

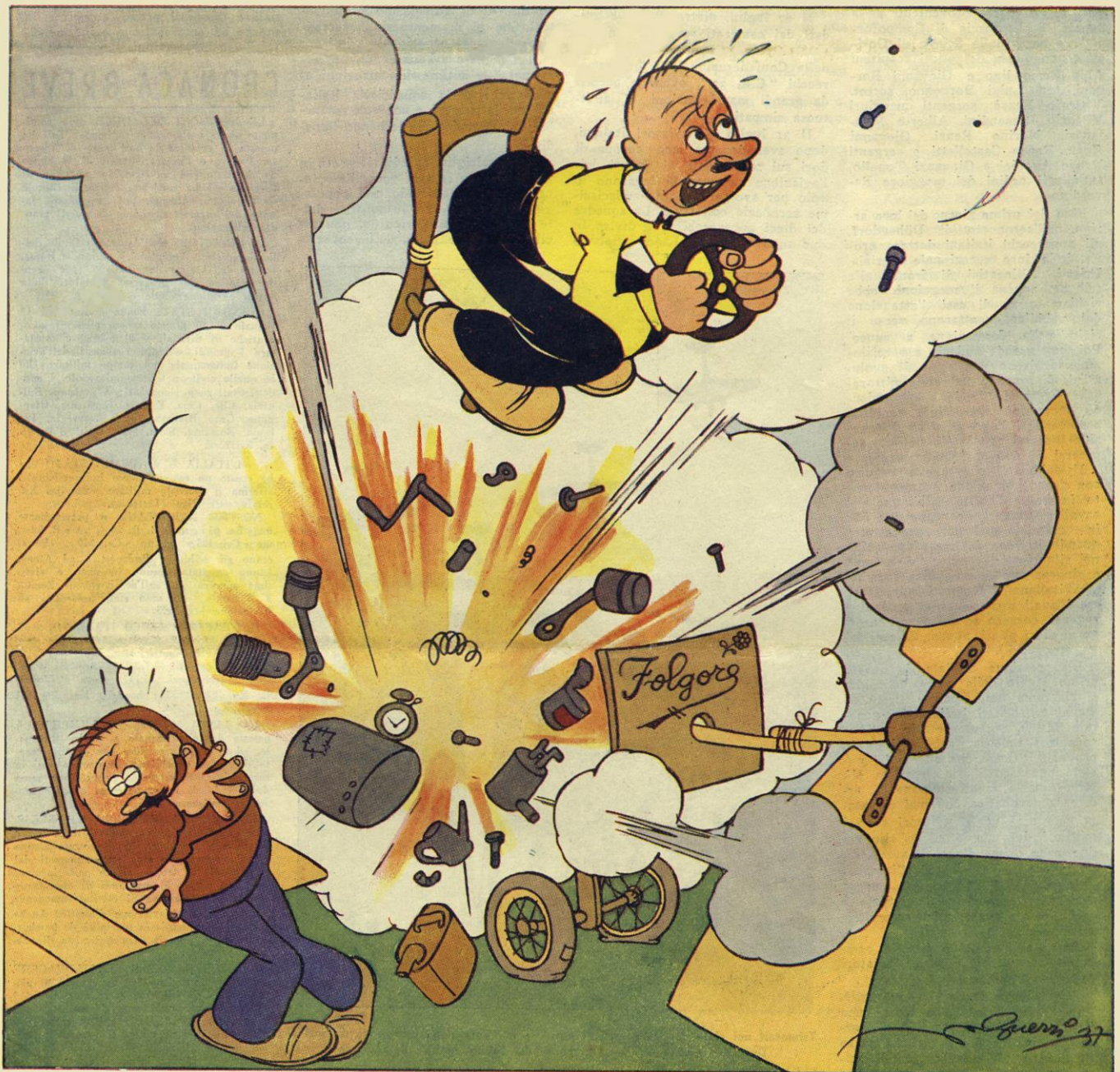
L'AVIOLONE

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

settimanale di aeronautica per i giovani

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

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



— EUREKA! VE LO DICEVO IO, CHE CON QUESTO VELIVOLO SAREI FINALMENTE VOLATO IN ARIA?

IL TRIONFO DEGLI ITALIANI ALL'AVIORADUNO DI ZURIGO

Sull'aeroporto di Dübendorf, presso Zurigo, si è concluso in questi giorni il quarto Raduno aereo, al quale hanno partecipato 70 apparecchi delle seguenti Nazioni: Italia, Svizzera, Germania, Austria, Ungheria, Grecia, Polonia, Romania, Inghilterra, Francia, Olanda, Belgio, Cecoslovacchia e Svezia.

Questa manifestazione internazionale, che comprendeva prove tecniche per aeroplani da turismo e sport e gare individuali di acrobazia, ha avuto particolare risonanza per la partecipazione della squadriglia italiana formata da dieci "C.R. 32", di cui parte provenienti dalla Scuola di Acrobazia di Compoformido e parte dalla Scuola di Gorizia, e composta dei piloti: capitani Aldo Remondino e Giovanni Borzoni, ten. Luigi Borgogno, sott. Vittorio Pezzè, sergenti maggiori Vittorio Romandini, Alberto Montanari, Norino Renzi, Giovanni Zorn, Renzo Castelletti e sergenti Renzo Agonici e Giovanni Tonello, tutti agli ordini del maggiore Ravertino.

Fino dal primo giorno del loro arrivo nell'aeroporto di Dübendorf, gli aereisti italiani dettero prova della loro eccezionale perizia. Infatti, allineatisi di fronte alle tribune, appena il megafono ebbe richiamato su di essi l'attenzione del pubblico, scattarono verso il cielo nella formazione a cuneo. Poi, con grande audacia e precisione, eseguirono una serie di evoluzioni, disegnando nel cielo pittoresche figure, perdendo e riprendendo quota con incredibile rapidità, accostandosi l'uno all'altro fin quasi a toccarsi con le ali, per poi separarsi di nuovo, fulmineamente.

Il pubblico, che aveva seguito con grande emozione e appassionato interesse l'ardita esibizione dei cavalieri azzurri, proruppe alla fine in grandi applausi, soprattutto quando la voce del megafono gridò nel silenzio del campo: "Salutiamo e ringraziamo la magnifica squadriglia italiana". E molti spettatori, tra i quali numerosissimi giovani e ragazzi, corsero ad assieparsi intorno ai dieci piloti, appena discesi dagli apparecchi.

L'impressione lasciata da questo primo saggio della nostra pattuglia si riassume nelle parole dette ad alcuni giornalisti italiani dal generale Milch, sottosegretario all'Aeronautica tedesca, subito dopo le prove: "Ritengo che quella dei vostri connazionali sia stata la più straordinaria manifestazione di arditezza acrobatica che mai sia stata veduta. I vostri aviatori sono i migliori del mondo ed io che già due volte prima d'oggi li avevo visti volare — nel cielo di Ciampino e in quello di Budapest — posso assicurarvi che il mio giudizio è ben fondato e la mia asserzione non è esagerata".

Assai simpatica è stata la reciproca presentazione degli aviatori tedeschi e dei nostri.

Dopo la prova le due pattuglie, inquadrare, avendo alla testa l'una il gen. Milch e l'altra il gen. Porro, avanzarono fino a qualche passo di distanza fermandosi quindi sull'attenti. Allora il gen. Porro ha

presentato ad uno ad uno gli italiani al generale tedesco, che a sua volta ha presentato i germanici al nostro generale.

Si calcola che non meno di centomila persona abbiano assistito a questa giornata, nella quale la dimostrazione dei nostri apparecchi costituiva l'interesse maggiore.

I nostri aviatori sono stati poi ricevuti nella Casa degli Italiani, ove furono presentati alla nostra colonia di Zurigo e salutati dal console generale medaglia d'oro on. Gemelli.

Il 27 luglio, dietro invito e guidati dai camerati svizzeri, i nostri volatori effettuarono il giro aereo della Confederazione sui loro apparecchi "C.R. 32", ovunque accolti da grandi manifestazioni di affettuosa simpatia.

Il 31 luglio gli aviatori italiani, dopo aver deposto una corona di fiori sul monumento ai Caduti dell'aviazione svizzera, si levarono in volo per svolgere alcune audacissime acrobazie collettive. La squadra dei dieci apparecchi si è divisa in due squadriglie che hanno effettua-

to simultaneamente una ridda di volteggi talmente rapidi e arditi, da dare al pubblico la sensazione di trovarsi di fronte ad un fatto soprannaturale.

La dimostrazione acrobatica è terminata con la comparsa dei dieci apparecchi in "volo folle", in cui tutti insieme avanzavano sopra il campo in linea di fronte, ma nelle posizioni più paradossalmente disperate.

Enorme è stata l'impressione che tale spettacolo ha suscitato nel pubblico, che è scattato in piedi in un delirio di entusiasmo prolungatosi fino al momento dell'atterraggio dei nostri eccezionali piloti.

Il 1° agosto avrebbero dovuto effettuarsi le ultime dimostrazioni acrobatiche della squadriglia italiana; ma la pioggia e notevoli perturbazioni atmosferiche le hanno impedito.

La squadriglia, quindi, rientrerà in patria appena le sarà possibile spiccare il volo, lasciando alla popolazione svizzera ed alle squadre delle altre Nazioni il ricordo, non facilmente cancellabile, delle eccezio-



Vi presentiamo un attivo aeromodelista abitante ad Asmara. Egli è Mario Trognolo, fotografato davanti ad un apparecchio della « Disperata »

nali e trionfali prove compiute in mezzo ad entusiastiche e indimenticabili manifestazioni.

CRONACA BREVE

LE ISPEZIONI DEL DUCE sono continuate anche nella scorsa settimana: Egli ha passato in rassegna le basi aeree di Vicenza, Padova e Ferrara; inoltre il 28 luglio ha decollato con un « S. 66 » al largo di Riccione ed ha sorvolato lungo il litorale da Cervia ad Ancona, tutte le colonie fasciste dei ragazzi, ricevendo da questi grandi acclamazioni.

IL DIRETTORE dell'Aviazione Civile della Repubblica Argentina è giunto a Roma, ospite dell'Aeronautica italiana, per prendere visione dei progressi compiuti dalla nostra aviazione civile e militare.

QUINDICI STATI hanno inviato dal 1° gennaio al 30 giugno scorso missioni aeronautiche di ufficiali e di tecnici a constatare i grandi sviluppi realizzati dall'aviazione italiana, sia nel campo militare che in quello civile e tecnico-industriale. I suddetti Stati sono i seguenti: Afghanistan, Bulgaria, Cile, Cina, Estonia, Germania, Giappone, Gran Bretagna, Irak, Norvegia, Polonia, Romania, Siam, Stati Uniti d'America, Svizzera.

« L'ITALIA È IL PRIMO STATO che ha creato un esercito aereo indipendente », afferma il giornale militare « Latvijas Karveivis » di Riga (Lettonia).

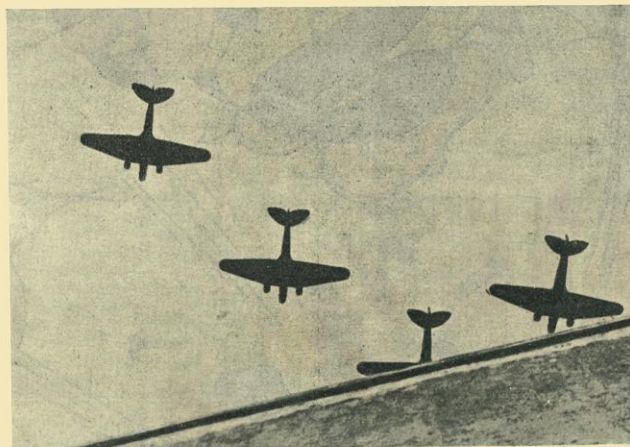
NOSTRI AEROPLANI, e precisamente un « Ba. 65 », un « B. R. 20 », un « P. 32 », un « Ca. 135 » ed un « Ca. 310 », che si erano già esibiti a Budapest e ad Atene, hanno suscitato grande interesse e vivissima ammirazione sull'aeroporto di Zemun a Belgrado, ove sono stati presentati all'aviazione jugoslava.

