

L'AVVOLONE

Abb. annuo L. 15 - Semestrale L. 7,50
Estero L. 28 - Un numero Cent. 30

settimanale di aeronautica per i giovani

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



DIZIONARIO AERONAUTICO ILLUSTRATO: «VOLO COLLETTIVO»

I L S A G G I O P R E M I L I T A R E

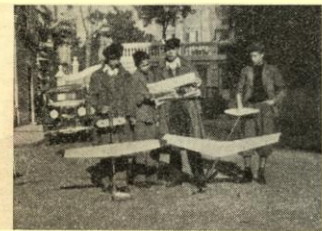
La prima manifestazione aeromodellistica alla presenza del Duce

Il Duce, Capo del Governo, ha assistito ad un saggio degli aeromodellisti. Il giorno 30 maggio, in occasione del 1° Saggio nazionale premilitare, l'aeromodellismo ha fatto la sua prima comparsa ufficiale.

L'Ispettorato Generale per la preparazione premilitare e postmilitare ha invitato la R.U.N.A. a partecipare alla manifestazione, con un gruppo di modelli volanti; e la R.U.N.A. ha mandato, insieme con il proprio Delegato centrale, un gruppo di aeromodellisti romani, non potendo, data la brevità di tempo, scegliere e far venire a Roma anche apparecchi di altre città.

L'aeromodellismo ha assunto, oggi, una veste ufficiale, e viene ad essere riconosciuto come uno dei fattori della preparazione aeronautica, base di qualsiasi ramo della futura attività, da parte dei propri appassionati, nel campo aeronautico: costruzione, tecnica, pilotaggio.

Ma il fatto più importante è quello annunciato nelle prime righe: il Duce era presente, e si è interessato alle pro-



Aeromodellisti romani in posa davanti alla macchina fotografica di Edolo Ricchi.

ve, particolarmente a quella di un veleggiatore, seguendone attentamente la salita, fino allo sgancio; spettacolo tanto più interessante, perché avvenuto immediatamente dopo i lanci con il verricello degli alianti.

Non può sfuggire a nessuno l'importanza dell'avvenimento, poiché l'aeromodellismo non è stato presentato soltanto come una curiosità, o sotto la forma di uno spettacolo attraente ed interessante, ma in un ambiente e fra manifestazioni di preparazione seria, come cosa seria ed utile.

Gli aeromodellisti devono essere lieti di aver attirato sulla loro attività l'attenzione del Capo del Governo, e delle gerarchie preposte alla preparazione della gioventù.

E' questa una ragione di più perché l'aeromodellismo sia coltivato, da oggi più che mai, con un indirizzo scientifico, per dimostrare, nelle future occasioni, che la prova eseguita ieri non può dimostrarne altro che lo stato al quale l'aeromodellismo era giunto nell'epoca nella quale la R.U.N.A. ne ha assunto il controllo continuo: nelle future occasioni, che non potranno mancare, si dimostrerà che l'opera della R.U.N.A. è feconda di risultati, che le scuole di modelli volanti funzionano, che il numero di aeromodellisti aumenta continuamente. Non per niente è stato concluso recentemente dalla Presidenza della R.U.N.A. un accordo con l'Opera Balilla, per un'azione concorde delle due organizzazioni nel campo dei modelli volanti.

Passando a fare un po' di cronaca dell'avvenimento, è giusto, sul nostro giornale, parlare anche della parte velivolistica dei premilitari, al comando dell'atlantico maggiore Nannini. Ad alcuni lanci ad elastico di alianti liberatori sono seguiti i lanci con il

verricello degli «Allievi Cantù», che hanno eseguito le proprie evoluzioni, scendendo dolcemente ai piedi della collinetta dalla quale il Capo del Governo assisteva alle prove. Nel frattempo un apparecchio «Orione», costruito da Teichfuss di Pavullo, alzatosi dal campo di Centocelle, a rimorchio di un Caproncino, si sganciava dal cavo ad una quota di circa mille metri ed iniziava una serie di evoluzioni acrobatiche, che erano seguite ed ammirate, poiché un tale spettacolo è quanto di più elegante si può immaginare per la sensazione di leggerezza e di naturalezza che proviene dalla mancanza della sensazione della forza del motore: il veleggiatore vola veramente, apparentemente senza sforzo, ma dando la sensazione che l'aria ha una forza che lo sostiene, e che l'uomo sfrutta per eseguire ogni manovra.

Quindi sono entrati in campo gli aeromodellisti: prima quattro modelli a tubo, degli aeromodellisti Luigi Calza, Aldo Calza, Luciano Campolmi ed Edolo Ricchi, e quattro modelli a fusoliera, costruiti da Aldo Casanica, Giulio Caronti, Mario Rodorigo, e Uberto Travagli. Il lancio di questi apparecchi doveva, per la brevità del tempo a disposizione, avvenire simultaneamente; gli investimenti in volo non sono mancati poiché i modelli volanti volano come attratti da una calamita: dove vola uno, tutti gli altri si dirigono concordati a formare un solo groviglio. Appena lanciati i modelli a motore, il Delegato Centrale si è diretto verso il punto scelto per il lancio del veleggiatore di Elvio Tosaroni: la fortuna ha voluto che il Duce, accompagnato da S. E. il generale Grazioli e dal seguito di alti ufficiali dell'Aeronautica, dell'Esercito e della Marina, scendesse dal proprio osservatorio avendo a fianco il ten. colonnello Tombesi, dell'Ispettorato per la preparazione premilitare, che Gli dava spiegazioni e Gli mostrava gli apparecchi del volo a vela fermi sul campo; per maggiore fortuna la via percorsa dal Duce passava per il punto scelto per il lancio del veleggiatore. Come si è già detto, è stata questa la parte della manifestazione aeromodellistica che ha maggiormente attirata l'attenzione del Capo del Governo, che ha seguito, riparandosi gli occhi con le mani per poter osservare meglio, contro sole, la salita dell'apparecchio.

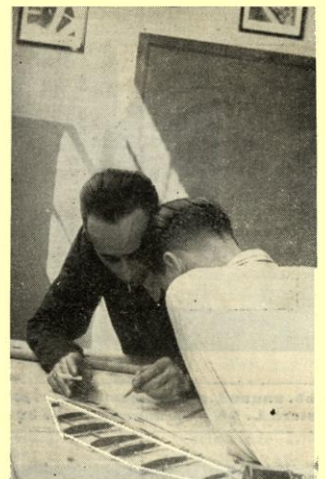
Il volo del veleggiatore di Tosaroni è stato seguito attentamente dal pubblico, al disopra del quale, come guidato da un pilota, ha eseguito un paio di eleganti giri, per scendere con un'ultima prodezza: giunto in prossimità di un piccolo costone, anziché sbatterci contro ha ripreso quel tanto di quota sufficiente a scavalcarlo ed è sceso oltre l'ostacolo.

Mentre si svolgevano le prove di altri reparti premilitari, secondo le altre specialità, gli aeromodellisti si schieravano di fianco agli apparecchi ed ai piloti del volo a vela, durante l'ammassamento e lo sfilamento in parata.

Terminato il saggio, molti ufficiali, particolarmente dell'Aeronautica, si interessavano ed osservavano i modelli volanti.

Soprattutto significativo è stato l'interesse del generale Giovine, Ispettore delle Scuole della R. Aeronautica, che manifestava al Segretario generale della R.U.N.A. il desiderio di visitare il Centro sperimentale di Aeromodellismo e la Scuola di Roma, per far costruire un suo apparecchio.

Gli aeromodellisti sono stati accolti



L'ing. Giorgio Bacchelli, direttore del Centro Sperimentale di Aeromodellismo, mentre dà all'allievo Renato Obino delle spiegazioni sul montaggio dei piani di coda.

fraternamente dai piloti del volo a vela, come compagni, tanto più che fra questi erano diversi che provengono dai costruttori di modelli volanti, come Della Torre, di Milano, a dimostrazione che l'aeromodellismo può e deve costituire la base di preparazione per ogni attività aeronautica.

L'accordo della R.U.N.A. coll'O.B. per le scuole d'aeromodellismo

La Presidenza della R.U.N.A. ha concluso con la Presidenza dell'Opera Nazionale Balilla un accordo in base al quale i due Enti faranno opera in comune per l'aeromodellismo. La R.U.N.A., attraverso alle proprie Sedi Provinciali ed alle proprie Sezioni Autonome, che già hanno istituito la Scuola di modelli volanti, mantiene la funzione di direzione tecnica, didattica ed organizzativa, delle scuole stesse; l'O. B. svolgerà, nella massa dei propri iscritti, una vasta azione di propaganda per l'affluenza alle Scuole.

Tanto la Presidenza dell'O. B. che la Presidenza della R.U.N.A. hanno già trasmesso agli Enti da ciascuna dipendenti le norme da seguire per la collaborazione in questa attività; le principali sono: la collaborazione attiva dei Delegati all'Aeromodellismo con le Organizzazioni Provinciali dell'Opera Nazionale Balilla, per lo svolgimento della propaganda, e l'associazione

gratuita alla R.U.N.A. degli iscritti all'O. B., per la partecipazione alle scuole, almeno per il primo anno; l'O. B. assume nei riguardi degli allievi provenienti dalle proprie file, la parte disciplinare, inviandoli inquadrati al comando di un proprio ufficiale.

L'opera comune assumerà certamente una estensione grandissima, tanto da far vedere prossimo il giorno nel quale ogni Sede Provinciale ed ogni Sezione Autonoma della R.U.N.A., avrà la propria scuola di modelli volanti, e da far pensare fin d'ora che l'aeromodellismo non potrà essere limitato ai centri maggiori ed a poche città, ma dovrà estendersi a tutto il Paese.

La circolare inviata a tutti i Presidenti provinciali dell'Opera Balilla è interessante per due ragioni: prima di tutto l'on. Ricci dà ampia conferma all'importanza dell'attività aeromodellistica, per la quale *L'aquilone* valorosamente si batte dal giorno della sua fondazione; poi perché serve ad eliminare qualunque malinteso derivante da possibili interferenze nella costituzione delle Scuole di aeromodellismo.

Ecco la circolare inviata dalla Presidenza dell'O. B. a tutti i Presidenti provinciali: La Reale Unione Nazionale Aeronautica, allo scopo di unificare in tutto il Regno l'attività aeromodellistica, sta istituendo presso tutte le sue Sedi Provinciali e Sezioni Autonome, delle apposite Scuole.

Ingegneri, personale specializzato della R. Aeronautica militare e civile, saranno preposti all'insegnamento, a cura della stessa R.U.N.A.

I corsi avranno la durata di due mesi, con una frequenza di lezioni trisettimanali.

Al termine di ogni corso, i giovani che lo abbiano meritato, riceveranno un «attestato» e seguiranno a frequentare la Scuola specialmente nel reparto officina, per dedicarsi alle costruzioni di aeromodelli, sia sotto la direzione del personale addetto, sia per costruzioni di iniziativa personale.

In prosieguo di tempo sarà effettuata la divisione di istruzione, tale da permettere il progressivo aumento delle qualità culturali e pratico-costruttive degli allievi che abbiano dimostrato capacità adatte a questi ulteriori sviluppi.

A Roma è stato istituito un Centro sperimentale presso il quale sono stati organiz-



Il Duce, attorniato dai Sottosegretari all'Aeronautica, alla Guerra e alla Marina e dal suo Stato Maggiore, assiste alle esercitazioni delle rappresentanze delle Premilitari.

zati corsi speciali a cui saranno ammessi elementi che, avendo basi di cultura e di pratica, diano affidamento di riuscire ottimi istruttori.

Ciò permetterà lo sviluppo delle Scuole, che dovranno estendersi, gradatamente, fino ad interessare i giovani di tutta la Nazione.

Agli iscritti all'Opera Balilla, che frequenteranno le Scuole di aeromodellismo, sono state accordate notevoli facilitazioni, fra cui l'associazione gratuita alle Sezioni Provinciali della R.U.N.A., obbligatoria per tutti, la fornitura degli attrezzi e del mate-

riale necessario alle prime esperienze.

L'Opera Balilla, che persegue, fra gli altri scopi, anche quello di indirizzare i giovani all'Aeronautica, deve incoraggiare nel migliore dei modi la lodevole iniziativa della R.U.N.A., avviando a dette Scuole un numero adeguato di Avanguardisti e Balilla Moschettieri che formeranno un reparto distinto con ufficiale proprio, incaricato dell'osservanza della disciplina e del controllo sulla condotta e assiduità alle lezioni.

Dato l'indirizzo di tale importante attività che costituisce un dilettevole ed ottimo mezzo di preparazione delle giovanissime

Camice Nere, le SS. LL. esplicheranno vivo interessamento onde estendere la partecipazione degli Avanguardisti e dei Balilla Moschettieri, ai corsi in oggetto.

Le SS. LL. sono pertanto autorizzate a prendere opportuni accordi con i Delegati Provinciali della R.U.N.A.

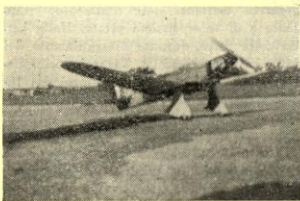


Gli aeromodellisti che hanno partecipato ai saggi dei corsi pre-militari alla presenza del Duce, di S. E. Valle e degli altri Sottosegretari alle Forze Armate.

COMPETIZIONI E RADUNI

Apriamo le porte alle speranze e ai progetti

Abbiamo deciso che non si può rimanere eternamente in attesa che si schiarisca l'orizzonte europeo per avere alcune idee relative a raduni di aquilotti e a gare di aeromodellisti. Non si può volare? Pazienza. Volemo in avvenire: in ottobre, o nel prossimo anno. Paghiamo anche noi il nostro piccolo tributo alla vittoria. Rinunciamo, per ora, ai voli.



Il «Breda 39» di Ugo Rodorigo fotografato all'aeroporto del Littorio. In fondo è visibile la casina di Tisellino, l'amico di tanti aviatori ed ora anche degli aeromodellisti che hanno bisogno della sua esperienza di lupo d'acqua dolce per recuperare sul Tevere i loro aeromodelli.

La benzina, che costa cara e ci viene di fuori, è bene serbarla. E così risparmiando le fatiche inutili al nostro vecchio brontosauo, il quale, detto fra noi, è all'ospedale in seguito a strapazzi e a guidaleschi guadagnati in guerra. Se ci fosse l'uso di dare medaglie al valore agli aeroplani, quel nostro trimotore lo dovremmo decorare con medaglia d'oro.

Intanto resta stabilito che, allorché si potranno riprendere i voli cosiddetti di propaganda, i primi raduni li faremo a Novi per i genovesi e i liguri tutti, e a Vercelli per gli amici di Mario Gallina. Detto questo, possiamo parlare con l'animo in pace dei nostri nuovi progetti.

Raduno all'idroscalo di Ostia

Alle rondini e agli aquilotti romani che ci hanno chiesto se e quando avremmo organizzato un nuovo raduno, diamo oggi la notizia tanto attesa:

DOMENICA 21 GIUGNO
tutti gli abbonati a
L'AQUILONE

si recheranno in gita a Ostia dove si tratteranno tutta la giornata. Visiteranno l'idroscalo e gli apparecchi delle linee commerciali de L'Ala Littoria e la officine della S.A.I.M.A.N.

La partenza avrà luogo alle ore 9 precise da piazza dell'Esedra.

Pubblicheremo nel prossimo numero il programma dettagliato e definitivo.

