

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani



- Torquato, lo sciroppo!...

L'AQUILONE

Settimanale per i giovani

DIRETTORE: GASTONE MARTINI

ANNO IX

N. 29

16 luglio 1939-XVII

COSTA CENTESIMI SESSANTA

Direzione, Amministrazione e Uffici di Pubblicità in Roma
viale Libro e Moschetto 6 - Telef.: 45-317 - 487-823

Uffici Pubblicità di Milano in via del Gesù 6

ABBONAMENTO PER UN ANNO L. 25

PER UN SEMESTRE L. 13

ABBONAMENTI ALL'ESTERO

E NUMERI ARRETRATI IL DOPIO

Pubblicità: Lire 2 per ogni millimetro di colonna

Eseguiti i versamenti sul conto
corrente postale Num. 1-24718



EDITORIALE AERONAUTICA ROMA

Pubblicazioni associate

LE VIE DELL'ARIA

settimanale aeronautico illustrato di attualità politica e tecnica, al quale collaborano i più noti scrittori d'Italia e stranieri e a cui fanno capo servizi particolari di corrispondenza organizzati in tutto il mondo. Si pubblica in sei, otto e dodici pagine in grande formato e costa 30 centesimi il numero. Abbonamento annuo L. 12,50, estero il doppio.

L'ALA D'ITALIA

la veterana fra le pubblicazioni aeronautiche del mondo, fondata nel 1919 sotto gli auspici di Benito Mussolini, è una rivista quindicinale di circa sessanta pagine in carta patinata con tavole fuori testo in rotocalco. Un numero costa lire 2,50. - Abbonamento annuo lire 45. Estero il doppio.

RIVISTA DI DIRITTO AERONAUTICO

pubblicazione trimestrale in volumi di 120-150 pagine. Organo dell'Istituto internazionale di Diritto Aeronautico di Roma. Un fascicolo costa dieci lire. Abbonamento annuo L. 35, estero il doppio.

RIVISTA DI METEOROLOGIA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale scientifica a cura del Ministero dell'Aeronautica. Un fascicolo costa otto lire. Abbonamento annuo L. 24, estero il doppio.

RIVISTA DI MEDICINA AERONAUTICA

pubblicazione trimestrale, a cura dell'Ufficio Centrale di Sanità del Ministero dell'Aeronautica. Abbonamento annuo L. 25, un fascicolo L. 8, estero il doppio.

ATTI DI GUIDONIA

rivista periodica diretta da S. E. il Generale Ferrari. Pubblica estratti relativi ad esperienze e studi di Guidonia. Abbonamento a 12 numeri L. 30; un fascicolo L. 3.



IL BARACCONTE DELLE MARAVIGLIE



Quella che racconto qui è una storia americana; ma ascoltatela con attenzione: vale la pena. Un povero bimbo malato in una clinica di Nuova York aveva perso il sonno e l'appetito e si lamentava continuamente di non poter avere presso di sé un suo affezionato amico con le penne: un vispo e cinguettante canarino rimasto a casa, nella Virginia, lontana da lui quattro o cinquecento chilometri. Non essendovi un servizio aereo cui facile cosa sarebbe stato affidare un bagaglio sì leggero e tanto poco ingombrante, i genitori del bimbo ebbero una idea geniale, ispirata certamente dal famoso idrovolante composto « Mayo » il quale, come si sa, è formato da due apparecchi: uno più grande, il portante, e l'altro più piccolo, il portato. I genitori del bimbo malato ebbero, dunque, questa idea: racchiusero il piccolo canarino in una scatoletta di legno di balsa leggerissima ed assicuraronolo la scatoletta al ventre di un piccione viaggiatore. L'idea di usare il legno di balsa per la scatoletta che doveva ospitare il canarino, pare l'abbia avuta lo stesso bimbo malato, che è aeromodelista. Realizzato questo nuovo tipo di apparecchio composto, i genitori del bimbo dettero il « via » al piccione viaggiatore il quale, dopo un viaggio aereo durato una buona giornata, arrivò a destinazione: vale a dire in una colombaia situata ai bordi dell'Hudson, a poca distanza dall'ospedale dove il malatino era ricoverato. Fu così che il piccolo aeromodelista malato poté rientrare in possesso della bestiolina che tanto gli stava a cuore e ritrovare il sonno che da tanti giorni aveva perduto.

L'aviazione che ha indubbiamente rivoluzionato i rapporti fra gli uomini, sta anche alterando i rapporti della parentela. Non contenta di mettere, come ha fatto, lo scompiglio nelle tradizionali gerarchie umane questa nostra aviazione vuole adesso mettere il becco anche nelle famiglie e creare nuovi generi di parentele. Per esempio, l'Aero Club di Svezia conferisce il titolo di « zio dell'aria » e di « zia dell'aria » a quei cittadini svedesi che assumono a proprio carico le spese necessarie per far prendere il brevetto di pilota ad un giovane privo di mezzi. Almeno 1500 corone svedesi sono necessarie per diventare « zii dell'aria », ma tale somma non sembra essere eccessiva, perché già un centinaio di persone hanno voluto assicurarsi questa parentela di nuovo genere. Al cospetto di questi moderni e positivi zii aeronautici, cosa diventa il vecchio zio o la vecchia zia sorda che si presentava ogni anno a casa di tutti i giovanetti del mondo con un libro vecchio sotto il braccio o con un pacco di caramelle liquefatte dal caldo? Ditemelo: cosa diventa? Non diventa forse un brutto ricordo? — Detto questo, sento subito la irresistibile voglia di domandare: a quando anche da noi questi benefattori e sempre benedetti zii dell'aria? Ditemelo: a quando?

Se volete un buon consiglio, non fate mai il solletico agli aeroplani sotto le ali; i poverini ne soffrono moltissimo, ed alla lunga potrebbero anche morire. Questa è l'opinione di un tecnico americano, il quale, studiando i fenomeni delle vibrazioni alari, raccomanda ai progettisti di non sistemare

i motori troppo vicini alle « ascelle » dell'apparecchio, vale a dire troppo vicini alla giuntura delle ali con la fusoliera. Egli afferma che se pure i motori posti più verso l'estremità delle ali comportano, per il loro peso, un maggiore sforzo sull'attacco dell'ala e quindi richiedono una più solida costruzione dell'attacco stesso, tuttavia i vantaggi che se ne ottengono in fatto di vibrazioni sono notevolissimi. Difatti, egli ha potuto osservare che una gran parte degli incidenti di volo causati dal distacco delle ali è dovuta alla lenta ma implacabile opera delle vibrazioni che si esercitano appunto in posizione non ideale. Il tecnico americano riconosce per il primo che esistono dei motivi per cui i motori vengono piazzati dove lui non vorrebbe, ma ritiene che spesso l'assillo delle soluzioni sempre più brillanti fa trascurare gli svantaggi meno appariscenti ed immediati che un giorno però possono dare brutte sorprese.

Noi non vogliamo entrare in merito a questioni tecniche così particolari. Quello che soprattutto ci interessa è che anche gli aeroplani soffrono il solletico. Ogni giorno che passa più ci accorgiamo delle impressionanti affinità che l'uomo ha con l'aeroplano, suo diretto e legittimo discendente. Ma allora non è vero che l'umanità è l'ultimo piulo di quella scala darwiniana che, dalla letargica cellula acquatica, attraverso il pesce e lo scimmione, avrebbe dovuto condurci alla perfezione degli altissimi regni. Chi avrebbe mai immaginato che all'uomo, la più perfetta delle creature, dovesse succedere l'aeroplano? Eppure, c'era quasi da aspettarsi, a pensarci bene. Troppo forte era il nostro istinto di guardare per aria, per non sospettare qualcosa; ma francamente credevamo che non ci fosse stato bisogno di lasciare agli altri il compimento dell'opera. Avevamo l'orgoglio di considerarci l'ultima staffetta della grande corsa evolutiva verso la perfezione. Anche noi, come le vecchie scimmie che ci generarono e che vedevano ogni giorno accorciarsi la coda che non serviva più poiché preferivano attendere i frutti maturi che cadessero da sé e risparmiarsi la fatica di arrampicarsi, anche noi, sì, eravamo convinti che un giorno saremmo nati senza piedi, perché con il volo sarebbero divenuti inutili. Ma speravamo di rimanere uomini e non di trasformarci in macchine.

Ed ecco invece che l'aviazione prende il posto della umanità, così come noi avremmo preso, secondo Darwin, quello delle scimmie. Tutte le nostre piccole miserie, difatti, si vanno trasformando man mano negli aeroplani. Avete sentito? Già soffrono il solletico. Tra poco ci diranno che il motore picchierà in testa, ossia avranno l'emicrania, per la cattiva digestione di alcune qualità di benzina. Poi sentiremo i vecchi aeroplani lamentarsi quando cambierà il tempo, perché le loro ali saranno piene di calli.

E non sarà escluso di vedere i poveri apparecchi che compiono il volo cieco chiedere l'elemosina agli angoli delle strade.

L'IMBONITORE

AEROPLANI PICCOLISSIMI



— A tutto gas, perdinci: ci raggiunge!

Settimana Azzurra a RIMINI

Mentre *L'Aquilone* giunge nelle case dei nostri fedeli amici hanno inizio a Rimini le prove per l'ammissione degli apparecchi al IV Raduno aereo del Littorio. E' questa la seconda volta che l'importante competizione aerea internazionale fa centro a Rimini, per concludersi poi con una prova spettacolare di velocità su circuito, nel cielo di un'altra, anzi della più grande città balneare adriatica: il Lido di Venezia. Il raduno si svolgerà dal giorno 16 al 23 luglio. I concorrenti si riuniranno entro le ore 12 del giorno 15 sul campo di Rimini per prendere parte alle prove di ammissione e di valutazione.

Vi interesserà certamente un esame che faremo insieme del regolamento consegnato dagli organizzatori in base alle esperienze di altre tre manifestazioni del genere.

Innanzi tutto le prove di ammissione. Esse hanno lo scopo di definire la potenza motrice installata sugli apparecchi, di verificare le strumentazioni e le attrezzature di sicurezza, di valutare la capacità di carico e di accertare l'attitudine al decollo col carico che si è denunciato. Con la prima verifica si stabilirà dunque la potenza motrice denunciata dal concorrente. Tale potenza non deve superare i 250 cavalli, se l'apparecchio è monomotore, ed i 400 cavalli se bimotore. Con la seconda, invece, si controllerà l'esistenza a bordo della bussola, dei contagiri per i motori e dell'anemometro per l'indicazione della velocità. Per

gli apparecchi che vogliono superare la prova di navigazione notturna (superando la quale si totalizzeranno dei punti) si verificherà che essi siano muniti dell'indicatore di sbandamento e di virata, dell'impianto elettrico di illuminazione e di un faro per l'atterraggio.

La valutazione delle capacità di trasporto verrà fatta in base al carico che l'apparecchio potrà trasportare, ma che non deve essere, in ogni caso, superiore a quello ammesso dal certificato di navigabilità. Per stabilire questa capacità il pilota dovrà decollare in uno spazio di 250 metri e raggiungere dieci metri di altezza dopo aver percorso 800 metri dal punto di partenza. Come si vede, è questo un modo abbastanza pratico per definire le possibilità di carico dell'apparecchio. Naturalmente, entrerà in gioco l'abilità del pilota, che dovrà far riflettere le doti della sua macchina, doti che però non potranno essere messe in evidenza con partenze più o meno acrobatiche, poiché entra in gioco l'effetto calmieratore del carico stabilito dal certificato di navigabilità.

Dopo questo primo assaggio, i piloti verranno sottoposti ad altri piccoli scherzetti... studiati dalle astute menti degli organizzatori. Nella prova di atterraggio essi debbono sorvolare un ostacolo alto 10 metri e

quindi fermarsi nel più breve spazio possibile. Naturalmente entreranno in gioco, ed energicamente, i freni aerodinamici e dinamici, ed è per questo che verrà calcolata sia la distanza dall'ostacolo al punto dove l'aeroplano prenderà contatto col terreno, sia quella dall'ostacolo al punto in cui l'apparecchio si sarà fermato. Per non permettere pericolosi serpeggiamenti, che darebbero la possibilità di diminuire la distanza misurata in linea retta, è fatto obbligo agli apparecchi di mantenersi in una striscia di terreno larga 50 metri circa. Per punire i malintenzionati che volessero cimentare la macchina pericolosamente ecco che il regolamento prevede l'annullamento della prova nel caso in cui l'apparecchio subisse una qualsiasi avaria che non gli consentisse di poter ripartire immediatamente.

La prova di volo notturno si svolgerà dall'aeroporto di Forlì con arrivo in quello di Miramare a Rimini. Sarà questa, forse, la prova che il pubblico seguirà in Romagna con maggior interesse, dato che non è di tutti i giorni lo spettacolo di un gran numero di apparecchi che atterrano di notte in una suggestiva cornice di segnalazioni luminose. Poiché, logicamente, non si può pretendere che tutti i piloti turisti, sappiano effettuare questa prova e che gli apparecchi da turismo siano muniti di dispositivi per l'atterraggio notturno, questa prova non sarà obbligatoria. Ad ogni modo, chi la effettuerà felicemente potrà guadagnare un certo numero di punti che gli permetteranno di avvantaggiarsi di qualche minuto alla partenza dell'aeroporto del Lido per la prova di velocità.

Dopo le fatiche del «manico», intese a far riflettere le doti di pilotaggio dei concorrenti, ecco entrare in gioco il calcolo. Il cervello del pilota, infatti, dovrà ragionare e concludere quale deve essere la sua condotta di gara, in base alle possibilità della sua macchina, per cercare di risparmiare qualche goccia di benzina, sul circuito che gli organizzatori hanno stabilito da Rimini, a traverso Ancona, S. Marino, Ravenna per un totale di 258 chilometri circa.

La prova di regolarità non sarà precisamente un viaggio di piacere per i concorrenti: circa 1200 Km. da compiere in non più di 13 ore. Si tratta del solito viaggio attraverso la Penisola. Partenza da Rimini, atterraggi obbligatori a Orvieto e a Falconara. Capolinea a Rimini e poi, c'è da dire, a Firenze, e da Firenze a Siena. Da Siena un bel volo verso il nord: atterraggio ad Asiago, centro aviatorio noto oramai per i raduni e le esperienze velovelistiche. Da Asiago a Bologna, e quindi ritorno definitivo a Rimini. Tutto, come dicevamo, in tredici ore. In meno, se possibile; ma non un minuto di più: sarebbe la squalifica.

Ed eccoci alla sospirata (per il pubblico specialmente) gara di velocità.

Il circuito sul quale si disputerà l'interessante prova finale è fissato fra San Nicolò di Lido-Meolo-San Cipriano e ritorno a San Nicolò, stabilirà senz'altro la graduatoria dei concorrenti. In tal modo il pubblico potrà avere la visione dello svolgersi appassionante di una gara contesa fino all'ultimo istante, come se si trattasse di una qualsiasi gara automobilistica. Naturalmente, poiché gli aeroplani non pos-

sono essere divisi per categoria in base alla cilindrata motrice, è necessario sottoporli a prove tecniche e di volo preliminari in modo da livellarne, per quanto è possibile, le diverse caratteristiche, in base ai punteggi che l'abilità dei piloti e la velocità delle macchine riusciranno ad ottenere. Ecco quindi la necessità di tante prove che a una prima considerazione del profano, possono sembrare inutili o escogitate col semplice intento di dare dei grattacapi ai piloti concorrenti.

Dicevamo dunque che le partenze dall'aeroporto di San Nicolò verranno date in base al punteggio regolamentare durante la prova tecnica. Gli apparecchi saranno perciò così scaglionati: partirà per primo il concorrente che ha guadagnato il maggior numero di punti. Gli altri seguiranno con un distacco di 58" per ogni punto che si è distanziato dal primo. La partenza verrà data a terra, col motore in moto, mentre l'arrivo verrà cronometrato durante il passaggio del concorrente in volo sul traguardo appositamente stabilito sull'aeroporto di San Nicolò di Lido.