IL TRAFFICO AEREO ITALIANO, svolto nel secondo semestre 1936 sulla rete di 33.884 chilometri, risulta il seguente: chilometri volati, 3.113.737; ore di volo, 16.824; passeggeri, 38.147; posta e giornali, Kg. 249.028.254; bagagli, Kg. 580.568; merci, Kg. 153.254.

LA LINEA AEREA DELL'IMPERO è passata da trisettimanale a quadrisettimanale, ed è facile prevedere che prossimamente diventerà quotidiana, assumendo così la caratteristica di essere la prima linea aerea del mondo di lungo percorso con frequenza giornaliera.

L'AVIAZIONE MILITARE FRANCESE, alla « Festa dell'Aria » svoltasi il 18 luglio scorso a Villacoublay, ha dimostrato alcune manchevolezze che sono state rimarcate dai competenti: a) troppo ampie partecipazioni di piloti civili; b) mancanza di esercitazioni con la protezione di cortine fumogene; c) assenza di un'aviazione d'assalto. Anche per quanto riguarda la specialità da bombardamento, la Francia pare sprovvista di adeguati prototipi.

LE FORZE AEREE CECOSLOVACCHE sembra comprendano 800 apparecchi di prima linea e 700 di riserva, raggruppati in 9 reggimenti, ai quali sono da aggiungere 4 reggimenti di artiglieria antiaerea, con un totale di 72 compagnie. Il personale comprende 700 ufficiali, 900 sottufficiali e 7800 uomini di truppa, dei quali circa 1500 nel servizio navigante.



Trimotori nel cielo dell'Urbe mentre passa la bandiera dell'Aeronautica davanti al Duce nel giorno della celebrazione del primo annuale dell'Impero

(fotografie di Attilio Obino)

La prima traversata aerea della Manica fu anche una vittoria italiana

Nel 1909 il sogno dei più celebri nuotatori del mondo, di attraversare quel breve ma agitato braccio di mare che separa la Francia dall'Inghilterra, era divenuto anche il sogno e l'assillo dei primi aviatori e costruttori di aeroplani.

In quell'anno memorabile, che si può con certezza chiamare l'anno della vittoria dell'uomo sull'elemento azzurro ancora non violato, i giornali pubblicavano notizie come queste:

"Fin da quando l'aviazione, con gli emozionanti esperimenti dei Deagrange dei Farman e dei Wright, ha mostrato di essere giunta a tal punto di perfezione da poter permettere dei veri tragitti attraverso l'atmosfera, numerosi premi sono stati stabiliti dalle Società per l'aviazione ed anche da qualche grande giornale, per l'uomo che per primo attraverserà la Manica su di un apparecchio più pesante dell'aria".

(Vedete, ragazzi, come l'uomo è pronto a giudicare. Non si era che all'inizio di quell'ascesa, divenuta vertiginosa dopo, specie durante la grande Guerra e già si credeva di essere giunti al massimo limite della perfezione).

Era questa la prima grande gara di aviazione e molti erano i premi in denaro, come molti gli aspiranti a quella grande vittoria.

Non mancarono nemmeno le scommesse e una delle più caratteristiche fu quella lanciata da un giovane pilota, Uberto Latham, di 26 anni, che pochi giorni prima aveva saputo battere il primo primato di durata detenuto da Wright, restando in aria oltre un'ora.

Latham scommise 10.000 franchi con alcuni amici asserendo di essere capace di attraversare la Manica con il suo monoplano *Antoinette IV*, e riuscì a richiamare l'attenzione di tutto il mondo aviatorio e giornalistico su un avvenimento che si presentava singolarissimo e pieno di incognite.

L'*Antoinette IV* era veramente un magnifico apparecchio, provvisto anche di galleggianti speciali, invisibili, disposti sotto le ampie ali, capaci di gonfiarsi automaticamente al contatto con l'acqua.

La Francia che ambiva a conservarsi il primato nella conquista dell'aria, si preparava febbrilmente con i suoi piloti e le sue macchine alate a quella impresa che si presentava con una aureola di leggenda.

Qualche giorno dopo la scommessa, l'esito della quale era attesissimo, i giornali pubblicavano ancora, con un senso di melanconica trepidazione nelle parole, la seguente notizia:

"Martedì Latham si disponeva a compiere un difficile tentativo, ma dopo un superbo volo preliminare che durò un quarto d'ora, fu costretto a rimandare l'esperimento per un guasto al motore".

Il cuore del suo *Antoinette IV* era dunque malato, incapace di mantenere con regolarità il suo pulsare resistendo allo sforzo richiestogli.

Seguì uno smarrimento in quanti attendevano ansiosamente sulle opposte rive della Manica; però il giovane aviatore tentò ancora due volte, ma sempre senza l'esito felice; anzi la seconda volta dovette scendere in acqua affidandosi ai provvidenziali galleggianti a pallone.

Il 25 luglio, a notte, di sorpresa un altro aviatore che nulla aveva fatto sapere di sé, piantò una grande tenda a Calais, sotto la quale qualche cosa si compiva di misterioso e di magico. Il pilota era Luigi Blériot, lo stesso aviatore che qualche mese prima aveva compiuto il viaggio più lungo, 41 chilometri da Etampes a Chevilly, pilotando un monoplano di sua invenzione.

Ancuni uomini, fra i quali un italiano, Alessandro Anzani si davano da fare attorno al piccolo monoplano terrestre, privo di galleggianti automatici, ma ben fornito di un saldo cuore: di un motore italiano.

Difatti questo organo importantissimo, che costituisce la parte più delicata di una macchina volante, era stato inventato e costruito da un modesto meccanico italiano da qualche anno a Parigi.

Alessandro Anzani, di Gorla (Milano), di famiglia assai modesta, aveva conquistato nel mondo industriale francese, solo col suo lavoro e la volontà, con l'intelligenza e la sua energia, un posto ragguardevole. Come per tanti altri geniaci

incompresi, in Italia non vi era stato posto per lui.

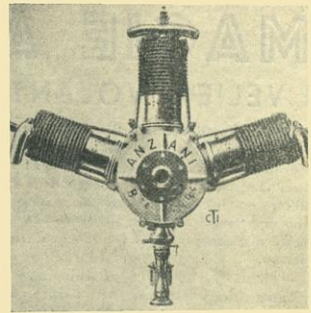
Cominciò col costruire biciclette, poi motocicli e quindi motori per questi e per le prime macchine da volo.

Il meraviglioso motore che diede a Luigi Blériot la possibilità di compiere la leggendaria gesta della Manica fu appunto un "Anzani" a tre cilindri della potenza di soli 25 HP.

Qualche lettore de *L'aquilone* sorriderà alla lettura di questi... straordinari requisiti; tre cilindri, venticinque HP... No, ragazzi, bisogna tornare di qualche anno a ritroso nella storia affannosa dell'aviazione mondiale e pensare alla non lontana epoca dei pionieri e degli eroi dell'aria.

L'anno 1909 fu quello decisivo della vittoria, ampia, sicura, dell'uomo sullo spazio. Blériot attraversa la Manica da Calais a Dover su una fragilissima macchina fatta di stecche e di tela, sostenuta nello spazio da un minuscolo cuore metallico dal battito insistente.

Un polso fermo alla manovra, una volontà ferrea e tenace, un co-



Il piccolo motore italiano che rese possibile la traversata della Manica nel 1909

raggio senza confronti e di fronte la morte sicura se quel cuore meccanico si ferma.

Oggi, alla distanza di soli ventotto anni, gli aeroplani attraversano l'oceano con più tranquillità e sicurezza che non i 45 chilometri che dividono la Francia dall'Inghilterra.

Fu una grande vittoria per il pilota francese, ma il principale organo sensibilissimo di quel primitivo ordigno, che con la sua regolarità di funzionamento lo aveva portato al di là delle coste francesi, era stato inventato e costruito da un italiano.

I motori *Anzani* furono subito adottati dal Ministero della Guerra francese per le esperienze al Parco d'Aviazione di Chalais Meudon e furono in seguito adottati da molte Case costruttrici di aeroplani di tutto il mondo.

Ma Anzani non si accontentò solo del piccolo motore a tre cilindri. In breve tempo ne costruì da 6 e da 10 cilindri disposti a stella, e della forza di 100 HP e di 200 HP. Infine giunse anche a costruire un motore di 20 cilindri, sempre a stella, della forza superiore ai 400 HP.

Abbiamo detto che il 1909 fu l'anno decisivo per l'aviazione mondiale e difatti esso si chiudeva con una serie di voli sensazionali.

Wilbur Wright volò sul porto di New York, girando attorno alla grande statua della Libertà; Latham compì un lungo volo su Berlino, Henri Farman un viaggio di 232 chilometri in 4 ore e 17 minuti.

Pochi mesi dopo fu organizzata una grande gara che fu ritenuta una follia, il Circuito dell'Est, una corsa di 720 chilometri che fu vinta da Leblanc su monoplano *Blériot*.

G. Seganti



Un aeromodello con due matasse di elastico — in due tubi — e due eliche coassiali. Con questo apparecchio è stato vinto a Roma il primo premio alle gare di velocità al Concorso Nazionale 1933

DA LEGGERE ATTENTAMENTE

Dieci cento mille volte Zio Falcone ha avuto la pazienza di ripetere ai suoi aeronipoti una preghiera di cui pochi hanno apprezzato l'opportunità. Oggi egli la rinnova, ma giura che per l'avvenire sarà completamente muto intorno all'argomento. Che è il seguente e si suddivide nei capoversi qui specificati:

- scrivergli sempre a macchina, o con chiarissima calligrafia;
- unire alla lettera o alla cartolina la targhetta con l'indirizzo col quale l'interessato riceve «L'aquilone»;
- firmare con chiarezza, sempre, col proprio nome, cognome e indirizzo, anche se lo scrivente ha adottato uno pseudonimo.

Ripetiamo che per l'ultima volta Zio Falcone rinnova questo invito e che chi non rispetterà le sue disposizioni, attendere invano da lui la risposta, perché gli scritti che gli giungeranno sprovvisti dei requisiti necessari, andranno a finire inesorabilmente nel cestino.

MAGIE AERONAUTICHE

I VELIERI VOLANTI

Nell'angolo di una sala del Museo di Lisbona, vicino alle opere del grande Goya, c'è un quadro raffigurante due fantastici velieri che sospesi in cielo si combattono fra di loro e un'incisione in legno di Strasburgo, che rappresenta una nave a vela che naviga negli spazi celesti circondata da nubi tempestose.

— E' la goletta che apparve, secondo il cronista inglese Gervasio von Tilbury, nel 1200 nel cielo di una cittadina inglese, cadendo poi sulla piazza della Cattedrale di Anker — spiegherà il custode della sala e se il fatto vi interessa, egli vi aggiungerà dei particolari che sono dovuti certamente alla sua modesta immaginazione.

Ogni paese ha la sua storia e ogni storia è cosparsa di misteri. Ma l'episodio di questo vascello che per virtù sconosciuta si solleva e si abbassa nell'aria, mi sembra, ad onta delle testimonianze irrefutabili di coloro che constatarono questo prodigio aeronautico, che appartenga a quei soliti sdoppiamenti di leggenda ben noti agli studiosi della letteratura popolare. Non si può pensare altrimenti su questo fatto, che può anche essere il prodotto collettivo di fantasie eccitate, oppure il frutto della volgare credulità medioevale. Certo, elementi che possono spiegare l'episodio non mancano e l'ipotesi più attendibile mi sembra quella prospettata da Lockwood Marsh, lo storico inglese dell'aviazione.

