un senso di monotona pesantezza, che invita l'immaginazione a pensare alle austere regolarità del passato, più che ad una cucina di audaci scalatori di cieli.

All'interno, però, quel senso di inerte tranquillità quasi opprimente scompare; le mura fredde ed imponenti sembrano risvegliarsi in un lungo torpore, si animano di nuova vita, rimandando la eco di una gaia giovinezza, che conciliando lavoro e svago, giunge all'equilibrio spirituale della stirpe.

In questo nido di aquilotti, la vita di un giorno, è la vita di un anno, di due, senza però mai varcare il cerchio desolante della monotonia, perché quando giunge la sera, c'è già l'ansia del domani.

Le attività, infatti, che occupano le nostre ore, pur nel febbrile ritmo, per la loro poliedrica varietà, serbano, integra, una continua attrattiva che ce le fa amare.

L'alba, quell'alba che sa essere tanto radiosa nel cielo del Meridione, venendo a baciarsi nelle nostre camerette, con un tacito augurio, ci porta tante opere, su cui dobbiamo imprimere l'impronta della nostra fattività, dei nostri sani entusiasmi e le ultime pallide stelle ci vedono già estrarre le energie nel lavoro.

Mentre soddisfiamo i diritti dello stomaco che il moto e l'aria frizzante del mattino hanno reso ancor più impellenti, giunge festoso e pieno di promesse il rombo degli autobus che ci porteranno al campo di volo.

Negli occhi di tutti una fiamma brilla più dinamica e lucente dell'usato, perché lassù nell'azzurro scompare ogni corruccio; l'ebbrezza della velocità e delle altitudini, facendo del velivolo carne della nostra carne, del rombo del motore il canto possente della nostra giovinezza, sembra voler rinnovellare in noi, l'audacia dei Titani scalatori di cieli, quei cieli che ci accolgono nell'immenso grembo arcano e pur tanto azzurro.

Se l'essere è tutto un tripudio, un inno festoso alla vita, come si possono frenare gli entusiasmi?

Il tragitto è fatto di canti che perdendosi nella campagna verde, dicono alla natura le nostre gioie, le nostre speranze e l'ansia...

La mattinata di volo scorre con la fugacità vertiginosa delle cose belle, e fino a domani, il sole che ci abbronzava e permea il nostro spirito della sua luminosità, non vedrà più i nostri voli, le nostre prime sfide agli alati.

Il ritorno è meno gaio; qualche canto tenta invano di portare una nota ridente, qualche frizzo cade inascoltato; ognuno di noi preferisce, in silenzio, portare con sé l'ebbrezza immensa degli ultimi istanti di volo e spera forse di trovare in Accademia una lettera della mamma... Ecco perché siamo tutti velatamente tristi. L'ondata dei ricordi ci assale rivestendoci l'anima di una repentina tenerezza che appena riusciamo a dissimulare.

Ma l'attività non permette che questa sacra tenerezza sconfini e si profani in vuoti sentimentalismi, compatibili in sensibilità morbosa ed ammalate, ma non in giovani sani e forti.

Studio, lezioni, sale di scherma, cavallerie, campi sportivi, attendono impazienti di provarci ancora una volta.

E quell'emulazione che ci affratella e forma il bagaglio e la tradizione spirituale di ogni Corso, come lassù nel cielo, anche qui ci sprona. Le materie d'insegnamento, così, perdono le insite angolosità e il contenuto balza dalle pagine animate, palpitante e ci parla con semplicità perché la mente l'elabora e ne carpisce il recondito senso.

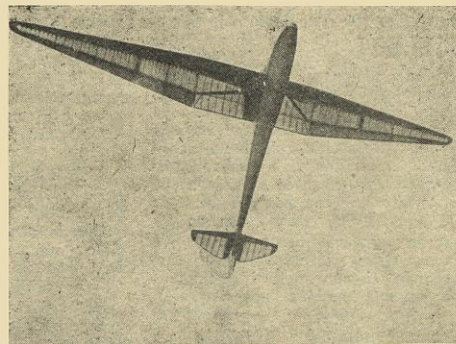
Sappiamo che la Patria non ha bisogno di divise, ma di soldati; sappiamo che dovremo esser garanti del suo avvenire, magari anche contro la fatalità e perciò ogni sacrificio non ci lascia nell'animo l'amarezza della rinuncia, ma una pura soddisfazione.

Lo studio ci insegna come dobbiamo infrangere gli impedimenti della natura, sempre in agguato contro i nostri voli; ci mette a nudo il cuore inculcandoci quei sentimenti sacri che debbono fare di noi tanti uomini, tante colonne della Patria.

Non intendo significare con questo che ognuno di noi abbia raggiunto l'apice della

perfezione e della maturità, perché siamo qui per formarci fisicamente e spiritualmente e i nostri verd'anni sono troppo nemici del raziocinio e dell'autodominio continuato. L'impulso, il sangue in brulichio, ci fanno talvolta dimenticare un regolamento, un dovere cui bisogna sottostare, e allora le mancanze minacciano di frustrare il lavoro di tanti giorni; e se i superiori che ci vigilano, credono opportuno un rimedio salutare, il rimedio viene sotto le parvenze di una celieta, che non avendo la comodità riposante di una lussuosa camera d'albergo, invita nella solitudine, alla meditazione e al ravvedimento.

Non intendo neppure dire che la nostra giornata di Accademisti sia un iterato sacrificio; no, ciò smorzerebbe ogni entusiasmo, ogni emulazione. E gli intervalli fra le varie attività e il « Circolo Allievi », vedono sovente giovani che si divertono, che scherzano, giocano spensieratamente e forse stanno preparando una burla a qualcuno che, posto in un canto, non partecipa alla gioia comune o attende impaziente la libera uscita



Un bellissimo veleggiatore in volo.

che ci offrirà altri svaghi che ci ricreeranno lo spirito, giacché la libertà limitata ci ha insegnato ad assaporarne la bellezza senza contaminarla.

Si giunge in tal modo al termine della giornata; ombre striate prima dal rosso sanguigno del sole e poi cupo, avvolgono la terra; e noi con un senso di leggera stanchezza ci apprestiamo a quei sonni che si dormono solo a vent'anni.

Il sonno lentamente stende un velo che va infittendosi sugli ultimi pensieri che sono per gli affetti tanto lontani e pur tanto vicini; qualcuno sogna voli, acrobazie strane e paurose o forse il giorno in cui, aquila possente, entrerà nei reparti e le ali della Patria oscureranno il sole.

Alide Banzi

*il cavaliere
azzurro*

La vita di Francesco Baracca narrata da Dicerama

(Continuazione dal numero precedente)

— E poi, — seguì la mamma — vedete bene che questo accade anche nelle competizioni sportive!

— Ma sicuro! — scoperse Giorgio. — Io non voglio mai male ai miei compagni durante le partite di calcio o di tennis, e, finita la gara, siamo amici come prima. Soltanto si sente che si vorrebbe essere sem-

pre i vincitori e si ammirano molto quelli più bravi di noi!

— Certo, e si cerca di emularli e si fa di tutto per diventare sempre più abili! — confermò la mamma.

— Però che cosa terribile la guerra! — insistè Diana, sempre con un'ombra negli occhi. Era una creatura che rifuggiva per istinto da ogni idea di violenza e di crudeltà.

— Triste necessità la guerra! — concluse la mamma.

— Non potrebbero abolirla? — semplificò Farfallina, come se si trattasse di una cosa molto facile.

— La terra sarebbe un pianeta ideale... — sorrise la mamma — se si potessero abolire i grandi mali che affliggono l'umanità! — E Diana, guardando il cielo, mormorò, come in sogno:

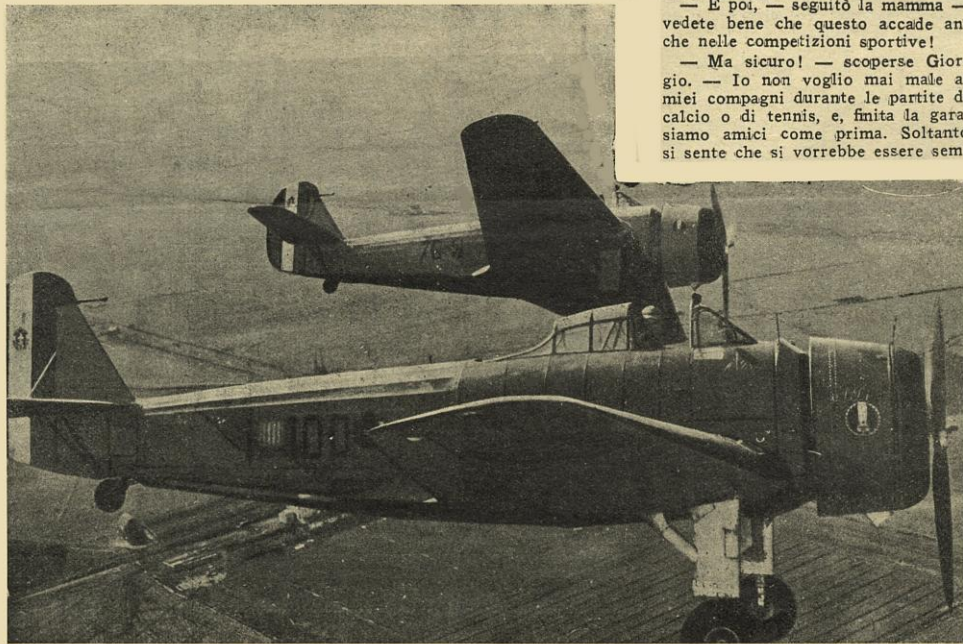
— Il Signore ha detto agli uomini: « Amatevi gli uni con gli altri ».

S'erano incamminati per il ritorno, e tacevano.

La conversazione, d'argomento così profondo, aveva turbato i loro animi e li teneva ora come sotto un incubo, e tutta la chiarezza del cielo e tutta la dolcezza dell'ora non riuscivano a rasserenarli.

I visi di Diana e di Giorgio erano come velati da un'ombra, le loro fronti lievemente aggrottate.

Era stato come se, improvvisamente, una massiccia porta ferrata si fosse aperta per un attimo davanti a loro, ed avesse lasciato intravede-



Monomotori d'assalto « A. P. 1 » (assalto Pallavicino). Foto Masoero.

re da uno spiraglio un mondo misterioso, ove s'agitavano in una ridda d'orrore, ombre, larve, fantasmi.

Simili ad ombre, larve e fantasmi illuminati da sinistri bagliori, eran quelle idee troppo grandi per i loro cervelli; ma essi ormai sapevano che vi sono porte chiuse su mondi sconfinati. Farfallina non osava interrompere quel silenzio e pensava che era stato un gran peccato guastare la serenità del ritorno con un discorso esageratamente serio. Ne faceva risalire la colpa a Diana che, secondo lei, con quelle idee immense, era una bambina "non naturale".

Il dorato meriggio si spegneva nei primi veli grigi del tramonto.

Ormai Lugo era vicinissima; si sentiva nell'aria il suono delle sue campane.

S'era levata una brezza fresca.

"Peccato lasciar finire la giornata in quest'atmosfera triste!" pensava la mamma. E per disperdere dalle tre giovani anime la crudele visione della guerra, per veder rifiorire il sorriso sereno sulle tre fronti aggrottate, la signora Maria cercò un argomento che trasportasse le fantasie dei fanciulli in un aere lieto. Scridendo disse:

— Ho dimenticato di narrarvi un episodio gentile. Nel settembre del 1913, Baracca volle portare le sue ali sulla diletta città natia, e proprio in questo cielo, che noi guardiamo con l'anima piena del suo nome e delle sue gesta, qui venne a eseguire evoluzioni ardite che chiamaron tutti i lughesi alle finestre e ai balconi, entusiasti del loro giovine concittadino.

Giorgio, Diana e Farfallina, come tre passerotti che aspettavano l'imbeccata, scrutavano il cielo, quasi aspettassero di veder passar nell'azzurro un punto, una freccia, un'ala. E infatti, come per un gentile miracolo, proprio in quell'istante si staccò dall'orizzonte uno stormo di ali, uno stormo che ingrandì ingrandì sempre più, e venne avanti veloce, riempiendo il cielo di palpiti, di fremiti, di gridi.

— Le rondini! Le rondini che tornano! — gridò Diana, tutta sorpresa e ridente.

— Guardate come sta bene il nero sul fondo azzurro! — osservò la mamma.