Quest'anno scenderanno in campo aeroplani che hanno veduto la luce solo in questi ultimi tempi. Si tratta di velivoli di recente creazione, sui quali i costruttori hanno concentrato tutti i possibili perfezionamenti della moderna tecnica. Tre tipi di apparecchi italiani emergono dalla schiera numerosa dei concorrenti: il «Sal-Ambrosini 7», il «Saiman 204 R» e il «Nardi F. N. 305».

Questi nuovi velivoli, muniti di motore della potenza di 220-240 cavalli, avranno delle doti di volo eccezionali. I piloti hanno nomi già noti alle folle sportive italiane. Oltre a un gran numero di italiani parteciperanno al IV Raduno del Littorio apparecchi e piloti tedeschi, ungheresi, francesi e rumeni.

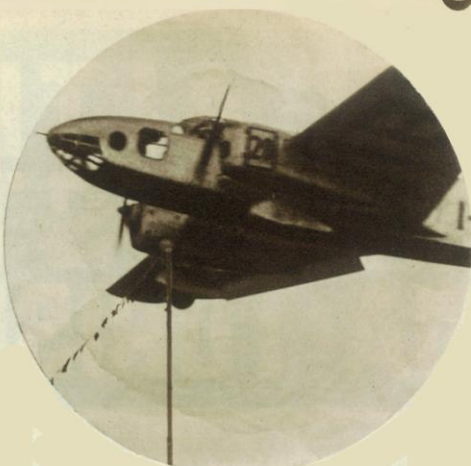
I tedeschi (i trionfatori del Raduno dello scorso anno) hanno già iscritto sei anziani quadriposti «Messerschmitt Taifun», velivoli collaudati oramai da numerose gare internazionali, con motori «Hirt» di 240 cavalli.

Un concorrente francese si annunzia minaccioso: scenderà in lizza con aeroplano «Maillet», motore «Reguer», del tipo Coppa «Deutsche de la Meurthe». Si tratta di un velivolo che darà del filo da torcere nella prova di velocità finale.

Questo Raduno aviatorio, che è la più importante manifestazione turistica e sportiva che la R.U.N.A. organizza da ormai quattro anni con tanta cura e passione, è dotato quest'anno di ambiti premi, tra i quali una Coppa del Re Imperatore, una del Duce, una di S. E. Ciano, una di S. E. Balbo, una del Segretario del Partito, una del «Popolo d'Italia», una de «Le Vie dell'Aria», una del «Corriere della Sera», una de «L'Ala d'Italia».

Una novità: i concorrenti che appartengono alle Sedi periferiche della R.U.N.A. possono partecipare ad una classifica per pattuglie di tre apparecchi, alla quale concorrono con la media dei punteggi da ognuno singolarmente guadagnati.

M. M.



UN ALTRO BIPOSTO DA TURISMO

La stampa tecnica e sportiva si è più volte rammaricata che il mercato italiano del velivolo da turismo non permetta, data la sua esiguità, alle grosse ditte costruttrici aeronautiche di dedicare molto tempo della loro attività alla creazione di apparecchi da turismo. Le esigenze militari che impegnano i cantieri a lavorare per le costruzioni belliche distraggono così i costruttori da non ricordare che esiste anche l'aviazione da turismo e che è bene dedicare ad essa la cura dovuta.

Naturalmente, soltanto le gare richiamano l'attenzione dell'industria su questo ramo dell'attività aviatoria e se ne ha una prova nel Raduno aereo del Littorio che si svolge in questi giorni a Rimini, dove l'industria aeronautica

struttura alare e della fusoliera è completamente in legno con rivestimento in compensato. Le due porte della cabina sono munite di un dispositivo che ne permette lo sgancio in volo in caso di necessità di lancio con paracadute. Il parabrezza anteriore è stampato in forma di ottima penetrazione aerodinamica e consente una visibilità totale in ogni senso. Il carrello è del tipo a semisbalzo con le ruote carenate aerodinamicamente ed è munito di ammortizzatori a lunga corsa. Le ruote sono montate su pneumatici a

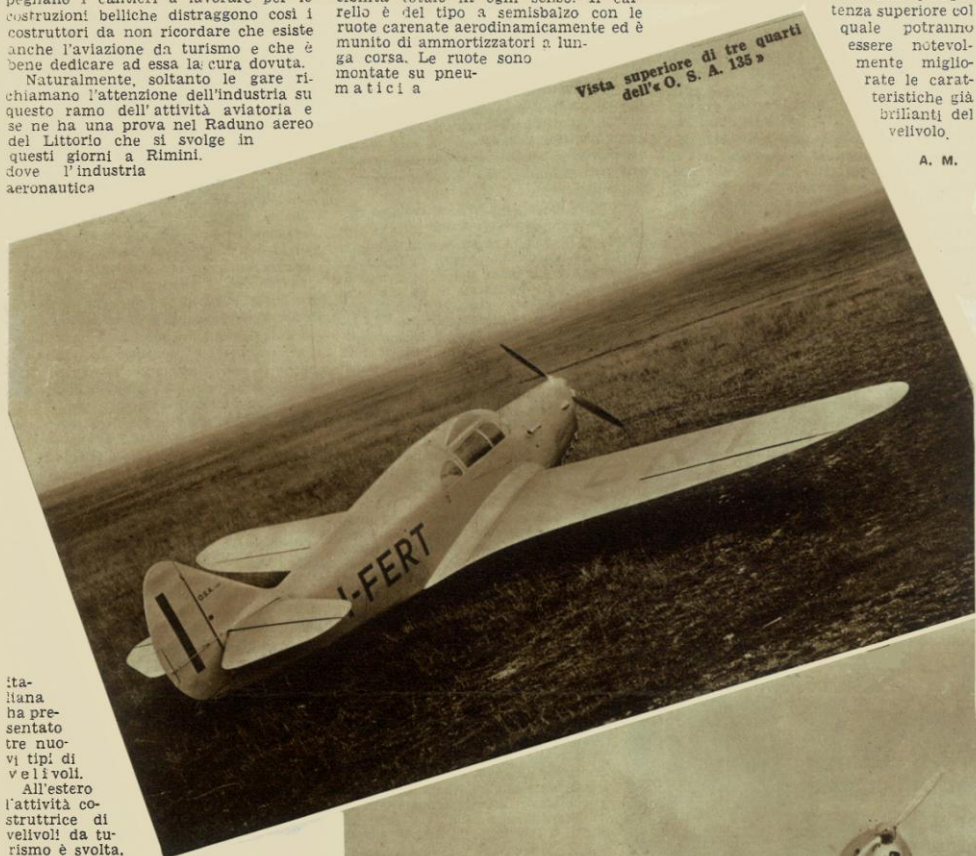
bassa pressione, e munite di freno comandabile anche indipendentemente in maniera da permettere le manovre a terra.

Il posto di pilotaggio, a posti affiancati, di cui uno disinnestabile a volontà, è a comando doppio. Dietro il posto di pilotaggio è sistemato un ampio bagagliaio.

I timoni di direzione sono monopiani del tipo a sbalzo con la deriva che fa corpo con la fusoliera. Il piano stabilizzatore orizzontale è regolabile in volo. La ruotina di coda è orientabile con richiamo automatico.

Ecco le caratteristiche del velivolo: apertura alare, m. 11,38; lunghezza, m. 7,54; altezza, m. 2,35. Peso totale a pieno carico, kg. 1100; velocità massima, 230 km. ora; velocità di crociera, 200 km. ora; velocità minima, 90 chilometri ora; velocità di atterraggio con l'impiego di ipersostentatori, 75 chilometri ora. Quota di tangenza, 5200 metri, e autonomia di 1000 chilometri. Una notevole caratteristica di questo velivolo è l'alto coefficiente di robustezza, risultato dalle severe prove imposte dal Registro Aeronautico Italiano, nelle quali le strutture hanno resistito fino a dare un coefficiente di undici. Ciò consentirà l'applicazione di un motore di potenza superiore col quale potranno essere notevolmente migliorate le caratteristiche già brillanti del velivolo.

A. M.



italiana ha presentato tre nuovi tipi di velivoli.

All'estero l'attività costruttrice di velivoli da turismo è svolta, oltre che da ditte importanti anche da piccole industrie, creazioni dovute alla tenacia di uomini che dedicano la loro vita ed i loro averi allo sviluppo di azienda a carattere personale. E' molto utile pertanto che questo genere di iniziativa si diffonda anche da noi dove, a dire il vero, pochi sono quegli organismi industriali che si interessano al problema dell'apparecchio da turismo. Una iniziativa veramente da lodare pertanto è quella dell'Officina Somenese Aeronautica di Somma Lombardo, che ha creato già quattro prototipi di velivoli da turismo, distinti i primi due con la sigla «Lictor» e gli altri due con le iniziali della ditta.

L'«O.S.A. 135» è un monoplano da turismo biposto ad ala a sbalzo a carrello fisso, dotato di motore «Alfa-Romeo 110» da 130 cavalli. La cabina del moderno monoplano è chiusa con trasparenti. L'ala è di forma trapezoidale con profilo d'acrescente dall'attacco della fusoliera verso le estremità. La

Il nuovo velivolo da turismo
«O. S. A. 135»



CRONACA BREVE

IL MARESCIALLO Goering, ministro tedesco dell'Aria, ha inaugurato a Wannsee, presso Berlino, una scuola che dovrà preparare gli istruttori delle scuole di difesa antiaerea sparse nella Germania. Il Maresciallo ha dichiarato che ben 15 milioni di tedeschi sono iscritti nell'organizzazione antiaerea e che è assolutamente necessario formare un corpo scelto di istruttori che possano istruire anche la popolazione e tenerla al corrente sui continui progressi che si raggiungono nel campo della difesa antiaerea.

LA COMPAGNIA cilena «Transportes Aereos Centro Americanos» (T.A.C.A.), che gestisce i servizi di San Salvador, Nicaragua e Guatemala con una flotta di 30 apparecchi, trasporta mensilmente circa 2000 passeggeri e 300 tonnellate di merce.

LA COMPAGNIA «Air France», secondo le dichiarazioni del suo presidente, ha trasportato durante l'anno 1938, numero 104.424 passeggeri, con un aumento del 16,3%, sulle cifre dell'anno precedente, mentre è stato raddoppiato il volume della posta aerea.

UN CHIMICO tedesco della regione del Sudeti avrebbe trovato un sostituto dell'elio. Tale scoperta sarebbe di utilità massima per l'industria aeronautica tedesca, che potrebbe così usare per i suoi dirigibili un gas non infiammabile, evitando di ricorrere alla produzione americana.

NON ESSENDO stato possibile gonfiarlo, perché gli Stati Uniti hanno rifiutato la fornitura dell'elio, il dirigibile tedesco «Zeppelin L. Z. 130» sarà adoperato per crociere nell'interno della Germania.

PRESSO L'AVIAZIONE militare portoghese sono in servizio apparecchi di varie nazionalità: «Gladitor» e «Spartite» inglesi, «Messerschmitt» ed «Heinkel» tedeschi, bombardieri italiani e francesi; per l'istruzione dei piloti sono usati aeroplani «Junkers 52 e 86».

L'APPARECCHIO commerciale tedesco «Focke Wulf 200, Condor», munito di 4 motori B.M.W. 132 L. da 750 cavalli ciascuno, ha compiuto la traversata Berlino-Rio de Janeiro in 40 ore e 54 minuti e, tolte le soste a Natal, a Siviglia e a Bathurst, in un tempo di volo effettivo di 34 ore e 48 minuti, ciò che corrisponde ad una velocità media di 319 chilometri all'ora. Com'è noto, il «Focke Wulf 200» è un apparecchio terrestre e la traversata dell'Atlantico del Sud da Bathurst a Natal, di ben 3050 chilometri, è stata effettuata di notte, così come di notte è avvenuto l'atterraggio a Rio de Janeiro.

UN NUOVO grande arsenale aeronautico, per il quale è stata destinata la somma di 7 milioni di dollari, verrà costruito nei pressi di Sacramento in California. Questo arsenale comprenderà tre grandi stabilimenti per la riparazione ed altri per la fabbricazione dei pezzi di ricambio; mille operai montatori vi risiederanno, oltre a ufficiali e truppe delle forze aeree americane.

ACROBAZIE

Strana parola, questa di acrobazia, che suscita nella mente del più la visione di un affollato circo e di minuscole figurine bianche che si slanciano agilmente da un trapezio all'altro, altissime, mentre il rullo del tamburo segna e ritma l'emozione che stringe il cuore degli spettatori.

Acrobati. Come dire rompicollo, scapestrati, gente che per guadagnarsi la vita non ha trovato nulla di meglio che quotidianamente rischiare di perderla, che si affida tutta alla precisione dell'occhio ed alla forza del polso.... Pure, sono proprio essi, gli acrobati scapestrati del circo, che hanno dato il nome ad una delle più belle attività aeree, pane quotidiano dei nostri scapestrati, ma solo apparentemente, piloti da caccia.

Acrobazia.... Tentata dapprima da qualche isolato scavezzacollo o da qualche studioso che il calcolo aveva convinto della possibilità di una nuova manovra diversa da quelle conosciute, l'acrobazia aerea è assunta poi al compito di affinare la sensibilità di ogni pilota, in modo da dargli l'assoluta e completa padronanza del mezzo aereo, per diventare infine, attraverso l'alta acrobazia e l'acrobazia collettiva, mezzo principe di addestramento del pilota da caccia. Vietata in principio dai rigidi e severi regolamenti militari, è stata poi ammessa fra le prove imposte ai neo-cacciatori, richiesta in seguito come prova di brevetto militare e, finalmente, in Italia e solo in Italia, diventata mezzo regolamentare di addestramento proprio nelle sue manifestazioni più difficili ed evolute: l'alta acrobazia e l'acrobazia collettiva. In Italia e solo in Italia, perché l'Italia è la Nazione eternamente giovane, ardente, entusiasta, che ha fatto suo in ogni campo, ma specialmente in quello dell'aviazione militare, il «vivere pericolosamente» di Mussolini, allo scopo altissimo della più perfetta preparazione ai cimenti di guerra.

Ma che cosa è esattamente l'acrobazia? E quali sono le figure che si dicono acrobatiche? E che cosa sono l'alta acrobazia e l'acrobazia collettiva?

Cercheremo di rispondere a tutte queste domande.

Per la prima di esse sembrerebbe assai facile, ma invece dare dell'acrobazia una definizione semplice ed esatta non è cosa agevole. Ritengo però che dicendo: «si intende per acrobazia la esecuzione voluta e corretta di qualsiasi evoluzione che non sia indispensabile per la normale condotta del velivolo» ci si avvicina assai all'esattezza. Infatti, per condurre normalmente un velivolo, occorre sapere partire, salire, andare dritti, girare correttamente, discendere, atterrare. La virata normale non è, quindi, acrobazia. Lo può diventare, se effettuata in particolare maniera, in modo da superare l'inclinazione laterale di 90°, oppure in assetto fortemente cabrato, in ogni maniera, insomma, che non sia quella indispensabile ad ottenere che l'apparecchio giri correttamente, date le sue caratteristiche di volo ed il raggio della virata stessa.

Circa l'alta acrobazia e l'acrobazia collettiva rimettiamo la difficile faccenda delle definizioni a quando avremo ben compreso in che cosa consista l'acrobazia pura e semplice.

E cominciamo da quella figura acro-

batica che più spesso si sente nominare, con i più fantastici nomi, specialmente dagli incompetenti. E' la prima manovra acrobatica che sia stata tentata ed è quella che più di ogni altra impressiona, specie se eseguita a bassa quota e se chi assiste non è particolarmente conoscitore. Voglio dire la «gran volta» chiamata anche con vocabolo inglese *looping*, prima parte dell'espressione «*looping the loop*» che, come la corrispondente francese «*boucler la boucle*» dà assai bene l'idea di che cosa si tratti. Molto spesso la si sente chiamare con l'impressionante nome di «giro della morte», cosa che fa sempre spuntare un risolino sulle labbra degli aviatori. Da noi, la dizione italianissima e chiarissima è quella di «gran volta» con espressione tratta dal vocabolario dei ginnasti ai grandi attrezzi. E' una espressione che sfugge, è vero, il piacevole bisticcio anglo-francese, non possibile nella nostra lingua, ma che ha il grande merito di essere chiarissima e nostrissima. Usiamola quindi sempre e lasciamo nel dimenticatoio le espressioni straniere ed in soffitta quelle che sanno veramente un poco troppo di circo equestre.