Gara aeromodellistica a Roma

Sotto il patrocinio de L'Ala Littoria, de Il lavoro fascista e de L'aquilone, la R.U.N.A. di Roma bandisce per domenica 12 luglio, in sostituzione del concorso che non ha avuto luogo in aprile, una gara per modelli volanti delle seguenti categorie:

Cat. a): modelli a tubo, con motore ad elastico;

Cat. b): modelli a fusoliera, con motore ad elastico;

Cat. c): aeroveleggiatori.

Il regolamento è quello pubblicato nel n. 7 del 16 febbraio scorso; i premi verranno fissati in questi giorni e pubblicati nel prossimo fascicolo de L'aquilone. Possiamo intanto annunciare che L'Ala Littoria, patronatrice delle più belle e utili iniziative, offrirà un primo premio costituito da un biglietto gratuito di andata e ritorno su una delle seguenti linee aeree:

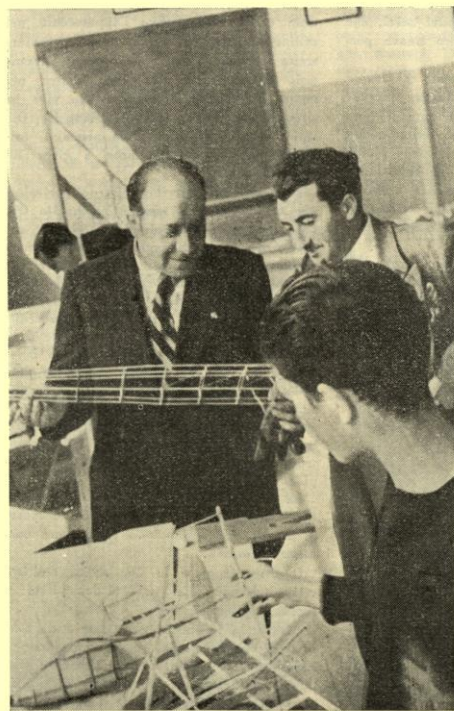
Roma-Venezia; Roma-Genova; Roma-Napoli; Roma-Palermo; Roma-Cagliari; Roma-Brindisi.

Alla gara potranno prendere parte tutti gli iscritti alla R.U.N.A. di Roma e del Lazio. Gli iscritti dovranno essere in regola con il tesseramento dell'anno XIV.

Nel prossimo numero ripubblicheremo per intero il regolamento.

Raduno e gara di aeromodelli dell'Emilia e delle Tre Venezie

Avrà luogo il giorno 25 luglio a Padova un raduno degli abbonati a «L'aquilone» delle Tre Venezie e dell'Emilia.



Al Centro Sperimentale d'Aeromodellismo: interessamento di visitatori. Si esamina la struttura di una semiala del veleggiatore di Mario Rodorigo di Roma.

Il giorno 26 luglio, sempre a Padova, si svolgerà una importante gara aeromodellistica alla quale potranno prendere parte tutti gli aeromodellisti iscritti alla R.U.N.A. delle Tre Venezie, dell'Emilia e della Romagna.

La gara, dotata di importanti premi, si svolgerà sotto il patrocinio del Corriere Padano, de L'aquilone e dell'Ala Littoria.

Parteciperanno alla competizione

Collaborazione dei giovani

ULTIMO VOLO

La giornata era luminosa sotto il cielo azzurro, ove navigava, però, qualche silenzioso di nube bruna, dolcemente cullata dalla brezza leggera. Il mare, cupo e schiumoso, frangeva lento e misurato sulla spiaggia sassosa e il rumore delle onde era il solo che rompesse la calma dell'ora e del luogo. Una bianca figura era appoggiata alla rustica balaustra che fiancheggiava la strada, snodandosi lungo il mare: indubbiamente attendeva.

Era una giovinetta leggiadra, semplicemente vestita di bianco, e teneva i suoi grandi occhi bruni rivolti al cielo. Certo vari pensieri dovevano tormentarla: ora la sua fisionomia si oscurava, ora s'illuminava a tratti, come il cielo d'estate in una notte di temporale. Di colpo un sorriso le erose sulle labbra; il suo fragile corpo fu scosso da un fremito. Lassù un punto si muoveva: indistinto prima, netto poi.

Un aeroplano. Era «lui». Tullio, che per l'ultima volta dominava lo spazio.

Maria lo guardava, pallida; solo gli occhi le brillavano di gioia, pensando che domani ella avrebbe unita la sua vita a quella dell'intrepido, a cui lei sola era riuscita a mozzare le ali. Sì, la giovane si era fatta promettere che mai più Tullio, diventando suo sposo, avrebbe volato. Le era stato assolutamente impossibile abituarsi al pensiero d'aver una vita, a lei tanto cara, in continuo pericolo. E il giovane si era chinato al volere dell'amata.

Intanto, lassù, egli era tutto preso nell'ebbrezza dell'ultimo volo. Mai si era sentito più felice, più padrone di sé. Gli sembrava che il suo corpo fosse una sola cosa con l'aeroplano, sentiva il rombo del motore cantargli in

petto una trionfale canzone d'amore e il cielo sopra di lui era una grande cupola protettiva.

Così! E l'apparecchio, guidato dal suo polso sicuro, s'arrovesciava, cabrava, virava. Ora pareva sfiorare le onde, ora immedesimarsi con l'azzurro, ora sfuggire sulle ali del vento. Dalla terra egli immaginava due cari occhi luminosi che lo seguivano con vibrante angoscia. A quel pensiero, Tullio sorrise e librandosi a pochi metri dal suolo, si sporse dalla carlinga e agì un istante una mano: per la prima volta ella gli rispose. Allora l'uccello dal cuore d'acciaio s'inerpicò su, su e s'immerse in una nube nera.

Ne uscì, poco dopo, caprioleggiando e si tuffò nel sole.

Maria aveva seguito dapprima con angoscia, poi con timore misto ad un'oscura gioia le evoluzioni perfette di quella freccia stagliantesi secca sul diffuso chiarore del sole morente. Ora un rimorso la torturava: quello di non aver prima compreso la bellezza dell'Arma Azzurra.

Il mutamento era stato improvviso, ma profondo: sembrava quasi che tutta l'ardente passione di Tullio le si fosse trasfusa nelle vene. Pazza era stata, ad esigere dall'amore del giovane un così grande sacrificio! L'aviazione, lo comprendeva, unisce le anime forti e sensibili e per questo il loro affetto sarebbe stato più profondo, più alto.

La prima stella appariva nel cielo, quando la fanciulla, finalmente vinta, offriva a Tullio il sacrificio dei suoi vani timori, che un sicuro colpo d'ala avevano per sempre cancellati.

Annamaria Rota

ATTIVITÀ DEI NOSTRI AMICI

Presenti tutti gli studenti del Ginnasio e dell'Avviamento al Lavoro, ha parlato a Cortona il prof. Chieca, insegnante di matematica e cultura militare. La conferenza del professor Chieca, intitolata «La conquista dei cieli» è stata molto applaudita. L'oratore ha parlato dei pionieri del volo, da Leonardo a Wright, illustrando il progressivo sviluppo della conquista dell'aria. Si è soffermato sulla guerra di Libia e sulla guerra mondiale, ha parlato dell'aviazione in A. O., dei primi più importanti e quali di questi sono posseduti dall'Italia, e ha concluso esaltando la nostra aviazione militare e inneggiando al Duce, che l'ha portata al grado di potenza attuale. Il nostro amico Gianni Mataloni ha distribuito agli intervenuti un gran numero di copie del nostro giornale.

CRONACHE D'ORO

(Continuazione dal numero precedente)

Durante questa azione e quelle dei giorni precedenti, l'aviazione ha avuto da lottare anche contro un nemico non previsto, le piogge quotidiane, le quali duravano pochi minuti ma bastavano a ridurre il campo in una poltiglia di belletta pesante e appiccicosa, sì da rendere i decolli ardui e rischiosi.

Quanto più tardi a spiccarsi dal suolo, tanto più audaci erano gli apparecchi nel cielo. Piombavano giù a bassa quota « a guardar gli abissini nel muso per esser sicuri che fossero loro » e poi giù spezzoni; e se capitava loro di vedere, come avvenne in più punti, che le nostre linee e le abissine erano a contatto o magari in mischia all'arma bianca, scendevano ancora più in basso per ricamare la linea avversaria del loro fuoco.

Il campo di aviazione era a dieci chilometri dal luogo della battaglia; caso unico finora nella storia delle guerre. Gli apparecchi da ricognizione in pochi minuti decollavano e andavano a vedere come stavano le cose; tornavano al campo a riferire e subito si levavano gli apparecchi da bombardamento e così continuamente. In certe ore della giornata il cielo era così sonoro dei loro rombi come la terra del bombardamento.

Nelle sole due giornate del 16 e del 17 (il Comunicato n. 129 diceva: «L'aviazione non lascia tregua ai fuggiaschi che si ritirano verso il Sud»), durante la battaglia dell'Endertà, l'aviazione rovesciò sulle truppe di ras Mulughietà in fuga più di 100 tonnellate di esplosivo.

L'inseguimento dell'esercito in rotta è stato eseguito dall'aviazione che, instancabile, ha bombardato i fuggiaschi dall'alba al tramonto, obbligandoli ad abbandonare il bestiame, le salmerie e le munizioni.

Dovunque il nemico in fuga ha cercato di raccogliersi per dare un carattere meno disordinato alla sua fuga, gli stormi di aerei hanno riscopigliato i superstiti, seminando il panico nelle loro linee, onde impedire che potessero formare nuclei di resistenza.

Il giorno 19 l'attività dell'aviazione sul fronte somalo è stata attivissima. Aerei hanno infatti bombardato le fortificazioni di Ellott e i vallonei boscosi in cui si celavano le tende degli armati abissini e le salmerie. Anche presso Magalò gli aerei hanno bombardato attendamenti militari colpendo autocarri, un deposito di carburante e provocando un incendio.

Il giorno 22 il Maresciallo Badoglio indirizzava il seguente elogio al Comando dell'Aeronautica per l'Africa Orientale: «L'aviazione ha concorso alla preparazione della battaglia dell'Endertà, vi ha arditamente partecipato durante i suoi sviluppi, continua

tuttora la sua azione incessantemente inseguendo, disperdendo, annientando le masse nemiche che l'esercito ha battuto. Per quanto essa ha fatto io rendo lode all'Aviazione e all'ardimento dei suoi equipaggi — Maresciallo d'Italia Badoglio».

Il 24 febbraio, mentre sul fronte eritreo stava svolgendo un intenso lavoro di carattere logistico, squadriglie di aeroplani hanno compiuto ricognizioni in direzione di Amba Alagi; sul fronte somalo, contemporaneamente, hanno avuto luogo intense azioni aeree sul fiume Gestro.

L'occupazione di Amba Alagi

Il giorno 26 l'aviazione della Somalia bombarda gli accampamenti militari abissini a Ghigner distruggendone gli impianti difensivi, mentre un'altra squadriglia, partita dal nuovo campo di Neghelli, eseguisce un volo di ricognizione su Irqa Alem, capoluogo del Sidamo. Il giorno 27 l'aviazione eritrea bombarda apprestamenti difensivi abissini al passo di Ezba, nonostante la vivace azione antiaerea dell'avversario. Una squadriglia da ricognizione sorvola la regione dell'Avergallè sino al fiume Tacazzè. L'aviazione somala, nello stesso giorno, compie una ricognizione nella regione occidentale dei Galla Borana, fino ad Arero e Mega.

Il giorno 28 febbraio le nostre truppe occupano la vetta dell'Amba Alagi, che vide l'eroico sacrificio di Toselli e dei suoi.

L'aviazione, che nei giorni precedenti l'occupazione, aveva dato la sua opera infaticabile alla preparazione dell'azione, ha scritto, nei giorni seguenti, «una magnifica pagina di guerra moderna sostituendo la cavalleria nell'azione di inseguimento».

Sul fronte somalo, il giorno 2 marzo l'aviazione da ricognizione avvista una colonna appartenente all'armata di ras Nasibù e marciante da Daga Medò a Dagabbur. Immediatamente informato, il nostro Comando manda una squadriglia a bombardare la colonna. Portatisi sull'obiettivo, gli apparecchi lanciano una grande quantità di esplosivo producendo forti perdite nelle file nemiche e disperdendo i superstiti che sono costretti ad abbandonare la camionata spargendosi nel terreno circostante, dove vengono ancora inseguiti dai nostri aerei, che li mitragliano infliggendo loro nuove perdite.

A proposito dei combattimenti sul fronte eritreo, un comunicato dall'Asmara diceva: «Superiore ad ogni elogio è stato il comportamento dell'Aviazione che, letteralmente scatenata contro il nemico durante i giorni 28 e 29 febbraio e 1° marzo, ha contribuito prima ad infrangere la resistenza etiopica, poi ad accelerarne la fuga e per ultimo ad effettuare l'inseguimento ed a creare il pa-

nico tra i fuggiaschi, trasformando l'esercito nemico in un'orda caotica e terrorita. Gli apparecchi che terminavano i loro carichi di bombe e spezzoni, tornavano alle basi a rifornirsi e ripartivano immediatamente. I figli del Duce hanno preso parte attiva alla battaglia, partecipando senza riposo a numerose azioni aeree.

Il Ministro Ciano ha guidato la sua squadriglia in continue insistenti azioni di bombardamento. Nella mattina del 1° marzo il suo apparecchio, esaurito il carico di bombe, tornava all'aeroporto a rifornirsi di materiale e ripartiva per il cielo della battaglia onde continuare l'azione, benché fosse stato colpito da un proiettile».

Il rifornimento a mezzo di aerei è stato, durante questo periodo, intenso. Giornalmente sono state trasportate migliaia di tonnellate di materiali di ogni genere e per ben due volte compiuti rifornimenti per un intero Corpo d'Armata.

Il giorno 3 marzo un episodio di sublime valore si aggiunge agli innumerevoli dell'Arma azzurra. Ecco:

Un apparecchio da bombardamento, di ritorno da un'azione compiuta sul Tacazzè, dove era stato colpito al radiatore da reazione antiaerea nemica, per eccessivo riscaldamento del motore, conseguente alla perdita dell'acqua, prendeva fuoco nei pressi di Axum. A bordo si trovavano il tenente colonnello pilota Olivetti, il capitano pilota Ercolani, il sergente radiotelegrafista Carrano e l'aviere scelto motorista Ceconni.

L'eroico sacrificio del Colonnello Olivetti

Il tenente colonnello Olivetti ordinava ai membri dell'equipaggio di affidarsi ai paracadute e di abbandonare l'apparecchio per ordine inverso di grado. Mentre l'aviere scelto Ceconni prima, e il sergente Carrano poi, si gettavano uno dopo l'altro nel vuoto, il capitano Ercolani faceva vive insistenze affinché il tenente colonnello Olivetti abbandonasse il velivolo prima di lui: l'aereo era disceso frattanto a circa 200 metri di quota.

Essendo ogni ulteriore ritardo pericoloso per tutti e due, il tenente colonnello Olivetti, fermamente deciso ad assolvere il suo dovere di capo equipaggio e di abbandonare perciò l'apparecchio per ultimo, costringeva il capitano Ercolani a discendere dalla cabina di pilotaggio nella fusoliera e lo spingeva nel vuoto. Nel frattempo l'apparecchio, abbandonato a se stesso e invaso dalle fiamme perdeva ogni equilibrio. Data la bassa quota, fu reso impossibile all'eroico ufficiale superiore, rimasto a bordo, di affidarsi a tre volte al paracadute. Mentre gli altri tre membri dell'equipaggio toccavano incolumi il territorio occupato dalle nostre truppe, egli precipitava insieme all'aeroplano.