Fu certamente il manoscritto che egli scovò in una Biblioteca comunale a suggerirgli la soluzione del problema. Si trattava di una « Relazione verace intorno al furioso turbine avvenuto sulle isole britanniche nell'anno 1200, d'onde rimasero rovinata parecchie città e vi perirono circa mille persone ». Poiché Anker si trova vicino alla costa, era tutt'altro che improbabile che una colonna d'aria ani-

mata da una vertiginosa velocità di rotazione, avesse sollevato dal mare il veliero, rovesciandolo dopo un breve viaggio aereo, nella piazza dove sorgeva la cattedrale. Allora gli abitanti di Anker non avevano potuto rendersi conto del fenomeno. Nella notte v'era stato un rumoroso temporale, ma nessuno aveva notato nulla di speciale; la mattina seguente, scoperta la carcassa della goletta, i cittadini non sapendo spiegarsi la sua presenza, pensarono certamente a un sortilegio compiuto da qualche mago che avendo inventata l'arte di volare, l'avesse applicata alla nave eseguendo poi all'insaputa di tutti, un temerario quanto sfortunato volo.

Malgrado che questo episodio fosse basato sul ricordo delle leggende aeronautiche orientali portate nell'occidente dai Celti, pure è interessante ricordarlo, perché esso prova lo sforzo compiuto dalla mente umana per uscire dalla favola e avvicinarsi a quella realtà che rappresenta la prima tappa del suo lento progresso, per ridurre il mondo alla misura della sua giusta ragione.

Magonia, triste terra...

Nessuno forse pensa che in Francia, siano fiorite le superstizioni più cieche e più cupe, tali da sgomentare, oggi, alla rievocazione, perfino i meno sensibili. Il famoso periodo, per esempio, dei maghi detti « Tempestarii », corrispondente al secolo nono, è senza precedenti per gli episodi di terrore che lo caratterizzarono.

A quell'epoca il popolo della diocesi di Lione e dintorni, era convinto che la grandine non fosse un fenomeno naturale, bensì un bombardamento celeste provocato dai maghi surriferiti, che possedevano il magico potere di avere a loro disposizione la cosiddetta « aura levatizia ». Poiché in una regione di questo mondo detta Magonia, gli abitanti erano senza vettovaglie, costoro si erano accordati con i « Tempestarii » ed erano riusciti ad avere il diritto di possedere

tutti i raccolti che venivano distrutti dalla grandine. Essendo i Magonesi, secondo la credenza popolare, abili aeronauti, non riusciva ad essi difficile di trasportare per mezzo delle loro macchine, le provviste da un punto all'altro della terra. I Lionesi erano tanto convinti di questo fatto, che dopo i temporali bande numerose di contadini e contadine, scorrazzavano armati per le campagne allo scopo di acciuffare qualche magonese ritardatario. E un giorno che ne sorpresero in un campo di barbabietole due, li flagellarono a sangue con una corda a grossi nodi, e dopo averli lapidati, li seppellirono.

Tutto ciò è accennato in un opuscolo scritto da S. Agobardo, arcivescovo di Lione, intitolato « Liber contra insulam vulgi opi-



Un gruppo di aeromodellisti del collegio Brandolini, di Oderzo.

nionem de grandine et tonitruis» e c'è da sperare che dopo il digiuno pubblico ordinato per espriare i delitti commessi, i lionesi, invece di accusare di sortilegio le più innocue persone di questo mondo, collocassero la grandine nel posto di quei fenomeni che ci offre l'eterna armonia del Creato.

Antonio Brunori

CRONACHE DEL 1982

L'altra mattina il mio barbiere era più loquace del solito. Mentre andava insaponandomi con stomachevole profusione di schiuma, seguivava a informarmi che faceva caldo (come se non avessi ruscettato sudore da ogni poro), che, ahimè, la primavera era abolita, che la Spagna... che la Russia... che la Lega... che Bärtali...

Disperato, mi guardai attorno in cerca d'un giornale qualsiasi nel

quale fingere di sprofondarmi per far tacere il mio spietato tormentatore. Non ce n'erano.

— Immagino che lei cerchi qualcosa da leggere, — disse con voce calda di simpatia un vecchietto che, già servito, si disponeva ad andarsene. — Le posso offrire questo; non è d'oggi, ma non ho di meglio.

Lo ringraziai con vera commozione e, prendendo il giornale che mi teneva, non potei a meno di restar sorpreso dall'insolito aspetto del personaggio.

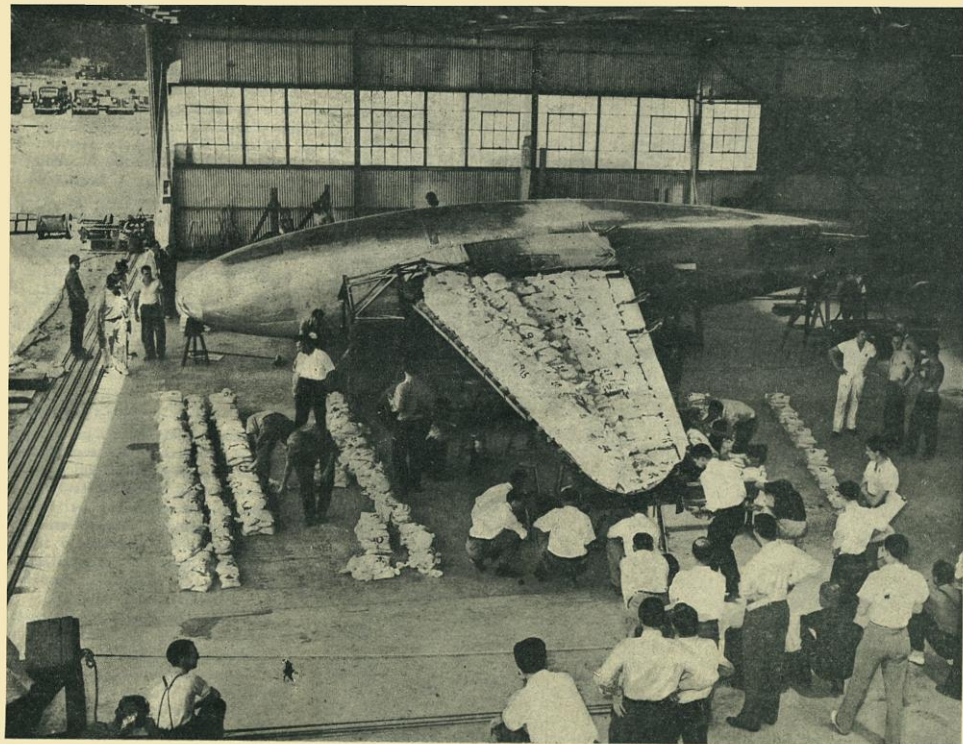
Aveva un volto fortemente abbronzato, incorniciato di candidissimi capelli lunghi e inanellati, come pure a riccioli e a cannelli era la sua folta barba a parallelepipedo. Gli occhi erano a un tempo penetranti e pensosi.

Il mio benefattore pagò e uscì ed io spiegai precipitosamente il giornale per evitare che il barbiere ricominciasse la sua cantilena. Ma subito ebbi come un pugno nell'occhio, un pugno immaginario, si capisce. Voglio dire che provai una sorpresa fenomenale. Avevo letto... Ma prima lasciate che vi dica che la cosa più interessante che cerco in un giornale è la parte riservata al pubblico. Son così divertenti quelle lettere di abbonati e di assidui che hanno sempre una lagnanza da fare o una proposta da avanzare!

« Il solito sconcio... », avevo letto stavolta come titolo, e sotto:

« Caro cronista, ma quando la finiranno questi insopportabili garzoni di lattai d'importunare la tranquillità degli onesti cittadini? Dopo tante settimane di proteste, s'era riusciti a ottenere che non rasentassero più i tetti coi loro avioncini strombettando per far sapere alle cuoche e alle massaie d'aver lanciato i recipienti del latte; ma ora è come prima, anzi, peggio di prima. Adesso s'infilano addirittura fra i caseggiati, questi piccoli lazzaroni, e sostano dinanzi alle finestre lasciando sui davanzali le bottiglie e, come se non bastasse, molti picchiano ai vetri pretendendo che il cliente si precipiti, in camicia da notte, a pagarli... ».

Ma che razza di giornale era quello che pubblicava notizie del genere? Corsi al titolo: « La voce del popolo ». Mai sentita nominare. La



Come si riproducono sperimentalmente le sollecitazioni alle quali sono sottoposti gli aeroplani in volo. Ecco la prova di carico fatto sul ventre di un'ala di un moderno bimotore metallico: collocando tanti sacchetti di zavorra di peso quattro o cinque volte superiore a quello che presumibilmente deve sopportare l'ala in condizioni normali, si determina quale sia il carico di rottura per tale tipo di ala. Notate infatti con quanta attenzione i tecnici sorvegliano le apposite bilance e gli apparecchi misuratori per determinare tale carico di rottura.

data... Ah, bè, era troppo! La data era del 15 luglio 1982-LX.

— Ma, ma che... — balbettai.

— Eh? Come dice? Voleva qualcosa? Dica pure, signore! — si precipitò a soggiungere il barbiere.

— Niente, niente... — mormorai, soffocando, e tornai ad immergermi in quell'impressionante, inverosimile giornale.

C'era un racconto che cominciava: "Al tempo in cui in Russia imperversava l'orrore comunista, e qualche vecchio nonno lo ricorderà ancora..." ma una breve notizia di cronaca mi fece passar oltre: "Ragazzo vittima della propria imprudenza. — Nel pomeriggio di ieri un ragazzo di 14 anni, tale Augusto Romoli, frugando in una specie di padiglione-magazzino della sua villetta, rinvenne una bicicletta, appartenuta forse al nonno del giardiniere. Il giovinetto volle provare ad usare quel bizzarro e goffo veicolo. — così diffuso mezzo secolo fa e di cui oggi si può ammirare qualche esemplare nelle mostre retrospettive — ma dopo un paio di metri cadde, fratturandosi un ginocchio. Ecco che cosa vuol dire essere temerari. Se quello sfortunato monello si fosse contentato di fare un giretto sulle Alpi col suo elicotterino, magari spingendosi a visitare i suoi amici di Berlino o di Vienna, tutto sarebbe andato benone. Ma no signore, la gioventù vuol provare le emozioni più pericolosamente malsane! E' allora il caso di dire: "chi è causa del suo mal... Comunque; genitori, attenti!".

— Il signore è servito! — annunziò, pieno di deferente malumore, il barbiere.

Pagai, e, quando fui sulla porta, chiesi:

— Chi è quel signore che mi ha dato questo giornale?

— Non so, — rispose il barbiere — è la prima volta che lo vedo; però, nell'interno del suo cappello ho

potuto leggerne il nome. Un nome buffo, di forestiero: Abaris.

Abaris, il gran mago di Babilonia, il veggente, il volatore...! Che si sia reincarnato?...