La gran volta è stata eseguita per la prima volta chi dice da Pégoud, su monoplano *Blériot* in Francia e chi da un ignoto pilota russo, tenente della Guardia Imperiale. E' un'acrobazia assai facile, se bene impostata e condotta, che può però diventare assai difficile, se male impostata o se eseguita con apparecchi non adatti.

Consiste nel far impennare l'apparecchio sino a raggiungere la verticale, nel voltarlo quindi indietro, sul dorso, e, seguitando il giro, a riportarlo in posizione normale attraverso una verticale in discesa. La manovra è possibile con quasi tutti gli apparecchi, a condizione che abbiano o un lieve carico per cavallo, o un carico alare non eccessivo. La gran volta è stata infatti eseguita persino dal vecchio «Ca. 3», il glorioso bombardiere della grande guerra ed i moderni apparecchi da bombardamento la possono fare con una certa facilità. Naturalmente, nel caso dei plurimotori, una difficoltà non indifferente è rappresentata dall'esatto dosaggio di essi e la possibilità che appunto un lieve errore in tale campo faccia sbagliare tutta la manovra, mettendo l'apparecchio in critiche condizioni, cimentando i piani di coda e

tutte le strutture, fa sì che normalmente la manovra non venga eseguita che con apparecchi monomotori, che abbiano un alto coefficiente di sicurezza, detto appunto acrobatico. Il che non toglie che i nostri baldi bombardieri, approfittando del fatto di poter disporre di ottime macchine, robuste e sicure, anche se non dotate di coefficiente acrobatico, si lascino spesso scappare la mano e schiaffino, ad apparecchio scarico, la loro bella gran volta nel cielo, certi della macchina e di sé stessi.

La manovra non è, in linea di massima, difficile. Si tratta di far acquistare all'apparecchio una conveniente velocità, in genere di un terzo superiore a quella normale, picchiando l'apparecchio, e quindi di agire sul timone di profondità, alzandolo gradatamente, sin quando l'apparecchio non si pone rovescio. A questo punto il motore viene ridotto, il timone riportato leggermente in basso, per essere poi nuovamente alzato sin quando l'apparecchio non è tornato orizzontale. Poiché il timone si alza tirando a sé la leva od il volantino, si può riepiegare la manovra così: leva leggermente avanti, motore quasi in pieno, velocità di un terzo superiore alla normale, tirare leggermente la leva, rovesciare l'apparecchio, ridurre il motore, restituire un poco in avanti la leva, tirarla ancora ad apparecchio orizzontale, riportarla al centro, ridare motore.

La manovra è eseguita correttamente quando non è fatta a velocità eccessiva, quando il giro non è troppo stretto o troppo largo, quando tale giro è esattamente verticale e quando l'apparecchio, durante tutta la manovra si mantiene sulla stessa direttrice. Naturalmente, più l'apparecchio è veloce, maggiore è la traiettoria che compie, quindi maggiore la difficoltà di mantenerlo costantemente in asse, dato che per mantenerlo in asse bisogna agire sulla pedaliera, neutralizzando i vari effetti giroscopici che l'elica trasmette per reazione all'apparecchio variandone lo assetto e che, in caso di cielo sereno, mancano completamente al pilota i punti di riferimento, con i quali aiutarsi.

Uno degli errori più comuni è la ti-

rata troppo brusca in relazione alla velocità cui la variazione di assetto avviene più rapidamente della variazione di traiettoria e la portanza cade quindi bruscamente. Cioè, tirando troppo bruscamente, l'apparecchio si impenna, ma non sale, «spancia», come si dice in gergo, seguendo una traiettoria orizzontale o quasi, a muso alto. In queste condizioni l'incidenza è fortissima, l'apparecchio perde rapidamente velocità e non si sostiene più. Altro errore, la poca velocità iniziale, per cui l'apparecchio non riesce a compiere tutto il giro o la troppa velocità, per cui il giro diventa troppo stretto, sforzato, ed il pilota si sente schiacciato al suo posto dall'eccessiva forza centrifuga.

Se la manovra è eseguita esattamente, il pilota può essere anche slegato. Non cadrà fuori perché l'apparecchio, anche quando è rovescio si sostiene come se fosse diritto, supplendo la forza centrifuga a quella di gravità. Nell'interno di esso quindi ogni cosa, anche mobile, rimane ferma al suo posto come se l'apparecchio fosse orizzontale. Solo se il giro è troppo ampio, al vertice di esso l'apparecchio tende a *volare rovescio*, ad appoggiarsi, cioè, per dirla alla buona, al rovescio delle ali ed allora gli oggetti non fissati tendono naturalmente a cadere. Ma generalmente ciò non avviene ed anzi può succedere che un passeggero, al quale manchino i punti di riferimento dei quali il pilota invece dispone, non si accorga dell'esecuzione della manovra.

Con una gran volta perfetta, descrivendo una traiettoria perfettamente circolare, si esce da essa alla stessa quota alla quale si è iniziata la manovra, ma con i moderni apparecchi è possibile stringere il giro durante la seconda fase, quella di rimessa, e così guadagnare quota. Tale gran volta è chiamata dai nostri piloti «a ricciolo» ed è il contrario della gran volta «sfogata» nella quale invece si allarga il giro nella seconda fase, generalmente per uscirne con forte velocità, e potere quindi iniziare subito una seconda manovra acrobatica o che comunque richieda forte velocità iniziale.

100

Una «gran volta» eseguita da una squadriglia di «C. R. 32»

ALI ARMATE

ai confini d'Italia

PARTE QUARTA

I «cacciatori»

II.

Attraverso un Draken

(Continuazione dal numero precedente)

Ma la quarta aquila tricolore ha picchiato bruscamente, si è tuffata nell'azzurro, è sbucata più in là, agile, vivace, battagliera, e si è lanciata contro il *draken*. Ancillotto non è caduto nella pania, non s'è lasciato arrestare dagli Austriaci, né ha ceduto alla lusinga della battaglia creata: ha proseguito verso la sua meta, verso il suo dovere.

Il *draken* ondeggiava innanzi alla sua prua, indifeso, ridicolo, stupido come un grasso provinciale dondolante la sua tronfia pancia al sole domenicale.

Il pilota, che s'avvicina fulmineo col suo *Nieuport-Macchi* veloce come un razzo, vede gli uomini nella navicella agitarsi costernati. Adesso comprendono d'aver troppo fidato sulla difesa dei «caccia».

Ma è troppo tardi. Ancillotto ride, felice come un fanciullo che vede fluire una sua burla magistrale, e strezza diritto sul *draken*. Ma la sua è una burla pericolosa, forse tragica. Dalla navicella sparano su di lui.

Bah! Pochi colpi, imprecisi! Sentirete il «brivido», volatili! Il *Nieuport-Macchi* corre fulmineo, sempre più vicino, vicinissimo... Il *draken* è a pochi metri dalla prua... Nessuna freccia incendiaria andrà perduta!

Mentre dal cesto di vimini appeso all'obesità del *draken* si sparano gli ultimi frettolosi colpi, Ancillotto lancia le sue frecce incendiarie.

Alcune scie luminose e fumiganti si allungano dalla prua del «caccia» e s'affondano nella stoffa inturgidita.

Ora si dovrebbe evitare la massa del *draken*, ma essa è vicinissima, gigantesca, immensa.

E' insormontabile! Il sorriso si spegne sul volto del pilota, e lascia il posto ad una maschia espressione di audacia e d'ardimento.

L'involucro innanzi alla prua si trasforma in una gran fiamma. Le lingue rosse di fuoco, dovute alla stoffa gonfiata, si mescolano alla fiamma azzurrina caratteristica dell'idrogeno. Il fumo denso, pesante, graveolente, nerissimo, comincia ad avvolgere ogni cosa.

E' un rogo spaventoso, un inferno!...

In quell'interno si caccia risolutamente Giovanni Ancillotto!

L'elica rugge furiosamente, taglia, mescola, sfascia, rivolge quella massa informe di tela, di fuoco e di fumo, poi vi sparisce la prua dell'apparecchio, le ali, la coda...

Un attimo. La fiammata s'alza spaventosa nel cielo, ed a coloro che osservano sembra che abbia inghiottito Ancillotto ed il suo *Nieuport-Macchi*.

E' finito!... No! L'apparecchio sbucca dall'altra parte del globo infuocato che si dissolve in fumo ed in brandelli neri di tela gonfiata precipitanti pesantemente, ed è ancora intero!

Nel tutto un calore terribile, un vampare allucinante, uno scricchiolio mortale hanno fatto fremere il pilota... Ma egli è passato, ad occhi chiusi, irraggito sui comandi, attraverso la fornace.

Apra gli occhi: è di lì. Intorno il cielo azzurro gli sorride con la sua infinità. Dietro il *draken* sventrato ed avvolto in tenebre, rogo precipitante ormai in agonia, raga il cielo, segnando la sua caduta.

E' salvo?

Il *Nieuport-Macchi* aeme lamentosamente, ha le vernici bruciacchiate, le ali che oscillano paurosamente, i puntori anneriti di lunghe strisce nerastre di tela affumicata. Salvo? Bisogna prima vedere se l'apparecchio resisterà fino al campo!

Ancillotto vira largo per non sollecitare troppo le strutture, gira sul territorio austriaco, e punta su la terra italiana.

Dietro di lui i tre di scorta, che hanno atterrato un austriaco ed hanno messo in fuga gli altri, seguono.

Al campo il volo leggendario è finito, ed Ancillotto «la può raccontare» ancora una volta.

E «la può raccontare» ben straordinaria! La medaglia d'oro non è sproporzionata ricompensa all'impresa audacissima!

Tre

Sul fronte franco-americano l'impiego di forti masse di aeroplani, reso possibile dalle condizioni del terreno, dell'atmosfera e della battaglia, ha permesso più volte a piloti alleati favolose imprese culminate nell'abbattimento di due, tre e perfino quattro avversari nello stesso giorno.

Sul fronte italiano l'impiego degli aeroplani è forzatamente più modesto, ed è raro che forti nuclei di apparecchi si scontrino nell'aria.

Una sola vera, grande battaglia aerea si può contare in tutto il corso della nostra

guerra, ed è quella che vide il cielo di Treviso la mattina del 26 dicembre 1917.

Appunto in quel giorno, approfittando di una foschia dominante specialmente ad alta quota, un gruppo di squadriglie austro-tedesche, in tutto venticinque apparecchi fra «cacciatori» e «bombardatori», si presentarono verso le nove sulla città.

Erano diretti su un campo d'aviazione ad essa vicino.

Immediatamente, avvertiti dal telefono, i «cacciatori» italiani ed inglesi balzano nel cielo, verso la battaglia.

Era i «cacciatori» vi è il predestinato: Silvio Scaroni.

E' già stato «osservatore d'artiglieria», ed è da pochi mesi «cacciatore». Con ciò è già «asso» poiché ha abbattuto i suoi primi cinque aerei crociati.

Anch'egli è salito frettolosamente in cerca dell'avversario che si mostra così audace, ma giunto ai mille metri si accorge con stupore che gli austriaci volano bassi. Il rombo delle bombe che cominciano a cadere presso gli hangars del campo d'aviazione glielo dice.

Il «cacciatore» picchia allora furiosamente, e mentre precipita verso terra sceglie, fra le numerose ali crociate che stanno fra lui e il suolo, la sua vittima.

E' un grosso apparecchio, il cui equipaggio è intento a «sganciare» le bombe.

Rapidamente il «cacciatore» lo raggiunge gli è sopra, gli si avventa contro furiosamente, e correndogli addosso ad una cinquantina di metri gli spara contro, in tre raffiche, centocinquanta colpi.

Le scariche sono perfettamente centrate. Il «cacciatore» vede il grande avversario barcollare, cercare penosamente di rimettersi, mentre a bordo regna la confusione ed i motori si arrestano, poi calare rapidamente in una discesa che gli fa toccare il terreno ad un chilometro circa dal campo attaccato.

Il «cacciatore» s'è abbassato, pronto a rinnovare l'assalto al minimo segno di ripresa, ma non è necessario.

L'apparecchio dalle croci nere si schianta fragorosamente a terra.

E' andato.

Scaroni impenna il suo apparecchio e risale. In cielo la battaglia ferve ancora, accanita. Le ali alate inseguono, e si combattono dovunque duelli furibondi.

Giusto sulla testa del «cacciatore» un pesante aeroplano da bombardamento, quattro o cinquecento metri più su, passa rombando.

E' una buona preda!

Scaroni «lira», sale a «tutto gas», e si avvicina al ventre indifeso dell'aeroplano austriaco.

Ad una cinquantina di metri piglia la parola la mitragliatrice.

I colpi si sgranano rapidissimi e nella carlinga avversaria sono visibilissime le sbrodature prodotte dalle pallottole.

Il pilota austriaco s'avvede della caccia e cerca porvi riparo. Tenta virare a destra o a sinistra, in modo da scoprire il «cacciatore» ed esporlo al tiro della mitragliatrice di bordo, ma Scaroni segue le sue manovre e le ripete, mettendo sempre fra sé e la gamba dell'arma nemica la coda lussureggiante crociata.

Il gioco si prolunga. L'osservatore dell'aeroplano austriaco ha tentato di tutto per prendere sotto il suo fuoco l'inseguitore implacabile, ma la manovra dell'italiano è ancora e perfetta, e non gli permette di sparare senza pericolo di fraccassare i suoi stessi piani di coda.

E la mitragliatrice del «cacciatore» non tace.

Le pallottole picchiettano le tele delle carlinghe, lacerano le croci nere, intaccano i lungheroni e minacciano il cuore dell'apparecchio.

Il «cacciatore» è implacabile ed instancabile.

L'austriaco, disperato, picchia improvvisamente e si precipita verso terra.

La manovra innanzi riesce, ed il «cacciatore» resta subitaneamente di sopra, esposto ai colpi dell'avversario. La mitragliatrice austriaca interviene immediatamente.

Scaroni vede nettamente le fiamme dei colpi succedersi rapidamente sulla bocca dell'arma, e sente le pallottole fiachiere molto vicino.

Con violenza si butta giù e spara.

Il duello si fa più animato e furibondo. L'aeroplano austriaco, un grosso biplano, è «duro a morire», ma il «cacciatore» non disarma e non cede. Egli vuole la sua vittima.

Centinaia di pallottole solcano l'aria nei due sensi, cercando i punti vitali degli apparecchi. L'assalto si fa più serrato, la sparatoria più nutrita.

Nel cielo, a più centinaia di metri da terra, quegli uomini si guardano negli occhi, e con accanimento senza pari cercano distruggersi.

Il piombo sibila, colpisce, schianta.

Ed infine uno dei due, ferito, abbandona la partita.

Costui non è Scaroni.

L'asso è riuscito a «toccare» l'austriaco, e lo vede scendere precipitosamente, mentre l'osservatore gli spara ancora qualche colpo contro.

Il «cacciatore» insegue, trasportato dall'impeto della battaglia, ma ormai i suoi colpi sono superflui: il nemico è finito.

Diffatti il pesante apparecchio scende verso terra lungo una rapidissima traiettoria. A pochi metri dal suolo ha un tentativo di ripresa, ma è assolutamente insufficiente.

L'urto è seguito dallo schianto d'ogni cosa. Il «cacciatore», che si è poso sulla caduta, vede distintamente l'osservatore saltar fuori dal suo posto e, senza curarsi del pilota rimasto sotto il groviglio dei rottami, dar fuoco alla macchina.

L'incendio scoppia con tale furia da prendersi innanzi ai suoi occhi.

Scaroni, che s'è trovato spettacolo trattene, involontariamente vicino al suolo, lo vede correre pazzamente, tentando spegnere il fuoco che divora i suoi abiti, ma solo per l'intervento di alcuni soldati italiani vi riesce.