La gloriosa salma del valoroso ufficiale è stata raccolta dagli aviatori dell'aeroporto di Axum che hanno reso le estreme onoranze al caduto.

Il Duce, appresa la fine eroica dell'Olivetti, indirizzò alla vedova del pilota il seguente telegramma:

«Offrendo un magnifico esempio di assoluta dedizione al dovere Vostro marito è caduto nei cieli dell'Africa Orientale, Gerarca del Regime, egli lo aveva servito in pace ed in guerra. La sua fine eroica lo innalza nella memoria di tutti. La Patria lo ricorderà di generazione in generazione. — Mussolini ».



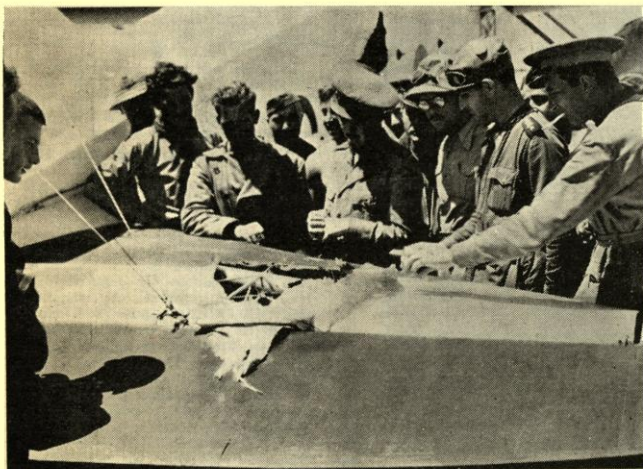
Giuseppe Stringari (il terzo da sinistra a destra) ci ha mandato questa fotografia di un gruppo di volovelisti di Pisa.

Alla memoria di Ivo Olivetti, già fregiato di 3 medaglie al valore per atti compiuti durante la grande guerra, è stata decretata la medaglia d'Oro con la seguente motivazione:

«In numerosi voli dell'attuale campagna, dimostrava brillanti doti d'intrepido combattente e di valorosissimo pilota. Nella battaglia dello Scirè, durante l'inseguimento del nemico in fuga verso il Tacazzè, sviluppatosi a bordo del velivolo un improvviso incendio imponeva ai componenti dell'equipaggio di provvedere alla propria salvezza facendo uso del paracadute. Rimasto solo, e non più in tempo per salvarsi, precipitava con l'apparecchio in fiamme. La serena coscienza valutazione dell'altissimo dover di comandante e il supremo sacrificio compiuto hanno ancora confermato le sue eroiche qualità di soldato e di navigatore pienamente riconosciute durante la guerra mondiale in cui l'ufficiale superiore veniva premiato con tre medaglie al valor militare».

Interessantissima è una notizia sull'attività degli aerei nel fronte somalo del 4 marzo. La riportiamo per intero.

Il nuovo campo di aviazione di Neghelli si dimostra sempre più efficace per portare l'offesa nel cuore del paese nemico, avendo aumentato di quattrocento chilometri il raggio d'azione dei nostri aerei e sconvolgendo, pertanto, tutto il sistema abissino di difesa antiaerea. Oggi, una nostra squadriglia da ricognizione, sorvolato il terreno, tenuto sotto il nostro controllo dalle colonne volanti, compreso fra Neghelli e Agherosalam, quasi alle porte di Allata, piegava poi verso ovest, dirigendosi al lago Margherita. Quivi, sulla sponda orientale del lago riconosceva un piccolo gruppo di un centinaio di regolari ambara e, disceso a bassa quota, li mitragliava. Dapprincipio gli abissini risposero al fuoco, senza, però, colpire parti vitali



Il timone d'un apparecchio da bombardamento colpito da un proiettile dell'artiglieria abissina.

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 25 per cento sul prezzo di copertina

degli apparecchi, poi si diedero a fuga disordinata, disperdendosi nella foresta e lasciando alcuni loro caduti sul terreno. I nostri velivoli sono rientrati incolumi alla base di partenza.

L'episodio ha scarsa importanza bellica, tuttavia merita rilievo perchè dimostra come la vigile attività dell'aviazione renda assolutamente impossibile al nemico di ricostituirsi in nuclei di una certa entità per presidiare posizioni la cui difesa era affidata soltanto alla distrutta armata di ras Destà.

Sul fronte eritreo la nostra aviazione continua intanto l'inseguimento dei resti dell'armata di ras Immirù in rotta. Sopra le colonne fuggenti appaiono di quando in quando bandiere bianche che segnalano la resa. Nelle conche e nei burroni e presso i guadi del Tacazzè non si vedono che abissini fuggenti. La fuga disordinata e precipitosa lascia comprendere lo sfacelo dell'armata.

Durante la battaglia dello Scirè sono stati impiegati 90 apparecchi da bombardamento e 30 da ricognizione.

E' interessante riportare qui in riassunto quanto Otto von Beseman dice in una corrispondenza da Dessiè all'Echo. Il Negus è veramente ossessionato dai bombardamenti aerei. Egli, spostandosi, percorre pochi chilometri al giorno, dopo che la strada è stata mascherata con rami e fronde per nascondere quanto più è possibile agli osservatori degli apparecchi italiani. Si pensi che egli aveva persino invitato degli inglesi appartenenti alla Croce Rossa ad accompagnarlo!

Il giorno 6 marzo un apparecchio italiano sorvola per la prima volta Addis Abeba « senza compiere azioni belliche ».

Ecco i particolari del volo. L'apparecchio era pilotato dal Generale Ranza, comandante dell'Aviazione della Somalia. Partito dall'aeroporto di Neghelli verso l'alba, l'apparecchio, raggiunta la capitale etiopica distante circa 400 chilometri in linea d'aria dalla base di partenza, dopo essersi notevolmente abbassato senza effettuare bombardamenti, ha ripreso il volo di ritorno raggiungendo l'aeroporto prima di mezzogiorno. Il trimotore ha volato complessivamente per circa 900 chilometri, ad una velocità media molto elevata.

La nuova impresa assume un particolare significato bellico, perchè dimostra che il territorio nemico fino alla capitale è ormai sotto il nostro controllo.

I giorni che seguono sono caratterizzati da una intensa attività aerea, che, unitamente ai lavori di sistemazione delle nostre posizioni avanzate, come dice un comunicato del Quartier Generale Eritreo, costituisce la premessa per un'ulteriore avanzata.

Il giorno 13 aprile il Comunicato n. 154 dice che sul fronte nord si è ripresa l'avanzata e che l'aviazione ha bombardato forti concentramenti armati nella regione di Enceteb e nella regione a sud di Quoram. Contemporaneamente sul fronte somalo l'a-

viazione svolge una incessante attività tra Neghelli e Addis Abeba, nella regione dei laghi.

Lo stesso giorno 13 il Maresciallo Badoglio invia al Duce un rapporto sulla battaglia dell'Endertà. In tale rapporto il Comandante superiore ha parole di altissimo elogio per l'opera infaticabile svolta dall'aeronautica.

Il giorno seguente, il Maresciallo Badoglio invia al Duce il seguente telegramma: « Oggi ho concesso la medaglia d'argento sul campo ai due figli di V. E., i quali, in 110 ore di volo di guerra, hanno dato prove assolute di valore. Desidero partecipare quanto sopra direttamente a V. E. ».

I due più giovani aviatori d'Italia — che alla fine della campagna totalizzeranno un rilevantissimo stato di servizio — hanno ben meritata l'alta decorazione. I loro apparecchi sono ritornati numerose volte alla base colpiti da proiettili nemici. Essi, soldati tra i soldati, hanno vissuto la vita semplice e faticosa del soldato. Degni figli del Padre loro, hanno pienamente osservato il motto paterno « vivere pericolosamente ».

Intanto, fra le truppe abissine, cominciano a scoppiare rivolte mentre continuano sempre più numerose le sottomissioni. I corrispondenti esteri — fra i quali la stessa agenzia Havas dicono che « l'intensa e continua azione degli aerei italiani produce sinistri effetti sulla compagine abissina ».

Il Comunicato n. 158 del 18 marzo dice, fra l'altro: « A sud del lago Ascianghi la nostra aviazione ha individuato due apparecchi etiopici di tipo Potez, con tinteggiatura mimetica, fermi nella piana di Ciolle Amadir. Nonostante la violenta reazione di cannoncini contraerei, i nostri apparecchi, portandosi a bassa quota, riuscirono a colpire in pieno quelli etiopici e a distruggerli ».

Ecco come Paolo Monelli descrive l'azione distruttrice:

Due aeroplani nemici distrutti

« Poco dopo le ore 8,30 del 19 marzo, un nostro apparecchio da esplorazione offensiva tornava dall'aver partecipato con altri ad un bombardamento sulla via di Socotà, e sorvolava la piana di Ciolle Amadir, a sud est del lago Ascianghi. Questa località, verde, idilliaca, tutta prati e vallette apriche, è stata negli ultimi giorni oggetto delle premure e delle visite delle nostre squadriglie che vi hanno notato un concentramento di truppe e di bestiame ed hanno disperso nei giorni scorsi popolosi accampamenti. Il nostro apparecchio aveva appunto il compito, tornando con largo giro al campo, di vedere se vi fosse qualche cosa di nuovo. E proprio nel mezzo della piana, presso uno stagno, vede in una spianata prativa due apparecchi a terra: uno era un piccolo biplano tipo Potez, l'altro un gran-



Il Duce assiste allo sfilamento dei reparti di truppa il 31 maggio, giorno della consegna delle ricompense al valore alle famiglie dei caduti e ai militari che si sono distinti in fatti d'armi in Africa Orientale.

de monoplano ad ala alta, da bombardamento, tipo Fokker. Quasi non credendo ai suoi occhi (la località non è lontana più di cento chilometri dalla nostra linea) l'osservatore si portò più basso e constatò trattarsi effettivamente di due apparecchi nemici. Apparivano in parte coperti di frasche: indizio che gli abissini stavano cercando di mascherarli alla vista quando furono sorpresi dall'arrivo dell'apparecchio nostro. Questo segnalava al nostro Comandante: « Due apparecchi etiopici nella piana di Quoram ».

(Il seguito al prossimo numero).



QUANDO I NOSTRI AMICI CI SPEDISCONO DEL DENARO O CON VAGLIA O IN CONTANTI O IN FRANCOBOLLI, SONO PREGATI DI INDICARE LO SCOPO DELLA RIMESSA, SPECIALMENTE SE SI RIFERISCE AL RINNOVO DEL LORO ABBONAMENTO.

MANLIO SACCHETTI - Milano. — Temo che tu avrai provato una delusione. Ti scrivo per dirti che la colpa è tua. Non hai letto attentamente il nostro avviso, il quale diceva: supplemento, ecc., contenente disegni, eccetera. Disegni, dunque, e non un apparecchio di cartone. Un piccolo apparecchio di cartone — una cosa semplicissima, bada bene — l'abbiamo già spedito, gratis, a tutti gli abbonati.

DANELE ARGENTI - Milano. — Se non hai ancora ricevuto l'apparecchio lanciabile, lo riceverai certamente in questi giorni.

AIRONE MONZESSE. — Caro amico, tu sei un portento. Non solo hai capito il latino dei due moduli per il Conto Corrente Postale, ma ne chiedi altri. Se non è che per questo, oggi stesso ti spedisco un buon numero di moduli con altrettante copie del giornale che tu distribuirai per propaganda. Ha ragione la tua mamma. Ora studia e fai in modo di essere promosso a scuola e poi ti dedicherai ai tuoi svaghi preferiti. Ora ti erudisco sugli apparecchi: il più veloce apparecchio da bombardamento che esiste al mondo è il Savoia Marchetti S. 79, che ne ha dato prova volando a 390 chilometri ora per duemila chilometri e con duemila chili di carico (che potrebbe essere di bombe!). Le aviazioni estere strombazzano i loro apparecchi da bombardamento dicendo che fanno più di quattrocento chilometri l'ora; ma chi ci crede? Li vogliamo vedere alla prova. L'armamento di un bombardiere è costituito da due o più torrette di mitragliatrici sistemate sotto e sopra la fusoliera, in modo da permettere il tiro in tutti i settori dell'apparecchio. Per gli apparecchi da caccia ti dirò che un apparecchio polacco ha volato, su base, alla velocità di 416 chilometri ora. In Italia abbiamo il Fiat C. R. 33, che è capace di volare a 390 chilometri ora, ma possiede doti superiori a qualsiasi altro caccia esistente, poichè, essendo biplano, è più robusto e più agile di qualsiasi altro. E queste doti,

sappio, valgono molto in un combattimento aereo.

MOTORISSIMO - Roma. — Il giornale ti viene spedito regolarmente. Lo prova la fascetta che m'hai inviata. Se non lo ricevi più puntualmente come prima, lamentati col postino. La tessera ti è stata spedita. Di raduni per ora non se ne parla. Faremo, invece, una gira di grande interesse. Leggi a pag. 3 l'annuncio ufficiale.

CORTESE ALFREDO - Savona. — Ho provveduto ad eliminare l'inconveniente. Ti giungerà ora una sola copia. Quelle che hai in più le puoi distribuire fra i tuoi compagni. Ti mando, in premio, dei disegni di apparecchi. Ho passato la tua lettera a Giarella, che ti risponderà sulla Posta dell'Aeromodellista.

VALFREDO DE FRANCESCO - Ancona. — Ti faccio spedire d'urgenza il supplemento al N. 21. Il tuo disegno è interessante. L'avrai certamente veduto stampato. Passo allo zinco anche la fotografia del tuo caccia. Mandami spesso disegni e fotografie interessanti. (Altra posta a pag. 10).

CARTELLO

In questa rubrica pubblicheremo avvisi di piccola pubblicità. Il lettore potrà offrire, o chiedere libri, materiali, disegni, o 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. Rivolgerei all'Amministrazione de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma.

FOTOGRAFIE e relative delucidazioni sull'aeromodellismo dal 1910 al 1932 cerca la direzione de "L'Aquilone", magari in prestito. Spedire con massima sollecitudine al direttore de "L'Aquilone", viale dell'Università, 4 - Roma. Specificare senz'altro le pretese.

AEROMODELLISTI

è uscito il

SUPPLEMENTO AL N.° 21

che contiene fotografie e disegni in iscala naturale del modello del

FIAT "G. 5,"

(apertura alare m. 1.50)

e i disegni dell'

Aeromodello "F. C. 1,"

(Progetto di Fabio Calcabrina della R.U.N.A. di Genova)

inviate LIRE UNA

all'amministrazione de

L'Aquilone

Viale dell'Università N. 4 - ROMA

Il versamento può essere effettuato in francobolli o a mezzo

del C/C POSTALE - N. 1-20115



Scoppio di bombe su una pista. Come un miraggio, l'ombra mobile del velivolo italiano.

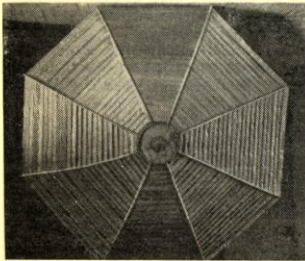
I L V O L O M U S C O L A R E

L'uomo alato sbalordisce le folle inglesi

Londra, maggio.