Brani di lettere

Renzo Ulivi di Pistoia si fa una particolareggiata descrizione del volo da lui compiuto sulla città del giglio. Ne togliamo il pezzo più importante:

Non potrò mai descrivere quello che provai, ma posso sinceramente dire che una gioia infinita s'impadronì di me. Quale emozione!... Vedevo dall'alto sotto di me una grande scacchiera di campi e delle case di un paese di gnomi. Firenze splendeva lucente accarezzata dal sole e l'Arno non sembrava altro che un serpente argenteo e sgizzzante. Sorvolammo pure l'aeroporto e vidi una folla di curiosi che guardava dal basso la sagoma del potente apparecchio. Venne l'ora di scendere ed il rombo assordante del motore si chetò ad un tratto. La mossa di una leva... dei saltelli... eravamo scesi, ed ora correvamo veloci sul campo. Mi parve di sognare e guardavo fisso le eliche ferme. Un aviare mi svegliò da quel torpore e mi pregò di scendere poiché tanti altri giovanetti attendevano di volare.

Ludovico Galbiati, di Milano, dopo avermi ringraziato con quindici righe scritte a macchina per il volo compiuto, termina così la sua lettera:

Non si sa dire la bellezza delle emozioni provate. Non posso decantare abbastanza la sublimità del volo. Io credo di non essere degno e capace di poter esaltare una cosa che ha del divino e del grandioso. Solo un grande poeta, solo un grande scrittore possono descrivere veramente la suprema poesia del volo nel cielo azzurro.

Io posso dirti questo solamente: che appena sceso a terra sono stato invaso da una gioia grandissima, da un brio inconsueto. Volevo comunicare a tutti la mia felicità. Correvo per il campo saltellando allegramente come un bambino. Forse era un ritorno alla pazzia

Ma, insomma, che debbano proprio succedere tutte a me?

Il mercante di nuvole

appena guarita. Si vede che la ferita per la trapanazione del cranio non si era ancora ben chiusa. Figurati che ho avuto il coraggio di chiedere al Sig. Mariotti (a proposito, com'è stato gentile con tutti! Mi ha voluto subito vedere in faccia, perchè dice che in redazione sono conosciuto per via sempre di quella famosa pazzia proprio stupefacente!) un altro volo a volo a scrocco. Era il colmo della pazzia. Mi ha risposto se volevo tornare all'Ospedale dei matti. Povero me; che reputazione ho presso L'aquilone!

Tureo Michele, di Bergamo, detto «Lo Sparviere Azzurro», ci ha mandato una lettera piena di entusiasmo, dalla quale taglio questo brano:

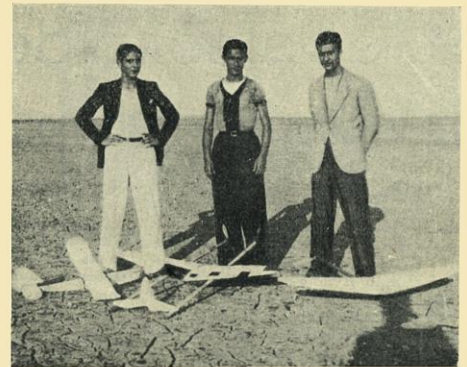
Non so poi come ringraziarti per i voli di propaganda che così mirabilmente avete organizzato.

In preda ad un vero delirio, ci siamo riversati sul campo Antonio Locatelli, dove erano ad attenderci la segreteria volante e i due vecchi brontosauri in ghette gialle.

Mirabili e degni di una ripresa cinematografica sono stati l'assedio e il conseguente assalto all'ombrellone dove avveniva la distribuzione dei buoni per il volo.

Dopo una acerrima lotta con conseguente pigia pigia, sono riuscito ad impadronirmi della rocca, rappresentata dal buono di volo.

Alla ricerca dunque del brontosaurus che ronfa sotto il sole di maggio, con i motori al minimo; un aviare è di guardia alla scalletta di accesso, e sbraita con uno che tenta di rifare il viaggio a sbafo.



Aeromodellisti italiani delle nostre scuole medie di Tunisi

Salgo finalmente e mi pongo a sedere nelle comode poltrone dell'apparecchio, uno scatto, e la porta si chiude, giro gli occhi e mi vedo circondato da facce a me non nuove: sono professori e professoresse della mia scuola.

Ma come sono cambiati quei visi! Non più accigliati come nelle ore di scuola, ma spianati da un sorriso di contentezza; sono immersi in questa considerazione quando un rombo assordante mi fa ritornare alla realtà.

L'apparecchio si muove, rulla, fa un mezzo giro di campo, si dispone in linea di volo e parte a tutta velocità.

Non avverto neppure il distacco da terra, mi sporgo e mi trovo già alto sul campo: per un istante credo di sognare.

Ma torno subito alla realtà, e cerco di comunicare ad un mio amico la sensazione provata: cosa vana; parlo, anzi grido, ma non riesco a farmi capire.

Desisto dal tentativo e mi pongo a guardare il panorama.

Mi appare Bergamo, simile ad un plastico di una città costruita; gli uomini mi sembrano formiche; quanto è piccola questa prigione umana che si chiama terra!

Ma ormai l'apparecchio vira, si pone sulla via del ritorno, plana, alcuni colpi alla coda e corriamo veloci sul campo.

Il brontosaurus si arresta, scendiamo contenti col solo rammarico che il volo è stato troppo breve.

Il bravo Aldo Gherardi, di Pietrasanta (Luca), uomo dotato senza dubbio di una fantasia non comune, dice che leggendo quanto gli aquilotti scrivevano a L'aquilone circa i voli compiuti con il brontosaurus, trascinato dal loro entusiasmo e dalla loro abilità narrativa, è riuscito né più né meno a provare il loro stesso godimento, ricevendo in questo modo un virtuale battesimo dell'aria. Sentite come ci scrive:

Per tramite del vostro simpaticissimo settimanale di aeronautica L'aquilone, ho potuto gustare... le delizie del volo, seguendo passo passo le buone descrizioni fatte dagli «aquilotti» che hanno subito l'ineffabile battesimo dell'aria.

Nelle placide ore della sera ho potuto vivere con essi momenti di tipizzazione e di passione, condividendo la gioia che lambiva quei giovani cuori italiani.

M'è parso di trovarmi con essi a tu per tu con il rumoroso «brontosaurus dalle ghette gialle», penetrando nel capace ventre come in un novello cavallo di Troia, e lasciarmi trascinare nell'azzurro...

Tali e forse comuni sono state le impressioni ricevute anche ricivendo questi istanti di non frequente realtà in terra anziché lontana...

La fine dei voli di propaganda indetti da cotesta Amministrazione, segnano nel mio cuore di appassionatissimo tifoso dell'Aviazione, un po' di rimpianto, specie poi sapendo di allontanarmi dagli occhi e dalle orecchie la simpaticissima sagoma e il giovo rumore dell'indimenticabile Ca 133 (dell'antidiluviano appellativo di «brontosaurus»...).



Ecco un veleggiatore del tipo «P. W S 101» con il quale i pacchi hanno partecipato nel luglio scorso al Concorso Internazionale di volo a vela della Rhön

La Palestra dell'aeromodellista

La costruzione dei modelli volanti

SECONDA LEZIONE

Esse hanno rispettivamente una corda di mm. 220 - 206,7 - 193,3 - 180 - 166,7 - 153,3 e 140. Non vi spaventate se ho messo anche i decimi di millimetro; l'ho fatto per esattezza, poiché anche in tutto il resto del nostro lavoro dovremo essere sempre esatti.

La lunghezza della corda delle cèntine è di somma importanza perché come vedremo a suo tempo, serve a trovare la forma esatta della cèntina.

Questa volta non complicheremo le cose, poiché avremo a nostra disposizione le diverse cèntine disegnate in grandezza naturale.

Acquisteremo il quantitativo necessario di compensato in tre strati di legno di betulla, che è il miglior tipo di compensato in commercio e il più adatto e consigliabile per il nostro lavoro. Acquisteremo, cioè, due tavolette di cm. 30x20 dello spessore di m/m. 1 e una tavoletta delle stesse dimensioni e dello spessore di mm. 1,5, tenendo presente che la venatura del legno sia nel senso della maggiore dimensione.

Ritenendo non adatto il sistema di incollare il disegno sul legno per poi procedere al lavoro distruggendo il disegno stesso, noi mediante carta al carbonio o copiativa, con una matita dura e possibilmente con l'aiuto di un curvilineo, ricalcheremo il disegno sul legno cominciando dalla cèntina N. 1 che è la maggiore e che con la sua gemella costituisce la coppia centrale dell'ala, che deve sopportare lo sforzo più grande.

Queste due cèntine maggiori dovranno essere costruite di maggiore spessore e precisamente di mm. 1,5; mentre tutte le altre le faremo di mm. 1 riproducendone il disegno sul legno con la massima esattezza possibile e facendo la maggiore economia di compensato.

Occorre fare attenzione che la venatura del legno sia sempre nel senso della lunghezza delle cèntine.

Non occorre fare due volte l'operazione di ricalco per ogni cèntina. Fatto il disegno di una cèntina, si ritaglia lasciando un sufficiente margine all'esterno: al pezzo si attacca un altro pezzo di compensato e si esegue il lavoro definitivo ottenendo due cèntine identiche.

Non consiglio l'accoppiamento mediante incollatura dei due pezzi di legno con frapposto un foglio di carta, perché per separare le due cèntine occorre immergerle e lasciarle per un certo tempo nell'acqua, fatto che può produrre deformazioni e scollature dei diversi strati di legno del compensato.

L'accoppiamento lo faremo, invece, mediante chiodini di ottone di spessore sottilissimo messi in punti che non abbiano ad ostacolare l'esecuzione del lavoro e menomare la robustezza delle cèntine finite. (Nel disegno allegato i punti per i chiodini sono segnati con piccoli cerchietti).

A questi chiodini non ribadiremo la punta; ma la troncheremo pari al legno in modo che non lasci sporgenze che ci torneranno dannose, non permettendo di lavorare in piano.

Ed ora si tratta di segare, traforare e finire le cèntine. Non tutti conosceranno, benché sia vecchio, il sistema del traforo e perciò non sarà male dilungarci su questo argomento, seguendo però sempre il nostro lavoro.

L'assicella per il traforo va fissata al tavolo con la parte a V sporgente in fuori. Il legno da lavorare deve essere posto sull'assicella, in modo da permettere che il seghetto possa fare il suo lavoro dentro lo spazio a V.

L'archetto da traforo deve essere tenuto verticalmente ed il lavoro deve essere eseguito senza forzare con ritmo regolare e con pressione uniforme.

E' indispensabile che la lama da seghetto sia di ottima qualità e di buona marca del numero 0 o 1 (Buone marche sono la P. B. e la Fulgor).

La lama va fissata all'archetto stringendola fra gli appositi morsetti in modo che la parte tagliente sia verso l'esterno e le punte del seghetto siano rivolte all'ingiù, tagliando quando si dà il colpo dall'alto verso il basso.

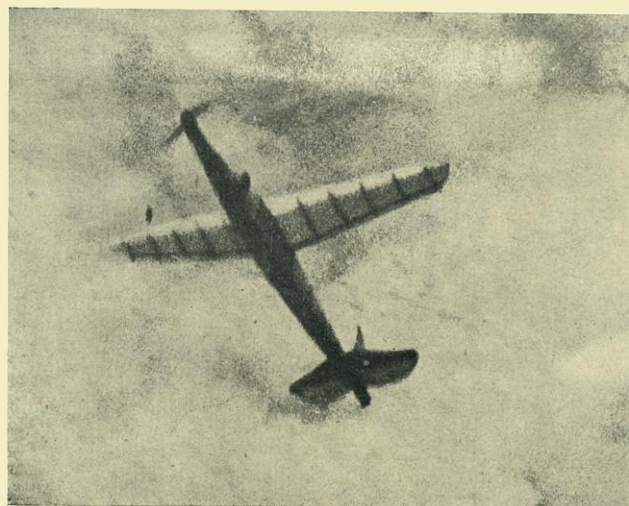
Praticamente, con l'esperienza si imparerà quale tensione deve avere il seghetto: un seghetto troppo, o poco, teso rischia di rompersi molto facilmente ed il lavoro riuscirà meno accurato che con un seghetto teso giustamente.