Que' nemico è salvo e prigioniero.

L'asso, con ancora negli occhi la visione di quella tragica scena rapidissimamente svoltasi sotto di lui, impenna il suo *Nieuport-Macchi* e risale.

Cerca ancora nel cielo il nemico, ma ormai le ali tricolori lo hanno completamente fuggito. Nell'atmosfera di Treviso non vi sono più croci nere. Sul suo campo invece, in frantumi, molti di questi lugubri segni giacciono, abbattuti.

L'asso, scontento di aver trovato il cielo pulito, pattuglia nella speranza di scoprire qualcosa prima di scendere, e diffatti, dopo parecchi minuti di crociera, quando anche l'ultima speranza stava per dileguarsi, un improvviso fiorire di nuvole bianche verso Montebelluna lo sorprende.

Osserva attentamente: si tratta del tiro di batterie antiaeree.

L'aviatore nota subito che il fuoco è nutritissimo, e che le corone di nuvole si infittiscono rapidamente.

Deve trattarsi di una «seconda ondata» di bombardatori.

A confermarlo nella sua ipotesi viene lo strecciare di alcuni «caccia» alleati che, scesi appena, risalgono in fretta nel cielo dirigendosi su Montebelluna.

La, certo, c'è «qualcosa».

Il *Nieuport-Macchi* vira snellamente, ed a «tutto gas» per non arrivare per ultimo, corre anche lui verso la battaglia.

Pochi minuti di volo, ed ecco delinearsi le ali nemiche.

Si tratta veramente di una «seconda ondata» di «bombardatori», destinati evidentemente ad integrare gli effetti della prima.

Ma la calorosa accoglienza degli aviatori italiani non ha molto incoraggiati gli austriaci, tanto che, al suonare dei cannoni ed al sopraggiungere dei «cacciatori», si affrettano a rivolgersi e fuggire.

Scaroni giunge in tempo per vedere le loro code.

Ma aver fatto tanta strada per vederli solamente fuggire non serve!

Forzando il motore l'asso insegue, e riesce a mettersi «in coda» ad un grosso aeroplano di nuovo tipo che ha già alle calcagna un apparecchio tricolore.

Le due aquile braccano il grosso nemico, lo prendono in mezzo, e mentre con sapienti evoluzioni evitano le scariche delle sue mitragliatrici, gli aprono il fuoco addosso.

La battaglia è serrata e rapida.

Il pesante austriaco, incapace di rapide evoluzioni, difficilmente si sottrae ai colpi, e la sua arma non può contemporaneamente fronteggiare l'assalto dei due «cacciatori».

Mentre il suo compagno attinge da vicino l'austriaco, Scaroni gli si butta addosso. La mitragliatrice urla terribile la sua canzone di morte.

Tutti i colpi sono sul bersaglio!

La grande ala crociata s'inclina, ondeggia, precipita!...

E tre!...

(Continua).

A. SILVESTRI



Ancillotto dopo la tremenda avventura. Si notino i brandelli del «draken» austriaco appesi alle ali del «caccia».

nel mondo del volo silenzioso

VOLO A VELA NELLA STRATOSFERA

Pubblichiamo, togliendolo dalla rivista tedesca «Der Flieger», l'estratto di una interessante conferenza compiuta dall'illustre prof. Georgii a Monaco, sul notevole volo eseguito qualche tempo fa dal volovelista Gloekner. Di tale volo fu data da noi notizia a suo tempo; ora i lettori potranno apprendere da questo articolo quali conseguenze esso può portare nel campo delle costruzioni volovelistiche, e a quale punto oggi sia lo studio di alianti a grande rendimento per voli nelle alte quote.

Il pilota di veleggiatori del D.F.S., E. Gloekner, raggiunse con un D.F.S. «Kranich» la massima altezza assoluta di 9200 metri. A questo proposito interessano le esposizioni fatte recentemente dal prof. dott. Georgii durante una conferenza a Monaco.

Nella sua conferenza il prof. dott. Georgii, direttore dell'Istituto tedesco sperimentale per il volo a vela, riferiva sullo sviluppo e i principi di costruzione del veleggiatore di grande rendimento.

Si mira in particolare a raggiungere una velocità minima di discesa ed in generale ad ottenere un miglioramento sempre crescente nella finezza delle forme costruttive.

Si è giunti in questi studi alle ali a sbalzo con profilo relativamente sottile. Allo stesso scopo servono la diminuzione delle sezioni della fusoliera ed il buon passaggio dalla fusoliera ai piani dell'impennaggio. Probabilmente nelle costruzioni future il pilota dovrà stare sdraiato per mancanza di spazio. Inoltre si combatte il pericolo di una troppa grande velocità nei voli in picchiata con freni aerodinamici retrattili. Ulteriori premesse per un necessario aumento di rendimento sarebbero inoltre maggiore semplicità di forma del velivolo, crescente indipendenza dalle condizioni atmosferiche, minore peso di allestimento, maggiore protezione per il pilota e per l'apparecchio contro il ghiaccio, la grandine, ecc.

Il primato di distanza del volo a vela raggiunge oggi più di 650 km. Poiché in un giorno col tempo migliore si può volare solamente dalle 10 alle 18, perché solo in queste ore vi sono correnti

termiche, maggiori velocità dovranno essere raggiunte nei voli di distanza. Il prof. Georgii parlò di 800 km. giornali e disse che in quest'anno si vorrebbero intraprendere dei tentativi per vincere i 1200 km. di volo senza sosta da Prien (lago di Chiem) - Vienna - Budapest - Bucarest. Buone speranze di riuscita dovrebbe però anche dare il volo sotto una fila di formazioni nuvolose, come si sono osservate in lunghezze fino ai 70 km. nell'America del Sud. Poiché al di sotto di queste «strade di nubi» esistono delle zone di ascendenza, una attaccata all'altra, l'aviatore senza motore riesce a volare in linea retta senza perdere il tempo in voli a zig-zag.

Nel volo di altezza sono stati superati i 9000 m. Piloti di grande ardimento si lasciarono portare in alto da correnti termiche di fronti temporaleschi, dove si misurò una corrente ascensionale di oltre 80 km. all'ora. Nuove possibilità, inoltre, sono da attendersi nel volo a vela coi venti sciroccali. Si è scoperto che a grande distanza dalla zona delle correnti discendenti a sottovento di una montagna si allineano, a forma di onde, diverse zone di ascendenza che sotto certe condizioni possono arrivare a grandi altezze.

Una caratteristica per zone di ascendenza di questa specie sono le nubi lenticolari. Il prof. Georgii espresse la sua certezza sul fatto che certamente si sarebbe riusciti ad eseguire voli fino a 10.000 o 12.000 m. di altezza sfruttando tutte le energie dell'atmosfera, cosicché il volo a vela non resti limitato all'atmosfera, e che i voli nella stratosfera, dopo la realizzazione delle premesse tecniche, siano assolutamente nel campo del possibile.

Un'ulteriore parte della conferenza, oltremodo interessante, insegna i nuovi compiti del volo a vela oltre le Alpi, sopra l'acqua e sopra il deserto. Il prof. Georgii lodò in quest'occasione la premura dell'Italia che è disposta a mettere a disposizione degli studiosi e dei piloti tedeschi vasti territori in Tripolitania per degli esperimenti in progetto per un prossimo futuro.



Nicola Cartolano, Salerno. — La tua esposizione dell'intenzione di costruire un veleggiatore, delle tue possibilità di realizzarlo e del tipo prescelto, è talmente chiara e precisa che se con altrettanta cura ti accingerai alla costruzione, confido in un successo. Non mi capita tutti i giorni di ricevere lettere da gente che sa quello che vuole. Credo che tu non disponga di altri particolari del Musger oltre quelli pubblicati, per cui ritengo assolutamente necessario che l'effettiva costruzione venga preceduta dal disegno e calcolo (intendo dire, schizzi quotati e calcolo di massima) di tutte le parti più importanti. Questi disegni e calcoli dovrai in ogni modo presentarli all'ingegnere del «R.A.I.» per avere il permesso di volare e ti daranno molti lumi sull'effettiva costruzione. Puoi mandarli man mano a me, tramite il giornale, e ti illustrerò le eventuali mancanze. La R.U.N.A. ha pubblicato ora un volumetto di Nozioni elementari di progettazione dei velivoli, dove oltre la parte aerodinamica, che a te in questo caso non interessa, vi sono alcuni fondamenti costruttivi. Costa solo cinque lire. Per quel che riguarda i comandi io non mi preoccuperei per ora; si tratta di organi semplici, che hanno il solo difetto di richiedere un certo numero di parti metalliche. Propongo di tracciarti

direttamente questi particolari sui primi disegni che mi manderai con qualche indicazione. Inoltre, nel libro di Bonomi e Silva «Il volo a vela» è inclusa una serie di tavole quotate per la costruzione di un alante libratore, di cui puoi senz'altro copiare senza modifiche tutte le parti meccaniche, trasmissioni, ecc., perché largamente provate al vero. Approvo certamente la tua iniziativa e credo che col tuo grado di studi si possa benissimo portare a fondo, che in questo caso è in alto.

Vittorio Cingolani, Torino. — La determinazione del diametro e passo dell'elica nei modelli tipo «Wakefield» è tuttora una questione insoluita, o, meglio, risolta da ognuno a modo proprio. Le eliche raggiungono effettivamente oltre un terzo della apertura alare. Il passo consigliato dagli esperti, anche da Zaic, è di due volte il diametro, cioè molto forte, per matasse robuste a treccia. L'elica monopala corrispondente può avere lo stesso passo, ma un raggio circa una volta e mezza quello della bipala corrispondente e larghezza di pala in proporzione, tendendo alla pala larga e ben profilata. Tutti gli aeromodelisti che hanno serie intenzioni costruiscono in genere tre eliche, dello stesso passo (2 D) e di diverso diametro, oppure di un diametro prefissato ma di tre passi (1,2, 1,5 e 2 D) e le provano con cura sullo stesso modello con la stessa matassa. Il peso di questa è dato dalle regole della gara, che impone un minimo di peso totale.

Candido Alcione. — Nell'attacco da te citato può essere benissimo che i chiodi siano di ferro, anche se la struttura è in duralluminio. Si usano tali chiodi per unire un elemento di acciaio ad uno di duralluminio (lamiera, cantonali, ecc.) ma in tal caso è necessario guarnire il metallo più tenero con rondelle di ferro.

Il chiodo è di ferro ricotto, a viene in generale ribadito a mano col martello piccolo, reggendo il colpo dall'altra parte con un ferro apposto di adatto peso e ingombro. In questi attacchi, il problema principale è quello della corrosione, che si manifesta al contatto fra i due metalli per la presenza di fenomeni elettrici. Si devono perciò verniciare bene le superfici prima del collegamento e sorvegliare il giunto di frequente. In molte Nazioni la aviazione militare esclude l'unione duralluminio-ferro negli idrovolanti perché la saldatura favorisce la dissoluzione elettrolitica, e prescrive che gli attacchi che non possono farsi in Dural vengano costruiti in acciaio inossidabile. Le unioni si fanno con bulloncini.

Mario Bellini, Bologna. — Ho piacere che il volo ad ala battente ti interessi, e credo anch'io che il fondamento teorico debba sempre essere tenuto presente nella impostazione dei problemi di questo genere, per non cadere in un empirismo poco conclusivo.

Non mi dai finora particolari sul tuo metodo e sul tuo apparecchio, non posso quindi giudicare nulla per la parte volo battente. Per quanto riguarda il volo ad ala fissa, utilizzando il profilo Götting 652 da te proposto si può considerare, come coefficiente di portanza massima, il valore 0,8, per non peccare di eccessivo ottimismo. Con questo dato con quello del peso (100 chilogrammi) e con quello della superficie (mq. 6,40) possiamo applicare la solita formula

$$P = C_p S V^2$$

nella quale P è il peso totale del velivolo (in questo caso, 100 kg.); C_p il coefficiente di portanza che si considera (in questo caso, 0,8); $S = 0,125$ (a quota zero); S è la superficie, ossia mq. 6,40, e V la velocità, che dobbiamo appunto determinare. Risolvendo, si trova per V il valore metri 12,5 al secondo, ossia circa 45 km. all'ora. E' questa la velocità minima alla quale il volo orizzontale è possibile. Disponendo di un eccesso di potenza tale da consentire una velocità maggiore di questa, l'apparecchio si solleva. Il profilo proposto mi sembra molto spesso, ma non conoscendo il principio su cui è basato il funzionamento durante il volo battente non mi azzardo a dare consigli. S'intende che puoi mandarmi quando vuoi disegni e calcoli.

L'ING. AERONAUTICO

AEROMODELLISMO ANNO XVII

MOV

MILANO - Via S. Spirito, 14 - Tel. 10666

Modelli volanti, parti staccate, disegni, motorini a scoppio e utensili

Catalogo illustrato inviando L. 2



IN GERMANIA

durante le recenti gare del quarto gruppo dell'organizzazione sportiva N. S. F. K.

LA PALESTRA DELL'AEROMODELLISTA

Corso d'aeromodelismo

(Continuazione dal numero precedente)

L'aeromodelista che desidera costruire con diligenza, deve essere provvisto di tutti gli attrezzi indispensabili, che gli permettano di lavorare bene, con facilità, e con esattezza.

Uno di questi attrezzi è il piano di montaggio degli scheletri delle ali, ed ognuno può costruirlo da sé, o provvedersene con poca spesa.

Tale piano, in legno di abete, è costituito da due piani inclinati, delle dimensioni di mm. 800 per 400, con

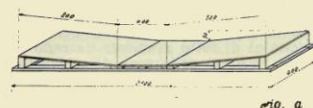


Fig. a

inclinazione del 10 per cento. Le estremità esterne risulteranno quindi sovrapposte di mm. 80. Tra i due piani inclinati va posto un piano orizzontale di mm. 400 per 400. L'insieme dei piani è fissato con delle viti ad una intelaiatura delle dimensioni di mm. 2100 per 400 (vedi fig. a).

Su un piano così preparato si possono costruire scheletri d'ala di qualunque forma e dimensione, fino ad un'apertura alare di metri 2, con una

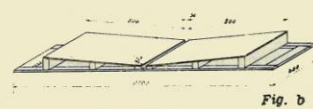


Fig. b

parte centrale piana e le parti laterali rialzate.

Ali così formate servono per aeromodelli «Canard» tipo bimotore, nei quali la parte centrale piana deve appoggiare sui due tubi della fusoliera. Se la parte centrale piana è più stretta, possono servire per modelli con fusoliera, nei quali, per esigenze di montaggio, la parte centrale debba essere piana.

Per ottenere una parte centrale minore di mm. 400 occorrerà costruire un altro piano centrale delle dimensioni che si desiderano, per sostituirlo a quello esistente, spostando, naturalmente, i piani laterali.

Per costruire ali per aeromodelli a tubo unico e semplice, basterà togliere la parte centrale e spostare le parti laterali, avvicinandole come nella figura b, lasciando fra i due piani uno spazio sufficiente per l'unione delle due semiali.

I piani di montaggio separati dall'intelaiatura possono servire per la costruzione di mezze ali, piani di coda e timoni.

Questo attrezzo deve essere fatto con legno bene stagionato e deve essere costruito con esattezza, affinché non dia false svergature ai pezzi che vi si costruiscono sopra. Per poter ottenere l'identità assoluta delle parti del modello, è necessario che i piani di montaggio siano simmetrici. Poiché gli agenti atmosferici possono produrre delle incurvature del legno, anche il più stagionato, è bene tenere sempre i piani di montaggio in luoghi asciutti e, possibilmente, in posizione verticale.

Per la buona conservazione è opportuno evitare, per quanto possibile, di sporcarli di colla durante il montaggio delle ali o dei piani di coda. La goccia di colla, asciugandosi, forma degli spessori che potrebbero essere causa di false posizioni dei pezzi durante i montaggi seguenti. In tal modo si eviterà di dovere spianare nuovamente i piani, il che li ridurrebbe, a lungo andare, troppo sottili.