— Vengon dall'America! — gridò Giorgio sicuro di sé, come se

avesse visto sulle ali delle rondini appuntato il cartello dell'itinerario. — Vengon dal mare dei Caraibi o dal Messico! Hanno visto il mio babbo! Hanno visto tutta la formazione dei cento apparecchi!

Alzò le braccia, impazzito di gioia:

Alzò le braccia, gridando di gioia!

— Rondini! Rondini! Sta bene il mio babbo? Tornerà presto?

Ora le rondini s'eran sparse pel cielo e volavano basse quasi toccando i tetti delle case e i rami degli alberi turgidi di gemme.

Volavan così basse che si potevan vedere i bianchi soggoli da monache delle rondinelle e gli sparati dei rondini, che remeggiavano sicuri con le falcate ali spiegate. Come per rispondere alle domande di Giorgio si misero tutte insieme a gridare, a strepitare, a stridere, e nulla al mondo era più limpido, più gioioso, più augurale.

Si stabilì subito tra i ragazzi e le messaggere di primavera un scambio di colloqui vivaci:

— Siamo qui... Siamo qui... Qui... qui... qui...

— Ben tornate!

— Siete felici?

— Sì... sì... sì... Felici... Sì... Sì...

— Cercate le grondaie?

— Cercate i nidi?

— I nidi... I nidi... I nidi... Sì... Sì...

— Avete fatto buon viaggio?

— Così... così... così...

— C'era forse il mare agitato.

— Un poco... un poco... sì... sì...

Tirava un vento malandrino! Br! Br! Br!...

— Che portate?

— La primavera, il sole, le viole, i fiori del pesco e del ciliegio... Sì... Sì...

— Avete visto il mio babbo?

— Il babbo... Il babbo! Sì... sì...

— Che faceva?

— Ci ha dato un bacio per te! Un bacio, due baci, tre baci per te! Ci... ci... cirici... cirici...

— Mamma, mamma senti! L'hanno visto!

Gli venne di colpo un'idea meravigliosa:

— Chissà che qualcuna abbia legato ad una zampina o ad un'ala un biglietto per me! Vorrei salir su un tetto per veder bene!

(Continua)

O col vento
O contro vento

Storie eroicomicosentimentali

(Continuazione dal numero precedente)

L'apparecchio, dopo aver gentilmente carezzato con lo scafo la chioma di alcune palme, s'impennò verso il cielo, tornò indietro rovesciato, e, compiuta una completa volta, fece un meraviglioso ammaraggio arrestandosi con un largo dondolio.

panni, rosso come un cocomero per via del massaggio, fu avvolto in una coperta e adagiato su una seggiola a sdraio.



...entrò nella sua tenda che richiuse dietro di sé.

Lo sportello della cabina si aperse ed apparve la faccia sbiancata di Bibi.

— Ohè, gente! — chiamò con voce tremula. — Non venite a prendermi?

Bibi, strappato a furia dall'idro, fu trasportato a braccia alle tende e adagiato su un lettino, nonostante le sue indignate proteste.

Bernabé e Marino, grondanti essi stessi, lo svestirono e cominciarono energicamente a massaggiarlo dopo averlo asciugato. Natalina si dava intanto un gran da fare lì attorno per preparare qualcosa di caldo. Mentre parlava e si rispondeva tutta sola, ogni cinque secondi tornava accanto al letto per vedere se il "suo ragazzaccio" avesse bisogno di nulla.

Bibi stava benissimo, meglio assai di tutti gli altri, e l'unica cosa che realmente desiderasse era d'esser lasciato in pace. Ma dovette invece rassegnarsi a stare immobile e tacere fino a quando piacque ai suoi torturatori.

Alfine, ben asciutto e mutato di

— Bevi questa, figlio mio! — disse Natalina, che tremava, con le vesti appiccicate addosso, porgendogli una tazza fumante. — Bevi e poi raccontaci!

Enzo bevve un sorso e, rendendo precipitosamente la tazza, sputò con mille orrende boccacce.

— Madonna mia, perchè? — chiese mortificatissima Natalina assaggiando a sua volta. — Poveretta me! — piagnucolò, sputando anch'essa. — Nella fretta ho messo il sale invece dello zucchero e al posto del rum, credo, l'aceto...

Bernabé salvò la situazione porgendo a Bibi un bicchierino di cognac.

— Andiamo a cambiarci noi, ora! — ordinò perentoriamente. — Altrimenti sarà Enzo che fra poco dovrà farci da infermieri a tutti.

— E' un bel modo il vostro di non rispondere a un disgraziato che chiama! — cominciò Bibi non appena ebbe un uditorio attentissimo e discretamente asciutto.



I visi di Diana e di Giorgio erano come velati da un'ombra.

— Ma come? — scattò Marino. — Mi son quasi ammazzato per cercarti e tu non fiatavi! Poi faremo i conti...
— I conti un accidenti! Avrei voluto veder te a trattenere un baule come quello...

— Me ne infischio del baule.
— Che se ne vada al diavolo!
— Se ne fossero sprofondati mille! — esclamarono con ammirabile simultaneità Marino, Bernabé e Natalina.

— Insomma, io ho tentato di trattenerlo finché ho potuto; poi, quando mi sono accorto che era lui a tirar giù me e non io a tirar su lui, ho mollato e ho cercato di tornare a galla. C'è una corrente del diavolo là sotto; e io ero arrivato bene in fondo, con quel peso...

— Ho piacere! Imparerai un'altra volta... rimbeccò Marino, esasperato pel pericolo corso dal fratello.

— Scusate, Marino, — chiese dolcemente Bernabé — cosa dovrebbe imparare? E' difficile che si trovi ancora a dover trattenere un baule che affonda!

— Quando proprio non ne potevo più e stavo per bere, mi son trovato con la testa fuori, dall'altra parte dell'idro, e ho visto te che nuotavi e guardavi da tutte le parti meno che da quella buona.

— E perchè non chiamavi, sciocco?
— Nemmeno una foca avrebbe

potuto gridare dopo un tuffo di quella durata...

— San Paterniano mio! — bisbigliò Natalina. — Faccio voto di accenderti venti ceri da due libbre l'uno appena torno!

— Poi è arrivato il canotto col signor Bernabé e io ho potuto tirarmi su ed entrare nella cabina.

— E non potevi farti vivo allora, asino, invece di farci penare... Quasi ti ributterei in mare dalla rabbia!

— L'as'no sei tu! — gridò Enzo alzandosi di scatto e gettando all'aria le coperte. — Ho urlato, mi sono sgolato, e tu badavi invece ad azzuffarti col signor Bernabé!

— Calma, calma! — esortò placidamente questi. — Il rumore del nostro motore ci avrà impedito di udire. Ecco tutto!

— Sì. Può essere! — ammise rabbonito. Marino. — E poi?

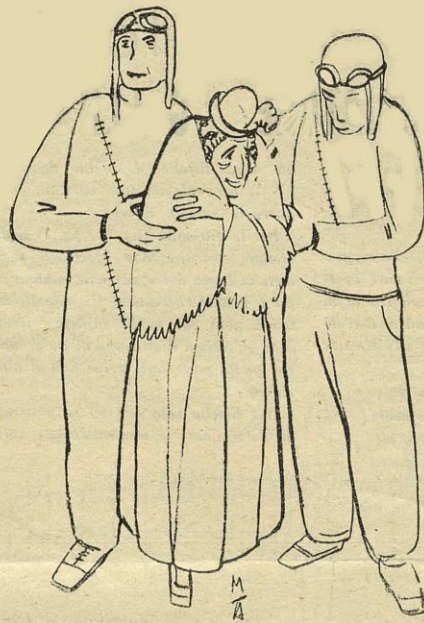
— E poi, visto che mi piantavate solo, ho deciso di far da me. Ho decollato benone, vi ho raggiunto....

— Sì, bravo, e ti sei messo a fare il cretino per aria a rischio di romperti il collo!

— Non capisci niente! Ho voluto salutarvi e in quel momento mi sono accorto che andavo a sbattere contro le palme. Che dovevo fare? Ho richiamato un po' l'amparocchio, come mi hai insegnato tu! E' stato lui a far la capriola; che c'entro io?

(Continua).

Enzo Jemma



...rispettosamente sostenuta da Villiam e Sam...

la, Sam avviò il motore, da terra, e s'allontanò un momento in cerca di qualcosa. Ma un urlo d'orrore sprigionatosi da ventimila petti, lo fece volgere. La imprudente nonnina, lasciata criminalmente sola, doveva aver toccato qualche leva e l'aeroplano, rollando e beccheggiando, dono una breve rullata, aveva preso l'aria. I due aviatori erano rimasti a terra, immoti, come gelati dallo svenamento e un silenzio di morte s'era diffuso tutto in giro. L'apparecchio s'era capovolto ed aveva cominciato, raso terra, delle scomposte acrobazie, così pezzesche, da mozzare il fiato. Eppure uno gridò, anzi, applaudì a gran voce, correndo in mezzo al campo e dimenando le braccia in segno di festa. Era un tale Bob che aveva ingannato l'attesa tracannando mezzo litro di wisky. Nuovo urlo della moltitudine, urlo di folle spavento misto a meraviglia. L'aeroplano, come offeso dalle espansioni dell'ubriaco gli si era precipitato addosso, quasi sfiorandolo e, mentre l'infelicitissimo galoppava con la velocità d'un cervo bene in forma, continuava ad accanirsi contro di lui, tornando indietro, rincorrendolo e girandogli intorno.

E finalmente, per una fortuna inesplicabile, l'aeroplano atterrò senza danni e il motore s'arrestò. I più vicini si precipitarono a trarre a salvamento la veneranda centenaria, la svolsero dai suoi quattordici scialli... e annarve Slim che si buttò a terra rotolandosi nella più frenetica risata di sua vita. Non avendo potuto convincere la vecchia a mantenere il suo impegno, quell'assassino l'aveva sostituita.

Un minuto dopo i tre erano già in volo per sottrarsi alle trionfali e calorose manifestazioni della folla.

e. j.

La prodigiosa vecchietta volante

Questa è una storia del buon tempo antico, di quando l'aeroplano era ancora una cosa meravigliosa e tale da far puntare il naso delle moltitudini al cielo e da strappare alle folle degli stupefatti "Perbacco!" alternati ad estatici "Ma guarda un po' che roba!"

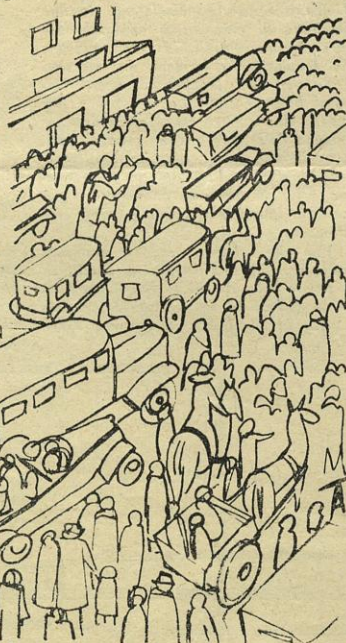
C'era allora negli Stati Uniti d'America un simpatico terzetto di saltimbanchi dell'aria, un certo William Hopson e i suoi compagni Slim e Sam, i quali si mantenevano in vita arrischiando continuamente di perderla con spettacoli pubblici di voli pazzeschi. Piccole contraddizioni dell'esistenza!

Dunque, questi tre bravi ragazzi, su tre apparecchi discretamente sconquassati e antiquati (perfino per quei tempi) gironzolavano per le campagne dell'Idaho (Stati Uniti) e, quando giungevano in un punto che sembrava loro conveniente, distribuivano al vento migliaia di manifestini e il giorno dopo, a un'ora determinata, si producevano in numeri sensazionali al cospetto del coltissimo pubblico accorso dalle fattorie circostanti e dell'inclita guarnigione, quando c'era.

Il programma consisteva in capriole complicate, lanci con paracadute e passeggiate sulle ali durante il volo. La folla guardava, rabbriviva, applaudiva e non negava il modesto obolo.

E ora passiamo alla vecchietta volante, una prodigiosa nonnina la quale... Meglio non anticipare.

La storia andò così. Il pubblico era ormai sazio di acrobazie e di lanci e i tre poveri figliuoli non sapevano che inventare di nuovo per strappare l'applauso e il dollaro.



...turbe di persone affluirono da cinquanta miglia...