Se ancora non si è pratici dell'uso di questi utensili, non sarà male addestrarsi prima su qualche pezzo di legno, esercitandosi col segare tratti dritti, curvi e ad angolo cercando di non forzare troppo in avanti, mantenendo sempre il seghetto quanto più è possibile perpendicolare al piano dell'assicella.

Non occorrendo gran tempo per fare un po' di pratica, si comincerà poi a segare esternamente le nostre cèntine appoggiando il legno, come ho detto, all'assicella con la parte disegnata rivolta verso l'alto, seguendo il disegno esterno lasciando un impercettibile margine senza mai attraversare il legno.

Tagliate così esternamente tutte le cèntine prima di farne il traforo per renderle più leggere cureremo la finitura della parte esterna che dev'essere fatta con la massima esattezza.

Fisseremo fra la morsa parallela, pure essa fissata al tavolo di lavoro con ganasce rivestite di piombo o di uno spessore di cartone, una coppia di cèntine e mediante una lima di taglio fino — usando il lato piatto per la parte superiore della cèntina, il lato mezzo tondo per la parte inferiore — toglieremo l'impercettibile margine lasciato, fino a raggiungere il segno limando in piano ed eliminando tutte le scabrosità, fintanto che il profilo ben levigato non sarà ritenuto esatto e fedele al disegno. Ci si potrà anche servire di carta vetrata molto fina.



Un modello a fusoliera con motore a elastico in volo, durante il Concorso Nazionale dell'anno 1936.

Volendo, le cèntine potrebbero ritenersi già pronte; ma dato che per il nostro lavoro uno dei capi essenziali è la leggerezza, così le taglieremo internamente lasciando le nervature necessarie per la solidità.

Mediante il traforo ed una sottile punta, eseguiremo i diversi fori per potervi introdurre il seghetto.

Per fare questo occorre procedere accuratamente per evitare spiacevoli conseguenze, e ricordarsi di tenere ben diritto il traforo e di mettere sempre sotto al lavoro un pezzo di altro legno, per impedire che la punta perfori l'assicella o il tavolo.

Le cèntine poi vanno tenute fisse perché, usando poca accortezza, si rischia di spaccarle e di doverle rifare.

Librando dall'archetto un capo del seghetto, introdurremo questo in uno dei fori eseguiti col traforo, rifisseremo in tensione il seghetto e sempre lavorando sull'assicella, traforeremo ad una ad una ogni coppia di cèntina a seconda del disegno, facendo attenzione di non lasciare angoli a spigolo vivo, ad eccezione di quelli segnati sulle cèntine N. 1 che, come vedremo, serviranno per l'unione di una semi-ala con l'altra.



Enrico Gallazzi sull'aeroporto di Mirafiori

Traforate così tutte le coppie di cèntine, sempre mediante la morsa parallela e lime, toglieremo le bave e rettificcheremo il lavoro interno, che non ha tuttavia l'importanza di quello esterno. Vedere nel foglio fuori testo i disegni relativi a questa lezione.

(Continua)

Giarella

NOZIONI ELEMENTARI DI METEOROLOGIA

(Continuazione dal numero precedente)

I movimenti delle correnti marine sono causati principalmente da due fattori: le differenze di temperatura e la rotazione terrestre. E' manifesto come le differenze di temperatura, e di conseguenza le variazioni del peso specifico dell'acqua, possono dar luogo a spostamenti. La partecipazione della rotazione terrestre poi non offre alcun problema difficile se pensiamo a ciò che abbiamo detto a proposito dei cicloni.

Nella cartina della fig. 74 troviamo una rappresentazione dell'andamento delle principali correnti marine del mondo. Sono naturalmente tralasciate quelle dei mari interni, che hanno bensì grande importanza per la navigazione e specialmente per la fauna e flora di questi mari, ma di massimo interesse dal punto di vista climatologico e meteorologico. Così, per es., la continua infiltrazione di acqua atlantica at-

traverso allo stretto di Gibilterra, oppure le due correnti di senso contrario dello Skagerrak, in cui si mescolano le acque del Mare del Nord e del Mar Baltico, non possono interessarci.

Cerchiamo invece di farci con poche parole un concetto su quello che sono le maggiori e le più importanti correnti oceaniche.

Il massimo interesse per noi Europei ha, come abbiamo già detto in principio, la corrente del Golfo. Si tratta di acque equatoriali, le quali acquistano una temperatura ancora superiore a quella originaria durante la loro permanenza nel golfo del Messico e tra le Antille. Passato tra Cuba e la Florida la corrente del Golfo segue per un lungo tratto la costa orientale dell'America del Nord fino ad incontrarsi, all'altezza di Terranova, colla corrente del Labrador. Essa allora devia verso Oriente, attraversa l'Atlantico del Nord e si allarga. Il ramo centrale continua la sua strada terminando alle isole Svalbard (chiamate anche Spizbergen), le quali godono così di un clima straordinariamente caldo e mite nonostante la latitudine elevata. Questa è infatti la ragione più importante per cui tante spedizioni polari hanno scelto le isole Svalbard quale punto di partenza per l'Artico. Il ramo sinistro va a compiere analoga funzione sull'Islanda, mentre quello destro si riversa sul Golfo di Biscaglia e l'Inghilterra. Quest'ultimo si può dire veramente la linfa vitale della civiltà Europea. Basta pensare che l'Inghilterra è alla medesima latitudine del Labrador, che non è altro che un deserto di neve e di ghiaccio, per comprendere la grandiosità del fenomeno. Basta pensare inoltre che in certi inverni la temperatura dell'aria in Inghilterra, e perfino in Norvegia, è più elevata che a Milano. D'altra parte l'elevato contenuto di vapor d'acqua dell'aria convogliata dalla corrente del Golfo fa sì che al minimo accenno di raffreddamento o di innalzamento (ciò che sappiamo essere lo stesso) si ha immediata formazione di nebbia, pioggia ecc. Ecco la ragione delle famose nebbie londinesi care agli scrittori di romanzi gialli.

Altro fenomeno della corrente del

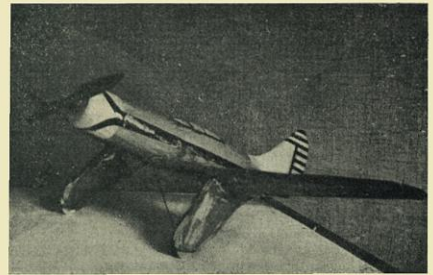
Golfo sulle coste nord-europee è la violenza delle tempeste e delle maree. Dovunque si incontrino masse d'acqua di temperatura molto diversa, si hanno tali fenomeni (abbiamo visto che lo stesso avviene per l'aria). Il Mar del Nord, insaccato tra l'Inghilterra, la Germania e la Danimarca è particolarmente colpito da tali fenomeni. La pressione della Corrente del Golfo, l'incontro delle varie ondate delle maree, che arrivano da due diverse direzioni (dalla Manica e dal Nord) fanno diventare questo mare interno più feroce e pericoloso di tanti oceani aperti. A tutti è noto che il Mar del Nord ha continuato ad ingoiare la terra pezzo per pezzo (la formazione della Zuider Zee ne è l'esempio più noto) fino a che l'uomo cominciò a frenare la rabbia del mare colle sue opere di protezione. L'aviazione incontra in quelle contrade difficoltà notevoli. Nebbie e tem-

Golfo è la formazione del mare di Sargasso. Il ramo destro della Corrente del Golfo, cioè quello che si spande davanti alla penisola iberica, termina in una corrente che ritorna verso l'Equatore, chiamata Corrente delle Canarie. Questa corrente sulla nostra cartina è segnata quale corrente fredda. La cosa si comprende pensando che caldo e freddo sono cose relative. La corrente del Golfo è calda, perchè provenendo dall'Equatore arriva nel Nord. La Corrente delle Canarie invece è definita fredda perchè viene dal Nord e cammina verso Sud, pur essendo in sostanza la stessa acqua della Corrente del Golfo. La Corrente del Golfo, dunque, quella delle Canarie e quella equatoriale del Nord formano un enorme vortice sinistrorso. Ora sappiamo che facendo girare in una casseruola dell'acqua in cui siano sospese delle particelle,

raccogliono nel cosiddetto Mare di Sargasso. Già Cristoforo Colombo restò colle sue navi impigliato nel Mare di Sargasso per ben tre settimane prima di poter riprendere il viaggio.

Passando all'Atlantico del Sud vediamo un andamento analogo delle correnti marine. Alla Corrente del Golfo corrisponde, almeno dalla parte americana, la Corrente del Brasile. La corrispondente di ritorno è rappresentata dalla Corrente del Benguela.

Assai complicate sono le correnti dell'Oceano Indiano, specialmente perchè



Un modello ad ala bassa di Aldo Cralli di Pola

to più al Sud incontriamo una corrente fredda, la Corrente Antartica.

Nell'Oceano Pacifico Settentrionale la corrente più importante è il Curo-Seivo. Proveniente dalle zone equatoriali, le sue acque dominano il clima delle isole meridionali del Giappone, mentre quelle settentrionali stanno sotto l'influenza di una controcorrente proveniente dal Nord. Poi il Curo-Seivo si volta verso Est trasportando le sue acque calde fino alla costa occidentale dell'America del Nord.

Nel centro dell'Oceano Pacifico incontriamo un gran numero di correnti tropicali, che per il nostro studio non hanno soverchia importanza. Molto notevole è invece la Corrente del Perù, che mitiga colla sua acqua fresca il clima tropicale della costa occidentale dell'America del Sud. L'importanza delle correnti marine per il clima di una determinata regione si è vista proprio nel caso della Corrente del Perù, quando, alcuni decenni or sono, essa si invertì per alcuni mesi. Un'ondata di caldo anormale si abbatté allora su tutta la costa peruviana e cilena. La forza della regione ebbe un periodo di ipertrofia cioè di sviluppo esagerato. Invece di un anno, il ciclo vitale impiegò pochi mesi per la crescita e la maturità, e poi cominciò la catastrofe. Terribili malattie inferirono tra piante, animali e uomini, fino a che la corrente si nuovo riprese il suo normale andamento. In pochi anni tutto si rimise in sesto.

Gli insegnamenti che noi dobbiamo trarre da quel che abbiamo trattato ora, sono:

- 1) All'incontro di correnti calde e fredde si ha anzitutto formazione di nebbia (ghiaccio sulle ali) e frequenti e forti tempeste. Esempi: Inghilterra e Mar del Nord, Terranova e Capo Horn (Sud America).
- 2) Le correnti calde liberano i porti del Nord dal ghiaccio e rendono possibile la navigazione marina ed aerea (Svalbard).
- 3) Le correnti fredde mitigano il clima tropicale.

(Continua).

M. Garbell

LA POSTA dell'AEROMODELLISTA

LEONARDO GIANINETTO - Biella. — L'«Aquilone» non ha i disegni che chiedi: suppongo tuttavia che, se ti rivolgi direttamente alla casa costruttrice, potrai avere gli schemi, specialmente indicando il motivo per il quale ti servono.

ANGELO FABI - Santarcangelo. — So che a Rimini si vuol fare qualche cosa a proposito della Scuola: mettiti in contatto con Paolo Ugolini, via Agonia 14, Rimini. Egli è un giovane ed appassionato aeromodelista, dal quale potrai molto imparare. La spesa per la costruzione di un veleggiatore può essere di poche lire come di qualche centinaio. Rivolgiti alle ditte interessate. Le vernici è consigliabile acquistarle già pronte per l'uso.