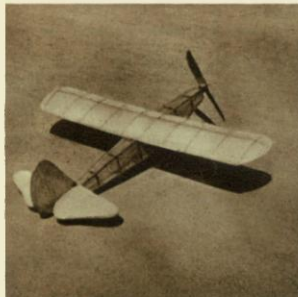
Il decollo di un modello costruito dal veneto Bruno Rosato



Un veleggiatore di Marco Scarpa, di Chioggia



Tanto il braccio che il modello sono di Emilio Pastorelli, di Oneglia



Il primo modello del romano Bartolomeo Galletti



Un modello ad elastico costruito dal veneto Dino Duse

Sul piano di montaggio, infine, si possono mantenere in forma, appoggiandovelo, con sopra alcuni pesi, le ali del modello quando questo non è usato.

CONCORSO PER IDROMODELLI A TRIESTE

Anche quest'anno ha luogo a Trieste il Concorso idromodelli, al quale possono partecipare concorrenti di ogni parte d'Italia. Nel pubblicare il Regolamento relativo, ci è grada l'occasione per richiamare l'attenzione dei nostri aeromodelisti su questa importante manifestazione.

Art. 1. — La Sede Provinciale di Trieste della Reale Unione Nazionale Aeronautica indice ed organizza il suo Quinto Concorso per modelli volanti «Idro». Le prove si svolgeranno a Trieste nei giorni 22 (controllo modelli) e 23 (prove di volo) luglio 1939-XVII in piscina o specchio d'acqua da destinarsi.

Art. 2. — Possono partecipare al Concorso i soli soci della R.U.N.A. di qualsiasi Sede Provinciale o Sezione, in regola con il canone per l'Anno XVII e di qualunque età, che non siano notoriamente proprietari o appartenenti ad aziende commerciali costruttrici di modelli volanti.

Art. 3. — È obbligatorio il possesso dell'attestato di aeromodelista.

Art. 4. — Sono ammessi modelli volanti esclusivamente «idrovantanti» a fusoliera con motore a elastico.

Art. 5. — Gli idromodelli devono rispondere alle prescrizioni della F.A.I. relative ai primati dei modelli volanti, che si riportano qui di seguito:

a) il carico alare minimo deve essere di gr. 15 per decimetro quadrato di superficie portante calcolata esternamente alla fusoliera;

b) l'apertura alare deve essere compresa tra i m. 0,70 ed i m. 3,50;

c) la fusoliera deve essere completamente chiusa;

d) la sezione maestra della fusoliera, o la somma delle sezioni maestre delle fusoliere, deve avere il valore minimo (S) seguente in funzione della lunghezza (L) della fusoliera:

$$S = L^2/100;$$

e) per lunghezza della fusoliera (L) si intende la lunghezza «fuori tutto», compresa l'elica;

f) la superficie dell'impennaggio orizzontale deve essere, al massimo, uguale al 33 % della superficie alare. Al di sopra di tale percentuale la superficie totale dell'impennaggio sarà considerata superficie portante, e sarà sommata alla superficie alare per il calcolo del carico per decimetro quadrato;

g) la matassa elastica deve essere completamente contenuta nell'interno della fusoliera;

h) non è ammesso lo sgancio in volo di parti del modello.

Art. 6. — Ogni apparecchio dovrà subire una prova preliminare di galleggiamento di cinque minuti primi.

Art. 7. — Ogni concorrente potrà presentare un solo idromodello e dovrà dichiarare, pena l'esclusione dal Concorso o la sclassifica, che la costruzione è sua esclusiva.

Art. 8. — Allo scopo di mettere in evidenza la capacità costruttiva di ogni singolo concorrente, la Giuria si riserva di escludere dalle prove quegli idromodelli nella costruzione dei quali vi fossero stati impiegati eccessivi materiali o pezzi acquistati dal commercio già confezionati.

Art. 9. — La gara è di durata di volo ed individuale.

Art. 10. — Il tempo di durata di volo di ogni idromodello verrà calcolato dal momento del suo distacco dall'acqua sino a quello dell'ammarraggio (non quando si ferma) ovvero dall'urto contro ostacolo o dalla scomparsa alla vista del cronometrista.

Art. 11. — I modelli dovranno partire dall'acqua senza alcun ausilio esterno al modello stesso (spinta a mano od altro) e la loro elica non dovrà in alcun modo pescare nell'acqua.

Art. 12. — Sono ammessi due lanci di cui classificato il migliore.

Art. 13. — Entreranno in classifica i soli idromodelli che si staccheranno dall'acqua, escludendosi — perciò — tutti i modelli che fiottassero soltanto.

Art. 14. — L'ordine di lancio sarà quello

d'iscrizione dell'idromodello. Il concorrente, che, chiamato, non fosse pronto a eseguire la prova potrà essere considerato — a giudizio della Giuria — rinunciatario.

Art. 15. — Nel lancio il concorrente potrà farsi sostituire da un aiutante.

Art. 16. — Qualora prima o durante lo svolgimento del Concorso si verificassero condizioni atmosferiche e/o di mare non buone, la Giuria ha la facoltà di sospendere e rimandare le gare.

Art. 17. — La Giuria del Concorso sarà così formata:

a) dal Presidente della R.U.N.A. di Trieste o chi per esso;

b) dal Capo-maestro di aeromodelismo;

c) da almeno due Commissari sportivi della R.U.N.A. di Trieste;

d) da un Cronometrista.

Art. 18. — Eventuali reclami dovranno essere presentati entro mezz'ora dalla fine della gara, essere indirizzati al Presidente della Giuria ed accompagnati da un deposito di L. 10, il quale sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Art. 19. — Le iscrizioni si chiuderanno improvvisamente alle ore 12 del 18 luglio 1939-XVII e dovranno comprendere la scheda di adesione completa di tutti i dati ed un disegno dell'idromodello in pianta e sezioni in scala 1:10 (uno: dieci).

Art. 20. — La R.U.N.A. di Trieste non darà conferma di ammissione alla partecipazione al V Concorso idromodelli a quegli aspiranti concorrenti che non si attengono scrupolosamente alle norme di cui al presente Regolamento.

Art. 21. — A tutti i concorrenti che effettueranno le prove prescritte verrà rilasciato (oltre ai premi ai migliori classificati) un diploma di partecipazione. Entreranno in detta concessione anche i partecipanti cui i loro idromodelli non avranno decollato.

Art. 22. — Almeno tre giorni prima della effettuazione del Concorso, la Presidenza della R.U.N.A. di Trieste comunicherà — a mezzo la stampa cittadina — la distinta dei premi messi in palio per questa competizione.

Art. 23. — Nessun rimborso di spese di viaggio, di alloggio e di vitto viene assunto dalla R.U.N.A. di Trieste, che curerà soltanto la sistemazione di pernottamento per quei concorrenti provenienti da altre città.

Art. 24. — La Presidenza della R.U.N.A. di Trieste si riserva di prorogare la data del Concorso preavvisando i concorrenti di almeno tre giorni.

Art. 25. — Per tutto quanto non contemplato nel presente Regolamento valgono le norme, condizioni e disposizioni della R.U.N.A. Centrale e della F.A.I.

Art. 26. — Nel presente Concorso la R.U.N.A. di Trieste non assume altro obbligo oltre a quello di assegnare i premi secondo la classifica che sarà stabilita dalla Giuria. Essa rimane quindi estranea alle contestazioni che potessero eventualmente sorgere in merito all'aggiudicazione dei premi e non assume alcuna responsabilità per qualsiasi danno che potesse derivare alle persone ed alle cose sia dei concorrenti che dei terzi in dipendenza del Concorso di cui al presente Regolamento.

N. B. — Gli idromodelli dovranno portare la denominazione: I-... (e quattro lettere) escludendo i numeri, come in uso nell'Aviazione civile italiana.

TAVOLE DEL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Disegni in grandezza naturale dell'aeromodello a tubo

CIRILLO

L. 3,50 franco di porto

dell'aeromodello a tubo

LIBELLULA

L. 4,50 franco di porto

e del

ROSTRO

Aero-modello veleggiatore

L. 4,50 franco di porto

Indirizzare commissioni alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - Bologna

ALI FLESSIBILI

Non è certo una novità asserire che i veleggiatori costruiti dagli aeromodelisti non sono altro che tentativi d'imitazione più o meno larvata, più o meno riuscita dei grandi maestri del volo veleggiato: il gabbiano, il bozzagro, il pellicano, l'uccello-fregata e loro simili. Sono questi i signori dell'aria, che si permettono il lusso di veleggiare per ore ed ore, sfruttando le più lievi correnti, innalzandosi in quota senza che un cavo di refe o una mano caritatevole dalla sommità di una collina abbia agevolato il loro decollo. Certo, i nostri modelli veleggiatori sono ormai capaci di mantenersi in aria per periodi assai lunghi, spesso scomparendo addirittura di vista. Il primato di un'ora e sei minuti di Morandi prova che ci siamo avvicinati al segreto, ma il nostro orgoglio rimane ferito se si pensa che il bozzagro e la fregata rimangono in aria per giornate intere senza battere ala, fuorché per mantenere l'equilibrio.

Dov'è dunque la causa di tanta diversità? Potremo un giorno svelare i segreti così gelosamente custoditi da questi uccelli, fino a far gareggiare da pari a pari con loro i nostri veleggiatori?

Se potessimo rispondere a queste domande che continuamente e ansiosamente ci rivolgiamo, vorrebbe dire che avremmo raggiunto la meta o, per lo meno, svelato il grande segreto.

Dobbiamo anzitutto pensare che mentre un gabbiano o un bozzagro sono esseri vivi, dotati quindi di sensi e di istinto, i nostri modelli invece sono cose inerti, passive, completamente in balia dei venti, anche se progettati coi più ortodossi criteri di autostabilità. E' questa senza dubbio la ragione prima del divario esistente fra il rendimento degli uccelli e quello dei modelli veleggiatori. In fondo è la stessa differenza che esiste fra l'aeroplano e l'aeromodello: l'aeroplano è controllato e governato da un pilota (sensibilità, volontà), il modello ne è privo.

Con questo non dobbiamo scoraggiarci asserendo che, per quanto è detto sopra, non potremo mai far volare i nostri modelli così a lungo come volano il gabbiano e i suoi simili.

Si tratta soprattutto di risolvere un problema che è quello più comune che si presenta nel progetto dei modelli volanti: la stabilità.

Da più di venti anni ormai vivo in una città di mare, e il mio domicilio è in prossimità della costa (Livorno-Antignano); una costa che pare fatta proprio per i gabbiani: scegliere alte e venti dominanti di mezzogiorno e di ponente. In questi ultimi dieci anni, da quando, cioè, mi sono dedicato all'aeromodelismo, ho passato molte ore ad osservare il volo dei gabbiani, specialmente durante le libecciate. Nell'osservare ammirato le loro evoluzioni, ho notato particolarmente una cosa: la flessibilità delle ali. Le flessioni non avvengono soltanto attorno ad un asse trasversale all'ala, ma si notano anche attorno ad un asse longitudinale dell'ala stessa.

Pensandoci bene, vedrete che se potessimo rendere in tal modo flessibili anche le ali dei nostri veleggiatori, il problema della stabilità longitudinale e di quella laterale sarebbe risolto. Ecco la ragione.

Ammettiamo, per esempio, che l'apparecchio voli in una corrente orizzontale uniforme, ma che a un dato momento la velocità del vento aumenti improvvisamente; è evidente che se l'ala è rigida, si ha un aumento di portanza e quindi una repentina cabrata; se invece l'ala è flessibile, ruotando attorno ad un asse longitudinale, sotto la spinta del vento, offrirà a questo un angolo d'incidenza minore. In tal modo la portanza non aumenta e la cabrata non si manifesta.

Se poi un improvviso colpo di vento, invece d'investire frontalmente tutto il modello, ne colpisce soltanto una semiala, si ha lo stesso effetto, ma questa volta solo sulla semiala colpita, cosicché l'apparecchio, invece d'inclinarsi, continuerà nel suo volo rettilineo.

Ma non soltanto la flessibilità delle ali è utile per la stabilità longitudinale e quella laterale, ma è pure di grande vantaggio per il rendimento del-

la portanza alare. E' stato dimostrato che il vento non percorre una linea retta parallela al terreno, ma avanza invece descrivendo quasi una sinusoide, ossia è rivolto ora verso l'alto, ora ver-



Fig. 1



Fig. 2

so il basso. E' evidente quindi che, se l'ala è rigida, quando sarà investita da una corrente di tale andamento, in certi momenti riceverà una spinta dal basso in alto che tenderà a far cabrare eccessivamente l'apparecchio, in altri momenti invece riceverà una spinta sul dorso che tenderà a farlo picchiare (fig. 1). Se invece di essere rigida l'ala sarà flessibile e costruita in modo che possa ruotare attorno al bordo d'attacco, ricevendo una spinta dal basso, diminuirà automaticamente l'angolo d'incidenza, mentre ricevendola dall'alto, lo aumenterà, con grande vantaggio non solo della stabilità, ma anche del rendimento dell'ala (fig. 2).

Queste mie considerazioni sul vantaggio che si possono avere applicando ali flessibili ai nostri modelli, sull'esempio di quanto ha fatto la natura nei riguardi degli uccelli veleggiatori, sono avvalorate da analoghe osservazioni fatte dall'americano L. J. Lesh sull'uccello fregata, lungo le coste della Florida e da lui esposte in suo recente articolo.

Orbene non occorre che io vi dica che la flessibilità delle ali deve costituire d'ora in poi il campo delle nostre ricerche e dei nostri tentativi. Il flessibilissimo legno balsa, o, meglio, un nuovo surrogato autarchico, possono esserci di grande aiuto per portare a termine questo problema, la cui soluzione ci è stata rivelata dagli amici gabbiani: peggio per loro che non hanno pensato in tempo ad assicurarsene il brevetto!

ENRICO BARZETTI



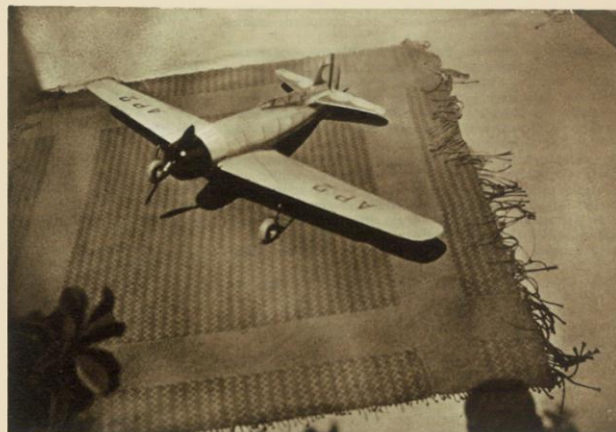
Enzo Veggi - Roma. — Fino ad oggi non sono ancora stati pubblicati libri sul progetto di modelli volanti. Del resto nemmeno all'estero, in Germania, dove esiste una vastissima bibliografia sull'aeromodelismo, esistono libri del genere. La ragione è che la teoria, in fatto di modelli volanti, ha un valore relativo, poiché è provato, dalle teorie matematiche e dall'esperienza, che i risultati sperimentali dei profili d'ala non possono essere adoperati per i modelli, come per gli aeroplani veri, date le enormi differenze di dimensioni e di velocità. Il progetto del modello si basa quindi su alcune considerazioni teoriche fondamentali, ma senza scendere in particolari di calcolo che, avendo la possibilità di eseguirli, cioè essendo ingegneri o quasi, prenderebbero più tempo di quanto ne richiedano la costruzione e le prove del modello. In ogni modo, se vuoi avere notizie precise sulle teorie aerodinamiche, chiedi all'Amministrazione de L'Aquilone la serie di numeri nei quali sono state pubblicate le «Nozioni elementari di aerodinamica»: io non so però le tue possibilità in materia di matematica, e quindi ti consiglierò di acquistare, presso la R.U.N.A., il primo fascicolo della Biblioteca dell'Aeromodelista, «Nozioni teoriche ad uso del corso iniziale» dal quale potrai avere un'idea chiara in modo da potere in seguito approfondire i tuoi studi. Costa lire 5.