Ma ecco che una bella sera, mentre i tre facevano insieme il loro magro e sconcolato pasto. Slim dilatò gli occhi, spalancò la bocca e battendo un pugno sul tavolo, esclamò: "Sanguè d'uno sceriffo! Ma qui vicino deve abitare la mia cara Granny".

"E chi è questa Grann?" domandarono per cortesia gli altri a cui la notizia non importava un bel nulla. "E' un'amica di famiglia che ha novantadue anni. La mia idea è di convincerla a volare con me. Un numero eccezionale! La bisnonna volante... L'antenata con le ali... La gente s'accoltellerà per assistervi!". Slim fu portato in trionfo lì per lì, tra spaventevoli hurrà!

La preistorica signora non si fece troppo pregare e promise che il giorno appresso, nelle prime ore del pomeriggio avrebbe volato col suo caro Slim. In serata migliaia di manifestini furono pronti e la mattina dopo furono distribuiti. Subito dopo mezzogiorno turbe di persone affluirono da cinquanta miglia in giro per vedere lo spettacolo unico. La vecchietta non era ancora arrivata e i tre si dedicarono a intrattenere il pubblico nervoso. All'una Slim fece le sue solite capriole nel cielo, alle due Sam passeggiò un po' sulle ali, alle tre William si buttò giù col paracadute... Ma erano già le quattro e la trisvola non si vedeva ancora. La gente, dopo aver rumoreggiato alquanto, era piombata in un sinistro silenzio, e si sparpagliava in giro in cerca di sassi, senza toglier di dosso agli aviatori gli sguardi pieni di oscure minacce. I tre rabbrivirono e decisero di spedire Slim in ricognizione dopo avergli fatto giurare che sarebbe, in ogni caso, tornato a morire al loro fianco.

Slim partì, ma non fece ritorno. Chi giunse, fu invece la vecchietta, sdraiata nella sua auto e avvolta in quattordici fra scialli e coperte.

Rispettosamente sostenuta da William e Sam, s'avviò tremando e barcollando a un aeroplano e fu faticosamente issata nella carlinga. "Povera vecchia! — esclamò, indignata, una signora asciugandosi una lacrima — Buon per questi sfaccendati che non sono io lo sceriffo!". Fra il silenzio commosso della fol-

Al corrispondenti di zio Falcone

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

La Palestra dell'aeromodellista

L'AEROVELEGGIATORE "GALLIERA"

L'aeroveleggiatore « Galliera » è rappresentato in fig. 1 nella vista in pianta, nella fig. 2 nella vista di fronte e nella fig. 3 nella vista laterale.

Le dimensioni principali, che si possono rilevare dalle figure, sono: apertura alare m/m 1150, lunghezza m/m 700, corda massima al centro dell'ala m/m 150, corda minima all'estremità dell'ala m/m 90.

La superficie alare è di dmq. 15, per cui, prevedendo di avere a costruzione finita un carico alare di grammi 10 per decimetro

un altro listello di tiglio da m/m 3×7 , convenientemente curvato, costituisce lo spigolo inferiore.

Per le estremità (fig. 6 e fig. 7) si dovranno costruire due blocchetti sagomati di legno dolce, ai quali faranno capo i listelli correnti degli spigoli, notando però che quelli superiori terminano all'ultimo diaframma di coda, mentre quello posteriore arriva fino al blocchetto.

Nel listello inferiore ed in posizione da determinarsi sperimentalmente verrà

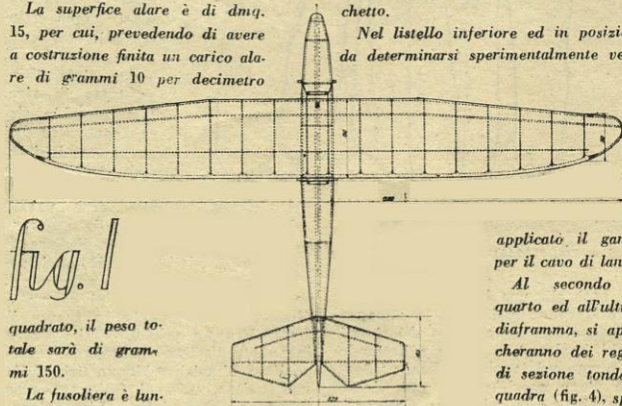
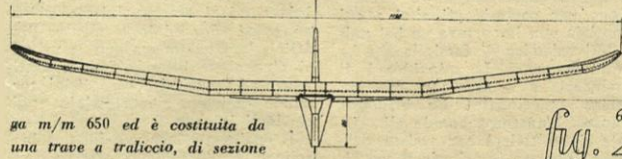


fig. 1

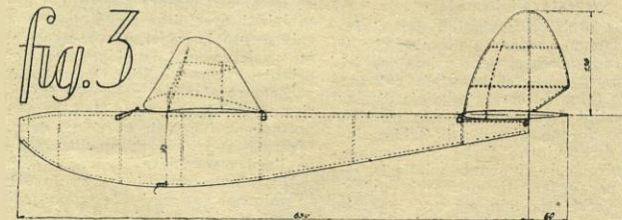
quadrato, il peso totale sarà di grammi 150.

La fusoliera è lun-



ga m/m 650 ed è costituita da una trave a traliccio, di sezione

fig. 2



triangolare, costruita con diaframmi in legno compensato e listelli correnti.

L'insieme schematico della fusoliera è dimostrato dalla fig. 4 dalla quale, oltre alle dimensioni, si rileva la forma nelle viste di fianco ed in pianta, ed il tipo di costruzione.

I diaframmi sono sei, e sono delle forme e dimensioni della fig. 5.

Nella fig. 5 è rappresentato un pezzo di sagoma speciale, lungo m/m 85, che dovrà fare anch'esso parte della fusoliera quale base d'appoggio per i piani di coda. Questo pezzo sarà costruito di compensato da 2 m/m, e porterà due dentelli per essere incastrato nell'ultimo diaframma, nel quale si hanno due finestre per l'incastro.

Anche i diaframmi saranno di legno compensato di spessore m/m 2.

Il montaggio della fusoliera è molto semplice: due listelli rettangolari di tiglio, di sezione m/m 3×5 , la legano superiormente lungo gli spigoli, mentre

applicato il gancio per il cavo di lancio.

Al secondo al quarto ed all'ultimo diaframma, si applicheranno dei regoli, di sezione tonda o quadra (fig. 4), spor-

genti di alcuni millimetri dalla fusoliera: si vengono a formare dei perni, tre per lato, ai quali si legherà il cordoncino d'elastico che tiene fissa l'ala e quello che serve al montaggio dei piani di coda alla fusoliera. Nel blocchetto di legno dell'estremità di coda un bastoncino attraversante forma altri due perni per il fissaggio dei piani di coda.

Lo scheletro della fusoliera dovrà in-

fine essere ricoperta o con carta o con seta, resa tesa ed impermeabile con verniciatura.

L'ala, le cui dimensioni particolareggiate si rilevano dalla fig. 8, è completamente in legno, e di forma un po' speciale, sia per la variazione del profilo dal centro alle estremità, sia per la svergolatura di queste.

Le centine sono 18, di cui 8 hanno corda di m/m 150, profilo N° 766 St. CYR 102, mentre le altre, a due a due uguali, variano sia di corda che di profilo.

L'adozione di diversi profili porta un notevole vantaggio sia per il rendimento che per la stabilità longitudinale.

Le centine sono costruite con compensato da m/m 1,5 e traforate per essere più leggere. Sono distanti fra loro m/m 60, salvo quelle centrali distanti ognuna 20 millimetri dall'asse di simmetria, e quindi m/m 40 fra di loro.

L'ala ha, nel centro, una parte piana, lunga m/m 400 (200 per parte dall'asse di simmetria): poi un tratto rialzato da



Valentino Siviero fa la guardia al suo modello « V. S. 3. T ».

ambo le parti e finisce con una parte curva verso l'alto alle estremità.

(Il sèguito al prossimo numero).

Giarella

COLLOQUI CON GLI AEROMODELLISTI

Ho alcune lettere di aeromodelлисти, contenenti domande, osservazioni, e riflessioni, alle quali avrei voluto rispondere già da tempo: alcuni di essi, addirittura, si rammaricano che questi colloqui si succedano a troppo lunghi intervalli. Li ringrazio della lusinghiera opinione su questa rubrica, e passo all'essenziale.

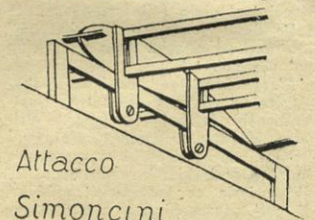
Uno degli argomenti trattati con più frequenza, è l'attacco dell'ala alla fusoliera. Già, tempo addietro, parlai del sistema Traversa.

Torna sull'argomento M. G. Simoncini, Palermo, con un sistema analogo ma forse più utile: l'unico difetto che presenta è dal lato aerodinamico ed estetico.

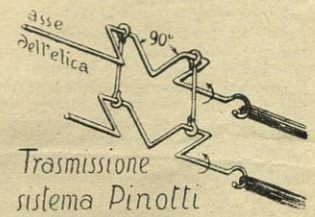
L'attacco consta, essenzialmente, in due forchette di compensato applicate alle due centine centrali, in corrispondenza dei longheroni, e formanti due morsetti (uno per ogni longherone) aperti verso il basso. Questi due morsetti, o per meglio dire quattro essendovene due per ognuna delle due centine centrali, vengono infilati, dal di sopra, su due listelli esterni alla fusoliera, sul dorso di questa, e lunghi tanto da permettere il necessario spostamento dell'ala per il centramento.

Una vite a legno, per ogni morsetto, serve a stringere i morsetti ai listelli ed a fissare l'ala. Poichè si può lasciare un certo giuoco in senso verticale, è data anche la possibilità di variare l'incidenza.

Questo sistema ha il vantaggio, rispetto a quello di Traversa, di presentare un punto debole: i due listelli ai quali si stringono i morsetti. Il Simoncini infatti dice che, specialmente nei primi lanci di prova nei quali è più probabile che il modello subisca degli urti



Attacco Simoncini



Trasmissione sistema Pinotti

più violenti, si sono sempre rotti i listelli, che per la loro posizione esterna sono facili da cambiare.

Ho accennato che aerodinamicamente ed esteticamente il sistema non è molto bello: l'ala è staccata dalla fusoliera,

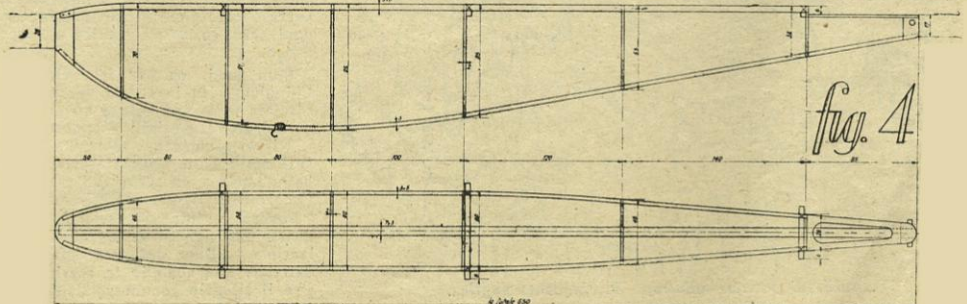


fig. 4

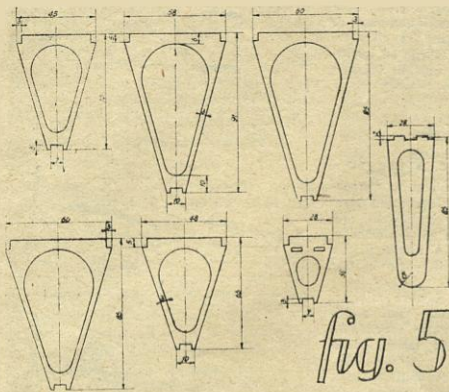


fig. 5

e se la distanza non è molto grande il flusso d'aria fra l'ala e la fusoliera, a causa delle interferenze aerodinamiche, aumenta notevolmente la resistenza all'avanzamento: senza contare i listelli, gli attacchi di questi alla fusoliera ed i morsetti.

Tuttavia, credo che costruendo con cura e profilando opportunamente i diversi elementi si possa ovviare notevolmente a questo inconveniente.