ADRIANO BACCHETTI - Padova. — Il profilo che può servirti potrebbe essere il N. 1033

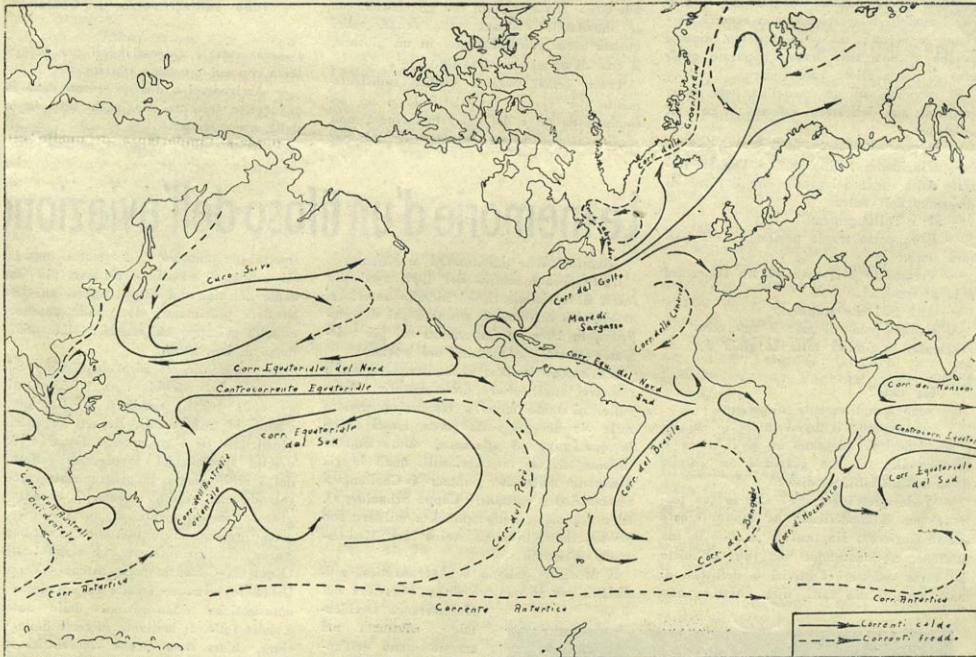


Fig. 74 — Le principali correnti oceaniche.

porali improvvisi rendono assai difficile la navigazione aerea. Una cospicua percentuale degli atterraggi viene oggi effettuata coll'ausilio dei radiolari.

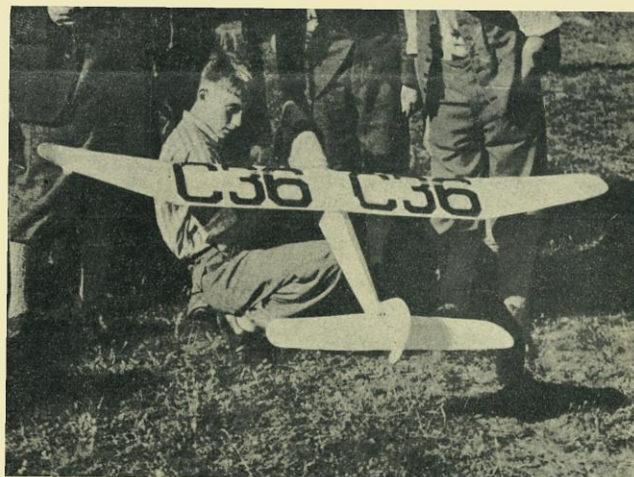
Altro punto d'incontro di correnti calde e fredde si ha davanti alla Terranova. Infatti lungo la costa orientale della Groenlandia una corrente fredda corre verso il Sud. Questa corrente, che alla fine del suo percorso assume il nome di Corrente del Labrador, incontra la Corrente del Golfo all'altezza della Terranova. Anche qui abbiamo formazione di nebbia e tempeste violentissime. Tutti sanno che i banchi della Terranova ingoiano tutti gli anni parecchie centinaia di navi di tutte le grandezze. La corrente del Labrador trasporta inoltre i famosi icebergs, cioè enormi blocchi di ghiaccio staccatisi dai ghiacciai della Groenlandia. Mentre però questi ultimi rappresentano un pericolo solo per la navigazione marina, le nebbie e le tempeste sono ancora oggi da considerarsi i peggiori ostacoli all'aeronavigazione sopra l'Atlantico del Nord. Così, per es., la trasvolata della «Bremen» nel 1928 per poco non finì con una catastrofe perchè i piloti avevano perso l'orientamento in un enorme ammasso di nebbia, mentre sulle ali cominciava a formarsi il ghiaccio. Com'è noto, il volo andò a finire sul Greeney Island, piccolo isolotto davanti alla costa americana.

Terza caratteristica della Corrente del

queste dopo poco tempo si raccolgono al centro.

Lo stesso accade nel vortice formato dalle correnti atlantiche. Tutte le alghe marine e tutti i relitti galleggianti si

la Corrente dei Monsoni inverte la sua direzione due volte all'anno assieme al cambiamento dei monsoni stessi. In complesso si tratta però di correnti tropicali senza grandi contrasti. Solo mol-



Heinz Hemmerich, uno dei concorrenti tedeschi al Concorso Internazionale austriaco, ed il suo modello munito di bussola per la direzione

Gottinga 532 oppure il N. 1047 Gottinga 633. Grazie dei saluti che ti ricambio. Zio Falcone ha preso nota del tuo cambio di indirizzo.

ASSO DEL DOMANI. — Il consiglio che posso darti è di frequentare una scuola di aeromodellismo, abbandonando la costruzione dei modelli a tubo per dedicarti a quelli a fusoliera.

ARMANDO FRABOTTA. — I disegni che desideri non li ho. Molto probabilmente nemmeno il costruttore potrebbe soddisfarti. Le proporzioni del tuo modello sono giuste e ti auguro buona riuscita. Ho sentito parlare molte volte di matasse di elastico che si sca-

ricano una dopo l'altra; ma non ho mai vista l'applicazione di congegni simili e nemmeno mi risulta applicato da qualche aeromodellista. Non è una cosa impossibile perché la soluzione può essere risolta in tanti modi e fino a prova contraria credo che l'applicazione di simili meccanismi non possa rendere oltre ad avere sempre un aumento di peso, buona parte dell'energia motrice va spesa per il funzionamento dell'automatismo. Rileggi i « Colloqui con gli aeromodellisti » nella palestra del N. 30. Più sfruttabile è l'applicazione di più matasse agenti contemporaneamente sull'elica attraverso ad un sistema di piccoli ingranaggi.

giar.

CRONACHE TORINESI

(Continuazione dal numero precedente)
III.

Ricordo che, quel sabato, era ancora presto. Alle 4 e mezza dovevo essere in Corso Dante e non mi mancavano che cinque minuti di strada: erano le 4. Camminavo perciò lentamente, quando vidi una « topolino » fermarsi vicino a me; guardai e, oh meraviglia! vedo il cavalier Dianati aprire lo sportello ed invitarmi a salire con lui in macchina.

— E' parecchio tempo che lei non si fa vedere! Ma forse è stato meglio, così vedrà l'enorme cammino che hanno percorso i miei modellisti.

— Venivo, appunto, per constatarlo. Eravamo arrivati, ma, davanti al cancello, nessun modellista.

— Però — dissi scettico e quasi ironico — di modellisti neppure l'ombra...

— Ah! Come si capisce che è parecchio tempo che non viene qui, lei! Non sa che già da due ore lavorano? A proposito, si ricorda quando mi chiese che pensassi dei modellisti, ed io le risposi che per il momento lavoravano e che si sarebbe visto in seguito?

— Ricordo benissimo... — Bene — e nel frattempo eravamo giunti al laboratorio. — Ora sono orgoglioso di farle vedere il « sèbut ». Anzitutto guardi quel signore con gli occhiali che gira in maniche di camicia... A lui si deve gran parte del risultato ottenuto, alla sua solezia, al suo girare continuamente da un banco all'altro. Vede come è alto? Beh! Da quell'altezza e con gli occhiali, simili a veri fari portuali, sorveglierà tutto... — e ridacchiava il Cavaliere, compiaciuto.

— Ora andiamo da lui? — Sì, e ci faremo spiegare molte cose. Ci avvicinammo e dopo averci salutati, dietro richiesta del gentile cavaliere, ci fece vedere i « particolari ». Come appariva diversa ora la sala! La prima volta era rumore di scabbetti, ora era un vociare sommesso; chi chiedeva le forbici al compagno, chi la colla, chi il filo. Allora erano tutti seduti, curvi sul lavoro, un lavoro quasi invisibile che si confondeva con il colore del tavolo, ora erano per la maggior parte in piedi, affacciati attorno a disegni di color giallo, color verde, color rosso, oppure a piani di coda. Là nel centro ve ne erano alcuni che sedavano i carrelli e le grucole di coda.

Ed il gentilissimo ingegnere occhialuto mi spiegava.

— Pensi che sono al primo lavoro, che non conoscevo quasi l'esistenza del traforo, questi giovani! Guardi, guardi che rechetto alare perfetto che ha costruito questo ragazzo! Presi in mano quell'ala e la guardai con fare da intenditore.

— Era veramente costruita bene! Rifinitura perfetta, taglio preciso.

A sentire le mie lodi l'ingegnere si rallegrava e, infervorandosi, mi mostrava tubi, carrelli, piani di coda, supportini, alla cui vista io rimanevo meravigliato per la perfezione e la precisione del lavoro.

— Certamente — mi disse — si vede che non hanno ancora preso la « pratica », l'esperienza... ma nonostante ciò... ecco, guardi quest'elica. Sì, il blocchetto l'abbiamo fornito noi, è un aiuto, ma non è tutto, guardi. Il giovane che l'ha costruito non sapeva neppure cos'era un'elica; ora non solo asserisce

di saperne costruire di tutti i tipi, ma parla con prontezza di passo, di diametro, di passo fino, variato e variabile... Vede? Io sono contento anche perché, ammettiamo il caso che i modelli si spacchino (non avverrà, facciamo le corna!), ma sono contento, dicevo, perché se non altro hanno imparato qualcosa di aeronautica: vuol vedere?

Si avvicinò ad un modellista che stava rasando con delicatezza estrema la pala di un'elica:

— Di' un po'. Cos'è l'incidenza alare?

— L'incidenza... l'incidenza è l'angolo formato dalla corda del profilo con il piano di direzione del vento.

— Sì; e l'allungamento?

— Il rapporto tra la profondità e l'apertura alare.

— Veramente è il rovescio, tra l'apertura e la profondità...

— Ah! già! che stupido...

Si rivolse verso di me: il suo volto era raggiante, esprimeva tutta la gioia del suo animo.

— Ha visto?

— Sono semplicemente stupefatto...

A questo punto il magazziniere lo chiamò e scusandosi si allontanò un po'. Allora il cavalier Dianati, che guardava un gruppo di modellini finiti, mi disse:

— Vede quell'ingegnere? Con la sua passione per il modellismo ha saputo creare queste coscienze. Ha trasfuso in esse la sua passione, e, quantunque non tutti all'inizio del corso vedessero l'attività modellistica di buon occhio, ora tutti, dico « tutti », non

l'abbandoneranno più. Se in ogni città d'Italia ci fosse un uomo simile a quell'ingegnere, alto con gli occhiali, con la voce forte, che capita in tutti i momenti in tutti i punti più svariati del laboratorio, credo che la gara nazionale di settembre vedrebbe il campo del Littorio invaso, e la commissione costretta a scegliere un altro campo per dar sfogo a quella marea di gente e di modelli...

Egli guardava ancora i modellini. Erano tre, disposti su di un piccolo tavolo grigio a quadrati neri, ma credo che egli ne vedesse trenta, cinquanta... mille, distesi su un verde prato, e una moltitudine di ragazzi accorrenti con altri modellini, con altre ali, e tra essi la figura dell'ingegnere alto con gli occhiali, la voce grossa ed in maniche di camicia.