Il problema del volo umano ha sempre interessato fin dall'antichità, per non parlare degli eroi mitologici, l'uomo. Da qualche tempo in qua negli Stati Uniti, in Germania e in altri paesi il problema sta appassionando i tecnici e vari tentativi pratici sono stati fatti per vedere di risolverlo. Non si può parlare ancora di successi, ma i primi passi verso la realizzazione del volo umano sono già passati dalla teoria alla pratica e danno buoni affidamenti per una futura soluzione integrale. Si può dire che il problema del volo umano, insieme con quello della conquista della stratosfera, siano all'ordine del giorno in tutti i paesi aeronautici più progrediti del mondo; due problemi squisitamente tecnici, che ancora una volta faranno trionfare la volontà e il genio dell'uomo sugli elementi.

Se mal non ricordiamo, la Reale Unione Nazionale Aeronautica d'Italia, qualche mese fa, deliberò di istituire un premio di lire 100.000 da assegnarsi a chi in Italia avrà per il



Ecco uno degli ombrelloni dei quali parla l'Ingegnere Soffistic: l'ex-negus ha fatto scuola!

primo praticamente risolto l'inferentissimo problema del volo umano; anche l'Italia dunque, sempre antesignana nel mondo aeronautico, è alla testa con le principali nazioni del mondo per lo studio e la conquista degli spazi eteri mediante il volo umano, in altre parole con l'uomo alato, a imitazione degli uccelli.

Da un anno a questa parte vi è un uomo negli Stati Uniti che è diventato una specie di idolo delle folle e il cui nome è discusso con interesse e passione da tecnici e scienziati; è un giovanotto venticinquenne di Lansing, nel Michigan, chiamato Clem Sohn, che dopo essere stato per anni paracadutista professionista, dando prova di coraggio e valentia in tutte le manifestazioni e parate aviatorie degli Stati Uniti, si è trasformato in «bird-man» ossia uomo-uccello. In verità il suo nome è stato quasi dimenticato e dovunque egli è noto per il «bird-man» o l'uomo alato.

Un anno fa Clem Sohn, quasi tediato di dover sempre ripetere la stessa cosa in tutti gli aerodromi, cioè buttarsi giù a capofitto dai velivoli; e tirare la corda del suo «ombrello», pensò di imitare Dedalo, Icaro e altri eroi dello spazio, volando senza bisogno di propulsione meccanica o paracadute, cioè col semplice ausilio delle ali, come Natura beneficcò gli uccelli. Fu così che con l'aiuto di un suo amico ingegnere costruì il primo paio di ali umane, nel senso moder-

no della parola, e una «pinna» o stabilizzatore gigantesco a forma di V per le gambe: visto con le ali e le gambe tenute aperte con lo stabilizzatore l'uomo-uccello sembra proprio un palmipede e precisamente un pipistrello, con la differenza che non è cieco come quest'ultimo, ma deve tener aperti ben bene gli occhi per controllare i suoi pericolosi movimenti nell'aria. Il Clem Sohn, prima di affrontare il grande esperimento, si era addestrato durante le sue cadute dall'aeroplano in aria, e prima di aprire il paracadute, a eseguire sincroni movimenti con le braccia e le gambe, ciò che lo persuase che il suo tuffo verso la terra poteva in tal modo essere relativamente controllato.

Il primo esperimento eseguito a Daytona Beach negli Stati Uniti fu coronato da successo. A tremila metri di altezza buttatosi dall'ala del velivolo nello spazio con la testa all'ingiù il Clem Sohn apriva le sue ali frenando così la caduta e volando anche lateralmente, per poi riportarsi nel centro del campo e a mille metri di altezza aprire il paracadute e prendere terra felicemente. L'esperimento è stato ripetuto trionfalmente e ormai è diventato il «numero» sensazionale e più atteso di tutte le parate aeronautiche al di là dell'Atlantico. Clem Sohn, l'uomo-uccello, è il nuovo eroe, idolo della folla negli Stati Uniti.

Sotto gli auspici di un quotidiano londinese, Clem Sohn è venuto ora in Inghilterra a esibirsi, e le prime due manifestazioni sono state veramente trionfali, la prima a Hanworth presso Londra il 2 maggio e la seconda all'aerodromo di Portsmouth il 9 maggio, davanti ad una folla di quasi centomila persone ogni volta. Gli esperimenti sono stati consacrati diremo ufficialmente, in quanto le manifestazioni hanno fornito il pretesto di far sfilare squadriglie militari e organizzare delle vere e proprie parate aviatorie. La propaganda aeronautica, pensano le autorità, non è mai stata tanto necessaria quanto in questo momento.

All'aeroporto di Hanworth, Clem Sohn prendendo ignota con l'aeroplano, ha cominciato col radiodiffondere agli spettatori alcune sue impressioni e a prevenirli sul modo come si sarebbe lanciato nel vuoto e sulle varie fasi successive del suo volo «umano». Munito di paracadute e di un razzo fumogeno per segnalare la sua presenza alla folla e darle così il modo di seguirlo nella sua traiettoria, l'uomo-uccello si è buttato da un'altezza di oltre tremila metri. Immediatamente è sta-

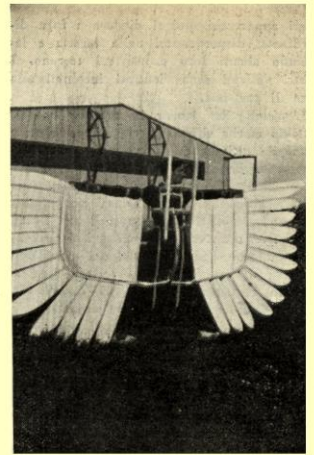
ta avvistata la scia del razzo e dopo una caduta di circa 500 metri, si sono viste le ali aprirsi e l'uomo come trattenuto e sospeso nello spazio, eseguire movimenti in senso orizzontale e laterale per poi precipitare di nuovo, ma con una velocità assai rallentata e infine, giunto a circa 1000 metri dal suolo, aprire il paracadute e atterrare, poscia, nel centro e nel punto esatto dell'aerodromo che aveva previsto. La seconda manifestazione a Portsmouth, a causa del cattivo tempo, non è stata completa come la prima: Clem Sohn ha dovuto buttarsi da appena mille metri e la folla non ha avuto modo di seguirlo così bene nella sua caduta trattenuta come la prima volta; in verità, però, l'uomo-uccello ha affrontato in questa occasione un maggior rischio del solito in quanto si è limitato ad aprire il paracadute a soli 250 metri dal suolo ed è atterrato su un albero, uscendo tuttavia incolume dalla sua pericolosa avventura.

I momenti più emozionanti di questo volo si verificano quando l'uomo-uccello dischiude le ali e le rinserra poi, a esperimento finito, per affidarsi al paracadute. E' veramente straordinario come egli riesca a controllare ogni movimento nel vuoto, al contrario dei paracadutisti ordinari che, appena lanciati nel vuoto, subiscono spesso ogni sorta di acrobazia. L'americano è riuscito al di là dell'Atlantico a tenersi in aria oltre mezz'ora e una volta persino tre quarti d'ora, volando orizzontalmente per circa due chilometri in ciascuna direzione e poi riprendere leggermente quota col solo ausilio delle proprie ali e dello stabilizzatore ai piedi.

Il volatore ha dichiarato che intende ora allargare il raggio delle sue ali pur tenendo conto che la troppa ampiezza delle medesime ha i suoi svantaggi a scapito dell'equilibrio, in quanto potrebbe provocare uno scivolamento d'ala... umana, cosa alquanto pericolosa. Un altro svantaggio è quello di dover appesantirsi col paracadute che durante i voli sperimentali, cioè quando egli collauda un nuovo tipo di ali, diventano due per maggiore sicurezza, ciò che rappresenta un peso di circa 30 chilogrammi. Egli



Il paracadutista Clem Sohn, detto l'uomo volante.



Questo è il trabiccolo, mezzo uccello e mezzo sitta, con il quale si dovrebbe volare con la sola forza dell'uomo. (Vedi la Bottega dell'Inventore).

spera un giorno di poter atterrare senza l'aiuto del paracadute; naturalmente il suo volo umano potrà chiamarsi veramente tale quando egli potrà spiccare il volo dai tetti delle case e non da un aeroplano a una determinata altezza.

Clem Sohn deve sottostare per queste sue esibizioni a un allenamento fisico tutt'altro che indifferente; egli, per esempio, ha sviluppato dei potenti muscoli al braccio dovuti alla tensione nel tenere aperte le ali in volo; prima di ogni volo egli si allena in modo speciale, rinunciando anche al tabacco e a Bacco, i suoi nervi sono tesi e il suo occhio deve veder limpido. «Quando apro le ali — dice l'americano — i movimenti nello spazio si susseguono fanaticamente rapidi; una volta mentre c'ero in volo in America una squadriglia di velivoli militari inavvertitamente si portò sulla mia linea di volo; con un movimento fulmineo io fui in grado di scivolare come una freccia sotto gli aeroplani evitandoli. L'essere in grado di controllare i movimenti nell'aria senza alcun aiuto meccanico mi dà un senso meraviglioso di padronanza e di osservazione; anche senza ali, esercitandomi nello spazio con le braccia e le gambe, come nel vuoto, posso controllare la mia velocità in una caduta ritardata limitandola a meno di 200 km-ora; con l'ausilio delle ali posso ridurre tale velocità a 80-90 km-ora.

«Si tratta di un vero volo umano?» si domanda scettico qualche esperto, anche dopo aver ammirato il Clem Sohn in una delle sue esibizioni. Nello stretto senso della parola no; il suo volo potrebbe paragonarsi ai balzi e ai guizzi di alcuni pesci o ai salti che alcune lucertole spiccano di ramo in ramo su gli alberi...

Fino a quando l'uomo non avrà esogitato un mezzo di propulsione, egli non potrà dire di volare sul serio, e siccome egli non potrebbe sperare di sviluppare i requisiti naturali degli uccelli, tale mezzo di propulsione dovrà venire da una fonte esteriore, cioè da un mezzo artificiale, meccanico come l'aeroplano, ben grottesco e pachidermico di fronte alla rondine...

Questo scetticismo non toglie però che Clem Sohn abbia fatto un gran

passo innanzi verso la realizzazione del volo umano. Rimane da sperare, come egli preconizza, che un giorno riesca a spiccare il volo, cioè a inalzarsi con le proprie ali, da terra o almeno dal tetto delle case. Intanto tutti gli aerodromi e organizzazioni aviatorie d'Inghilterra vanno accaparran-

dosì l'americano per esibizioni e le ferrovie allestiscono persino treni speciali per trasportare decine di migliaia di spettatori ogni volta che l'uomo alato, venuto dall'America, annuncia un suo volo... umano.

G. C. Govoni



Voi sapete, cari amici, che io sono un sostenitore accanito del volo umano. Non è una questione di facile soluzione, siamo d'accordo, ma è appunto per questo che bisogna applicarsi allo studio di questo problema con intendimenti seri e con cognizioni chiare. Il volo umano dovrà avere la sua pratica attuazione, sia pure facendo uso della forza muscolare dell'uomo come mezzo ausi-

Si tratta di due invenzioni. Una mi viene da Rimini e l'altra da un paese del mantovano. Tutte e due sono state realizzate non da giovanetti, ma da due uomini, i quali, pur seguendo una strada ben differente, hanno raggiunto risultati perfettamente uguali. Difatti nessuno dei due è riuscito a volare!

Eccovi la prima, della quale vi prego osservare le fotografie. Una specie di diadema da capo indiano, costruito in legno e tela, viene indossato dall'uomo a guisa di ala d'angolo. Per evitare l'atterraggio sul naso, l'inventore si è munito di un buon paio di pattini, ai quali pattini ha aggiunto una grucciona sistemata in prossimità del suo ventre. Rimirate il sistema e poi ditemi voi se con esso è possibile volare. Il sistema ideato da Leonardo da Vinci era molto migliore, perchè almeno presupponeva che l'apparecchio ad ali battenti dovesse essere azionato usando la forza muscolare delle braccia e delle gambe. Non so quale risultato abbiano ottenuto le due ali dell'inventore riminese, ma temo che egli si sia stancato non poco a battere l'aria. Però, questo sistema, se non è buono per volare, potrebbe servire come esercizio muscolare per rinforzare i muscoli bicipiti!

Passiamo alla seconda invenzione. Qui entriamo nel campo dell'assurdo. Pensate: otto specie di ombrelloni di 4 metri di diametro, disposti su due piani orizzontali, a quattro a quattro. Queste quattro specie di tetti da pagoda cinese sono ricoperti (udite udite la grande trovata!) da alette di legno rivestite di carta, che avrebbero lo strabiliante po-

tere di disporsi a fessura durante la manovra di alzamento dell'ombrello e di chiudersi completamente quando l'ombrello si abbassa. L'inventore dichiara candidamente che, alzando ed abbassando gli ombrelli, realizza una forza ascensionale grandissima! Ma la trovata non è soltanto questa. Appena scoperto questo grande segreto, l'inventore te ne scopre subito un altro. E dice: «Quattro ombrelli si abbassano? Ebbene, quattro si alzeranno. E per farli alzare, io mi servirò della stessa energia creata dall'abbassamento dei primi...».

Ma ora vi spiego meglio il sistema, che, vi confesso, è riuscito molto oscuro anche a me, malgrado la mia buona volontà di venire a capo. I quattro ombrelli di ogni piano vengono disposti in croce e fanno capo ad un'unica leva. Sopra questi quattro ombrelli, se ne trovano altri quattro, giacenti pure su uno stesso piano. Una leva centrale, che abbassa e alza i due piani di ombrelli, viene azionata dall'uomo che avrà la felice idea di volare. Così gli otto ombrelli vengono alternativamente alzati ed abbassati. Poichè per smuovere quattro superfici di circa 14 metri quadrati ciascuna occorre una notevole energia, l'inventore pensa che la stessa forza destinata a fare scendere gli ombrelli superiori farà salire quelli inferiori e così di seguito. E poi, (cosa molto importante da notare) l'inventore mi dice che per azionare questo sistema, non solo basta una forza limitatissima, ma l'uomo può far entrare in gioco anche l'energia dei muscoli del collo... Questa poi non me l'aspettavo davvero! Cosa c'entrano i muscoli del collo?

Ingegner sofisticato

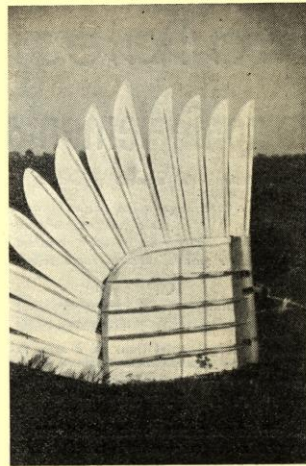
CRONACA BREVE

D'ORDINE DEL DUCE, il Ministero della Guerra, in accordo con quello dell'Aeronautica, costituirà entro breve tempo speciali reparti di paracadutisti.

La notizia ha suscitato grande interesse ed entusiasmo anche nelle organizzazioni giovanili del Regime, avanguardie vibranti di ogni nuova iniziativa che richieda tempre vigorose ed audaci.

Tali organizzazioni, in avvenire saranno fonte principale di reclutamento di questi speciali reparti.

DAL 4 AL 6 MAGGIO in Italia hanno conseguito il brevetto di pilota di primo grado tre allievi, mentre due hanno superato le prove di brevetto di secondo grado



L'elmo di Scipio, o l'elmo di una qualsiasi Aquila Nera? Si tratta, invece, dell'ala dell'inventore riminese. (V. «La bottega dell'inventore»).

e quattro piloti hanno conseguito il brevetto di terzo grado.

LE OFFICINE OLANDESI FOKKER hanno ultimato il progetto di costruzione di un aeroplano quadrimotore da trasporto per 56 passeggeri e 6 uomini di equipaggio, che in servizio notturno trasporterebbe 28 viaggiatore in comode cuccette.