Felco Nero - Valdarno. — Se la tua ala fosse molto più piccola e più leggera, sarebbe possibile la trasformazione che hai proposto: infatti le dimensioni più opportune per i modelli ad elastico sono: superficie intorno a 12 dmq., allungamento non troppo elevato per avere una struttura più resistente e quindi più leggera, carico alare non oltre 16 o 17 grammi per dmq. Se, infine, la tua fusoliera è riuscita male, perché non ne costruisci un'altra?

GIAR.



Un bel modello con motore a scoppio costruito dal romano Aldo Calza



Una riproduzione dell'«A.P.2» eseguita dal tarentino Giuliano Pasquale



Alcuni allievi della scuola aretina con i loro modelli



Un veleggiatore progettato e costruito dal romano Massimo Spazzacampana

Voli sul nemico

ricordi di un "asso" di guerra

(Continuazione dal numero precedente)

Aspettando i razzi incendiari, progettammo l'azione. E' molto difficile sorprendere il pallone alla sua quota usuale, 700-800 metri, perché all'avvicinarsi dei cacciatori gli uomini di manovra, avvisati dall'osservatore che è nella navicella, manovrano rapidamente per abbassarlo e l'impresa diventa più rischiosa ancora.

Pensammo di ingannare in qualche modo i nemici portando, come scortato da noi, un apparecchio da ricognizione e fingendo così di passare da quelle parti per tutt'altro scopo. Trovato l'equipaggio volontario per questa finta ricognizione e trovati altri due compagni cacciatori, fu decisa l'azione.

I razzi erano arrivati. Furono montati sull'apparecchio di Allegrì, che volle per sé il compito principale e più rischioso, Scaroni, Masiero ed io gli saremmo stati appresso per proteggerlo dai cacciatori avversari: il capitano Lodi e il suo pilota con un «S. P.» da ricognizione dovevano arrivare con la scorta fino nei pressi del «draken»; poi, alla nostra picchiata, sguagliarsela.

Sul campo, grande attesa e auguri festosi, quando partimmo. Veramente l'idea di sorprendere il nemico con un trucco rendeva vivaci anche noi; e l'emozione della partenza era mescolata con un qualche cosa di comico anche per quella barba di Allegrì che non voleva stare rinchiusa nel passamontagne e scappava fuori; e non si poteva pensare che con quella barba da frate e con quegli occhi chiari egli potesse esser terribile.

Sulle linee, tremila metri, quota usuale, per non svelare l'inganno. Quota usuale e cannonate usuali. Passiamo oltre, nella formazione stabilita; ognuno sbircia il pallone, al quale ci avviciniamo di traverso, con una rotta subdola.

Altre cannonate: le solite, per ora, non quelle buone. Il pallone non s'abbassa. Aspettiamo il segnale di Allegrì perché l'«S. P.» ci lasci e noi piomberemo sulla vittima.

Ecco il segnale: il cuore batte più forte. Già a precipizio tutti e quattro, Allegrì più sotto, come un bolide, puntato al bestione dondolante che pare abbia capito, perché scende, scende rapidamente.

Ma molto più presto noi gli siamo addosso, con una picchiata che ci stordisce e fa fischiare le nostre ali. Ancora, ancora giù; e intanto eccoci presi nel tiro contro-aereo: furioso, pazzesco! Come scamperemo a questo inferno?

Il pallone ora è a poche centinaia di metri sotto di noi; si vede bene ogni suo particolare: nella navicella, due uomini.

Ah, poveri diavoli! Non dovete star bene neppure voi altri!

Allegrì è già quasi a tiro e manovra per puntare. Ecco ecco, dalle sue ali frecciano i due razzi...

Che succede? Perché non brucia il pallone? Ah! non son bastati i razzi!

Intanto il dramma nella navicella si compie: uno degli osservatori si lancia nel vuoto col paracadute (1). Incontrando l'ombrello salvatore che discende lentamente; l'altro è rimasto a bordo e pare si difenda con una pistola mitragliatrice. Allegrì si accanisce come il cane intorno alla buca dove si è nascosta la volpe; non si dà pace dello smacco. E finché resta lui, noi restiamo per proteggerlo, anche se il nemico ci tempesta in ogni modo. Alle granate, più precise ora per la quota bassissima, si aggiungono la fucileria, i cannoncini, le mitragliatrici. Vedo davanti alla prua un continuo getto di qualche cosa di luminoso, come scudi d'argento. Sono proiettili incendiari di cannoncino. Mirano troppo avanti; se se ne accorgono?...

Ma gli altri ci sono tutti? Allegrì non lo vedo più. I colpi cessano. Allarme! Ci sono certamente vicini cacciatori nemici. Guardo in alto; eccoli: due. Più bassi altri tre. Questi ultimi non mi preoccupano; e d'altra parte li vedo azzuffarsi con i miei e perder quota.

I due mi puntano addosso da prua. Intuisco il loro errore, ma devo rispondere anch'io con l'errore: impenna l'apparecchio contro uno dei due, miro e sparo una raffica.

«Attenzione all'urto! Il combattimento di fronte, oltre che arduo per le difficoltà della mira, è pericolosissimo per la probabilità di un cozzo».

Niente; l'avversario è abile; mi ha schivato passandomi sopra. Ma ora che fa? Possibile che sia così ingenuo? Si abbassa! Perde quota! E l'altro? Non lo vedo più. Mi sarà addosso in coda, pronto a una facile mira?

Non importa. Non sento nulla, non vedo nulla, altro che questo mio avversario che mi sta ancora a tiro. Lo avrò forse colpito? No, risale, tenta di aggirarmi. Mi ci butto addosso a capo fitto, sparando rabbiosamente una raffica dopo l'altra.

Il piccolo demone crociato mi teme o è ferito; non tenta più di salire; si perde giù in spirali strettissime, vertiginose. Ho il cuore sospeso ad una speranza: l'ho colpito?

Non posso capirlo; lo perdo di vista giù contro il terreno oscuro, sul quale le sue ali grigie si confondono.

E l'altro? Gli altri?... Vedo sul Piave i due piccoli «Hanriot» di Scaroni e Masiero che filano verso il Montello per scavalcarlo e tornare.

E Allegrì? E il capitano Lodi? Faccio uno o due giri in mezzo alle granate che mi hanno ripreso, me solo, con tutta la rabbia. Ma non vedo più velivoli, né amici né nemici. Qui non ho più nulla da fare.

Una veloce corsa mi porta presto sul Montello, che scavalco sfiorandolo. Arrivo al campo: balzo ansioso dalla carlinga.

Sono tutti tornati.

Allegrì si dispera di non aver incendiato il «draken»; getta per terra uno per uno gli indumenti da volo con dispetto. E' guarda verso il fronte. Il pallone, sceso fino a terra, non si vede più. Fra Ginepro giura che tenterà ancora «quando a quelli là sarà passata la paura». E' particolarmente arrabbiato contro quell'osservatore rimasto nella navicella che... gli faceva la fotografia con la pistola mitragliera.

Intanto eccoci ugualmente vincitori: due cacciatori nemici sono stati abbattuti. Questo viene telefonato dagli osservatori. Avevano attaccato il vecchio «S. P.», come il boccone più ghiotto e più facile, quando era rimasto solo; poi si erano gettati addosso a noi per prevenirlo. Il capitano Lodi dice che ha visto cadere il cacciatore che aveva contrattaccato, ma non si possono avere altre testimonianze e così debbo adattarmi soltanto ad una speranza.

Questi nostri alleati dell'«S. P.» hanno visto il principio ma non la fine dell'avventura, frettolosi di tornare in cielo amico, dopo averla scampata a così buon mercato.

E' il solito scambio vivace di impressioni, il racconto degli aviatori che è sempre caldo, tanto più quando il rischio è stato affrontato insieme. Lassù siamo tanti sordomuti. Le grida di vittoria, il rantolo di chi cade sono divorati dal rombo del motore, dal sibilo delle ali. Quando si torna insieme su questa terra esplodono tutte le voci che lassù nella solitudine aspra non avevi potuto gridare.

Lunghi, spessanti, però, erano i periodi di sfortuna e finivano per infiacchirmi.

— Chiufini, vieni? Si va a fare un po' di caccia?
— Non ne ho voglia; non c'è nulla, non si trova nulla; se si trovano, scappano, se non scappano, s'inceppa la mitragliatrice... Mi bastano le scorte e le crociere che mi ordinano i superiori

Ma se qualcuno torliava al campo con la sua vittoria riprendeva lena, mi rimproveravo l'apatia e ricominciavo le lunghe noiose crociere, da solo o con un compagno, a tutte le quote, con un freddo atroce che qualche volta minacciava l'assideramento, annunciato, questo, da una sonnolenza caratteristica che ti lasciava indifferente anche in mezzo alle cannonate.

Finalmente ebbi una vittoria tutta mia!

Mentre volavo altissimo su Cornuda vidi, basso, un bi-posto nemico. Ah, quelle croci nere tanto cercate!

Volava impertinente, addentrandosi nel nostro cielo.

Aspettare per farlo entrare di più, per mettermi contro sole, per abbassarmi sotto di lui?

Non ebbi questa pazienza. Provai l'arma. Andava bene, vivaddio! E con una picchiata furiosa, che mi parve eterna, gli fui alle spalle.

«Attaccare i bi-posti dal basso per non restare nel campo di tiro dell'osservatore».

Ma chi perde un istante per realizzare queste condizioni? Si piomba sulla preda come si può, da dove ci si trova, si spara quando il tiro può essere efficace, senza preoccuparsi delle raffiche avversarie, che del resto non si avvertono, nella furia di colpire.

Il bestione mi ha visto. Mette giù il muso a precipizio verso le sue linee, voltandomi contro l'arma dell'osservatore.

Lo seguì e manovro per puntare, mentre le prime raffiche nemiche mi saettano vicine. Tracce abbaglianti di pallottole incendiarie mi sfiorano.

Ecco l'attimo di tutti gli spasimi: la mira, la mira! I cerchietti del mio collimatore si proiettano esattamente sul centro del bersaglio: gli uomini, il motore. Il pugno manovra a millimetri per mantenere questa mira. E giù la raffica! Anche lui continua a sparare, ma ora non sento nulla. La mira, solo questo è tutta la mia vita. Altre raffiche giuste, così mi pare, ma il nemico punta ancora giù verso il Piave; mi trovo più vicino a lui e già un'altra scarica di mitraglia. Le mie ali sussultano nelle sbandate che loro imprimo, ma non sento. Non so quale posizione stramba prende l'apparecchio ad ogni manovra che faccio per puntarlo alla mira esatta. La tensione, a me già nota, del duello a mitraglia travolge ogni pensiero. Dev'essere pur bello morire così!

Ma ecco l'inceppamento! Mi prende una rabbia disperata.

Son costretto a sbandare per togliermi dal fuoco dell'osservatore. Il silenzio della mia arma mi permette di udire bene il crepitio ostinato di quella avversaria. Ma per sbandare perdo di vista la mia vittima.

Vittima? E se si salvasse?

(1) Il paracadute sugli aeroplani non comparve che verso la fine della guerra, usato solo dall'osservatore e solo nelle aviazioni tedesca e austriaca. Gli aerostieri lo ebbero sempre.

(Continua).

MARIO FUCINI



...mentre volavo altissimo su Cornuda...



TESORO LE NUBI

INTRODUZIONE

In quel lembo del Mediterraneo, che va sotto il nome di Mar Egeo e precisamente là dove l'Europa, l'Asia e l'Africa, ravvicinate, da centinaia di secoli ora si scontrano ora si mordono, si stendono due greggi di grandi e piccole isole; uno, più ordinato, che va sotto il nome di Arcipelago delle Cicladi, l'altro, più disperso, chiamato Arcipelago delle Sporadi.

In queste acque nel corso dei millenni, remarono, veleggiarono e forzarono le macchine, spesso azzuffandosi, navi troiane, fenicie, greche, persiane, romane, turche, crociate, veneziane, genovesi, pisane, italiane, russe, inglesi, francesi, tedesche... e chi più ne ha più ne metta.

Proprio in questo mare e per esser più esatti, fra l'Isola di Negroponte e quella di Chio, emerge una specie di grande scoglio fiorito, più che isolotto, il quale risponde al sapotissimo nome di Carpos che, se non sbaglio, in greco significa «frutto» o qualcosa del genere.

Questo scoglio, poco più esteso di Piazza San Pietro in Roma, è molto dirupato ed ha sul vertice un castello tutto bianco che, da lontano, lo fa straordinariamente rassomigliare a una faccia rugosa e abbronzata, sormontata da un berretto da notte.

I naviganti girano al largo di Carpos, a causa delle acque perpetuamente agitate e delle traditrici correnti sottomarine. Solo una volta al mese una vecchia tartana s'ancora sottovento e scarica sulle scialuppe, mandate da terra, viveri, posta e il più svariato materiale.

Nel castello vivevano, al tempo in cui questo racconto ha inizio, una dozzina di creature: Anastasio Argiropoulos, il suo segretario Nepomuceno Cantacuzeno e una ventina fra domestici e personale di fatica vario.

Anastasio Argiropoulos possedeva una quantità incalcolabile di milioni fatti col fumo. Intendiamo dire col fumo e non di fumo, perché erano in buona moneta sonante, investita o depositata in diverse Nazioni.

Suo nonno era stato gran produttore di tabacco da fiuto e da pipa; seguendo la mode dei tempi, il padre aveva invaso i mercati coi suoi meravigliosi sigari e, finalmente, Anastasio aveva guadagnato miliardi, fornendo metà del tabacco delle sigarette fumate da tutti gli eserciti impegnati nella Guerra Mondiale. Ma, raggiunta una enorme ricchezza, Anastasio Argiropoulos, come spesso accade a chi troppo possiede, s'era disgustato del mondo e s'era ritirato in solitudine, dedicandosi a studi insoliti e a raccogliere oggetti bizzarri d'ogni genere.

Ed ora, terminata questa noiosissima ma necessaria introduzione, vediamo un po' che cosa succede...

CAPITOLO I

Si fa conoscenza con Catunob

La sera del 28 aprile del 1935, Anastasio sedeva al suo grandissimo tavolo, tutto di ebano incrostato di madreperla e argento, che, secondo certi intenditori, era appartenuto a Carlomagno e, secondo altri, a Greta Garbo.

Tutt'intorno alle pareti s'allineavano altissimi armadi a vetri contenenti curiosità diversissime, alcune del valore di milioni di dracme, altre da pochi soldi.

Sul tavolo, davanti ad Anastasio, stava uno scrigno aperto. Era uno scrigno di oro rabescato, foderato internamente di velluto cremisi. Sul velluto riposavano, sprigionando raggi vivissimi, una cinquantina di smeraldi e prodigiosa magnificenza (1).

Nel silenzio profondo della torre del castello dove si trovava il suo studio, Anastasio era tutto assorto in uno strano lavoro.

Prendeva uno per uno delicatamente tra due dita gli smeraldi e li esaminava con estrema attenzione attraverso una lente che gli permetteva di distinguere i più minimi particolari delle incisioni che ne ornavano le facce, e, a volte, prendeva note frettolose su un foglio di carta. Già da quattro ore l'illustre studioso era immerso nel suo lavoro, quando finalmente, posto l'ultimo smeraldo nello scrigno, si tolse la lente che teneva incastrata nell'occhio destro e mandò un sospiro di sollievo e di vittoria.

— Potenza sconfinata dell'umano ingegno! — esclamò alzandosi e cominciando a passeggiare nervosamente attorno allo studio — Scintilla divina che ardi nel cervello

dell'uomo! Ecco che delle pietre fredde, inerti, già appartenenti ad oscuri selvaggi della più selvaggia America, centinaia e centinaia di anni fa, si animano, e parlano a me in una lingua ermetica e misteriosa, solo a me, nel vasto mondo, rivelando il loro geloso segreto!