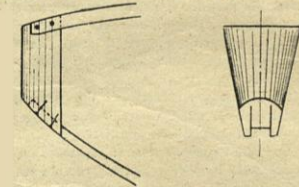


fig. 6

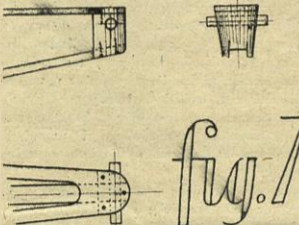


fig. 7

A questo proposito, anzi, torna opportuno raccomandare che le costruzioni siano studiate per una diminuzione di resistenza.

Per quanto il modello volante sia lento e di dimensioni ridotte, e quindi le resistenze siano, in valore assoluto, piccolissime, occorre pensare che d'altro canto è anche piccolissima la potenza del motore.

Carlo Pinotti, l'italiano residente in Svezia, mandando le fotografie del motore a scoppio che sono state pubblicate recentemente, descrive un sistema di applicazione di più matasse ad una sola elica senza ingranaggi, osservando che questi presentano sempre una resistenza, dovuta all'attrito, notevole.

Egli fa il caso di due matasse, una delle quali è agganciata all'albero dell'elica. I due alberi, dell'elica e della seconda matassa, sono piegati a collo d'oca, come si vede nel disegno, e colle-

gati fra loro da due bielle. Tanto gli alberi che le bielle possono essere costruiti, molto facilmente, con il solito filo d'acciaio per gli alberi delle eliche; alle estremità degli alberi è opportuno mettere due bocchette di bronzo.

Poichè i gomiti degli alberi sono a 90° fra loro non vi sono punti morti, e gli attriti sono ridotti al minimo.

Questo sistema è suscettibile di essere applicato ad un numero qualsivoglia di matasse, poichè basta, ad esempio, mettere un terzo albero al disopra di quel-

lo dell'elica, e collegato con questo con altre due bielle, per applicare una terza matassa. Le bielle possono essere in questo caso, in un solo pezzo, prolungate dall'albero inferiore a quello superiore.

A parer mio questo sistema, presenta, rispetto agli ingranaggi due notevoli vantaggi, oltre a quello dell'eliminazione degli attriti; una maggiore leggerezza e la possibilità di essere costruito dagli aeromodellisti stessi.

Ho ancora qua una lettera di Avio-bum: parla di aerodinamica, e di piani di coda, e di posizione di questi rispetto all'ala. Bisogna che veda un po' bene di cosa si tratta, prima di mettere nero su bianco. Quindi lo prego di avere pazienza fino al prossimo numero, nel quale darò la più ampia soddisfazione alle sue domande ed osservazioni.

Bacc.



Il torinese Darbesio ha costruito questi sette «A. S. 1» di diverse misure.

l'aria anteriore, sale lungo la linea di discontinuità che funziona anche ora da fronte caldo (fig. 68). In questo caso dunque abbiamo tutte le caratteristiche del fronte caldo, ma anch'esse diminuite di forza.

In Europa la prima condizione si verifica spesso d'estate, mentre la seconda è prevalentemente invernale. La ragione di questo sta nel fatto che l'aria polare del fronte freddo, prima di arrivare in Europa, passa sull'Oceano Atlantico settentrionale. Ora d'estate l'acqua marina è più fredda del continente, e perciò l'aria polare marittima del fronte freddo è più fredda dell'aria polare continentale che sta davanti al fronte caldo. Nella stagione invernale invece il mare risulta più caldo della terraferma ed allora il fronte freddo resta più caldo dell'aria anteriore.

Nel caso dei fronti occlusi vediamo l'importanza degli studi sulle

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

Con la conoscenza della situazione generale, si determina il movimento delle varie masse d'aria. Dalla caratteristica di ogni singola massa d'aria nonché dalle condizioni di contatto con le altre masse, si ricava poi l'indicazione del tempo probabile per le varie località. Naturalmente bisogna tener conto anche delle condizioni locali, per es., dell'influenza dei sistemi orografici, ecc.

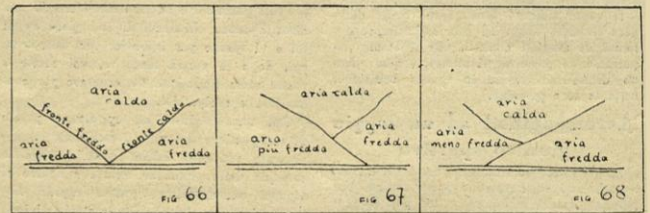
I quattro tipi di aria considerati, comunemente si dividono in due gruppi: gruppo polare e gruppo tropicale. L'aria polare può essere poi continentale o marittima, e lo stesso dicasi dell'aria tropicale. Abbiamo dunque:

- 1) aria polare-continentale;
- 2) aria polare-marittima;
- 3) aria tropicale-continentale;
- 4) aria tropicale-marittima.

Riguardo alla temperatura possiamo dire senz'altro che l'aria polare sarà fredda, mentre quella tropicale sarà calda. Gli aggettivi continentale e marittima ci danno poi un'idea della umidità dell'aria. Infatti le masse d'aria di origine marittima hanno immagazzinato, durante la permanenza sull'Oceano, del vapor d'acqua, il quale è, come già sappiamo, un mezzo di accumulamento di energia termica. Sappiamo pure che l'umidità specifica di una massa d'aria (grammi di vapor d'acqua in un kg. di aria) è tanto maggiore quanto più elevata è la temperatura dell'aria. Perciò, a parità di umidità relativa, l'aria tropicale marittima immagazzinerà una quantità di vapor d'acqua assai maggiore di quanta ne conterrà l'aria polare marittima. Quindi l'aria tropicale marittima è dotata di un massimo di energia interna, celata sotto forma di vapore d'acqua. Quest'energia si scarica naturalmente al contatto con gli ambienti più freddi o in seguito

ad un sollevamento che provoca un raffreddamento improvviso. Dopo qualche tempo di permanenza sul continente, l'aria tropicale marittima ha perso tutta la sua energia. Essa è *invecchiata* e rappresenta una massa inerte. In essa non vi sono più moti verticali di natura termica.

Nelle figg. 61 e 62 abbiamo osservato i fenomeni della *occlusione di un ciclone*. Il fronte freddo è avanzato con velocità maggiore del fronte caldo (vedi anche la fig. 65 b) ed



ha preso contatto con esso. Mentre la fig. 61 dà la pianta del fenomeno cerchiamo di farcene un'idea più chiara con l'aiuto della fig. 66 che rappresenta la sezione verticale attraverso il *fronte occluso*. Il fronte freddo ha dunque raggiunto il fronte caldo. Vicino a terra abbiamo contatto tra due masse d'aria fredda, mentre l'aria calda rimane in quota. Cosa avviene ora? Vi possono essere due casi: l'aria del fronte freddo può essere più fredda di quella rimasta davanti al fronte caldo, oppure essa è più calda di quest'ultima. Nel primo caso l'aria del fronte freddo penetra sotto l'aria anteriore a causa del suo peso specifico superiore (fig. 67). Il carattere del fronte freddo persiste anche se meno violento. Nel secondo caso invece l'aria del fronte freddo essendo più calda, e perciò più leggera del-

massa d'aria. Tutta la meteorologia moderna si basa appunto su tali studi. Infatti, mentre una volta si diceva semplicisticamente: ciclone-cattivo tempo, anticiclone-buon tempo, oggi la determinazione delle aree cicloniche ed anticicloniche ha un significato ben diverso.

(Continua).

M. Garbell

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

PATRIZIO GENNARI - Cattolica — All'aeroporto di Rimini troverai certo persone che potranno darti con esattezza tutte le informazioni che desideri. Non credo sia economico e pratico, oggi, preparare da sé, anche possedendo una buona ricetta, il composto per la colla alla caseina, che in commercio si trova a poco prezzo e di ottima qualità. Ecco una ricetta per colla resi-

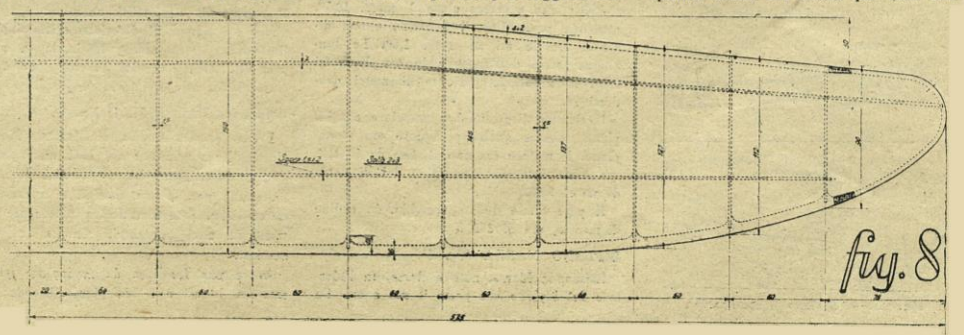


fig. 8

stente all'umidità; Borace gr. 15; gomma lacca gr. 30; acqua tiepida gr. 200. Ed eccoti una ricetta per colla alla cellulosa: Celluloide gr. 10; acetone gr. 20; acetato d'anile gr. 20; acetato di metile gr. 20. Per tendere la seta o la tela ti consiglio l'apposita vernice a tendere o l'emallite. L'emallite è molto pesante.

ETTORE POLITI - Catanzaro - La seta si attacca alle strutture con gomma sciolta; non comprendo come potresti fare ad ottenere un buon lavoro cucendola. Nel tuo modello è sufficiente ricoprire di seta la sola fusoliera, mentre l'ala e i timoni possono, più vantaggiosamente, essere ricoperti con carta pergamena.

Gare e manifestazioni aeromodellistiche

PARMA

Esito di una gara

Il giorno 25 aprile, alla presenza della giuria composta dei Sigg. Prof. Antonio Zanardi, pilota, Bruno Albertazzi, pilota, e Giovanni Fabi, Delegati all'aeromodellismo della Sezione Autonoma della R.U.N.A. «G. Bolla», si è svolta la preannunciata gara di modelli volanti, sull'aeroporto «Natale Palli».

Il numero dei modelli in gara è stato notevole per gli apparecchi ad elastico, che erano 26, mentre i veleggiatori erano 5. I risultati conseguiti possono dirsi soddisfacenti; ma a causa delle condizioni atmosferiche diventate sfavorevoli quando la gara non si poteva più rinviare, i modelli non hanno potuto sviluppare tutte le loro possibilità, dato che con buone condizioni atmosferiche qualcuno aveva già raggiunto i 120". Il tempo migliore è stato di 1', 07" per gli aeromodelli a propulsione, e di 1', 20" per i veleggiatori; buone in complesso le prove degli allievi del corso iniziale, che erano al loro primo apparecchio.

Il vento violento levatosi sul finire della gara ha dato luogo ad una serie impressionante di modelli scassati, che si stanno riparando da parte degli allievi, i quali hanno dimostrato, anche in questa occasione, tutta la loro passione.

Aeromodellisti ad un saggio ginnico sportivo

La Sezione Autonoma della R.U.N.A. «G. Bolla» di Parma ha preso accordi con l'Opera Balilla di quella città per far intervenire un gruppo di aeromodellisti al saggio ginnico indetto dall'Opera Balilla tessa per il giorno 24 maggio prossimo.



Fig. 1 - Biplano «Asteria».



Fig. 2 - Biplano «Filiassi».

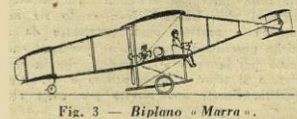


Fig. 3 - Biplano «Marra».



Fig. 4 - Biplano «Martinelli».



Fig. 5 - Biplano «Spa-Faccioli».

EMANUELE SAMBOG - Torino. - Le tavole del «Cirillo» e «Libellula» saranno pronte ben presto, e saranno seguite da altre, belle ed interessanti. Un carico alare di 18 grammi non è eccessivo, anzi è giusto se si vuole stabilità e robustezza.

VINCENZO FERAMOSCA - Gaglianico del Capo. - Dalla Direzione del «Corriere della Sera» ricevo la tua lettera. Ammiro tutto il tuo entusiasmo e ti avverto che da oggi, pur essendo un aeromodellista isolato, avrai in me un amico che non ti sarà avaro di consigli per appagare il tuo desiderio. In cambio non ti chiedo altro che di far conoscere questo nostro giornale e di farne una buona propaganda.

Giar.

La manifestazione si svolgerà al Campo Polisportivo, e saranno eseguiti dei lanci dimostrativi di modelli volanti, durante i quali saranno date spiegazioni al pubblico a mezzo di alto-parlante, insieme con brevi cenzi sulla storia dell'aeromodellismo e sulle finalità che la R.U.N.A. si propone di raggiungere con questa sua nuova forma di attività.