L'AVIATRICE AUSTRALIANA MISS BATTERN, che attraversò l'Atlantico del sud, è stata ricevuta all'Aero Club di Francia, il cui presidente le ha consegnato la croce di cavaliere della Legion d'onore, conferitale in seguito alla sua impresa aviatoria.

L'AVIATRICE INGLESE AMY MOLLISON, che giorni or sono volava in tempo di primato da Londra a Città del Capo, ha compiuto il viaggio di ritorno in 4 giorni, 16 ore e 16 minuti, conquistando così un nuovo primato mondiale nonostante un atterraggio forzato presso Graz.

IL NOTO AERONAUTA BELGA ERNESTO DEMUYTER ha dichiarato che sta preparando la traversata dell'Atlantico meridionale in pallone, approfittando dei vent alisei, per tentare poi la traversata dell'Atlantico settentrionale che è assai più difficile.

L'AVIATORE RUSSO VODOPIANOFF ha effettuato il primo congiungimento aereo tra Mosca e la terra artica di Francesco Giuseppe situata a soli 450 chilometri dal Polo Nord.

L'impresa del Vodopianoff ha servito anche di preparazione al congiungimento aereo col Polo Nord, congiungimento che l'aviatore ha dichiarato oggi di essere pronto a tentare immediatamente.

Una visita all'Aeroporto di Loreto

Mercoledì 20 maggio, gli alunni del R. Liceo Scientifico di Macerata, accompagnati dal preside prof. Boncinelli, dal prof. Nazzareno Ciappellini, insegnante di lettere e cultura militare, e dal prof. Spignoco Carlo, insegnante di matematica e fisica, hanno visitato il R. Aeroporto di Loreto.

Gli alunni hanno mostrato vivissimo interesse ai diversi apparecchi, al loro funzionamento ed al loro impiego e con vera passione, sotto la guida di appositi istruttori, hanno assistito ad una lezione pratica sull'uso dei comandi degli apparecchi e sul funzionamento dei paracadute.

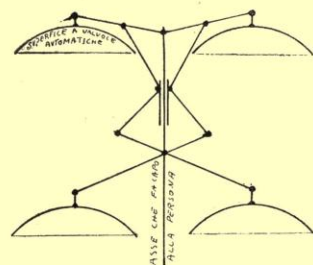
La bellissima gita è stata molto istruttiva perchè completata dalla visita di una fabbrica di materiale bellico; a Porto Recanati è stata visitata la Società «Scarfiotti» di Cementi e la Società «Montecatini», produttrice di acido solforico e perossati, mentre a Porto Civitanova è stata visitata la fonderia De Sants.

Agli iscritti al Gruppo «Fausto Cecconi»

Si avvertono gli aquilotti e le rondini iscritti al gruppo romano che, per ora, la sede è a loro disposizione tutte le domeniche dalle ore 10 in poi.

Chi desidera iscriversi, o vuole schiarimenti, può trovarsi al gruppo nel giorno suddetto.

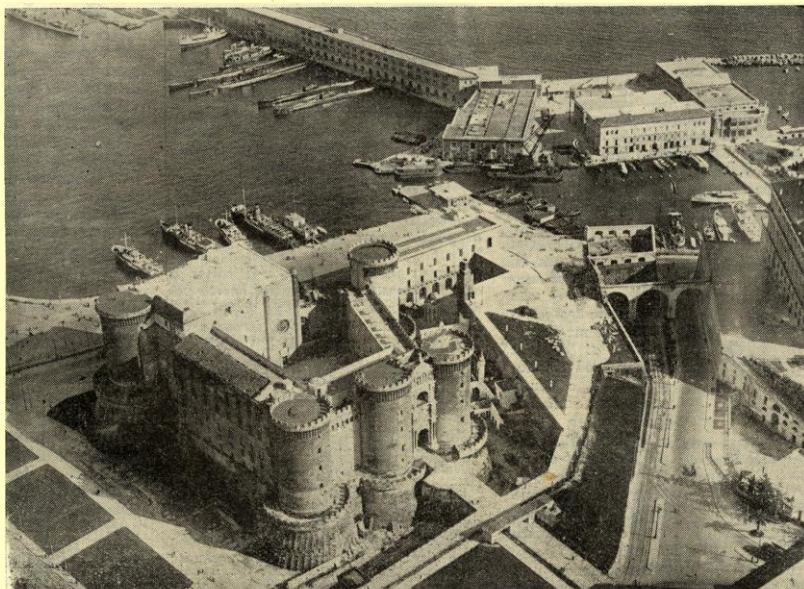
La sede del gruppo romano «F. Cecconi» è in Piazza Campo Marzio n. 3 piano 1° presso il Dopolavoro de «Il Lavoro Fascista».



Ecco lo schema della macchina a ombrelloni mobili.

liario. Con l'impiego di materiali leggerissimi, con lo studio accurato di un apparecchio che possa veleggiare in aria senza essere eccessivamente pesante, con un sistema leggero e pratico di accumulazione d'energia muscolare da sfruttare al momento del bisogno, si può realizzare il volo, senza ausilio di forze esterne all'apparecchio senza motore.

I risultati migliori fino ad oggi sono stati ottenuti da due ingegneri tedeschi di Francoforte, i quali sono riusciti a far volare un loro apparecchio ad elica propulsiva, mossa da un sistema a pedaliera azionata dal pilota. I voli sono stati brevi, ed hanno avuto un limite di circa trecento metri ad una quota di appena pochi metri dal suolo. Ma non bisogna disperare. Tutti gli inizi sono difficili. Basta pensare al primo volo di Wright! E se l'elemento più perfezionabile della macchina era allora rappresentato dal motore, anche nel volo umano la maggiore questione da risolvere è appunto nel miglioramento del rendimento della poca forza muscolare che può produrre l'uomo. Voi erpate il latino di questa chiacchierata. Sì, stiamo per parlare di invenzioni destinate a risolvere il problema del volo umano...



(15) — NAPOLI — Il mastio angioino. Pubblichiamo ogni settimana una o due fotografie aeree. Ogni fotografia viene contrassegnata da un numero. Chi ci procurerà un nuovo abbonamento avrà diritto di chiederci una fotografia originale (18x24) indicando il numero della fotografia. Inviandoci il vaglia postale, o facendo il versamento sul nostro conto corrente (N. 1-20115) si dovranno indicare, oltre al nome e l'indirizzo del nuovo socio, anche il nome e l'indirizzo di chi l'ha procurato.

La Palestra dell'aeromodellista

Nozioni elementari di aerodinamica

(Continuazione dal numero precedente)

Per un errore tipografico nella formula 16) del Cap. VIII è stata indicata la velocità massima, anziché la velocità minima. La formula va quindi corretta come segue:

$$16) V^2_{\min} = \frac{Q}{S} \times \frac{1}{d \times C_{p\max}}$$

Nella formula 11) del Cap. IX è stato indicato il peso Q , anziché la trazione T . La formula va quindi corretta come segue:

$$11) Cr \times d \times S \times V^2 = T$$

Anche la potenza N , analogamente al peso totale Q , può essere riferita alla superficie portante, ottenendo il rapporto N/S , chiamato *potenza superficiale*; riferendo invece la potenza al peso, si ottiene il rapporto N/Q , chiamato *potenza specifica*.

Potremo quindi scrivere la formula 10) nella forma seguente:

$$15) Cp \times d \times V^2 = Q/S$$

e la formula 13 nella forma analoga:

$$16) Cr \times d \times V^2 = Nn/S$$

Sostituendo ad Nn il valore dato dalla formula 14), in funzione del rendimento dell'elica e della potenza sull'albero del motore, si ottiene:

$$17) Cr \times d \times V^2 = r \times N/S.$$

Le formule 15) e 17) sono le equazioni del volo del motovelivolo.

Regimi fondamentali

Analogamente a quanto abbiamo visto per il velivolo, potremo stabilire anche per il motovelivolo i regimi fondamentali: della *velocità minima*, della *velocità massima*, della *velocità di crociera* e della *velocità economica* o di *minima potenza*.

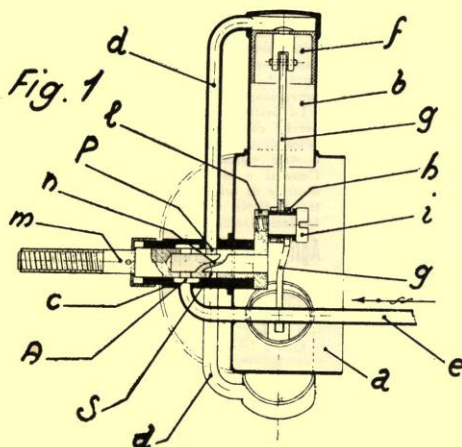
La *velocità minima* si otterrà, come per il velivolo (Cap. VIII), con l'assetto di *portanza massima*. Si avrà quindi:

$$18) V^2_{\min} = \frac{Q}{S} \times \frac{1}{d \times C_{p\max}}$$

Ne risulta che la *velocità minima del motovelivolo dipende dal carico alare*, che potrà essere fissato in base alla minima velocità richiesta.

La *velocità massima* si otterrà con l'assetto di *minima resistenza*, come per il velivolo (Cap. VIII), o da un assetto molto prossimo. Si avrà quindi, dalla formula 17):

$$19) V^2_{\max} = r \times \frac{N}{S} \times \frac{1}{d \times C_{r\min}}$$



Ne risulta che la *velocità massima del motovelivolo dipende dalla potenza superficiale*.

Dividendo ora la formula 17) per la formula 15) si ottiene:

$$20) \frac{Cr}{Cp} \times V = r \times \frac{N}{Q}$$

che potremo scrivere nella forma equivalente:

$$21) \frac{V}{E} = r \times \frac{N}{Q}$$

dalla quale si ottiene un valore particolare della velocità:

$$22) V = r \times \frac{N}{Q} \times E$$

che si chiama *velocità di crociera*, e che sarà la massima velocità di crociera con l'assetto per il quale è massima l'efficienza E .

Dalla formula 21) si ottiene anche

$$23) r \times \frac{N}{V} = \frac{Q}{E}$$

lavoro chilometrico, cioè il lavoro (pro il primo termine della quale esprime il dotto di una forza per uno spazio) speso per ogni chilometro percorso. Dalla 23) risulta che il *lavoro chilometrico minimo* si ha in corrispondenza dell'assetto di massima efficienza, o assetto di *crociera*. Sarà anche minimo il consumo, e quindi *massima autonomia*.

Elevando alla terza potenza la formula 15) ed alla seconda potenza la formula 17) si ottiene:

$$23) V^3 = \frac{Q^3}{S^3} \times \frac{1}{d^3 \times C_{p^3}}$$

$$24) V^6 = r^2 \times \frac{N^2}{S^2} \times \frac{1}{d^2 \times C_r^2}$$

dalle quali si ricava facilmente la seguente espressione, essendo uguali i valori delle due equazioni:

$$25) \frac{Q^3}{N^2} = r^2 \times d \times S \times \frac{C_p^3}{C_r^2}$$

che è una relazione fondamentale fra il carico Q e la potenza N , il cui rapporto è massimo con l'assetto per il quale è massimo il valore C_p^3/C_r^2 ; con tale assetto, dato il valore di Q , è determinato il *minimo valore della potenza N necessaria al volo orizzontale*; viceversa, data la potenza N , è determinato il *massimo carico Q che può essere trasportato*. Si chiama perciò *assetto di minima potenza*, od *assetto economico*, e conseguentemente di *minimo consumo orario* e quindi di *massima durata*. Il valore $E \times Cp$ radice quadrata del rapporto C_p^3/C_r^2 , si chiama *fattore di potenza economica*.

Riassumendo, gli aspetti caratteristici del motovelivolo sono:

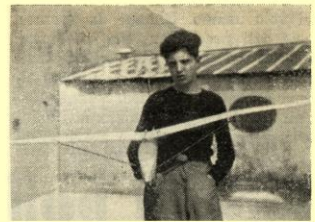
assetto di *velocità minima*, corrispondente all'assetto di

portanza massima; V_{\min} e $C_{p\max}$; assetto di *velocità massima*, corrispondente all'assetto di *resistenza minima*: V_{\max} e $C_{r\min}$;

assetto di *crociera*, o di massima autonomia, corrispondente all'assetto di efficienza massima, E_{\max} ;

assetto di *minima potenza*, o di massima durata, corrispondente all'assetto di massimo *fattore di portanza economica*, C_p^3/C_r^2 max.

I due ultimi assetti corrispondono perfettamente agli assetti determinati per il velivolo, nel Cap. VIII, per i quali si ha la massima distanza percorsa, con



Luigi Calza di Roma con un suo veleggiatore.

la minima pendenza, e la massima durata, con la minima velocità verticale di discesa.

Ingegnere Bi

(Il seguito al prossimo numero).

La costruzione dei modelli volanti

(VENTIDUESIMA LEZIONE)

Il motore ad aria compressa funziona sfruttando l'energia immagazzinata nel serbatoio sotto forma di pressione. È quindi un motore ad elastico, essendo anche questo un motore ad accumulazione di energia, poiché funziona soltanto se precedentemente è stata immagazzinata, a spese esterne, una certa quantità di energia (aria compressa), come nel motore a elastico è necessario caricare la mazzetta.

Le parti costituenti il motore ad aria compressa sono: i cilindri, i pistoni, le bielle, l'albero motore, la distribuzione,

alle quali naturalmente è necessario aggiungere il serbatoio per aria; secondo la disposizione dei cilindri si hanno motori coi cilindri in linea e motori coi cilindri a stella; gli ultimi possono essere fissi o rotativi. Il tipo più comune è quello a cilindri a stella, fissi. Tutti sanno che i pistoni scorrono entro i cilindri, e che il movimento rettilineo alternativo dei pistoni viene trasformato in quello rotatorio dell'albero motore. La distribuzione consiste dei dispositivi atti a far affluire l'aria compressa nei cilindri che devono compiere il lavoro, ed a far defluire l'aria dai cilindri che avendo compiuto il proprio lavoro devono tornare liberamente nella posizione della quale avrà inizio il loro turno di lavoro.

Le figure 1) e 2) rappresentano un motore ad aria compressa a 3 cilindri a stella, fissi. È questo il tipo più semplice e di migliori caratteristiche.

La fig. 1) rappresenta la sezione longitudinale: in essa a indica il carter o corpo, di costruzione leggera, aperto posteriormente, al quale sono fissati i cilindri b , gli assi dei quali formano fra loro tre angoli uguali, di 120 gradi ciascuno. Con la lettera c è indicata la boccola dell'albero motore, dalla quale partono i tre tubi di immissione e scarico d , ed il tubo di presa dal serbatoio. Tutte queste parti, saldate a stagno, formano un blocco unico.

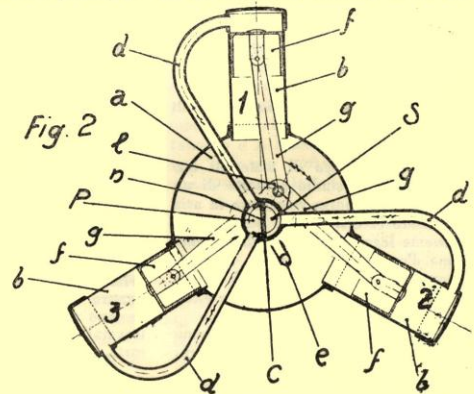
Nella fig. 2) sono rappresentate, sovrapposte, due sezioni normali all'albero: una fatta sugli assi dei cilindri, ed una fatta sugli assi dei tubi d .