Si arrestò davanti allo specchio e si guardò fissamente. Si piacque. Veramente, uno di noi non lo avrebbe trovato molto bello. Aveva la fronte rugosa e bernoccoluta, il naso a patata che non si capiva come si reggesse le lenti cerchiato d'oro, e le sue guance cascanti erano incorniciate da due fedine di un bianco grigiastro, che lo facevano straordinariamente rassomigliare a un paleofide, animale leggendario e misterioso di cui nessuno mai si è occupato (e ciò è male), e la cui specie è da molti millenni estinta. Purtroppo! Quando ebbe terminato di ammirarsi, Anastasio sentì il bisogno di confidare a qualcuno la portentosa scoperta che aveva fatta. Corse al tavolo e agitò un campanello di argento dal manico di ebano. L'uscio si aperse e Nepomuceno o Nep, come di solito lo chiamava il padrone, scivolò nello studio, producendo poco più rumore di un gatto munito di pantofole di feltro.

— Eh? — fece Nep, uomo placidissimo e fenomenalmente avaro di parole.

— Ascoltami, Nepomuceno, figlio mio! Ho fatto la più grande scoperta del secolo, destinata a tramandare il mio nome fino alle più remote generazioni.

— Ah!

— Guarda qui, — continuò Anastasio, trascinando il segretario verso il tavolo, e additandogli gli smeraldi che continuavano, come era loro dovere, a brillare — Lo sai che sono questi? Smeraldi, tu mi dirai. Errori, amico mio, errori! Non sono smeraldi, questi, sono discorsi, sono libri, sono la voce di un popolo estinto ed obliato, sono la rivelazione d'un'anima sepolta, il piedistallo di gloria sul quale si ergerà, in tutta la sua grandezza, il mio nome.

— Ehm! — approvò gravemente Nep, poi soggiunse — Posso tornare a cena?

— Cena? — gridò Anastasio, con una smorfia di profondo disgusto. — Chi osa parlar di cena qua dentro?

— E va bene; aspetterò! — rispose rassegnato Nep e si mise a sedere posando le mani aperte sulle ginocchia.

— Nep, — riprese Anastasio — ascolta e non perdere una parola di quel che ti dico. Tu sei il primo essere vivente col quale mi confido. Ti rendi tu conto dell'onore che ti faccio?

— Eh, sì! — assentì Nep, crollando il capo. — Come no!

— Questi smeraldi, che sempre avevo considerati pieni di mistero, stasera mi hanno parlato, e io ho trascritto su questo foglio il messaggio che celavano. Ascolta!

«Hok lamat manik eb abul ezinab nahauti Catunob muan nayeab zof...».

— Ebbene? Che te ne pare? Che ne dici? Che ne dici? — esclamò Anastasio, afferrando per le spalle Nep e scrosciandolo vigorosamente — Che ne pensi?

— Sì, carino! — Convenne Nep — Allora, se permetteste, vado a cena. Ho lasciato a metà, e si fredda tutto.

Ma per sua fortuna Anastasio non aveva capito, e perciò, senza badargli all'aria scontenta del suo segretario, riprese la passeggiata agitando il foglio come uno stendardo.

— Te lo dirò io che cosa significa — continuò — Ciascuno dei geroglifici incisi sugli smeraldi ha un significato. Io ho ordinato le varie trasi e decifrato il messaggio che contengono. Ecco: «Hok lamat (sacriego straniero) manik eb abul (che mai la tua mano di...) ezinab (che mai la tua mano di empio profani le sacre pietre del sole) nahauti Catunob muan (se non vuoi che la collera di Catunob colpisca te, i tuoi discendenti, i tuoi amici, la tua patria, rendi al cielo quello che è del cielo. Le sacre pietre di Catunob debbono tornare al sole donde son venute). E questo è tutto!

— Meno male! — fece Nep, con un sorriso di sollievo — Allora torno a cena. — E s'alzò.

— E lo sai tu quel che farò? — esclamò Anastasio, senza badargli e afferrandolo pel braccio — Libererò questi smeraldi, lanciandoli verso il cielo e adempirò così il comandamento di Catunob.

— Ma, signore, — esclamò Nep quasi svegliandosi da un sogno, — scherzate? Vi sono costati più di tre miliardi di dracme! Non vorrete gettarli al vento sul serio? — Precisamente! Coi mezzi che la scienza mi offra. Li lancerò nel profondo del cielo. Penserà poi Catunob a recuperarli.

(1) A questo punto i nostri lettori drizzeranno le orecchie e si sentiranno agitati da un oscuro presagio. Ebbene, sì! Si tratta degli smeraldi di Huasteca, prima venduti dall'A.K.O.B. ad amatori diversi e più tardi riscattati, a colpi di milioni, dal feroce collezionista Anastasio Argiropoulos.

(Continua)

ENZO JEMMA



— Ascoltami, Nepomuceno...

UN CONCORSO PRONOSTICI

in occasione del IV Raduno del Littorio

Art. 1. — In occasione del IV Raduno Aereo del Littorio (16-23 luglio 1939-XVII) e allo scopo di sviluppare sempre più la coscienza aeronautica della gioventù italiana con l'abitudine a conoscere più profondamente i problemi delle macchine e i vari problemi del volo, la R.U.N.A. indice e organizza, con la collaborazione della stampa quotidiana e periodica, un «Concorso pronostici» a premio, libero a tutti i cittadini italiani di qualsiasi età.

Art. 2. — Nessuno speciale onere incombe su tutti coloro che vorranno prendere parte al Concorso.

Art. 3. — Il Concorso consiste in questo: presa conoscenza del Regolamento generale e di quello particolare che reggono il IV Raduno Aereo del Littorio, già pubblicati, e attraverso i dati forniti dai risultati delle varie prove preliminari che si svolgeranno sull'aeroporto di Rimini dal 16 al 22 luglio — dati che ciascuno potrà rilevare dalla stampa periodica quotidiana, dalla radio, ecc. — coloro che vorranno prendere parte al Concorso dovranno pronosticare il nome del concorrente che vincerà, il giorno 23 luglio sul circuito del Lido di Venezia, la prova finale, e con essa il IV Raduno del Littorio.

Inoltre dovranno indicare, con la maggiore approssimazione possibile, il tempo in ore, minuti, secondi e quinti, che sarà impiegato dal vincitore nel superare la prova finale suddetta.

Art. 4. — Ciascun partecipante dovrà scrivere il proprio pronostico su un modulo di partecipazione al «Concorso pronostici» che viene pubblicato dal nostro giornale e dalla stampa quotidiana e periodica. Tale modulo, chiaramente riempito dal partecipante, dovrà essere ritagliato e spedito alla R.U.N.A., Piazza del Popolo 18, Roma, incollato sul verso di una cartolina postale debitamente affrancata. Dal timbro postale dovrà risultare che la spedizione sia avvenuta entro le ore 24 del giorno 22 luglio.

Nessun pronostico che risultasse spedito dopo tale data e ora verrà preso in considerazione.

La spedizione potrà essere fatta anche per raccomandata; non sarà necessaria alcuna tassa di iscrizione. Ogni concorrente dovrà chiaramente scrivere sul modulo il proprio nome, cognome e indirizzo esatto, e potrà inviare quanti moduli vorrà, purché ciascuno obbedisca agli obblighi predetti.

Art. 5. — L'esame dei pronostici verrà eseguito da un'apposita Commissione (che sarà a suo tempo nominata) entro il prossimo mese di settembre; la classifica del «Concorso Pronostici» sarà resa nota attraverso la stampa quotidiana e periodica.

Art. 6. — Saranno assegnati i seguenti premi:

1) Al concorrente che avrà esattamente indicato il nome del vincitore del IV Raduno Aereo del Littorio con maggior approssimazione sul tempo effettivamente impiegato (ovvero qualora nessuno abbia indicato il nome del migliore classificato, con la maggiore approssimazione sul tempo da questi impiegato): un buono per un viaggio aereo gratuito di andata e ritorno dall'aeroporto.

corra, al concorrente che avrà indicato il nome del pilota meglio classificato, dopo il precedente con maggior approssimazione sul tempo effettivamente segnato: un buono per un viaggio aereo gratuito di andata e ritorno dall'aeroporto più vicino alla residenza abituale del concorrente a Berlino.

3) Al concorrente che si classificherà terzo nell'ordine secondo le modalità suddette: un buono per un viaggio aereo gratuito dall'aeroporto più vicino alla residen-

ANNO XVII
III dell'Impero

DOMENICA
16 luglio 1939

CONCORSO PRONOSTICI per il «IV RADUNO DEL LITTORIO», MODULO DI PARTECIPAZIONE

In base ai risultati delle prove preliminari svoltesi a Rimini, ed alle caratteristiche degli aeroplani concorrenti, ritengo che la prova finale di velocità sul circuito del Lido di Venezia — e per conseguenza il IV Raduno del Littorio — sarà vinta dal concorrente

con aeroplano _____ che impiegherà, per compiere i dieci giri del circuito, pari a km. 504,250, ore _____ minuti primi _____ secondi _____ quinti _____

Firma _____
Indirizzo _____
Appartiene al F. G. C. _____ o al G. U. F. 2 _____

da riempire con scrittura leggibile, ritagliare, incollare su cartolina postale affrancata e spedire alla R.U.N.A. Sezione concorsi, Roma, Piazza del Popolo n. 18, ENTRO LE ORE 24 del 22 LUGLIO 1939-XVII. Tale data dovrà risultare dal timbro postale; in caso contrario la scheda sarà annullata.

sione più vicino alla residenza abituale del concorrente a Triest, con permanenza gratuita (vitto e alloggio) da otto giorni in uno dei migliori alberghi locali.

2) Al secondo classificato, cioè al concorrente che avrà esattamente indicato il nome del vincitore del IV Raduno Aereo del Littorio con la maggiore approssimazione dopo il precedente, ovvero, qualora questa circostanza, come nel caso precedente, non ri-

za abituale del concorrente, a Vienna e ritorno.

4) Al concorrente quarto classificato, come sopra: un buono per un viaggio aereo gratuito dall'aeroporto più vicino alla residenza abituale del concorrente, a Budapest e ritorno.

5) A ciascuno dei concorrenti classificati quinto, sesto e settimo, come sopra, un buono per un viaggio aereo gratuito di andata

e ritorno da una città italiana ad un'altra a scelta del concorrente.

Al successi tre classificati: un volo gratuito di propaganda ed inoltre l'associazione gratuita per un anno alla R.U.N.A.

Al concorrenti classificati dall'11° al 20° posto: abbonamento per un anno alla Rivista quindicinale L'Ala d'Italia ed inoltre l'associazione gratuita per un anno alla R.U.N.A. Al Giovane Fascista ed inoltre al Fascista Universitario meglio classificati: commissione gratuita ad un corso di volo veleggiato della R.U.N.A. (Sezze o Asiago) (*).

Al concorrenti classificati dal 21° al 30° posto: abbonamento gratuito per un anno al settimanale Le Vie dell'Aria.

I biglietti per i viaggi gratuiti saranno validi per un mese dalla data del rilascio (la quale dovrà essere indicata, con opportuno preavviso, dall'interessato). I premi non potranno essere ceduti a terzi né sostituiti con altri premi di qualsiasi natura, e tanto meno con l'equivalente in danaro.

Art. 7. — Ogni informazione potrà essere richiesta alla R.U.N.A., Piazza del Popolo 18, Roma, Sezione Concorso Pronostici.

Art. 8. — Ogni concorrente dichiara, per il fatto stesso di partecipare al Concorso, di riconoscere come unico organo giudicante in materia, la Sede Centrale della R.U.N.A., rinunciando tassativamente esclusa ogni possibilità di ricorso ad altri organi giurisdizionali e alla magistratura ordinaria.

Art. 9. — Ciascuna persona concorrente non può aspirare che ad uno solo dei premi sopra enumerati, optando per quello che ritiene più gradito.

Fino alla fine del modulo per la partecipazione al Concorso Pronostici indetto dalla R.U.N.A. in occasione del «IV Raduno del Littorio» pubblicato dalla stampa quotidiana e periodica. Il formato del modulo non dovrà superare i cm. 8x13, inoltre, cioè, a quello d'una cartolina postale.

(*) Coloro che aspirano a tale premio dovranno specificare nella scheda l'età e l'appartenenza alla G.I.L. (F.G.C.) o al G.U.F.

Riceviamo e pubblichiamo

Caro Direttore,

leggo sul n. 27 de L'Aquillone l'interessante ed illustratissimo articolo sull'«armata azzurra» istituita nella Scuola «Trento e Trieste» di Roma. Poiché questa iniziativa viene presentata come originale e segnalata ai fini pedagogici, credo opportuno ricordare quanto fu fatto nel 1935 nella Scuola «G. E. Pestalozzi» di Torino, dove venne formata una «Centuria Azzurra» la cui attività, mirabilmente sostenuta dal Direttore prof. Armando Sessi, meritò anche un elogio dal vostro Ministero.

Non vi erano visite di pulizia né gradi di maggiore, ma in compenso l'organizzazione si estendeva a tutte le classi e comprendeva pure le alunne. Gli iscritti (rondini ed aquilotti) erano divisi in squadre e tutti associati alla R.U.N.A. e abbonati a L'Aquillone.

Entusiasmo altissimo. Le aule e i corridoi addobbati con ritratti e disegni aeronautici e con modellini di velivoli costruiti dagli allievi. Durante quel primo anno si tenne un corso di conferenze sulla storia dell'aviazione, una mostra di modelli, concorsi ed iniziative varie, ed infine cento novizi vennero portati al battesimo dell'aria sul ben noto «Caproni» dei voli di propaganda. Il creatore (passami la parola) della «Centuria Azzurra» oggi insegna la nostra lingua in una Università straniera, ma poiché il passato vive sempre con noi, sarà lieto se tu farai conoscere quella ormai lontana attività a chi dà oggi la sua altrettanto fervida opera all'educazione aeronautica dei giovinetti.

Grazie e abbracci.

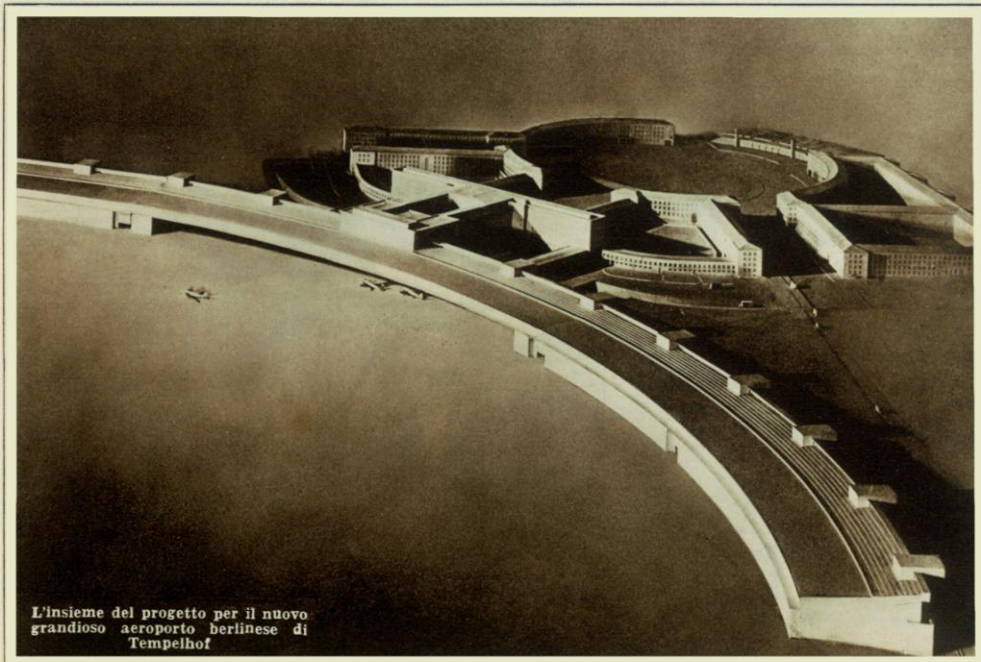
(Segue la firma).

Sono in vendita presso l'Amministrazione della Editoriale Aeronautica, (Viale Libro e Moschetto 6, Roma) due volumi di CARATTERISTICHE AERODINAMICHE DI ALI

In tali volumi sono raccolti i risultati di esperienze compiute nel Laboratorio Aerodinamico di Gottinga (vol. I) ed i risultati della galleria a densità variabile National Advisory Committee for Aeronautics (vol. II).