I PRIMI AEROPLANI COSTRUITI IN ITALIA

«Voi, giovani lettori che state seppellendo la generazione che vi ha dato la radio, il motore a scoppio, l'aeroplano, il fonografo, il cinematografo, tutte le applicazioni dell'elettricità e l'atomo disintegrato, avete il dovere di guardare, con rispetto amore e gratitudine, indietro negli anni.»

«Nel passato c'è la tradizione che vi ammaestra senza chiedervi di indugiare su di lei e vi spinge per i sentieri del futuro su cui, dopo la vostra maturità, voi sarete a vostra volta tradizione da superare per continuarla a svolgerla.»

Con queste giuste ed opportune parole di un pioniere del volo e notissimo ed apprezzato scrittore, Adone Nosiari, inizio la rassegna delle prime ali nostre e dedico ai giovani aeromodellisti questa rapida sintesi storica, che si può dire la storia di ieri, essendo quella di appena venticinque anni fa.

BIPLANO «ASTERIA» (fig. 1).

Anno 1910. - Campo di Mirafiori. L'ingegnere D'Arbesio di Torino crea un biplano al quale mette nome «Asteria».

Esso aveva una apertura alare di metri 10,50 e una lunghezza di metri 10. Come si vede dalla figura, le sue parti caratteristiche consistevano in un equilibratore biplano anteriore collegato con il timone posteriore. La coda era di stabilizzazione e la stabilità laterale era assicurata da aleroni. Il carrello aveva pattini snodati e ruote leggerissime.

Il motore era un Renault di 70 HP., e l'elica un'Asteria. Il peso a vuoto era di Kg. 500 circa.

BIPLANO FILIASI (fig. 2).

Questo biplano fu ideato e fatto costruire dal marchese Francesco Filiassi, pioniere e mecenate dell'aviazione.

Aveva una apertura alare di metri 12,50, con una profondità di 2 metri, e una distanza fra le ali di metri 1,80. La lunghezza totale dell'apparecchio era di metri 8,50, la superficie portante di metri quadrati 50.

Il timone di profondità anteriore era biplano, mentre quello posteriore era monoplano. Il motore era uno Gnome da 50 HP. con elica Integrale Chauvière del diametro di metri 2,60.

Il peso totale dell'apparecchio, in ordine di marcia, era di 350 Kg.

BIPLANO MARRA (fig. 3).

Raimondo Marra, nato a Roma, fu l'ideatore del biplano che prese il suo nome. Fu

Il giorno precedente al saggio ginnico, 23 maggio, inoltre, la Sezione Autonoma di Parma farà svolgere una gara fra gli aeromodellisti iscritti all'Opera Balilla ed iscritti regolarmente alla scuola di modelli volanti; la gara si svolgerà sotto il controllo della direzione della scuola.

SAVONA

Visita al cantiere Piaggio

In data 9 corr. mese, in seguito a regolare autorizzazione del Ministero dell'Aeronautica, presi accordi con i dirigenti del Cantiere Piaggio, la Scuola di aeromodellismo di Savona si è recata a Finale Ligure per visitare le costruzioni in corso in tale stabilimento.

Presero parte alla visita i nove migliori allievi, i quali si mostrarono assai soddisfatti ed ebbero modo di poter apprendere meglio che teoricamente, la tecnica della lavorazione del legno.

Finita la visita, furono condotti anche a vedere la bella Cattedrale cittadina, costruita su disegno del Bernini, ammirando l'architettura ed ampia navata centrale.

Fecero ritorno a sera entusiasti di quanto videro e appresero sotto la guida del loro ottimo insegnante Sottotenente del Genio Aeronautico sig. Turrisi Giuseppe, che fu loro largo di spiegazioni.

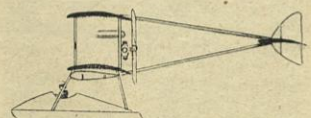


Fig. 8 - Idroplano «Bossi».

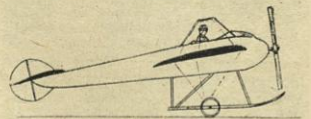


Fig. 9 - Monoplano «Chiribiri».

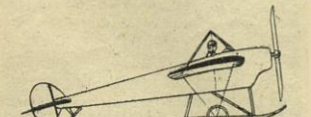


Fig. 10 - Monoplano «Friuli».

motore e l'elica piazzati anch'essi avanti, fra le ali. L'ala superiore aveva la proprietà di variare l'angolo d'attacco durante il volo, mentre quella sottostante rispondeva soltanto allo svergolamento.

L'elica veniva messa in moto dal pilota stesso per mezzo di una manovella disposta presso il seggiolino, sistema questo che evitava l'opera del personale che doveva reggere l'apparecchio mentre il meccanico doveva da terra avviare l'elica, con grave suo pericolo.

Il carrello era formato da due pattini, a cavalcioni dei quali vi erano due coppie di ruote con sospensione elastica.

Le caratteristiche erano: apertura d'ali metri 8,00, lunghezza dell'apparecchio metri 7,50, superficie portante mq. 30. Il motore era italiano, Rebus di 50-60 HP. Elica integrale di diametro metri 2,60. Peso in ordine di marcia Kg. 480.

Volò, come abbiamo detto, la prima volta pilotato dallo stesso Martinelli presso le Capannelle di Marino, dopo aver eseguito numerosi rullaggi sul campo.

In un disgraziato atterraggio ebbe rotta l'elica e fraccassata un'ala; riparato in breve tempo, non trovò tuttavia un pilota che in quell'epoca volesse guidarlo per le vie dell'aria.

BIPLANO SPA-FACCIOLI (fig. 5).

La Società Piemontese Automobili di Torino costruì un biplano sui disegni dell'ing. Faccioli, biplano, che, malgrado la sua piccola mole, diede ottimi risultati di stabilità e di facilità di volo.

Il timone di profondità era disposto avanti e anch'esso era biplano. I timoni di direzione erano due e disposti posteriormente.

Le caratteristiche principali erano le seguenti: apertura delle ali metri 6,70, lunghezza dell'apparecchio metri 3,50, altezza da terra metri 2,20, motore Spa da 25 HP., peso a vuoto Kg. 170.

L'apparecchio aveva un carrello fatto a triceilo le cui ruote anteriori erano orientabili. La coda era libera e munita di un equilibratore centrale e di due timoni verticali che il pilota poteva comandare con un semplice sistema di tubi leggerissimi.

MONOPLANI CAPRONI (figg. 6 e 7).

L'ing. Gianni Caproni, che tante meravigliose macchine volanti ha saputo dare all'Aviazione militare italiana, è nato a Massone d'Arco nel Trentino nel 1886. Tornato dalla Francia, ove completò i suoi studi, si appostò nella brughiera di Gallarate, dove in compagnia del fratello costruì il suo primo modello di monoplano, col quale nel 1910 poté tentare i primi suoi voli.

Negli anni 1913 e '14 i fratelli Caproni perfezionarono il primo tipo di monoplano e costruirono un biposto dalle seguenti caratteristiche: apertura d'ali metri 10,93, lunghezza metri 7,67, altezza metri 2,93, su-

esperimentato al Campo di Centocelle da lui stesso senza che avesse mai conosciuto le arti del volo e le manovre del pilotaggio.

Giovane audace, intelligente, pieno di iniziativa e di volontà, diede tutta la sua passione ai primi esperimenti di volo fino a riuscire a compiere moltissimi voli con l'abilità di un vecchio pilota.

Anch'esso si era appostato nel Campo di Centocelle e viveva presso la sua macchina

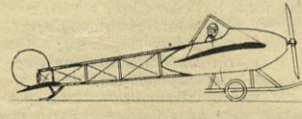


Fig. 6 - Monoplano «Caproni 1910».

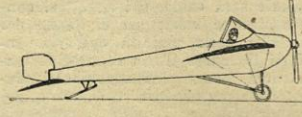


Fig. 7 - Monoplano «Caproni 1913-14».

volante, da lui creata e costruita e sulla quale fondava tutte le sue speranze più belle.

Ogni mattina, all'alba, Marra tentava le vie dell'aria sempre con maggior successo ed il suo biplano, fatto di modestia e di limitati mezzi, ogni giorno si mostrava sempre più docile ed obbediente alla mano ferma e sicura che lo guidava.

L'apertura alare era di metri 10 ed anche la lunghezza dell'apparecchio era di 10 metri. Il motore, italiano, era un Anzani a tre cilindri della potenza di 40-50 HP. Elica Ratmanoff, di noce. Peso dell'apparecchio in ordine di marcia Kg. 370. Il timone di profondità anteriore era biplano e i timoni di direzione erano doppi. Raimondo Marra cadde, lasciando la propria vita sulle rive del Tevere, dopo aver vinto il Circuito Aviatorio del 1913.

BIPLANO MARTINELLI (fig. 4).

Presso le Capannelle di Marino, Pietro Martinelli esperimentò nel 1911 un biplano di sua invenzione che si presentò interessantissimo per le sue speciali e nuove caratteristiche. Esso si differiva totalmente da tutti gli altri apparecchi fino allora conosciuti.

Aveva una fusoliera da monoplano piazzata fra le ali e i due piani di coda; il

perfece portante mq. 20, motore *Gnome* da 80 HP., peso a vuoto Kg. 380. La velocità oraria era di Km. 120.

I dati principali del monoplano modello 1910 erano invece i seguenti: apertura d'ali metri 8,80, lunghezza metri 8, superficie portante mq. 15, motore *Anzani* di 35 HP., peso a vuoto Kg. 220, velocità oraria Km. 90.

IDROPLANO BOSSI (fig. 8).

Il biplano Bossi era un velivolo completamente italiano in tutte le sue parti. Esso fu ideato da Enea Bossi di Milano.

Le ali erano piazzate sopra un galleggiante centrale che era anche fusoliera. Altri due piccoli galleggianti erano assicurati alle estremità delle ali inferiori. Aveva un'apertura d'ali di metri 9,20 ed una lunghezza di metri 8,30. Il motore era uno *Spa* da 100 HP. Anche l'elica era Bossi. La superficie portante era di metri quadrati 21, il peso a vuoto di Kg. 400 e la velocità oraria di Km. 95.

L'apparecchio fu costruito nelle officine dello stesso Bossi a Bovisio Mondello.

La caratteristica principale, oltre al galleggiante fusoliera, era nella cellula biplana, essendo questa costituita da elementi intercambiabili che facilitavano le riparazioni. Il pilota era difeso da un paracadute. L'equilibrio trasversale era mantenuto con aloni e l'equilibrio longitudinale con timoni orizzontali e con una coda fissa.

MONOPLANO CHIRIBIRI (fig. 9).

Questo tipo di monoplano fu costruito dalla *Fabbrica Torinese Velicoli Chiribiri*. Venivano costruiti quattro tipi i quali potevano raggiungere le seguenti velocità: Km. 70, Km. 90, Km. 165, Km. 105.

Il carrello era a pattini, come quasi tutti i monoplani dell'epoca, ed aveva due ruote con sospensione elastica. Le caratteristiche dei quattro tipi erano rispettivamente le seguenti: superficie portante metri quadrati 19, 19, 21, 24, apertura delle ali metri 9, 9, 9,30, 12,10, lunghezza dell'apparecchio metri 7, 7, 7,50, 7,80. Il motore era un *Chiribiri* di potenza di HP. 45, 50, 60, 80. Il peso totale in ordine di marcia era di Kg. 270, 310, 350, 270.

Furono pilotati per la prima volta dal pilota italiano Ramassotto.

MONOPLANO FRIULI (fig. 10).

Questo piccolo monoplano fu costruito da Emilio Pensuti a Pordenone.

Aveva un carrello a pattini e ruote con ammortizzatori in gomma. I timoni di profondità erano montati sull'estremità posteriore della fusoliera con attacchi a cerniera.



Fig. 11 — Monoplano «Antoni» (1912-13).

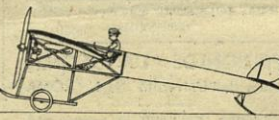


Fig. 12 — Monoplano «Caselli»

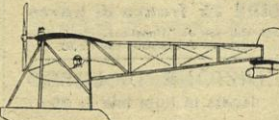


Fig. 13 — Monoplano idrovolante «Bruzzone».

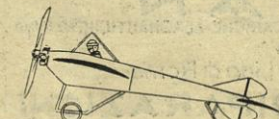


Fig. 14 — Monoplano «O.R.A.».