Tutte le parti finora menzionate, che sono fisse, sono generalmente costruite in ottone, sia in lamiera che tornito, secondo i casi.

Nell'interno dei cilindri scorrono i pistoni f , collegati per mezzo delle bielle g alla boccola h del perno i , che si trova all'estremità della manovella l , solidale con l'albero motore m .

Sono queste le parti mobili del motore, che si costruiscono in acciaio, ad eccezione della boccola h , che deve essere di materiale più tenero, ottone, per evitare gli aggrappamenti.

Nell'interno della boccola e , anteriormente agli sbocchi dei tubi d , si ha una scanalatura circolare A , nella quale sbocca il tubo e di presa dell'aria. L'albero motore a sua volta, oltre ad essere filettato nella parte anteriore esterna al corpo del motore, in quella posteriore è cavo, e la cavità è divisa in due parti da un diaframma inclinato n . Le due



cavità risultanti sono in comunicazione con l'esterno mediante una serie di fori posti in corrispondenza della scanalatura A ; l'aria compressa, proveniente dal serbatoio può sempre penetrare nella cavità anteriore, detta perciò camera di pressione. Una fessura P , situata in corrispondenza degli assi dei tubi d , distribuisce, durante la rotazione dell'albero, l'aria compressa ai vari cilindri successivamente. Posteriormente al diaframma n , anche questa in corrispondenza degli assi dei tubi d , attraverso di essa l'aria contenuta nei cilindri che non lavorano può uscire liberamente, attraverso la cavità dell'albero, aperta posteriormente, e che perciò è detta camera di scarico.

Il complesso boccola c ad albero m , costituisce la distribuzione, il cui funzionamento è il seguente.

Osservando la fig. 2) si nota che la camera di pressione, situata nella parte sinistra dell'albero, è in comunicazione con l'interno dei cilindri 1 e 3, dei quali il primo è all'inizio ed il secondo alla fine della corsa utile, dato il senso di rotazione indicato dalla freccia. L'aria quindi seguendo le frecce segnate nell'interno dei tubi d dei due cilindri 1 e 3 spinge i pistoni verso il basso, intendendo per direzione in basso quella verso l'albero, e in alto quella contraria all'albero, facendo ruotare l'albero.

Giarella

(Continua).

LEZIONI SUL MOTORE

V.

Il ciclo teorico dei motori a scoppio a quattro tempi, che abbiamo descritto nell'ultima lezione, subisce in pratica notevoli modificazioni. Come al solito cercheremo di renderci conto delle ragioni che determinano tali modificazioni seguendo il filo conduttore della logica.

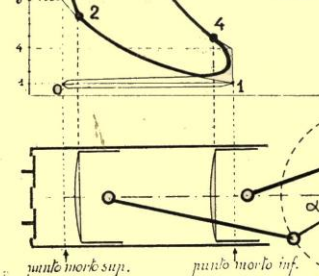
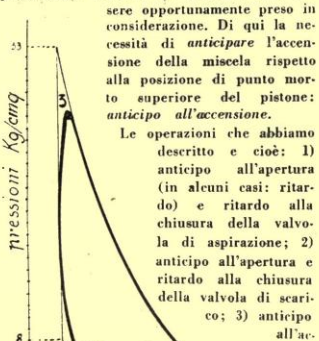
Il ciclo teorico descritto in precedenza si realizzerebbe:

- 1) quando la miscela, che opera nel cilindro, si comportasse come un gas perfetto, un gas ideale, cioè, senza difetti che seguisse esattamente le leggi fondamentali dei gas (Boyle-Marriott e Gay Lussac);
- 2) quando la miscela penetrasse ed uscisse dal cilindro esattamente nei tempi previsti teoricamente;
- 3) quando l'accensione di tutta la massa della miscela avvenisse istantaneamente, ed infine
- 4) quando non vi fosse assorbimento di calore attraverso le pareti del cilindro da parte dell'acqua o dell'aria di raffreddamento.

Ora, invece, in natura non esistono gas perfetti; la miscela ha una massa e quindi una inerzia che ritarda i suoi movimenti rispetto a quelli del pistone nel cilindro. Per ovviare a tali inevitabili inconvenienti, e per ottenere quindi il massimo effetto utile nella realizzazione pratica del ciclo, si è cercato di giocare opportunamente sui tempi di apertura e chiusura delle valvole di aspirazione e di scarico e così pure sull'accensione della miscela.

A questo scopo si fa avvenire un poco prima l'apertura della valvola di aspirazione: *anticipo all'ammissione* (per motori ad un numero basso di cilindri tale apertura si fa avvenire un poco dopo) rispetto alla posizione di punto morto superiore del pistone e si ritarda la chiusura di detta valvola rispetto al punto morto inferiore. La valvola di scarico viene anche essa aperta in anticipo: *anticipo allo scarico*, e chiusa in ritardo rispetto alle posizioni di punto morto del pistone.

Inoltre la massa della miscela non si incendia istantaneamente, ma impiega un certo tempo che, pur essendo brevissimo, (una piccolissima frazione di secondo) deve essere opportunamente preso in considerazione. Di qui la necessità di *anticipare* l'accensione della miscela rispetto alla posizione di punto morto superiore del pistone: *anticipo all'accensione*.



ensione, costituiscono la *regolazione* della distribuzione. Essa ha per scopo una maggiore utilizzazione del ciclo in modo da ottenere, in definitiva, il massimo rendimento del motore.

L'andamento delle pressioni nel cilindro viene modificato, nei confronti del ciclo teorico, come appare nella fig. 1.

Giova alcune volte rappresentare la regolazione della distribuzione con un diagramma chiamato *circolare* che viene costruito nel modo seguente: su di una spirale che, con i suoi due giri, rappresenta le rotazioni della manovella motrice durante le quali avvengono le fasi, si segnano i punti in cui si trova il bottone della manovella

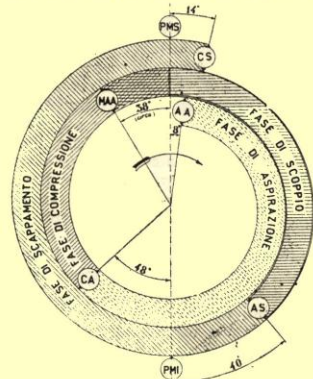


Fig. 2. — Diagramma circolare della distribuzione del motore per aviazione Isotta Fraschini «Asso 500»:

- PMS — punto morto superiore del pistone
- PMI — punto morto inferiore del pistone
- AA — Inizio apertura della valvola d'aspirazione
- AS — Inizio apertura delle valvole di scarico
- CS — Chiusura delle valvole di scarico
- MAA — Massimo anticipo dell'accensione

stessa al momento dell'apertura e chiusura delle valvole nonché dell'accensione della miscela. Un diagramma del genere è indicato nella fig. 2, dove è rappresentato quello relativo al motore Isotta Fraschini

rapporto di compressione e	5	6	7	8
rendimento termico teorico	0,44	0,47	0,50	0,52
rendimento termico tenendo conto della realizzazione pratica del ciclo	0,31	0,35	0,35	0,36

«Asso» 500 HP.; un altro ancora è quello riportato nella fig. 3 relativo al motore Isotta Fraschini «V 6» 250 HP. Come è facile notare, nel primo è stato adottato un anticipo all'ammissione, nel secondo invece un ritardo.

Dalla figura 1 rileviamo dunque che il ciclo pratico si scosta sensibilmente da quello teorico. L'area limitata dalla linea piena (ciclo pratico) è inferiore all'area limitata dalla linea sottile (ciclo teorico). Siccome l'area del ciclo, si dimostra, rappresenta proprio il lavoro compiuto dalla miscela, durante le fasi, se ne deduce che col passaggio dal ciclo teorico al ciclo pratico deve necessariamente considerarsi una perdita di lavoro, equivalente alla differenza delle due aree.

Infatti i valori dei rendimenti termici — variabili col rapporto di compressione, come si è visto nella

III lezione (1) — si riducono a valori riportati nella seguente tabellina quando si tiene conto della perdita che si verifica passando dalla considerazione del ciclo teorico al ciclo pratico di funzionamento.

(1) Vedi *L'aquilone* n. 17, pag. 7.

U. Luceardi

LE SCUOLE BENGASI

Il giorno 17 maggio è stata inaugurata la Scuola di modelli volanti della Sede Coloniale di Bengasi della R.U.N.A., alla presenza del Presidente della Sede, del Delegato all'aeromodellismo, e del Direttore della R. Scuola secondaria di avviamento, nei locali della quale è stata istituita. Il Presidente ha illustrato ai giovani allievi, che sommano a sessanta, gli scopi della scuola e dell'aeromodellismo, esortandoli a seguire con volontà ed impegno i corsi.

Le lezioni hanno avuto inizio il giorno 22 maggio.

Al termine della cerimonia il Presidente ha inviato a S. E. il Governatore Generale della Libia il seguente telegramma:

«Maresciallo dell'Aria Italo Balbo - Tripoli. — Iniziandosi oggi primo corso aeromodellismo soci R.U.N.A. e sessanta allievi rivolgono memore devoto pensiero «Eccellenza Vostra inneggiando intrepido trasvolatore atlantico ed animatore migliori attività Colonia. Fascisticamente. — f.to Presidente R.U.N.A. RANIERO EGIDI».

al quale S. E. Balbo ha così risposto: «Comm. Egidi - Presidente R.U.N.A. - Bengasi. — Ringrazio per gentile telegramma e compiaciomi sviluppo attività vostro Ente per propaganda aeronautica fra i giovani stop con cordiali saluti fascisti. «f.to: Maresciallo BALBO».

MILANO

Le lezioni presso il Gruppo «Gaby Angelini» procedono con assiduità e soddisfazione sia nel primo che nel secondo corso ed il numero degli allievi va giornalmente aumentando anche per merito di un simpatico articolo pubblicato giorni or sono nella «Cronaca milanese» del *Corriere della Sera*, alla cui redazione era stato passato dai nostri dirigenti il materiale usato nella compilazione dello scritto stesso.

Il 3 maggio il camerata Della Torre, delegato del Gruppo «Gaby Angelini», sul campo di Taliedo, dopo aver illustrato ad un buon numero di allievi il pilotaggio di un aereo, ha volato sopra un apparecchio Bonomi, tenendo l'aria per 2 minuti e 30 secondi.

Il 17 dello stesso mese, presentato dal delegato del Gruppo, Ermanno Bazzocchi, che tante vittorie ha ottenuto nelle gare di modelli volanti, ed oggi Littore d'ingegneria per aver progettato un aereo, ha tenuto agli allievi del secondo corso una interessantissima conferenza, narrando le diverse fasi in cui egli è passato per venire dall'aeromodellismo alla costruzione del suo veleggiatore e indugiandosi anche sui particolari studi compiuti alla galleria del vento con un modello della «Pulce del cielo» di Miguet e sui vantaggi che si potrebbero raggiungere, rispetto agli altri aeromodelli, con una riproduzione in modello volante di questo noto apparecchio.

La conferenza è stata gradita moltissimo dagli allievi, ai quali il Bazzocchi ha promesso di tornare presto a parlare.

POLA

E' imminente la istituzione nella nostra città di una Scuola di aeromodellismo destinata a raccogliere i giovani, o i giovanissimi, che desiderano svolgere l'attività aeromodellistica. L'iniziativa è dovuta alla Sezione Autonoma dell'Istria, della R. U. Naz. Aeronautica, che si intitola al nome glorioso di «Egidio Grego», la quale, ottenuta l'approvazione della Sede centrale e portata a buon punto l'organizzazione, darà inizio tra qualche giorno al primo corso di aeromodellismo che si svolgerà in accordo col Comitato provinciale dell'Opera Balilla e col Comando Federale dei Fasci Giovani di Combattimento.

Il primo corso, della durata di mesi due, avrà carattere eminentemente pratico e di-



Ecco uno dei nostri più accaniti propagandisti, Costanzo Ricci, del Collegio vescovile di Mondovì, che dimostra praticamente la utilità del volo librato.

mostrativo e sarà alla portata della generalità dei giovani. Sarà svolto inizialmente un insegnamento di disegno, per quanto è sufficiente alla costruzione dei modelli volanti e, successivamente, l'istruzione teorica e pratica verrà integrata dalla parte sperimentale di volo degli aeromodelli sul campo.

CREMONA

Presso la R. Scuola tecnica industriale Ala Ponzone Cimino si inizierà un corso per costruzione di aeromodelli. Il Corso, completamente gratuito per gli iscritti alla R.U.N.A., è diretto dal delegato all'aeromodellismo camerata Ernesto Dragoni. Le lezioni pratiche si svolgeranno nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì dalle ore 18 alle 20.

VERONA

Il corso di aeromodellismo indetto da questa Sede provinciale della R.U.N.A. ha luogo presso la R. Scuola industriale di Verona.

Dato il carattere teorico-pratico di tale

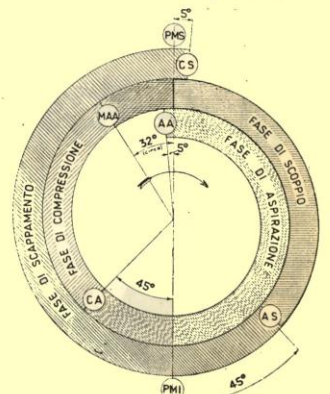


Fig. 3. — Diagramma circolare della distribuzione del motore per aviazione Isotta Fraschini «V 6» 250 HP. Notazioni analoghe a quelle della fig. 2.

corso, non sarebbe stato possibile trovare sede migliore e più adatta.

L'ing. Villanova, direttore della R. Scuola industriale, ha messo a disposizione della R.U.N.A. le sue aule per l'insegnamento teorico ed un laboratorio di falegnameria perfettamente e modernamente attrezzato nel quale, sotto la guida tecnica dell'ing. Ribali, possono lavorare circa una cinquantina di allievi.

Si deve tener presente che la Regia Scuola Industriale, avendo organizzato per parecchi anni corsi autorizzati dal Ministero dell'Aeronautica per motoristi e montatori di aviazione, dispone di molto materiale didattico.

Gli allievi in numero di 46 sono stati divisi in due squadre e l'insegnamento ha luogo secondo il seguente orario. Lunedì dalle 16 alle 18 I Squadra; Martedì dalle 16 alle 18 II Squadra; Mercoledì dalle 16 alle 18 I Squadra; Giovedì dalle 16 alle 18 II Squadra; Domenica dalle 8 alle 12 I e II Squadra.

In tal modo ogni allievo assiste a tre lezioni settimanali.

Il presidente, il vice-presidente della R.U.N.A. veronese si interessano continuamente del corso e fanno frequenti visite.

L'OSTERIA DEL PALLONARO

VI.

Non esiste... l'aviazione

— Insomma, dite quel che volete, ma io rimango nella mia opinione, egregi signori... No, no; inutile insistere... Affermo e sostengo che quella che voi chiamate aeronautica, aviazione, o come vi piace, *non esiste*, non è mai esistita e non esisterà mai... almeno come attività legittima e lecita all'uomo.

Il personaggio che aveva emessa questa straordinaria e recisa sentenza, picchiò in terra il bastone e si guardò intorno con aria di sfida. Era un ometto sulla settantina che, stando seduto a un tavolo dell'osteria, sfiorava appena il suolo con la punta dei piedi. Vestiva in modo digiuno-issimo; giacca nera con falde, abbottonatissima, calzoni millerighe, panciotto fantasia, colletto duro a risvolti e cravatta nera a nodo. Spinta assai indietro sulla nuca, si equilibrava un'imponente *bombetta*.