E chi ci tolse dai nostri pensieri fu proprio lui, l'ingegnere gentile, dicendomi:

— Venga, venga domani al campo dell'Aeronautica d'Italia e vedrà questi giovani alle prese con i trapani, con gli elastici, con le inevitabili « scassature »... venga, vedrà quanta gioia può infondere, in un giovane, il volo di un piccolo modello.

Avevo ormai visto e sentito sufficientemente per vergare quest'articolo e mi accomiatii da lui e dal delegato torinese, non senza essermi prima felicitato molto per



Marco Bassano prova un modello a tubo sull'aeroporto di Cameri

L'opera svolta e ringraziandoli per la gentilezza con cui ero stato trattato.

— Arrivederci a domani — mi disse l'ingegnere, e colsi nei suoi occhi tutta la luce della sua speranza.

(Continua). Franco Muscarillo

Le memorie d'un tifoso dell'aviazione

(Continuazione dal numero precedente)

L'attività aeronautica del 1929, assai più scarsa di avvenimenti del biennio anteriore, ne registrò nondimeno taluni degni di competere in fama ed importanza coi più celebrati successi aeronautici del passato.

L'Aviazione italiana e fascista, non usa a riposarsi sugli allori delle vittorie conseguite, nè tanto meno a lasciarsi precedere sulla via del progresso aereo, riuscì anche in quell'anno ad affermarsi onorevolmente in competizioni internazionali, quali le già accennate nella 24ª puntata (« Challenge » aereo-turistica europea, « Coppa Schneider »), ed a segnalarsi nella specialità militare con la superba « Crociera Aerea nel Mediterraneo Orientale ».

Il Ministro italiano dell'Aeronautica, soddisfatto per il successo della « Crociera nel

Mediterraneo Occidentale »

effettuata nel maggio-giugno dell'anno precedente da uno stormo di 61 idrovolanti, ne aveva organizzata una seconda verso i porti della penisola balcanica e del mar Nero, conforme al programma d'addestramento, fissato per i reparti idrovolantistici delle basi aeree di Orbetello e di Taranto.

Ciò rispondeva agli scopi di allenare alla disciplina ed alle difficoltà dei grandi voli collettivi piloti e avieri, onde abituarli ad affrontare con sicurezza le incognite della navigazione aerea su mari aperti e degli ammaraggi in località sconosciute, nonché, pare, al fine di collaudare l'efficienza e la qualità del materiale aereo italiano. Detti scopi, già brillantemente ottenuti nella grande Crociera del 1928, furono del pari raggiunti ed in modo superiore alle più ottimistiche previsioni anche in quella del 1929, che se apparve

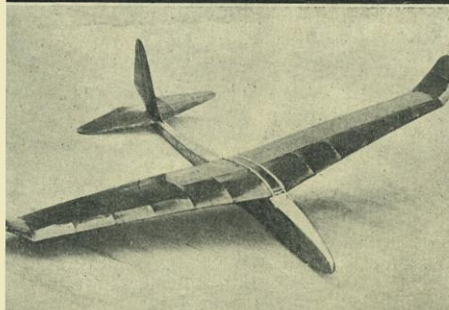
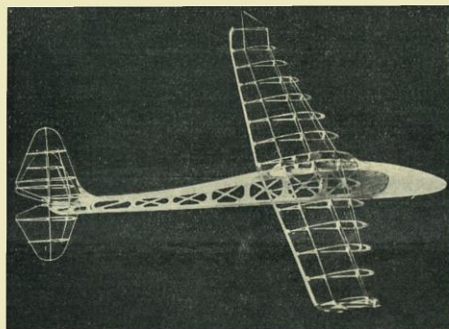
ridotta per numero d'idrovolanti impegnati (35 invece di 61), fu però assai più imponente nel tipo dei singoli apparecchi (bombardieri plurimotori da grande autonomia) e nello sviluppo chilometrico (km. 4667 in luogo di km. 2818).

Lo stormo dei 35 idrovolanti (31 « S-55 » militari, 2 « S-39bis », 1 « S-55 » ed 1 « Cant-22 » civili), suddivisi in: Gruppo Comando (3 apparecchi), Reparti organici (5 squadriglie di 5 apparecchi l'una) e Squadriglia speciale (7 apparecchi), effettuava dal 5 al 19 giugno la programmata crociera, volando con perfetta regolarità e senza registrare inconvenienti di sorta, lungo la rotta prefissa: Taranto-Atene-Costantinopoli-Varna (Bulgaria)-Odessa (Ucraina)-Costanza (Rumania)-Costantinopoli - Atene - Taranto - Orbetello, ovunque accolto ed ammirato con entusiastiche dimostrazioni dalle autorità e dalle folle. Il brillante successo della Crociera, ch'era stata diretta con abilità superiore ad ogni elogio dall'atlantico gen. De Pinedo e dal col. Aldo Pellegrini ed alla quale avevano partecipato, oltre ai normali equipaggi, S. E. Italo Balbo, allora generale e sottosegretario all'Aeronautica, alcuni generali delle Forze Armate e della Milizia, gli addetti aeronautici di vari paesi e rappresentanti della stampa italiana ed estera, sollevò universalmente, specie negli ambienti aeronautici stranieri, la più illimitata ammirazione ed indusse anche i più ostinati negatori dei meriti italiani a riconoscere la formidabile efficienza della nostra Arma Aerea, non seconda ad alcun'altra. Di questa splendida impresa è rimasto il ricordo nel libro « Da Roma a Odessa » scritto personalmente da S. E. Italo Balbo, organizzatore della Crociera, libro che per i suoi pregi descrittivi e per gli interessantissimi particolari meritò di essere classificato fra i libri di testo programmati per le Scuole medie inferiori d'Italia.

Le imprese più memorabili registrate in campo estero furono il « Giro del Mondo » dell'aeronevo tedesca « Graf Zeppelin », il volo al Polo Sud del « Floyd Bennett » dell'americano Byrd, ed alcuni voli transatlantici e transcantinentali.

L'attività spiegata in quell'anno dal gigantesco dirigibile tedesco, che già nel 1928 aveva traversato per due volte il Nord-Atlantico, fu straordinaria e stupefacente, e culminò in uno spettacoloso giro del mondo effettuato nell'agosto, in un tempo eccezionalmente breve rispetto alla distanza percorsa.

(Continua). Piero Botto



L'aeroveleggiatore « Galliera » è stato costruito dal gruppo di aeromodellisti della Scuola di avviamento professionale di Tolentino.

il cavaliere azzurro

La vita di Francesco Baracca narrata da Diocamo

(Continuazione dal numero precedente)

Nella fase di preparazione dell'impresa africana e durante il periodo di operazioni sul Fronte Eritreo e su quello Somalo, portò un contributo decisivo alla vittoria, disperdendo e annientando le resistenze nemiche.

La sua collaborazione con le forze di terra nel campo tattico strategico e logistico, confermava la efficienza dei mezzi e consacrava soprattutto l'ardimento eroico degli equipaggi che si prodigarono in ogni giornata di battaglia, oltre il possibile, esempio e monito, testimonianza del valore italico e auspicio per il futuro.

All'Aeroporto di Centocelle, intitolato a Francesco Baracca, il Duce, Fondatore dell'Impero, ha solennemente consegnato le ricompense al valore militare, alla memoria degli Eroi caduti, ed ai gloriosi reduci della guerra nell'aria.

Anche il comandante D'Auro ha compiuto grandi cose, ed ora è tra i più valorosi generali dell'Arma Azzurra. Ai nastri che mostrano i segni del suo valore ha aggiunto quello della guerra in Etiopia, dove egli si è prodigato con amore, con passione, con entusiasmo e perizia nelle operazioni più difficili e più ardite. Ora abita, con la signora Maria e Giorgio a Roma, in una palazzina vicinissima ad un immenso campo d'aviazione.

E Giorgio D'Auro... Ah, come descrivere l'animo di questo giovine fascista ardente, durante il tempo della guerra in Etiopia?

Quante volte egli si è sentito incatenato, quante volte avrebbe voluto fuggire laggiù, per essere accanto a suo padre, per dare alla Vittoria il suo contributo di combattente; quante volte sua madre ha dovuto supplicarlo di frenarsi, di sorvegliarsi, perchè le pareva diventato una fiamma d'entusiasmo e di passione!

Egli non ha potuto! Troppo facile seguire nei giornali e nella radio le notizie dei combattimenti, le imprese delle aquile tricolori. Bisogna fare, bisogna agire. Egli non potendo recarsi laggiù, ha vissuto in Italia il suo tempo di lotta e di conquista. Con tenacissima volontà, con disciplina e coraggio, ha conseguito il brevetto di pilota.

Ora il bell'adolescente veste la divisa dell'aviatore, è il più giovine pilota d'Italia: è felice del suo destino.

Si è presentato a suo padre così, con l'insegna dell'aquila, e questo è stato il suo appassionato saluto, il segno più grande del suo amore.

Ogni tanto, quando è calmo e libero, Giorgio ricorda le sue due amiche di un tempo: Farfallina e Dianella. Pensa: "Se mi vedessero vestito così...". E, con orgoglio, sorride.

Farfallina continua a vivere a Bellaria, nella Villa degli Oleandri. E' ancora un po' frivola e vanitosa; ma non vuol più essere chiamata con quel nomignolo leggero; vuole che le si dica "Signorina Ester", ed ha ragione. S'è fatta una bella signorina davvero: è fiorente, colorita, vivacissima. Sa guidare assai bene l'automobile del suo babbo, e quando è al volante è così felice, così sicura di sé, che si sente padrona del mondo e le par di guidare l'universo. Spesso pensa a Giorgio D'Auro.

Diana, l'orfana, vive con sua zia, a Milano. Lavora, perchè è povera e deve guadagnarsi la vita.

La sua personcina è esilissima; il suo viso ovale e dolce è molto pallido; i suoi azzurri occhi pieni di cielo sono spesso stanchi e assonnati. Il lavoro che fa è molto bello e interessante, ma faticoso; ella ha un impiego presso la E.I.A.R.; sta all'Ufficio Comunicati Ufficiali. E' appassionata ed entusiasta della radio, ed è una lavoratrice assidua e diligentissima.

Ha poco tempo libero per sé; veste con semplicità estrema, pare sempre un'educanda; i suoi fini capelli vaporosi, chiari come il lino, le danno un'aria strana, un po' di bambina e un po' d'angelo. Non ha tempo per sognare ella così sognatrice! Solo la sera, prima di addormentarsi, quando riesce a dimenticare il suo lavoro e la sua povera vita, si rifugia per consolazione nel ricordo migliore che ha; ripensa ai giorni felici passati a Villa degli Oleandri; sa che quel tempo sereno non si rinnoverà mai più.

Le par di sentire profumo di fiori, odore di mare, canto di uccelli. Le par di rivedere un giovinetto dagli occhi neri, dalla fronte alta intelligente, dall'arditissimo cuore.



Il francese Caylet ha presentato questo modello, con motore a scoppio ed elica propulsiva, al concorso svoltosi a Tunisi il 20 giugno. A causa di guasti riportati durante le prove, il modello non ha potuto prendere parte alle gare.

E' una chiara mattina di giugno. Diana è giunta all'Ufficio prima del solito, e siede trepidante al suo posto di lavoro. Sa che a Lugo, tra poche ore, sarà inaugurato il monumento a Baracca, e vuol ricevere i comunicati della cerimonia.