La fusoliera era di legno, di sezione rettangolare nella parte anteriore e quadrangolare nella posteriore; era rivestita tutta in tela verniciata.

Le principali caratteristiche erano le seguenti: superficie portante metri quadrati 14, apertura delle ali metri 4x1,80, lunghezza del monoplano metri 7,75, motore *Anzani* o *Gnome* della potenza di HP. 30-35. Elica *Friuli*. Peso totale in ordine di marcia Kg. 198.

Fu, per questo tipo di monoplano, organizzato un Campo Scuola a Pordenone.

MONOPLANO ANTONI (fig. 11).

I fratelli Guido e Ugo Antoni di Pisa costruirono due tipi di monoplani ad uno e a due posti, per uso militare.

La stabilità verticale era ottenuta con l'aumentare o col diminuire la curvatura delle ali. Il carrello era orientabile. Il timone di profondità era compensato e la

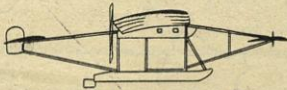


Fig. 15 — Idroplano «Calderara».

superficie portante era di metri quadrati 16 il primo tipo, e di 22 il secondo. L'apertura delle ali era di metri 8,50 nei due tipi, la lunghezza dell'apparecchio era invece di metri 10 il primo tipo, e di 11 il secondo. Il motore era un *Anzani* od uno *Gnome* e le eliche erano *Chauvière* per il primo e *Ratmanoff* per il secondo. Peso a vuoto di Kg. 300 e 350.

Nel 1912 l'aviatore Cagliani compì con un monoplano Antoni il viaggio da Pisa a Bastia, in Corsica.

I fratelli Antoni, inventori e costruttori del monoplano omonimo, organizzarono un Campo Scuola a San Giusto, presso Pisa.

MONOPLANO CASELLI (fig. 12).

Egidio Caselli, esperto aeromodellista ed abilissimo artigiano del legno, preso anch'esso dalla passione del volo dopo i riusciti voli dell'amico Raimondo Marra, progettò e costruì un monoplano di piccole dimensioni e di geniale concezione. Era azionato da un motore *Miller* di 40 HP. e da un'elica *Caselli*.

Il campo di prova fu lo stesso campo di Centocelle dove il Caselli, anch'esso senza mai aver frequentato una scuola di pilotaggio, seppe condurre in breve tempo il suo monoplano nei primi voli.

L'apparecchio risultò stabilissimo e veloce ed eseguì numerosi voli di prova sul campo finché una notte d'uragano il vento fece crollare la baracca sotto la quale era anche il monoplano Caselli, che andò distrutto completamente.

MONOPLANO AEROSCAFO BERNASCONI

Era un monoplanino costruito dalla *Officina Romana Aeroplani* (O.R.A.) su disegni del Bernasconi, giovane pioniere venuto a Roma per realizzare il suo sogno. All'Ufficio Brevetti gli fecero delle contestazioni sui principi tecnici del suo apparecchio che non rispondevano alle leggi conosciute di stabilità e di possibilità di volo.

Il Bernasconi con la pratica provò il contrario, e difatti una mattina che il pilota genovese Mocaico volando a bordo dell'*Aeroseafo* al di sopra della Torraccia presso il Campo di Centocelle, fu preso da male improvviso e svenne lasciando i comandi, il piccolo apparecchio eseguì da solo una planata meravigliosa, atterrando senza incidenti. Il Mocaico riprese poco dopo i sensi e restò meravigliatissimo e fortemente commosso per esserla cavata così a buon mercato in virtù della stabilità perfetta dell'apparecchio del Bernasconi.

Successo al Mocaico, nel pilotaggio di prova del monoplano aeroseafo, l'aviatore Amerigo, il quale compì dei riuscitissimi voli e prese parte anche al Concorso di Torino per l'aeroplano militare.

Le caratteristiche dell'apparecchio furono tenute segrete, quindi non si poté conoscere il principio nuovo che fu tanto contestato in teoria e che invece faceva del monoplano aeroseafo Bernasconi un apparecchio perfetto, leggero, veloce e adattissimo per voli turistici e sportivi.

Anche questo fu un apparecchio che nacque a Centocelle, in una casetta di campagna che aveva preso nome di *Officina Romana Aeroplani*.

MONOPLANO IDROVOLANTE BRUZZONE (fig. 13).

L'idrovolante Bruzzone era un monoplano a galleggiante centrale con galleggianti ausiliari per l'equilibrio in acqua.

L'equilibrio in volo, trasversalmente era dato dalla deformazione delle ali. Caratteristiche principali erano: apertura delle ali metri 9,80, lunghezza dell'apparecchio metri 16, superficie portante mq. 19,60, elica trattiva, motore 80 HP., peso a vuoto Kg. 380, velocità oraria Km. 100.

MONOPLANO O.R.A. (fig. 14).

Il monoplano O.R.A. fu nel 1912 ideato e costruito da Achille Castellani, anch'esso amico e collaboratore di Raimondo Marra. Il Castellani da vari anni si era dato all'aeromodellismo con passione di pioniere. Più volte lo sorprese a Villa Pamphili a Roma che lanciava un suo grosso aeromodello biplano, studiandone i voli e gli atterraggi più o meno perfetti. Il suo sogno era il Campo di Centocelle e il cielo di Roma: questo sogno si avverò quando riuscì a organizzare un modesto laboratorio al Quadraro presso il Campo di Aviazione suddetto e costruirvi il monoplano O.R.A. (*Officina Romana Aeroplani*) del quale diamo uno schizzo.

Era dotato di un motore di 35-40 HP., con la fusoliera tutta coperta, piccoli piani di coda, doppio timone di direzione, carrello leggerissimo con due ruote con sospensione elastica; l'apparecchio teneva l'aria magnificamente.

Fece numerosissimi voli sul Campo di Centocelle e sempre senza incidenti. Il Castellani costruì in seguito anche un biplano, realizzazione del suo aeromodello più volte sperimentato a Villa Pamphili.

MONO-IDROPLANO CALDERARA (fig. 15).

Questo importante apparecchio fu ideato dall'allora tenente di vascello Mario Calderara, che fu il primo pilota italiano che si dedicò all'aviazione pratica montando un biplano Wright e che aveva ottenuto il brevetto n. 1 dalla Società Italiana di Aviazione per i voli effettuati al Circuito di Brescia del 1909. Egli fu anche il primo pilota militare del mondo. Il suo apparecchio era un



Fig. 16 — Monoplano «Gabardini».

monoplano combinato con un sistema speciale di galleggianti. Aveva due timoni d'acqua e due timoni d'aria. La stabilità longitudinale era ottenuta mediante due equilibratori. L'equilibrio laterale era semi automatico, grazie a speciali dispositivi ed agli alettoni laterali. La fusoliera conteneva due cabine chiuse, con finestre di mica. Le caratteristiche erano le seguenti: apertura d'ali, disposte a V, metri 17,60, galleggiante triplo, elica propulsiva. Lunghezza metri 16, superficie portante mq. 70. Motore *Gnome* 110 HP., peso a vuoto Kg. 600. Velocità Km. orari 65.

IDROMONOPLANO GABARDINI (1913) (fig. 16).

L'apparecchio fu ideato e costruito da Gabardini di Cameri. Prese parte al Concorso militare italiano ed eseguì vari raids fra i quali quello Milano-Venezia con tre

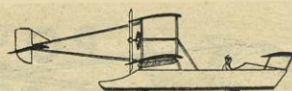


Fig. 17 — Idroplano «Ginocchio».



Fig. 18 — Mono-idroplano «S.I.A.».

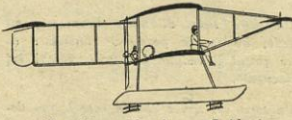


Fig. 19 — Idroplano «Guidoni».

passaggeri. Fu uno dei migliori e più quotati monoplani dell'epoca.

Le caratteristiche erano: apertura d'ali metri 12, lunghezza metri 7, superficie portante mq. 25. Motore rotativo *Gnome*, elica trattiva *Gabardini*. Peso a vuoto Kg. 500. Velocità oraria Km. 180. Aveva due galleggianti laterali. Fu usato nella Scuola di Aviazione a Cameri.

IDROPLANO GINOCCHIO (fig. 17).

L'idroplano Ginocchio, costruito presso l'Arsenale di Venezia dove il tenente Mario Ginocchio era addetto alla stazione di idroaeroplani della R. Marina, era del tipo a canotto centrale con galleggianti ausiliari alle estremità delle ali. Le caratteristiche erano: apertura delle ali metri 12,20, lunghezza metri 10,40, superficie portante mq. 26. Il motore era un *Salmonson* di 90 HP. Elica propulsiva *Chauvière*. Il peso a vuoto era di Kg. 600. Velocità Km. ora 95. La costruzione era tutta in tubi di acciaio saldati, con unioni lavorate in blocco.

IDROVOLANTE S.I.A. (fig. 18).

Aveva le caratteristiche seguenti: apertura d'ali metri 12,20, lunghezza metri 7,90, superficie mq. 24. Motore *Gnome* HP. 80. Peso Kg. 675. Velocità oraria Km. 100.

IDROPLANO GUIDONI (fig. 19).

Questo apparecchio fu inventato dall'allora capitano del genio navale Alessandro Guidoni, nato a Torino nel 1880. Consegui il brevetto di pilota all'aerodromo di Taliedo su apparecchio *Farman*. Passò all'Arsenale di La Spezia dove fece costruire il suo idrovolante di tipo nuovissimo, con galleggianti tubolari e paletto idroplano. Per primo in Italia riuscì a sollevarsi dall'acqua il 13 ottobre 1911. Per primo compì pure 50 Km. in mare aperto nel giugno 1912. Il Guidoni fu anche a Tripoli come pilota militare.

Le caratteristiche del suo apparecchio erano le seguenti: apertura d'ali metri 12, lunghezza metri 9, superficie portante mq. 34. Motore *Gnome* 80 HP. Peso a vuoto Kg. 330, velocità oraria Km. 90.

Doppio galleggiante con alette idroplano. Elica propulsiva.

Aviatori italiani in quegli anni ve ne erano parecchi, ma montavano aeroplani stranieri: di essi quindi non ho fatto il nome, perché la mia rassegna ha per scopo di ricordare quei modesti, tenaci, eroici pionieri i quali volevano dare, come alcuni veramente dettero, non soltanto il loro coraggio nell'impresa temeraria, ma una macchina interamente italiana.

Ragazzi, i pionieri di ieri, che voi non avete conosciuto, sono legati agli eroi dell'aria della grande guerra e ai mitragliatori andaci delle bande del Negus da una catena che non ammette anelli spezzati. Ricordateli, perché essi furono i preparatori di quella strada azzurra da noi oggi percorsa con macchine potenti e sicure.

G. Seganti



NOTIZIE STUPEFACENTI

Un certo Attilio Ferrari abitante a Soanenola di Imperia ci ha scritto che « è desideroso di volare, ma il campo più vicino a lui è Villanova. Quindi decide di volare in quel campo il 16 maggio. Magnifico! Abbiamo mandato un S. 74 a Villanova, per far volare questo simpatico burlone.

Un altro tipo, di nome Francesco, mi chiede, invece, se possiamo rimandare di sette giorni il raduno a Napoli, perchè lui è occupato.

Un terzo mi scrive che in casa hanno deciso di accontentarlo concedendogli che egli venga a volare, però a condizione che volino anche il padre, la madre, la zia e due fratelli. Per la zia e i due fratelli e la madre non mi dessi pensiero; ma per lui e il padre, il quale deve trascurare l'impiego, dovevo rimborsare le spese di viaggio (quaranta chilometri in ferrovia). Io ho risposto a questo simpatico ragazzo che mi scrivesse se desiderava portare anche il cane e la serva e se, per caso, non gradisse un vestito nuovo e il rimborso della colazione nel vagone ristorante.

I. RENZ. — Nessuna spesa per partecipare al raduno. Soltanto una lira per la iscrizione.

DARIO BERRINO - Castellamonte. — Dunque sei felice d' esserti finalmente abbonato « al più magnifico giornale non d'Italia, ma del mondo ». Ti ho mandato ciò che mi hai chiesto per te e per tuo cugino. Se guardi la copertina de L'aquilone, ti accorgi che Mastrojanni Alberto (come scrive lui, per vezzo. Che idee da Tricheco) s'è dettato dal letargo. Proprio come l'Ingegnere Sosisico.