Tutto l'insieme spirava autorità e importanza; per quanto il colletto avrebbe potuto essere più candido e l'abito meno lustrato.

— Ma scusi, cancelliere, — esclamò accalorato il suo vicino, uomo sulla trentina, in tenuta da cacciatore — finché scherza va bene...

L'uomo interruppe con un gesto perentorio il suo interlocutore, vuotò di colpo il bicchiere e si forbi i baffi e la barbetta.

— La prego, signor mio, — disse squadrandolo di sopra le lenti e pun-

a riscaldarsi. — Ma accipicchia, come se *ponno* di certe cose? Guardi lì sul muro dell'osteria: quello è un pallone e ci ho viaggiato io... Questo signore ha volato *nun se sa* quanto... *ci avemo* un'aviazione che, *servoguno*, fa spavento... c'è chi è andato al polo, chi ha fatto il giro del mondo...; volano pure i somari, oggi, i pianoforti e le suocere e Lei ce viè a di che l'aeronautica non esiste! *Me fa specie* d'una persona istruita come Lei, cancelliere di pretura e cavaliere. A un altro gli avrei detto: *ma va' a magna' er sapone!* — e l'indignato Pallonaro s'allontanò, maestosamente rollando.

— Bisogna che dia una lezione a quell'impertinente! — squittì il vecchio saltando a terra e brandendo il bastone, il cui manico raffigurava una testa di levriero dagli occhi di vetro giallo.

Lo trattenemmo con una certa fatica e lo rimettemmo sulla sua seggiola.

— Si calmi, cavaliere! — lo esortai. — L'oste ha detto che avrebbe consigliato un altro a mangiare il sapone. Lei, giurista di grande esperienza, meglio di chiunque può giudicare che la frase non La riguarda... — Infatti; — ammise un po' rabbonito il cancelliere — a norma di legge il fatto non costituisce reato flagrante... Ingiuria indiretta e, forse, preterintenzionale...

— Ci sviluppi piuttosto il suo interessante punto di vista, che davvero è notevolissimo per audacia e originalità. — mi affrettai ad aggiungere troncando la dotta dissertazione legale.

Evidentemente l'omino era sensibile all'adulazione, perchè sorrise e portò alle labbra il bicchiere colmo che gli porgevo.

— Cercherò di farmi capire, usando termini dozzinali.

Ringraziammo commossi.

— Non m'intrompiano! — scattò. — Prendiamo, per esempio, un uomo qualunque, anche un bambino, e posiamolo in terra. Che succede? Nulla, signori, assolutamente nulla di strano o pericoloso.

L'individuo, oggetto della nostra esperienza, resterà fermo o se ne andrà nella forma più pacifica e meno pericolosa. Perché? Perché l'uomo è animale terrestre ed i suoi arti locomotori (gambe, dice il volgo) sono appunto congegnati e destinati a muoversi sulla terra... Mi seguono loro?

— Con la più viva attenzione, cavaliere! — rassicurai, ossequioso.

— Bene. Prendiamo ora lo stesso individuo e gettiamolo in acqua dall'alto di un ponte o di una nave. Che accadrà in questo caso?

— Che quello manda un urlo, corrono le guardie e andiamo a finire in gattabuia... — brontolò l'aviatore.

— Non faccia lo spiritoso, Lei; signor mio... Si vede che passa la sua vita con la testa fra le nuvole. Accade, dicevo, che bene o male il nostro uomo si tiene a galla; e c'è la sua ragione! Le gambe, infatti, e le braccia possono, sino a un certo punto, adempiere le funzioni proprie

delle pinne e delle code dei pesci; ma, signori miei, — gridò esaltandosi il vecchietto — se lasciamo cadere qualcuno dall'alto d'una torre o di una delle vostre grossolane macchine volanti, precipita e si fracassa ineluttabilmente e *senza appello!* La grande legislazione della natura ha negato agli uomini gli organi del volo, capite? L'uomo non può e non deve violare queste leggi perchè...

— Ma perbacco, cavaliere. Lei non può esser cieco fino a questo punto... — gridò, irritato, l'aviatore. — Che sono quei due lassù? Aeroplani! Chi sono io? Un pilota con 1300 ore di volo...

— Tutto questo non m'interessa! — rimbeccò urlando e battendo il bastone sul tavolo l'irascibile cancelliere. — Anche il furto e l'omicidio sono contro la legge, eppure esistono ladri e assassini come ci sono aviatori... E che vuol dire? Aviatori e delinquenti commettono i loro reati contro le leggi fisiche e quelle umane a loro rischio e pericolo. Solo l'uomo in regola con la legge vive al coperto da sorprese e da guai. L'uomo onesto, — concluse, scendendo dalla sua seggiola e gettando una moneta sul tavolo — non teme improvvisi spiacevoli, e chi si tiene, secondo natura, alla superficie terrestre, è immune dagli innumerevoli e gravissimi incidenti che costituiscono una giusta espiazione per l'insolente temerità dei vostri cosiddetti volatori... Buon giorno!



Me fa specie d'una persona istruita come lei.

Tutto impettito e rosso il cancelliere s'avviò all'uscita, ma scivolò su una buccia d'arancio, cadde e si ruppe il naso.

— Annamo, cavaliere, — disse il Pallonaro accorrendo. — Venga a mettere la testa sotto la fontanella. Le farà bene!

(Continua.)

Il castellano dell'aria



(Continuazione della 5ª pagina.)

FILIPPO MEZZACAPPO - Velletri. — Vedrai che, automaticamente, si rinnoverà anche la tessera. Stiamo ancora una volta facendo un'inchiesta per trovare le cause di certi ritardi nell'arrivo a certi abbonati del giornale. Il discorso è in forma alquanto balorda, ma tu hai capito benissimo. Scrivimi ancora.

OCCHIO DI FALCO - Roma. — Ti ho fatto spedire le copie che tu mi hai chieste per la propaganda. Mi auguro che il successo sia pari all'entusiasmo col quale inizi il tuo lavoro in favore del tuo giornale. Il quale giornale (e lo scrivo a te con la speranza che molti altri aquilotti e rondini leggano queste righe), il quale giornale, dicevo, sta diventando qualche cosa di più e di meglio di un semplice giornale. *L'aquilone* vuole radunare attorno a sé tutti i suoi abbonati come in un club, in un circolo, meglio: in una famiglia. Difatti, nelle tessere che noi distribuiamo ai soci tu trovi scritto: «Il Tal dei Tali fa parte dell'aerofamiglia de *L'aquilone*». Sono allo studio molte «idee», mercè le quali i soci de *L'aquilone* si sentiranno ancora di più uniti. Vedrai... Ti mando subito un paio di giuochi dell'Ala Littoria.

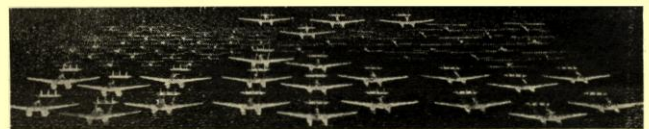
GIANFRANCO LEVI - Brescia. — Per conseguire la specializzazione in ingegneria aeronautica bisogna prima laurearsi in ingegneria industriale, e poi seguire un corso di specializzazione di due anni. Tali corsi di specializzazione si tengono presso le Università di Torino, Roma e Napoli.

EVA ODORICO - Gradisca. — Perché proprio il IV Stormo? C. T. significa caccia terrestre. Lo stormo è composto di due o più gruppi, ogni gruppo è composto di due o

più squadriglie, una squadriglia è composta di sei fino a dodici apparecchi. Recentemente noi abbiamo pubblicato un interessante articolo sulle formazioni. Non l'hai letto? Si stanno eseguendo le spedizioni degli apparecchietti offerti dalla R.U.N.A. Ti mando i supplementi e il numero de *L'ala d'Italia* (e poi a *L'ala d'Italia* dicono che io non faccio loro della buona pubblicità!).

LUCIANO CENESE (o Senese) di Genova — chi è? Questo bravo Luciano, come tanti altri smemorati, scrive chiedendoci il supplemento al N. 21, ma si guarda bene dal fare sapere come si chiama e dove abita. Questo straordinario ragazzo chiede, anche quando ci sarà il raduno a Genova. Faccio presto a rispondere. Il raduno ci sarà quando l'Italia avrà finito di regolare i suoi conti. Legga, a pag. 3, la premessa all'annuncio del raduno romano.

VINCENZO CASTRUCCI - Roma. — Preparati i soldarelli in bocca, chè «Il costruttore di aeromodelli» è quasi pronto. Credo che riuscirà un libro veramente interessante. Sentì un po': ho veduto proprio in questi giorni due pubblicazioni straniere sull'aeromodellismo. Una è inglese: un grosso libro pieno di molte cose inutili e puerili; un'altra è troppo elementare, e quindi utile ai soli novellini. Il tanto atteso «Costruttore di aeromodelli», invece, sarà un grosso libro pieno di cose interessanti. Il novellino imparerà a costruire il suo primo semplice aeromodello e il costruttore navigato perfezionerà e accrescerà le sue conoscenze. Accanto alle esposizioni tecniche troverai una interessante e originale (bisogna dirlo) cronistoria fotografica dell'aeromodellismo italiano e documentazioni originali fotografiche dell'attività straniera. Apprendo che vuoi



Con una pazienza e un'abilità ammirevoli un operaio milanese ha costruito questa flotta di modelli di idrovolanti «Savoia-Marchetti».



Picchiò in terra il bastone e si guardò intorno con aria di sfida.

tandogli l'indice contro. — La prego di tener bene in mente che io non scherzo mai. Detesto i frivoli e riprovevoli atteggiamenti dello spirito, sintomi inequivocabili di vacuità cerebrale...

— *Ammappello!*... — commentò a bassa voce il sor Tito che mi sedeva di fronte.

— Eh? Come avete detto? — scattò il vecchietto volgendosi inviperito.

— Io? Dicevo: come... parla bene!

— O bene o male, non tollero in-frammettenze!

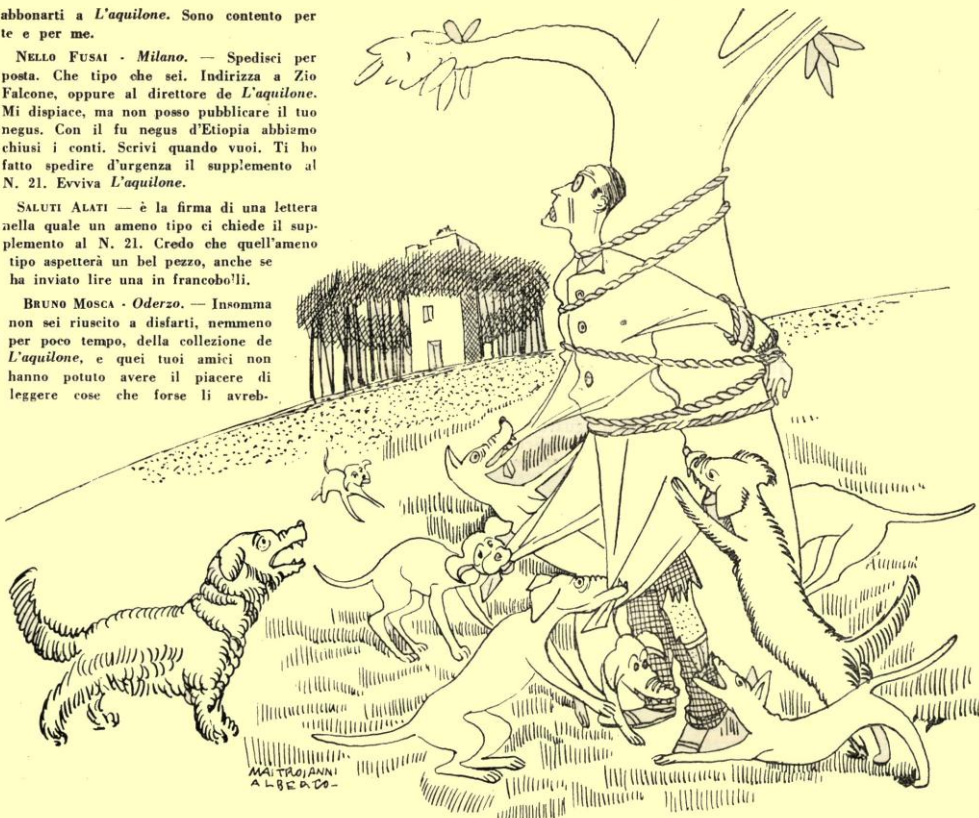
— Eh! Calma, calma, *sor cosetto!* — esclamò il Pallonaro cominciando

abbonarti a *L'aquilone*. Sono contento per te e per me.

NELLO FUSAI - *Milano*. — Spedisci per posta. Che tipo che sei. Indirizza a Zio Falcone, oppure al direttore de *L'aquilone*. Mi dispiace, ma non posso pubblicare il tuo negus. Con il fu negus d'Etiopia abbiamo chiusi i conti. Scrivi quando vuoi. Ti ho fatto spedire d'urgenza il supplemento al N. 21. Evviva *L'aquilone*.

SALUTI ALATI — è la firma di una lettera nella quale un ameno tipo ci chiede il supplemento al N. 21. Credo che quell'ameño tipo aspetterà un bel pezzo, anche se ha inviato lire una in francobollo.

BRUNO MOSCA - *Oderzo*. — Insomma non sei riuscito a disfarti, nemmeno per poco tempo, della collezione de *L'aquilone*, e quei tuoi amici non hanno potuto avere il piacere di leggere cose che forse li avreb-



Non sappiamo quanti di voi conoscano l'ing. Bi. Egli è un grande ingegnere e un entusiasta dell'aeromodellismo. Recatosi sabato 30 maggio alla Torraccia con i suoi migliori aeromodellisti, ha ottenuto un grande successo facendo eseguire interessanti lanci davanti al Capo del Governo e ad altissime autorità militari. Fin qui la cronaca fedele, che potremmo chiamare... storica. Ma ci sono i maligni. Un grande calunniatore è, per esempio, il pittore Alberto Mastroianni, il quale dà, dell'avvenimento da noi segnalato, una ben diversa versione. Mastroianni dice che, dopo un clamoroso insuccesso, l'ing. Bi è stato legato dai suoi allievi ad un albero. Il novello Atteone sarebbe dunque rimasto tutto un giorno e tutta una notte alla Torraccia, a scontare le sue malefatte.

bero interessati. Ti mando subito cinquanta copie che tu distribuirai fra i tuoi compagni. Ti ringrazio per le parole di elogio che hai avuto per il tuo giornale.

ENRICO BERTETTI - *Torino*. — Ti ringrazio vivamente per le tue, che capisco, sincere parole di plauso alla nostra opera. Alle tue domande credo che abbia risposto il supplemento al N. 21, il quale, come avrai visto, contiene i disegni di un modello con motore ad elastico. Il progettista è Calcaprina della R.U.N.A. di Genova. Saluti cordiali.

MARIO BRIOLI - *Faicchio*. — Ti devi rivolgere alla R.U.N.A. di Benevento. A Faicchio, disgraziatamente, non esiste nessuna delegazione della R.U.N.A. E dire che sarebbe necessario che vi fosse una rappresentanza di questo ente in ogni grande e medio centro d'Italia. Ti ho fatto spedire ciò che mi chiedi nella tua lettera.

IDO SAVI - *Milano*. — Ti ho fatto spedire (e tu le avrai già ricevute) venticinque copie de *L'aquilone*. Ti mando, anche, dieci cartoni R.U.N.A., invece di uno solo come ho spedito a tutti gli altri abbonati. Ti auguro, e mi auguro, un grande successo.