I due volumi, che contengono moltissimi grafici e tabelle, costano complessivamente L. 55 (un volume L. 30).

Eseguiti e versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.



L'insieme del progetto per il nuovo grandioso aeroporto berlinese di Tempelhof

POSTA aerea

Nani Ravanello, poiché io ho in odio le rime rispondo con poche righe nude e crude. Crivello ti ha spedito (dice, ma ci credo poco) un pacco di fotografie, cioè le fotografie da me elencate e destinate a te. Sarò anche quest'anno a Venezia, dal 10 al 25 agosto, per il servizio alla Mostra Internazionale del Cinema; ma, naturalmente, non sarà facile incontrarci. E' strano, ma tutti gli anni accade la stessa cosa: appuntamenti con aeromodelisti aeromodelisti, promesse e giuramenti; ma in quanto a vederci, salutarci, conoscerci, niente.

Franco Telmon, Torino. — Se si tratta di errore tuo, devi mandare una lira all'amministrazione. Sono contento di poter annoverare anche il tuo nome fra quelli dei fedeli. Ti segnalo l'opuscolo «Stratosfera» messo in vendita in questi giorni.

Alberto Montanari, Bologna. — Ti devo ringraziare per tutti gli elogi che hai tributati a *L'Aquilone*, che, come dici tu, «si stacca dalle altre pubblicazioni per il suo genere istruttivo frammisto a quel poco di fantastico e al molto di umoristico che lo rende il miglior giornale moderno per ragazzi e adulti». Per entrare in aviazione in qualità di ufficiali bisogna essere in possesso di un diploma di scuola media superiore. Cosa vorresti fare tu?

R. Fazio (?). — Scrivi, se ti è possibile, in modo più decente. Aspetto il rinnovo dell'abbonamento. Non facciamo scherzi, giovanotto.

Elio Maggi, Tripoli. — In questi giorni parlerò al delegato centrale dell'aeromodelismo e, forse, anche al Presidente della R.U.N.A. per la scuola di Tripoli. E' questa la quarta volta che mi occupo di voi, e tu, per ricompensa, mi scrivi che la scuola costi non è stata ancora impiantata nientemeno che per causa mia. Vuol dire che tutti i malati che il medico non riesce a guarire muoiono per colpa di quel medico. Bella soddisfazione. Voci un consiglio: scrivete una lettera al Presidente della R.U.N.A. e firmate tutti quanti siete.

aeromodelisti e simpatizzanti. Se riuscite a sollecitare un aiuto dal Maresciallo dell'Aria, tanto meglio: sarà cosa fatta.

Allodola del meriggio. — Sono contento. Dunque le mie parole «hanno prodotto un effetto magico» giacché hai studiato con più lena. I risultati? Una lode per l'aquilotto condotto al nostro nido. Di che mi scriva. Conosco anch'io il signor Cima, feroce propagandista al quale la R.U.N.A. dovrà un giorno innalzare un monumento, così come dovrebbe rizzarne uno per me; ma, credi a me, c'è molta gente ingrata su questa bislunga terra. Cercherò «Piloti Legionari». Mandami, intanto, «Forca... alata». Ma che razza di titolo è mai questo? Permettimi che ti dica che è brutto assai. Non fumo nella pipa, ahimè! Non per questo, quando mi deciderò a fare acquisto di questo buffo fionello ambulante, diventerò uno sio sul serio.

Gamba di ferro (salvo che non sia il nome di un altro aquilotto. Ora non posso controllare, perché ti scrivo dalla tipografia). Ti devo dire che la tua lettera non merita nessuna risposta, per via della orrenda grafia. Risponderò, quindi, poche parole in fretta. Al capitolo primo rispondo: grazie degli elogi e della propaganda che fai presso i tuoi compagni; al secondo: aspetto la foto del tuo primo aeromodello; al terzo: per entrare a Caserta bisogna essere perfetti; non so se i medici pretendano scrupolosamente 36 denti; al quarto: viva los novios de la muerte; al quinto: decideremo un'altra volta circa il nuovo pseudonimo: alla conclusione: non ho, di fatti, né barba, né baffi, né occhiali; dire che sono in gamba sarebbe troppo onore; dire che ho quarant'anni sarebbe un'esagerazione, così come se si dicesse trenta; nell'animo mio c'è una grande profonda tristezza, forse ereditaria, ma so anche essere allegro, perché sono un filosofo ottimista; ad ogni modo, il mio sapere istintivamente cogliere il lato ridicolo delle cose mi aiuta molto a vivere in questo mondo tanto bello e tanto cattivo. Ma ora basta, per carità...

Giuseppe Fanni, Cagliari. — Scusate se rispondo io, invece che la direzione, e pubblicamente. Ma la vostra lettera è capitata qui nel mucchio di corrispondenza dei miei aeromodelisti, che sono, quasi tutti, giovani e giovanissimi (ragazzi e fanciulle) e rappresentano, credo, la parte più eletta della gioventù italiana di oggi. (Vi dirò, giacché oggi io sono in vena di confidenze, che questi giovani sono il mio grande amore e un poco il mio orgoglio). Ma veniamo a voi, che dite di essere un poeta collaudato da Marinetti e ci proponete di mettervi alla prova con aeropoiesi. Vi dico subito, e lo dico pubblicamente, così ribadisco una mia vecchia opinione, vi dico dunque che noi non crediamo né alla

poesia (quella fatta di versi mossi in filari, né, tanto meno, all'aeropoiesi. Che cosa significa aeropoiesi? Io, una volta, ho scritto una poesia lirica sulle rondini e sulla musica e avrei potuto chiamarla «lirico-poiesi» o «volatipoiesi», così come una lirica sui pesci si potrebbe chiamare «ittipoiesi» ed una sui palombari, «palombaropoiesi», o qualche cosa di simile. E' la stessa storia dell'aeropoiesi, che non è né aerea, né poetica, e si fa buggerare da una qualsiasi fotografia aerea schizzata da un dilettante con una macchinetta vinta alla lotteria. Per me il futurismo è un moto tellurico che fu provvidenziale in un tempo in cui c'era urgente bisogno di dare uno scossone al vecchiume; e allora Marinetti fu grande. Adesso il futurismo è la cosa più vecchia e frusta che si possa immaginare e (sempre a parer mio) è un vero peccato che l'intelligenza e la cultura di Marinetti siano ancora al servizio di cosa tanto passatista e artificiosa. Tornando a noi, se desiderate mandarci qualche vostra composizione procurate di spedirci della buona prosa con sacramentali punti e virgole e senza inutili a capo, o mancamenti di respiro che dir si voglia. Scusatemi il tono scherzoso e cercate di accontentare me e i miei semplici lettori. Abbiatemi i migliori auguri dal vostro

ZIO FALCONE

LA PENNA AL SEGRETARIO

Aquila Bianca, Vicenza. — «Rispondere o non rispondere?» mi sono chiesto appena avuta la tua lettera (lettera? collezione di volumi, collana di divulgazione, biblioteca Alessandrini?). L'amletico dubbio non ha avuto a lungo ospitalità nel mio solido cranio. Uomo dalle pronte decisioni, ho giocato a testa e croce. E' venuto croce; e la mia croce, in questo caso, sei tu. Ecco mi dunque dinanzi alla mia scassatissima macchina da scrivere, per rispondere alla misaleva chilometrica inviata da Aquila Bianca. Cosa dire a questo temerario il quale, scacciato dalla porta, entra dalla finestra, con il volto soffuso di pace e di tranquillità, e ci saluta come si salutano gli amici di ogni giorno, con un candido gesto della mano? Se io fossi nato cent'anni fa, al tempo del «Padrone delle ferriere» e della «Cicca di Sorrento», ti direi, con l'indice teso minacciosamente: «non vi conosco. Angelo o demone, chiunque voi siate, andatevene». Ma io sono giovane, e non so arrabbiarmi. Accogliamo dunque il figlio prodigo che torna a noi pentito e compunto. Accogliamo pure, ma non dimentichiamo che si tratta di un essere pericoloso che può turbare la tranquillità della nostra serena famiglia. Libertà condizionata, Aquila Bianca, non lo dimenticare. E voglio subito cominciare con un ciocchetto. Si tratta della lunghezza della tua lettera, e del suo con-

tento. La prima costituisce un reato per il quale lo scrivente viene di solito punito con il cestinamento; visto il tuo caso speciale, ho ritenuto di non dover considerare la colpa. Il contenuto, Aquila Bianca, se la cosa venisse trasportata in sede legale, ti farebbe buscare una grave condanna per «tentata corruzione di un pubblico funzionario nell'adempimento delle sue funzioni». Noi ci si capisce, vero? E ricordati che si tratta di libertà condizionata... Facciamo finta di niente, come disse quel tale alle guardie che l'avevano scoperto accanto a un uomo tagliato a pezzi, e proseguiamo. Quanto per tua mano mi viene detto dalle rondini vicentine, è falso come un soldo di legno. Loro si lamentano che «L'Aquilone» non ospiti una pagina dedicata al sesso debole. Perché? Tutto ciò che noi pubblichiamo è forse riservato esclusivamente agli uomini? O forse loro vorrebbero la solita paginetta di lavori a maglia, costumi da bagno, fazzoletti, tovagline? In questo caso, care le mie rondinelle vicentine, abbonatevi a una rivista di lavori femminili, e «Grazia», per esempio, «L'Aquilone» è e vuole essere un periodico d'aviazione. Ti saluto, molto prudentemente, rendendoti noto che la tua prossima lettera, nel caso che sia della stessa lunghezza della precedente, verrà cestinata senz'altro. E senza cerimonia.

Diavolo dell'aeroporto, Vicenza. — Si vede che tu sei amico di Aquila Bianca. Io stesso stile, le stesse... fesserie. Perdonami il linguaggio crudo, ma mi è scappata. Alludevo a quella mania che a Vicenza sembra epidemia, di empirie pesine su pagine con rapidi frivolezze, la cui lettura fa perdere al sottoscritto ore intere di utilissimo tempo. Tu puoi benissimo dubitare che i miei minuti siano preziosi per l'umanità: è affar tuo. Affar mio sarebbe in questo momento balzare in piedi imprecaando in più lingue, e lanciare con ira oggetti di diverso peso e volume contro le pareti dell'ufficio. Maneggia alla miseria, mi limito invece a dire, possibile che tutti voi ce l'abbiate con i miei baffi, i quali non esistono? (Intendiamoci, non esistono perché me li rado, non perché ancora mi debbano spuntare). Ti assicuro che il mio perentissimo profilo greco non è deturpato da baffi di sorta. Al grido di abbasso i baffi riprendo a leggere la tua lettera, e giungo così al punto in cui mi preghi di salutare Mastrojanni, Tosaroni e Tosaroni II. Chi è Tosaroni II? Io ignoro questo personaggio, amico, e sono disposto a crederlo un parto della tua fantasia. Esegui per quanto riguarda i due primi, e passo a

Imperatore Azzurro, anche lui di Vicenza. Comincio a credere che l'aeronipoteria vicentina rappresenti un caso clinico. Per me i fatti sono due: o Aquila Bianca è un trascinatore di folle, oppure a Vicenza il destino ha riunito tutti i giovani in possesso del bacillo aeronautico. Lascio ai posteri la risoluzione di questo notevole problema, e vado avanti. Le tue opinioni sul nostro giornale mi commuovono, come mi commuove l'elogio per il romanzo. Mi domandi di Enzo Jemna. Come ti sarai già accorto posando lo sguardo soave sulla pagina undici, non abbiamo affatto dimenticato il vulcanico scrittore della serie dei «Pasagui». Le tavole AP 1 e AP 4 costano appena setto lire l'una. Contraccambio i saluti «aeroclassici».

CRIVELLO

S. A. EDITORIALE AERONAUTICA

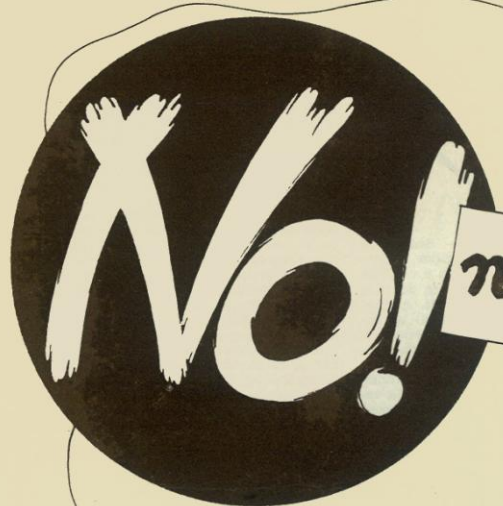
GASTONE MARTINI - Direttore responsabile

Stabilimento Rotocalco VECCHIONI & GUADAGNO

Roma - Via San Michele 22 - Telefono 580-680

Il «vertiplano» è una delle più recenti novità del campo aeronautico: l'ala superiore può essere fissa o rotante




ATTENTI
non dimenticate
di chiedere

 AL VOSTRO
GIORNALAILO

STRATOSFERA

STRATOSFERA

È IL PRIMO FASCICOLO DI UNA COLLANA DI DIVULGAZIONE POPOLARE CHE COSTITUISCE LA PIÙ GRANDE NOVITA' EDITORIALE DELL'ANNO IN CORSO...


STRATOSFERA

LO TROVERETE IN OGNI EDICOLA

DAL 1° AGOSTO

COSTA SOLO



L'ABBONAMENTO AI PRIMI DODICI FASCICOLI È DI SOLE DIECI LIRE ESEGUITI I VERSAMENTI AL C.C.P. N° 1/24718

VOLETE SAPERE
COME SI DIVENTA
AVIATORI?

CHI VUOL BREVETTARSI PILOTA, CHI VUOL INTRAPRENDERE LA CARRIERA DI UFFICIALE PILOTA, DEL GENIO AERONAUTICO, DI COMMISSARIATO E D'AMMINISTRAZIONE, CHI VUOL INTRAPRENDERE LA CARRIERA DI SOTTUFFICIALE PILOTA, DI GOVERNO, ASSISTENTE TECNICO, MARCONISTA, RADIO AEROLOGISTA, MONTATORE, ARMIERE ECC... ACQUISTI!

 COME SI DIVENTA
AVIATORI

L'INTERESSANTE PUBBLICAZIONE DELLA QUALE L'EDITORIALE AERONAUTICA HA EDITO IN QUESTI GIORNI UNA

IIª EDIZIONE

AMPLIATA ED AGGIORNATA,

COSTA SOLO L. 4

PER IL VERSAMENTO USATE IL

NUMERO CONTO CORRENTE POSTALE

1- 24718

AEROMODELLISTI

acquistate le

TAVOLE COSTRUTTIVE

Modello AP I, veleggiatore, riprod. apparecchio « Kirby Kite » - L. 10.

Modello AP II, a elastico, riprod. apparecchio « Bellanca Folgore » - L. 10.

Modello AP III, a elastico, riprod. apparecchio « Nardi 305 » - L. 10.

Modello AP IV, veleggiatore - L. 10.

Modello AP V, a elastico, riprod. « Koohoven F. K. 55 » - L. 10.

Modello AP VIII, a elastico, riprod. « Folger G. I. » - L. 12.

Modello AP IX, veleggiatore, riprod. « Rheinland » - L. 12.

Modello AP X, veleggiatore, riprod. « Minimod » - L. 12.

Modello AP XI, a elastico, riprod. « Klemm K. L. 35 » - L. 12.

Modello AP XII, a elastico, tandem « Soehak » - L. 12.

Modello AP XIII, veleggiatore da gara « Anno XVI » - L. 12.

Modello AP XIV, riproduce il monomotore americano « Beechcraft » - L. 12.

Tavola AP XV, profili alari vari - L. 12.

Modello AP XVI, veleggiatore - L. 12.

Eseguite i versamenti a mezzo C.C.P. n. 1/24718 intestato alla Editoriale Aeronautica - Roma.



**MOTORI
ELICHE
AEROPLANI**

S.A. PIAGGIO & C.
GENOVA