GIULIO MARINI - Cagliari. — Altro che lancia! Per voi ho spezzato di più: la testa. Ma l'ho vinta. E voi volerete.

MICHELE PAGANO - Napoli. — Sto decifrando la tua lettera. Quando riuscirò a

leggerla tutta ti risponderò, o ti metterò nelle notizie stupefacenti, che di quelle dev'esser degna la tua missiva. In quanto a te, se non scrivi a macchina, puoi rinunciare alle mie risposte. Spero di vederti a Napoli, se verrò costà per il raduno aviatorio.

FRECCIA VOLANTE e FRANCO PINOLINI. — Dispiace anche a me. Proprio non potrete venire? Peccato. Ci saremmo divertiti (o vi sareste divertiti).

AQUILA D'ARGENTO - Celano. — Vieni pure a trovarmi. Mi farò trovare con una lunga barba finta, e così non mi conoscerai. Se mi metto a dispensar fotografie, va a finire che mi pigliano per Maurizio Chevalier, o per Lucio d'Ambra (Ah, la vanità!).

GIUSEPPE SUARTATELLA - Torino. — Sono tanto contento. Mi fa piacere sapere che L'aquilone, tanto istruttivo, ti fa apprendere cose utili. Cercherò la tua lettera e ti risponderò dettagliatamente. Se non vedi risposta entro quindici giorni, mandami un'altra missiva. Aspetto il bel racconto che mi hai annunciato.

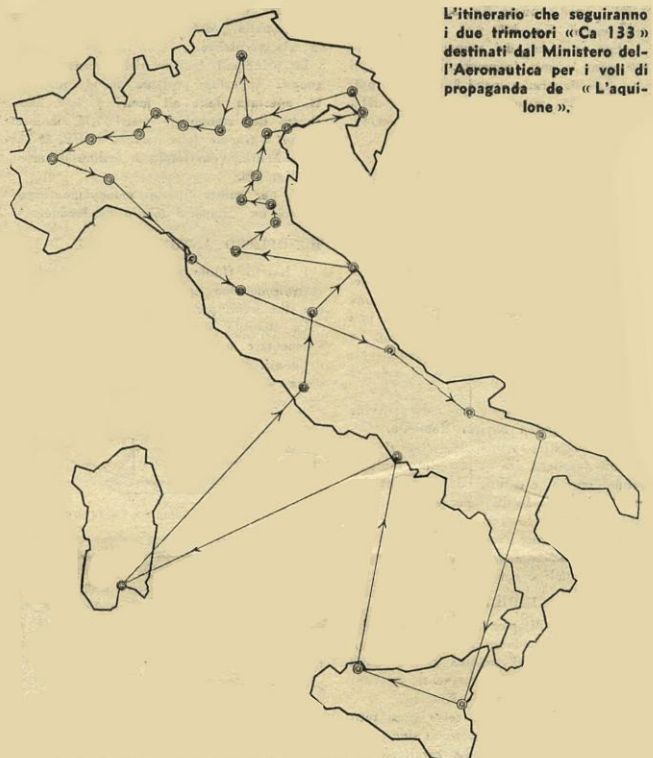
GUIDO DALLA NOCE - Cremona. — Al lavoro, dunque. Aspetto una bella fotografia del nuovo « Eolo ».

GINO ZARA - Venezia. — L'aviatrice Bragadin promette. Credo che manterrà la promessa, perchè la conosco per persona seria, anzi seriosissima. Te è stato spedito ciò che hai chiesto.

SCRICCIOLA. — Récitati sul campo con tuo fratello e chiedi del signor Mariotti, al quale esporrai il vostro caso. Sono s'cuero che, se gli sarà possibile, vi accontenterà.

A. SCENNA. — Mi dispiace, ma a Noto non ci sei che tu. Anch'io sono contento di annoverarti fra gli aeronipoti di questa (come dici tu) nobile aerofamiglia. Grazie per gli elogi tributati alle mie Notizie stupefacenti.

ENNIO PEDOTTI - Laveno. — Dunque anche tu, « come tanti altri », hai conorciuto L'aquilone per caso e subito hai scoperto che si tratta di un giornale « molto bello e istruttivo ». Quindi l'hai comprato ogni settimana e l'hai fatto comperare a molti tuoi compagni. Ma la cosa che più mi fa piacere è sentire che tuo padre ti ha convinto che « chi vola vale e chi non vola è un vile ». Così che, nella tua



L'itinerario che seguiranno i due trimotori «Ca 133» destinati dal Ministero dell'Aeronautica per i voli di propaganda de «L'aquilone».

qualità di « figlio di un ex pilota » hai deciso di volare per non essere vile. Infine trovo divertente il fatto che, « poichè hai soltanto quattordici anni » ti accontenteresti di « veder volare un veleggiatore costruito dalle tue mani ». Non hai che da seguire le lezioni de L'aquilone o, meglio ancora, acquistare, se le tue finanze te lo permettono, Il costruttore di aeromodelli di Martini e Nobili.

CARLO RONCHETTI. — Caro signor Carlo Ronchetti, non so proprio che modelli inviarti. I modelli te li devi costruire da te. Staremmo freschi se dovessimo inviare a tutti i nostri abbonati dei modelli con motore ad elastico! Credi che costino due soldi? Noi creiamo degli aeromodellisti, non dei modelli. Coraggio, dunque. Mettiti al lavoro e tienimi informato intorno ai tuoi successi.

ENRICO BIANCHI - Como. — Io rispondo, come vedi, ma devo confessare che non so che cosa rispondere. E' un bel caso, no? Ho letto una decina di volte la tua lettera e non sono riuscito a capire cosa tu voglia sapere. Ma forse non vuoi sapere nulla e mi hai scritto soltanto per manifestarmi la tua simpatia.

ALFREDO SASSI - Milano. — Avrai presto le copie per la propaganda. Ma mi raccomando che sia vera propaganda. Ti ringrazio per gli elogi che hai tributate a L'aquilone. Circa i giornalucoli tipo Avventuroso e Audace, sono del tuo parere. E' una vergogna. Quando vi si metterà rimedio? Mandami qualche bella fotografia dei tuoi aeromodelli. Ho detto bella fotografia.

PASSERO. — Via, dare la pelle mi sembra eccessivo. Presentati al signor Aldo Mariotti sul campo di Taliedo il primo giorno dei raduni ed espongli il tuo caso. Egli so-

fisterà un poco, ma finirà con l'aiutarti. Ad ogni modo ti spedisco la scheda. Io penso che basti e che tutto andrà bene.
Zio Falcone

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

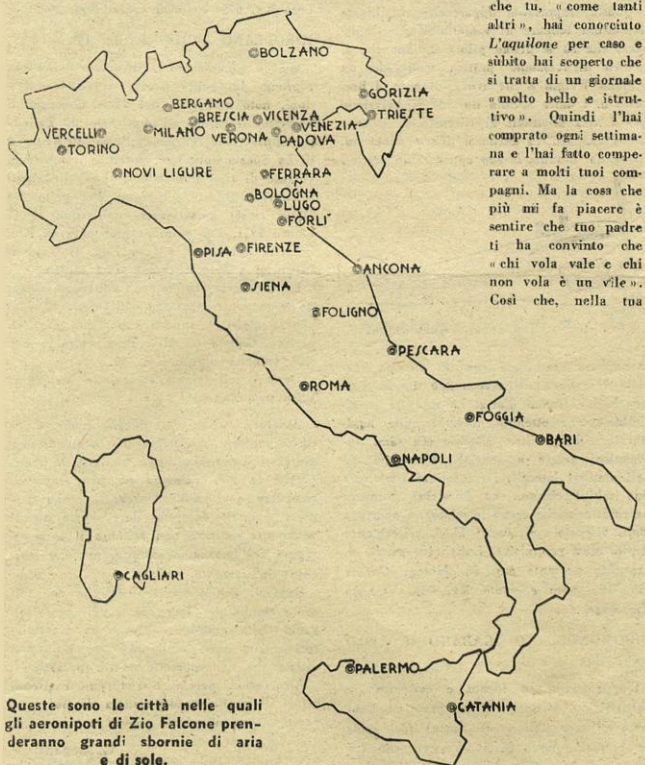
E' l'unico manuale completo che insegna in forma semplice e chiara a costruire modelli volanti d'aeroplano. Scientificamente, è l'opera più seria e più vasta che sia uscita in questo campo.
E' un volume di 320 pagine, in ricca veste tipografica. Stampato su carta robusta di lusso, contiene 158 disegni che illustrano e guidano il lettore dai primi elementi dell'aerodinamica (svolti in forma piana), alla costruzione e al lancio degli aeromodelli di tutti i tipi (con motore ad elastico, con motore ad aria compressa, veleggiatori, ecc.). Contiene, inoltre, 202 riproduzioni fotografiche che danno vita alle descrizioni scientifiche e a una interessante cronistoria dell'aeromodellismo.

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

SECONDA EDIZIONE di pagine 320 in carta extralusso robustissima

LIRE 25 franco di porto Agli abbonati de "L'aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO legata in tutta tela L. 30



Queste sono le città nelle quali gli aeronipoti di Zio Falcone prenderanno grandi sborne di aria e di sole.

SAIMAN
SOCIETÀ ANONIMA INDUSTRIE MECCANICHE AERONAUTICHE NAVALI
ROMA
Officine e Cantiere : Lido di Roma
COSTRUZIONI-RIPARAZIONI AERONAUTICHE E NAVALI

CARTELLO

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

ATTENZIONE, ATTENZIONE — Inviando a Gaetano Briganti, via Negri 4, Ravenna, 50-100 francobolli colonie e commemorativi italiani riceverete 60-120 differenti buoni esteri.

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

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

CAMBIO SCHELETRO ala modello «Bellanca» contro francobolli — Bruno Decere — Cantanzaro Sala.

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

AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937
con listino prezzi inviando una lira

È uscita:

LA TAVOLA N. 1
DEL
COSTRUTTORE DI AERONODELLI
contenente i disegni in grandezza naturale
DEL

CIRILLO

AEROMODELLO A TUBO

Costa Lire 3,50 franco di porto

Inviare commissioni a

AEROMODELLI E ACCESSORI
Via Riva Reno, 118 - BOLOGNA

Imminente:

LIBELLULA - Aeromodello a tubo

MACCHINE
DA SCRIVERE**EVEREST**

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA

VIA FLAVIA 4

Ediz. A. VALLARDI - Milano, Via Stelvio, 22
La raccolta
Vallardiana **SALGARI**
dei libri di
è la più ricca e la più attraente
30 volumi con copertina a Cad. L. 8
colori e numerose illustrazioni.
CHIEDERE BLENCO

Fratelli SALA
di Sala Paolo e Figlio
**ELICHE PER
AVIAZIONE**

MILANO

VIA MAC MAFON 24

Sapete perché l'uomo ha voluto volare?
Sapete quali sono stati i tentativi più
incredibili e fino ad ora ignoti? Sapete
questo misterioso personaggio ha provato
attraverso i secoli gli avventurieri
più straordinari con la sua sola presenza?

ENZO JEMMA

ve lo dirà nel suo romanzo

L'ARCIPELAGO**DELLE STELLE**

volume di 168 pagine, artisticamente
illustrato dal pittore Alberto Mastrojanni
con sedici tavole fuori testo in bicroemia.
Il volume è in vendita presso la nostra
Amministrazione a L. 10 la copia. Ai
nostri abbonati, a quelli de «Le Vie
dell'Ala» e de «L'Ala d'Italia» il
volume viene inviato franco di spese di
porto con uno sconto del 10 per cento.

COME SI DIVENTA
AVIATORI

Chi vuol brevettarsi pilota; chi vuol
intraprendere la carriera di ufficiale
pilota, del genio aeronautico, di commissario
e d'amministrazione; chi vuol
intraprendere la carriera di sottufficiale
pilota, di governo, assistente tecnico, mar-
conista, radio aerologista, radio elettricista,
montatore, fotografo, armiere, artificiere,
automobilista e aiutante di sanità;
chi vuol conoscere le disposizioni che
regolano l'allenamento dei piloti in con-
gedo; gli assenti, le indennità, le dispo-
sizioni che regolano la carriera e lo stato
giuridico degli ufficiali e dei sottufficiali
della R. Aeronautica e i requisiti e le
modalità per i vari corsi, acquisti l'opus-
colo «Come si diventa aviatori» edito
da «Le Vie dell'Ala».