CARRELO REATRATILE - *Roma*. — La tessera ti è già stata spedita. Pubblicherò le fotografie: una è molto bella. Le fotografie eseguite al Centro d'Aeromodellismo sono riuscite bene e le pubblicheremo via via tutte.

CAMILLO BIANCHI - *Bergamo*. — La tua invenzione è stata già... inventata, nel 1932, da un aeromodellista che concorse alla Gara Nazionale. Mi dispiace per te. Ti abbiamo spedito il supplemento.

GUGLIELMO RASTELLI - *Pesaro*. — Il tuo sistema è complicato e darebbe un misero rendimento, dati gli attriti provocati dalle trasmissioni. Inoltre, la seconda elica propulsiva dà rendimento scarso. Ti sei accorto che tutti i nuovi aeroplani sono muniti di motori in linea e non in tandem? E' segno che i progettisti rinunciano al

vantaggio della buona forma aerodinamica consentita dal complesso dei motori uno dietro l'altro, per non avere uno scarso rendimento dell'elica posteriore. Se vuoi, puoi mettere due elastici nella fusoliera, usando una trasmissione a ruote dentate.

LUIGI BACCHI - *Milano*. — L'ingegner Soffistico mi ha restituito la tua invenzione perchè incomprendibile. Cosa volevi dire? Spiegati chiaramente.

PIETRO CILONA - *Palermo*. — Ha scritto all'amministrazione, senza comunicare il suo indirizzo, chiedendo informazioni. Gli rispondo io. Con la licenza di isituto medio inferiore si può concorrere ad uno dei bandi che ogni anno vengono pubblicati dal Ministero dell'Aeronautica. Quello di quest'anno si è chiuso a marzo. Probabilmente non verrà bandito un altro a ottobre.

MARCELLO MUGELLINI - *Roma*. — Il signor... Zio Falcone ricambia i saluti.

UMBERTO TURELLO - *Torino*. — Non posso darti l'informazione che mi chiedi. Tanti saluti cordiali.

LAMBERTO CECALATTI - *Roma*. — Abbi, anche tu, ancora un po' di pazienza e perdona al troppo occupato Giarella.

GIORGIO SIMONINI - *Genova*. — Mi congratulo per il tuo bello e simpatico entusiasmo.

COSTANTINO REGINATO - *Torino*. — Fai bene a pensare prima agli esami e poi a *L'aquilone*. Io so cosa vuol dire esami: ansie per arrivarci, dolori per superarli, e quattrini che devono spendere i poveri genitori. Ti ringrazio del nuovo abbonato che hai pro-

curato al giornale. Come tu sai, non si tratta di un semplice abbonato, ma di un vero e proprio socio, una specie di fratello, insomma. Io mi sono messo in mente che gli aeronipoti de *L'aquilone* debbano rimanere legati per tutta la vita. Immagina tu fra vent'anni, per esempio, una grande adunata di tutti coloro che furono (cioè che sono ora) dei ragazzi e delle fanciulle abbonati a questo — diciamo — simpatico giornale. Ecco perchè io provo una grande gioia ogni volta che un mio aeronipote si offre di fare propaganda in favore di queste mie bislacche idee. Ti mando, dunque, copie di saggio, l'elenco degli abbonati torinesi (sono già parecchietti; e più del doppio, e forse del triplo, sono i lettori

semplici, cioè coloro che acquistano il giornale ogni settimana dal giornalaio), e ti mando, anche, un cartone e un numero de *L'ala d'Italia*. Tieni presente che ti spetta una fotografia aerea in premio. Dimmi quale desideri. Ringrazia la tua mamma del saluto gentile e dille i miei omaggi. Quando una mamma mi saluta — io che la mamma non ce l'ho più — mi commuovo tanto. Non posso ricambiare i saluti in rima, perchè ho un fatto personale con i poeti (escludi Leopardi e Dante, per piacere). Salutami Massimo.

MARIO DEL VESCOVO - *Roma*. — Nessun francobollo, quando si scrive a me. Per chi mi hai preso? Per un volgare speculatore? Non so ancora il giorno preciso, ma credo che « Il costruttore di aeromodelli » uscirà proprio entro il mese di giugno. Maggiori particolari li conoscerai se leggerai la risposta che ho data a Vincenzo Castrucci.

Zio Falcone

USCIRÀ ENTRO GIUGNO

In ricca veste tipografica a cura di

GASTONE MARTINI e PAOLO NOBILI

Il costruttore di aeromodelli

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

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

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

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via R.vo Reno, 118 - BOLOGNA

METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1:8

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

"ELEKTRON", S. A. - MILANO

Via Princi e Umberto, 29 - Telefono: 65-128 - Teleg. ammi. METILEC



FARINA LATTEA "ERBA,"

IL SUPERALIMENTO DEL BAMBINO

Da usarsi dal 4°-5° mese in avanti

CARLO ERBA S. A. - MILANO



(Continuazione dal numero precedente)

— No, no, davvero. Solo volevo che smettessero tutte queste noiose ricerche da queste parti, non si poteva più stare in pace... — continuò il giovane, sempre più loquace. — Buona questa sigaretta!

— Oh sì, sono eccellenti; ed io le apprezzo in modo straordinario. Non potrei lavorare senza. Dunque ascoltatevi, caro Passaguai. Ho bisogno del vostro aeroplano e l'avrò! Beninteso che a un ragazzo simpatico come voi intendo pagarlo... Niente proteste. Avete le tasche troppe vuote per rifiutare... Ecco, vedete. Neanche io ho denaro liquido con me; ma vi lascio queste tre perle: guardate, le metto qui. Sono bellissime e valgono almeno quanto cinque dei vostri Passaguai.

Jim aspirava le ultime boccate della sua squisita sigaretta e rideva, rideva come non aveva mai fatto in vita sua.

— Ah questa è buffa, caro il mio pirata! Proprio idiota! Smettetela una buona volta. Che, ve ne andate? Non toccate il mio Passaguai, o vi tiro un sasso. Se vengo lì state fresco...

— Già; ma il guaio è che non potete venir qui... Provate!

— Curiosa! Le gambe non mi reggono... E si che non ho bevuto... Proprio, non posso muovermi... Beh! Farò una dormitina qui, ho un sonno maledetto... Ehi, pirata, mi siete simpatico anche voi. Prendete pure il coso... come lo chiamate... no il Passaguai; quello sono io, avete detto voi; insomma, quell'affare lì... il mio apparecchio, ecco!

Fate pure un giro; non del mondo, mi raccomando; e tornate presto... Che gusto ci si provi a volare, proprio non lo capisco... — barbugliò, sdraiandosi e sbadigliando. — Sì sta così bene a dormire al sole...

E con un voluttuoso mugolio, Jim si sommerse in un sonno profondissimo.

Sal Manassar lo contemplò un'istante, con un'espressione mista d'ironia, simpatia e pietà. Poi trasse un profondo sospiro e mormorò:

— Bah; è la vita!

Sollevò Jim tra le braccia e andò a deporlo sul canotto automobile che si dondolava all'ancora al riparo di alcune rocce.

Prese le tre perle che aveva offerte in cambio del Passaguai, ve ne aggiunse altre due. Le avvolse in un fazzoletto e le infilò in una tasca di Jim.

Poi scrisse per qualche minuto su un foglio e lo fissò con uno spillo, su un banco del canotto.

Quando tutto gli parve in ordine, Sal prese la sua valigetta e raggiunse rapidamente il sandalino del Passaguai.

Dopo una mezz'ora di andirivieni fra il canotto e l'apparecchio allo scopo di rifornire questo con la benzina che aveva portata dal Northern Star, Sal Manassar s'accomodò definitivamente nella carlinga ed avviò il motore.

Dopo cinque minuti il sonante ruggito del Passaguai si smorzava all'orizzonte, mentre di fra le rocce,

vasto, profondo, regolare, dilagava il russare pacifico di Jim, aviatore appiattato.

CAPITOLO XXXI

Voce di donna

Verso mezzogiorno Jim mutò di lato, perché un fianco tutto pesto lo infastidiva; e il bel russare, che per alcuni istanti aveva perduta la sua maestosa regolarità, riprese in pieno, sebbene qualche critico musicale sottile avrebbe potuto notargli un indebolimento di tono.

Solo alle due del pomeriggio accadde qualcosa di notevole. Una lama di sole, che fino a quel momento non aveva fatto altro che insidiosamente circuire uno scoglio, colpi, silenziosa e trionfale, il viso del dormiente.

Ora, il sole del primo pomeriggio, in una latitudine sub-tropicale, o risveglia o fa dormire per l'eternità. Jim si svegliò. Appena ebbe aperti gli occhi, guardò con severità il sole disturbatore, ma li richiuse sull'istante, mezzo accecato.

Si stropicciò le palpebre, si contorse, sbadigliò sonorissimamente, si levò a sedere e tornò a sbadigliare.

Si decise finalmente a guardarsi attorno e lo fece con un'aria supremamente imbecille; poi il suo torpido cervello, cigolando e traballando come un vecchio tassì, entrò in funzione di malavoglia. Ed ecco le cose importanti che il dormiglione poté assodare: Egli era Jim; poi c'era un canotto automobile, dell'acqua marina e molte rocce.

Che nesso legava però tutto questo? Jim era aviatore, non marinaio e allora perché stava su un battello?

A questo punto il cervello accelerò i tempi.

Perbacco! Che ne era del Passaguai? Ecco, ecco! Il fumo si dissipava; la caccia al pirata, l'isola, la pistola, le perle, la sigaretta squisita... Ma il Passaguai, dov'era?

Jim saltò bruscamente in piedi, facendo barcollare il canotto paurosamente e un secondo più tardi si trovò seduto nell'acqua che gli arrivava alle spalle.

La caduta ebbe per effetto di sol-

levare l'atterrita indignazione d'un branco di pesciolini turisti che una guida anziana conduceva ad ammirare gli scogli, e di risvegliare completamente Jim.

Con tre o quattro interiezioni pittoresche, per quanto inutilissime, il giovane si risollevò aggrappandosi alla murata del canotto e solo allora si accorse dei foglietti lasciati da Sal Manassar.

Li scorse velocemente, in preda a un grande orgasmo e non capì nulla perché era bastata la sola prima frase per velargli la vista e fargli ronzare le orecchie.

"Nell'atto di partire col Passaguai..." era scritto.

Jim fu sul punto di cadere, ma si riebbe. Sali, spellandosi e grondando acqua, sullo scoglio più alto e scrutò intorno, con tutta l'anima nello sguardo. Terra e mare gli apparvero deserti e indifferenti e non poteva neanche illudersi che il Passaguai gli si celasse alla vista, perché non v'erano ostacoli.

Si lasciò cadere seduto, in preda a un profondo stupore, quasi abbruttimento. Gli venne di piangere e le palpebre gli si gonfiarono di lacrime brucianti; ma subito si vergognò come se si trovasse esposto alla curiosità beffarda di centinaia d'occhi attentissimi.

Strinse i pugni con furore e si accorse di avere ancora in mano i fogli trovati sul canotto. Gli venne allora l'idea di leggerli, tanto per far qualcosa e non pensare alla sua situazione, così drammatica e grottesca.

Cominciò col fare una cosa intelligente; svestirsi del tutto e porre i panni ad asciugare al sole e sè stesso riparato all'ombra.

Per quanto lo scritto fosse stato sciupato e sguallito dalle sue dita umide, pure era ancora leggibile.

Eccolo:

"Nell'atto di partire col Passaguai (alludo all'aeroplano, stavolta), mi sento nell'obbligo morale di manifestarvi la mia gratitudine.

L'importo dell'apparecchio lo troverete, convenientemente arrotondato, nella tasca sinistra dei vostri calzoni. (Inutile compiere il bel gesto di gettarlo via o di consegnarlo alla polizia; non fareste che beneficiare dei ladroni, assai più ladroni di me).

Ma le perle che vi lascio non costituiscono che il prezzo, generoso se vogliamo, del vostro Passaguai, ed io vi debbo anche della gratitudine perché m'avete reso un servizio fenomenale consentendomi, involontariamente forse, l'uso del vostro

aeroplano. Così mi salverò; col canotto m'avrebbero riacchiuffato.

Saldo perciò il mio debito lasciandovi il canotto. Troverete a bordo una carta con la posizione esatta dell'isola; regolandovi come un navigatore deve saper fare, in pochi ore vi troverete all'incrocio delle rotte postali Sydney-Seattle ed Hawai-San Francisco. I piroscafi vi passano a dozzine e voi sarete certamente ripescato prima dell'alba. Nell'armadietto di prua troverete viveri, acqua, e una pistola da segnalazione.

Avrei finito, se la vostra supremazia e buona fede non avessero ridestato nel mio incallitissimo animo una certa simpatia. Vi parlerò come al figlio che non ho mai avuto. Vi darò ottimi consigli; assai più preziosi delle perle.

Ma, stordito d'un ragazzaccio, come si fa a scendere su un'isola sconosciuta, dove quasi certamente si trova un tremendo pirata di cui andate in caccia, senza portare nemmeno un temperino addosso. Questa è la prima bestialità.

E questa è la seconda; ma come, giovane pàpero, avete sicuramente letto la descrizione di dozzine di cacce alle belve, sapete benissimo che si lega a un piolo una capretta perché la tigre o il leone vadano cortesemente a porsi sotto il tiro efficace dei cacciatori, e poi, abbagliato come un'allodola da un mio biglietto da visita, vi fermate a leggerlo comodamente... E non vi balena in mente che se c'è un biglietto, qualcuno ce l'ha messo con uno scopo e che questo qualcuno si può giurare che sia proprio quel tale terribile pirata...

Ed ecco la terza: il brigante vi si rivela e voi, come un allocco impagliato, accettate ad occhi chiusi la sigaretta che vi offre... Conseguenza: a un sonno da marmotta per otto ore filate, almeno.

E con questo vi saluto. Svegliatevi, ragazzo mio! Nel mondo o si è lupi o agnellate; e voi, perbacco, siete la più tenera delle agnelle, pur avendo qualcosa del lupo, però... Ve lo dico io che me ne intendo.

Fino ad oggi, scusatemi, ho l'idea che siate stato un mollusco e nulla più... Pilotare un aeroplano, sfidare la morte, è qualcosa; ma non basta. Bisogna cavalcare gli avvenimenti, e voi, se non sbaglio, avete fatto la parte del ciuco e vi siete fatto calcare da essi.

Siate uomo, ragazzaccio! Addio. Anzi, chi lo sa? Arrivederci!

Vostro Sal Manassar.

P. S. — Vi ho lasciato in ricordo il mio portasigarette; lo troverete a bordo. Attenzione! Offrite a chi vi dà fastidio quelle del lato inciso (le avete già provate) e fumate liberamente le altre".

Qui finiva il lungo scritto di Sal Manassar.

Jim respirò profondamente al termine della lettura e, in preda a un sentimento complesso e indefinibile, appallottolò i fogli per gettarli in mare ma, giunto sulla riva, rinunziò a quella idea; anzi, spianata alla meglio la carta, la piegò accuratamente e fece per metterla in tasca. Trovò la cosa impossibile perché era nudo. Serrò i denti per la stizza, ma tacque; andò a rimettersi i panni, ormai asciutti e si dette a camminare, prima lentamente, poi più svelto, tutto accigliato e impetuoso, quasi inseguisse qualcuno per punirlo, per picchiarlo.

Enzo Jemma

(Il seguito al prossimo numero).



Terra e mare gli apparvero deserti...