La interessante pubblicazione di oltre
150 pagine, illustrata da una riuscita
copertina del pittore Alberto Mastrojanni
e da tavole fuori testo illustrative è in
vendita, franco di porto a L. 3.
Inviare vaglia postale all'amministra-
zione delle Pubblicazioni, Aeronautiche,
viale dell'Università, 4 - ROMA.

LA SIGARETTA
DI GRAN CLASSE
MACEDONIA
EXTRA
MACEDONIA
EXTRA

Possenti ed instancabili come i motori
che sollevano le ali d'Italia sono i mo-
tori che fanno pulsare il cuore di ferro
delle industrie italiane

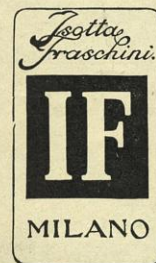
I prodotti italiani sventolano vit-
toriosamente il loro italianissimo
nome oltre i confini della Pa-
tria, oltre i monti, oltre i mari.

MARZOTTO

è il nome dell'industria laniera italiana
che lancia i suoi tessuti di lana in
50 Stati dei 5 Continenti



LANIFICIO V. E. MARZOTTO - VALDAGNO
S. A. GAETANO MARZOTTO & FIGLI - MAGLIO DI SOPRA
PETTINATURA DI MORTARA
LANIFICIO DI MANERBIO (Brescia)
LANIFICIO DI BRUGHERIO (Milano)



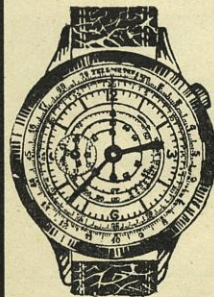
ISOTTA FRASCHINI
FABBRICA DI AUTOMOBILI

MILANO

VIA MONTEROSA, 89

MOT. PER AVIAZ. da 200 a 1000 CV.
MOTORI MARINI da 1000 CV.

AUTOCARRI A NAFTA - AUTOMOBILI
ARMI AUTOMATICHE
FONDERIE DI LEGHE LEGGERE

**Grande liquidazione**

Valore commerciale L. 110
SVENDIAMO A L. 50

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

Collaborazione dei giovani

VOLO... ROVESCIATO

— Ma allora lei che sta a vivere? Perché non si ammazza?

E Geppi, dicendo questo, guardava il dottore con disprezzo. Questi, come il solito, non si degnò rispondere subito.

Con indolenza scelse sul divano una posizione più comoda, e da un piatto che gli stava vicino prese l'ultima mela rimasta e si mise a divorarla con la soddisfazione di un fanciullo.

Geppi lo guardava sbalordito. E chi lo comprendeva?! Finalmente dopo tre minuti sembrò volere rispondere. Geppi aspettava sospettoso, pronta a tapparsi le orecchie, qualora avesse dovuto udire una delle sue solite espressioni d'un linguaggio troppo libero, ma forgiato, quasi sempre, delle più nude verità. Egli lo guardò distrattamente con i suoi occhi da sognatore, che così stranamente contrastavano con il suo modo di esprimersi e disse semplicemente:

— Stia zitta, stia zitta, che lei non capisce niente.

Lei esasperata, fece finta di non udire e sdegnosamente gli voltò le spalle.

Una fine di tal genere era immancabile nelle loro discussioni. Il dottore, un ufficiale medico di complemento, da uomo che forse aveva vissuto troppo, sdegnava quello che la vita di bello e di spirituale può offrire, ritenendo tutto inesorabilmente vano, inutile, indifferente.

Geppi, da parte sua, non aveva bisogno che commentasse a voce le sue idee: Un'quila da pilota militare puntata sul petto testimoniava la sua grandissima passione per l'aeronautica, passione che incredibilmente alterata da una fantasia ed un entusiasmo troppo esuberanti, rasentava quasi il fanatismo.

Eliche, ali, primati di velocità, Agello, Stoppioni, ed in testa a tutta la famiglia alata di piloti e di apparecchi, quale divinità sublime — elevato sopra un piedestallo fantastico — l'epico Baracca, turbinavano continuamente nel suo cervello. I suoi discorsi? Sempre imbevuti ed impregnati di gesta azzurre. Sul suo scrittoio figuravano tutte le riviste aeronautiche italiane, e *L'aquilone* in special modo, primeggiava con le sue spiritosissime copertine policrome.

Si conoscevano da poco lei ed il dottore e d'aeronautica avevano parlato un giorno, ma soltanto per un attimo, poiché essa, per tema che la conversazione terminasse tragicamente, aveva in tutta fretta cambiato discorso. Ma era mai possibile che il medico disprezzasse davvero anche l'aeronautica?

E fu così, per quest'idea, che Geppi, armata di pazienza e sangue freddo, passò senz'altro all'attacco. Facendo perno su una gamba della sedia, riguardò in faccia il dottore che sonnecchiava annoiato, ed osò:

— Non mi vorrà classificare, credo, il volo, questo magnifico e moderno mezzo di locomozione, nella sua inesorabile e fatale categoria del nulla! (e qui Geppi marcò le parole facendo una boccaccia). Negare la bellezza, l'utilità, il fascino...

— Ma lei ho già detto una volta di star zitta! Che ne vuol sapere lei d'aeroplani, d'idrovolanti... di queste trappole contaminate dalla morte, mezzi del resto abbastanza spicci per rendere la fine dell'esistenza più tragica ed interessante. Io non ho mai volato, ma sono certo, che una corsa col treno ed un giro sugli automobili delle montagne russe, diano le medesime impressioni del volo.

Questo era troppo! E Geppi, a cui il ribollire della rabbia e dello sdegno, fino a quel momento le avevano paralizzato la lingua, scoppiò. E con disprezzo e ferocezza, alla classica foggia di uno dei tre moschettieri di Dumas, lanciò la sfida:

— Dottore, l'aeroporto civile dista da qui mezz'ora di cammino e l'istruttore dei voli è mio amico. Domani venga con me e le farò fare così il «battesimo dell'aria». Accetta?

— Benissimo!
— Ma lei devo dire ancora una cosa: lei ha negato il fascino del volo, e di questo la perdono, perché la stimo incapace di accogliere le sensazioni dell'anima, ma lei ha negato pure l'emozione che l'organismo

può provare quando nella maggior parte dei casi vola per la prima volta, oppure in condizioni termiche sfavorevoli. Le assicuro che la prossima esperienza la farà cambiar d'opinione. Dunque, a domani alle quattordici.

Geppi, naturalmente, si trovava in aeroporto già molto tempo prima dell'ora stabilita, facendo impazzire con un interminabile ed esasperante gioco di perché di genere, numero e caso aviatore, l'istruttore dei voli, un sottotenente della riserva aeronautica. Il dottore arrivò comodamente con la macchina, ma puntuale.

Geppi, che fremeva d'impazienza, dopo la rapida presentazione del medico con l'istruttore, volle subito che il suo antagonista fosse messo alla prova. Un maestoso «S. 81» rombante ed impaziente aspettava fuori dell'aviorimessa. Tutti e tre si diressero alla sua volta.

— E' dunque su questo carrozzone che mi farete volare? — disse il dottore, esagerando questa volta e guardando con aria burlesca Geppi, che nuovamente aveva tutta la testa in fiamme.

— Amedeo — disse — questo signore non si degna volare sull'«S. 81», e stima più opportuno per lui un caccia. Accentratelo. Quel velocissimo «C. R.» laggiù, che è

stato regalato dal Comando della I Divisione Aerea, fa benissimo al caso.

Poco dopo, il dottore in tenuta di volo completa si trovava saldamente legato nella carlinga del caccia, al posto dell'osservatore. Il motore, dapprima scoppiettando ed irregolare, rombava perfettamente con i suoi dodici cilindri.

Un odore d'olio di ricino bruciato faceva torcere il naso al dottore, il quale ne aveva già la gola piena. Geppi perfidamente stava godendo e mentre augurava un buon divertimento, diede una strizzatina d'occhio ad Amedeo, il quale tra caso ed occhiali lasciò intravedere una smorfia che avrebbe voluto dire: «Lascia fare a me, ora l'arrangerò io...»

Venti minuti dopo Amedeo raccontava: — Cominciai dapprima con un volo calmo e normale tanto per abituare il mio battezzando alle prime prove, ma intanto prendevo sensibilmente quota. Si arrivò così a 2000 metri. Allora volla sapere le sue impressioni e gli gridai come stesse... — Magnificamente — rispose voltandosi — un'ottima ninna nanna mi stava addormentando». Fra me pensai: «Ora ti sveglio». Tirai del tutto a me la leva di comando e l'aeroplano incominciò a salire verticalmente. Una magnifica cabrata verso l'azzurro, seguita quasi subito dopo da una picchiata



Tristano Carrea di Nuoro ci scrive che questo suo aeromodello veleggiatore è stato in volo quattro minuti.

sensazionale che diede l'impressione di una discesa fatale. Dopo quella manovra temetti fosse diventato «picchiato», perché dopo aver rimesso l'apparecchio in linea di volo normale, si era voltato gesticolando ed urlando. Mi sembrò pallido, ma non gli diedi retta e continuai a manovrare la leva in tutte le direzioni, eseguendo imperturbabile un'acrobazia dopo l'altra. Ogni tanto, portato dal vento distinguevo: «...La smetta, lei non capisce niente...». Io mi divertivo. Ma ad un tratto un effettaccio si manifestò in pieno e francamente mi mossi a pietà. Pallido, sfinite, sbarazzato dal casco e dagli occhiali, il dottore, poverino... Sì! Io debbo proprio confessare... rovesciava e credo abbia rovesciato tutto quello che aveva «in corpore», poiché Giovanni che è da mezz'ora che pulisce la carlinga, ancora non ha finito...

Nella palazzina dell'aeroporto, sopra un divano, il dottore riposava disteso e con gli occhi chiusi. Geppi che gli stava vicino, era visibilmente soddisfatto, sebbene in fondo, il suo cuore di donna fosse un pochino commosso per gli energici risultati che il «battesimo dell'aria» aveva inflitto al dottore. Gentilmente, ma con aria di superiorità, gli accomodava i capelli ricci e gli asciugava la fronte ancora imperlata di sudori freddi. Improvvisamente apparve un ufficiale che affacciatosi alla porta, chiamò: «Dottor Miotto!». — Egli apersse gli occhi e fissò con uno sguardo malinconico il suo interlocutore. Volle rispondere, ma qualche cosa gli saltò alla gola. Temendo qualche novità, richiuse ermeticamente la bocca e con la mano fece un gesto di rassegnazione. Geppi tolse da un vaso un ramo d'alloro, ne fece una coroncina pagana che adagiò sulla testa ricciuta del dottore e per celia, scattando sull'attenti rispose per lui: — Presente!
Eva Odorico

N. 21 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

ALA A SBALZO — E' un'ala che non presenta esternamente delle strutture di forza. Quasi tutti i velivoli mo-



Ala bassa a sbalzo.

derni hanno la cellula monopiana a sbalzo.

ALA A SEMISBALZO — E' un'ala che non presenta strutture di forza



Ala a semi-sbalzo.

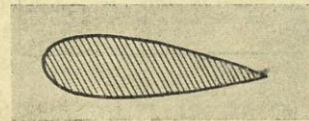
esterna dalla metà circa delle semiali alle estremità.

ALA BASSA — Un velivolo si dice ad ala bassa quando l'ala è applicata



Monoplano ad ala bassa.

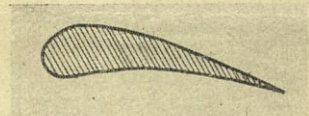
nella parte inferiore della fusoliera, facendo corpo con questa.



Profilo di un'ala biconvessa.

ALA CAMPANATA — Si dice campanata un'ala, quando la linea che unisce i centri dei profili risulta incurvata progressivamente nel senso normale al piano alare.

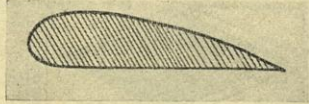
ALA CONCAVO CONVESSA — Ala il cui profilo risulta convesso sul dorso e concavo sul ventre.



Profilo di un'ala concavo-convessa.

ALA FALCATA — Un'ala si dice falcata quando la linea che unisce i centri dei profili risulta incurvata nel piano alare.

ALA PIANO CONVESSA — Ala il



Profilo di un'ala piano-convessa.

cui profilo risulta convesso sul dorso e piano sul ventre.

Edizioni de "L'AQUILONE"

È in corso di stampa

216 giorni

di guerra aerea in A.O.

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

L. 12

PRENOTATEVI

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

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