Aspetta. Le sembra che il tempo non passi mai; e intanto con la fantasia è lontana; è là, a Lugo, nella Piazza Venti Settembre, presso la Rocca Estense. Ha letto la descrizione del monumento, bellissima opera di Domenico Rambelli: "Un largo e basso pianoro, raffigurante simbolicamente un campo d'aviazione, sul quale sorge un'enorme ala splendente, alta trenta metri. Due grandi bassorilievi rappresentano il "Cavallo Rampante", la bella insegna del "Piemonte Reale", e "l'Ippogrifo", simbolo dello strenuo valore dell'eroica squadriglia degli Assi. A lato dell'ala è situata la statua di bronzo dell'Eroe. La figura è in tenuta da aviatore, con la tuta e il casco. L'eroe guarda il cielo. Il suo viso, somigliantissimo, è a un tempo potente e dolce, come era l'anima sua.

Avvicinandosi di notte a Lugo, si scorge alta nell'ombra l'ala luminosa: simbolo delle virtù italiane, simbolo di tutte le vittorie italiane".

Oh, se ella avesse potuto andar laggiù, nell'occasione della solenne cerimonia! Rivedere quei cari luoghi, rivedere la signora D'Auro, sentire ancora la grande dolcezza di quella voce, di quella carezza; rivedere il comandante, stringere quella mano forte, udire le parole buone che egli sapeva trovare per lei "Mammietta; Faccettina da Santa Teresa".

E rivedere Farfallina, Ester Venino; chissà che bella signorina elegante e vistosa! Ecco: vicina ad Ester si sarebbe sentita un po' umiliata lei così modesta, così esile, così semplicemente vestita... Ma le sarebbe venuto incontro "lui", Giorgio D'Auro; l'avrebbe riconosciuta; avrebbe esclamato, sorpreso: — Tu! Dianella! Tu! Quanto tempo è passato! Come sono contento di rivederti! O cara Dianella, senti...".

Un colpo alla porta. Dei passi. Diana si risveglia dal sogno, s'accorge di essere in ufficio; si scrolla un po' per sentirsi bene sveglia. Entra il capo ufficio:

— Attenta, signorina Diana, ai comunicati. Mi raccomando.

— Non dubiti, commendatore. Comincia il lavoro. S'ode, di là,



Ecco Aurelio Muglia con tre suoi modelli di idrovolanti, che non volano

il ticchettio rapidissimo della macchina per scrivere.

Dattilografe e stenografe sono al loro posto. Voci nel corridoio. Campanelli. Tramestio di passi. Il fattorino, con lo schedario in mano, viene e va.

Il telefono trilla continuamente. Cominciano i comunicati:

— Pronto,
— Pronto,
Diana riceve.
— Attenzione!
— Pronto.

Annota rapidamente. Ecco, ora... No. Non ancora. E' l'estero. Radio-Parigi. Poi: — Addis Abeba... Segno: Milano, Torino, Roma, Napoli... E infine...

"Lugo di Romagna...". Ah, ecco! Finalmente la descrizione della cerimonia: "Gli apparecchi della 91^a Squadriglia Francesco Baracca portano a bordo corone d'alloro e messaggi. E' tutto un fremito d'ali nel cielo di Lugo.

In questo istante, intorno al monumento, come a salutare l'Eroe per tutta la giovinezza della Patria, vola il più giovine aviatore d'Italia, che da pochi mesi ha brillantemente conseguito il brevetto di pilota: Giorgio D'Auro; figlio del valoroso comandante, che...".

Diana sente che tutto il sangue le si ritira dal viso per affluire al cuore. Lascia cadere la penna.

— Che ha, signorina Diana? — domanda premuroso il capo ufficio, che ha visto quel pallore.

— Si sente male?

Dianella si riprende. Non vuole che si sappia il perchè della sua profonda emozione. Tenta un sorriso:

— Nulla. Non è nulla. Un piccolo capogiro. E' già passato.

Ora il turbine di idee si rischiarra. Il cuore non batte più tanto forte.

Un'idea sola è su, in cima al suo pensiero; un'idea che le fa sembrare il mondo tutto luminoso, come una sfera d'oro: Giorgio D'Auro ha mantenuto la sua promessa. E' di alto animo.

Grande orgoglio per una fanciulla italiana voler bene a un uomo così...

Le sue mani tremano ancora un poco. Ma il lavoro subito la riprende. La stazione radio continua a trasmettere.

— Pronto.
— Pronto.

Giungono gli ultimi brani di un discorso:

— Non muoiono gli Eroi. Segnano, dai loro cieli di gloria, le vie dell'avvenire.

Additano le grandi mete ove giungerà, col suo passo sicuro, col suo volto fermo e luminoso, con la sua gloriosa ala, la nuova Italia Imperiale".

FINE



UGO MORONI. — Rispondo adesso (scusa, il ritardo, dovuto ad eccessivo lavoro) alla tua del 3 giugno. Tranquillizzati: il tuo racconto ci è giunto da tempo, e attende il verdetto fatale che ne dovrà decidere le sorti. Questa tua ultima lettera ha in noi tutti rafforzata l'opinione che tu ti serva per scrivere di una mitragliatrice: il foglio sembrava una schiumarola. Tu dirai: meglio di niente... E va bene.

ALBERTO BERTONE - Vigone. — Pubblichiamo una delle tue fotografie, quella del tuo primo aeromodello. Le altre le metto negli album delle fotografie fatte in occasione dei raduni aerei.

JONES BRESCIANI - Brescia. — Belle fotografie e belli gli aeromodelli. Cercherò di pubblicarne almeno due. Ti auguro di vincere alle eliminatorie e di poter così far volare il tuo I-BRES nel cielo dell'Urbe.

GIOVANNI PAPPALARDO - Catania. — Non capisco perché tu mi abbia spedito due copie dello stesso racconto. Se permetti, ne pubblico una sola. Manda pure altri scritti: il barbuto censore sembra ben disposto nei tuoi riguardi.

GIUSEPPE DONZELLI - Milano. — Sei il solito catastrofista esagerato pessimista. Ecco che cosa sei. Il fatto di avere ripubblicato, a bella posta, un vecchio racconto del colonnello Fischetti, racconto che il noto scrittore ha già visto stampato sul nostro giornale il 1° ottobre 1933, e cioè quattro anni or sono, non significa che noi si abbia l'abitudine — come ti permetti di affermare — di fare rileggere i giornali vecchi. E' bene che tu sappia che nel 1933 gli abbonati a *L'Aquilone* erano meno di 400 e i lettori un migliaio. Oggi i lettori sono (fra abbonati e lettori che comperano il giornale dal giornalaio) circa 25.000. Fammì il piacere di credere che tu e pochi altri avete avuto la fortuna di leggere nel 1933 la bella novella di Ugo Fischetti.

MARIO TROCENLO - Asmara. — Pubblico la tua semistorica fotografia. Quella di acquistare « il costruttore di aeromodelli » è un'ottima idea.

LEONARDO GIONTELLA - Bastia Umbra. — Decideremo per il distintivo prima della fine dell'anno in corso. Intanto, chi ha delle idee, ce le comunichi. Non parliamo di cruciverba e di rompicapo, nè, per ora, di nuovi raduni. Non possiedo la fotografia di Binda.

GUIDO B. GIOVANNONI. — Ti ringrazio tanto. Le belle fotografie ci piacciono assai. Dico ci piacciono, perchè siamo un po' tutti, qui a « *L'Aquilone* », dei tifosi della bella fotografia. Le tue tre sono veramente bellissime. Peccato che i soggetti non siano adatti al nostro giornale. Mandane altre, di soggetto aviatorio. Grazie anche delle belle parole di elogio. Ti faccio le mie congratulazioni per il brevetto.

LUDOVICO SITIGNI - Palermo. — Sono addoloratissimo che tu non abbia potuto volare, ma è un po'... audace pensare che si possa organizzare un secondo raduno aereo sul campo « Notarbartolo » per quei pochi che, per cause di forza maggiore, non hanno potuto raggiungere Milo. Speriamo che un'altra volta l'aeroporto della tua città sia in condizioni da poter accogliere non due, ma dieci brontosauri.

VITTORINO MATURI - Fano. — Caro amico, il racconto del tuo compagno è realmente ben scritto, ma non va per il finale. Continui a scrivere, però, e mandi pure, perchè mi sembra che un certo bernoccolo non gli manchi... Spero di poterlo presto considerare membro della aeronipoteria. Saluti a te e a lui.

CAETANO ESPOSITO - Castellammare. — Ha volato? Spero di sì. Mi congratulo per la bella riuscita dell'aeromodello « Roma », del quale attendiamo le fotografie. In quanto

alla sua idea circa gli idromodelli, ho passato la proposta a Giarella, perchè ci pensi. Provvederemo perchè *L'Aquilone* giunga in numero sufficiente a soddisfare tutti.

EMIDIO MARCHI - Reggio Emilia. — A me risulta che il giornale parte regolarmente al tuo indirizzo.

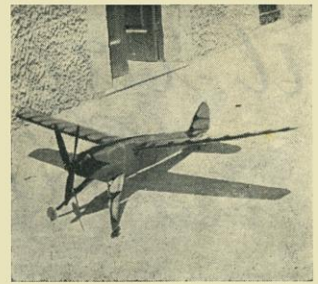
DEMONIETTA - Livorno. — Son contento che ti dispiaccia del mio dimagrimento: dopo aver tanto lavorato, sapere che ci sono delle creature angeliche che si interessano di noi, fa proprio piacere. Grazie della notizia riguardante la rarità de *L'Aquilone* a Livorno. Ho incaricato subito un mio inviato speciale perchè indaghi severamente e provveda. Che io sia bello o brutto, con barba, o senza, è un mistero che davvero

mai nessuno (e nemmeno) è mai riuscito a svelare.

IPPOGRIFO IN ERBA E SPARVIERO AZZURRO. — Di quel concorso del quale mi scrivete non ne so più nulla. In quanto alla vostra visione circa le mie sembianze, vi dirò che le piramidi di lettere che mi soffocano ci sono, ma la barba c'è e non c'è... La scommessa la vince chi sostiene che è necessario allegare alle lettere la targhetta con l'indirizzo. Le eccezioni non giustificano le trasgressioni.

AVVOLTOIO NERO - Roma. — Mi scrivi senza domandarmi niente, e finisci chiedendomi una « pronta risposta! ». Cosa ti devo dire?

CAVALIERE AZZURRO E PIANO DI CODA. — Vi assicuro che nel momento solemne in cui indosserete « le brache lunghe », io sarò presente vicino a voi in spirito a presenziare la storica cerimonia. Quelle trenta lire faranno una bellissima fine: la miglior fine che si può augurare a trenta oneste



L'« I-B 20 » con eliche coassiali realizzato dall'aeromodellista Jones Bresciani di Brescia.

lirizzate. Auguri per il racconto, che attendo con ansia malcelata.

VITTORIO MONTI - Forlì. — Per associarsi alla R.U.N.A. non occorre affatto il consenso dei genitori. Se hai sedici anni, come dici, sarai anche avanguardista, no? In questo caso, associandoti alla R.U.N.A. mediante versamento di L. 15, avrai anche diritto a ricevere *L'Aquilone*. Per « somme piccole », cosa intendi? Se sono veramente piccole, mandale in francobolli.

RENZO BERNARDIS - Trieste. — Benvenuto nella mia numerosa famiglia. Se si dovesse far volare tutti quelli che lo desiderano, occorrerebbe mobilitare per 6 mesi tutti gli aeroplani esistenti in Italia... Quindi, sarà per un'altra volta.

RENATO CIANCIOTTA - Firenze. — Benvenuto nella nostra straripante famiglia. Manda pure quante novelle vuoi senza tanti scrupoli: siamo preparati a tutto! In attesa delle tre promesse letterarie, saluti aerodinamici.

RAFFAELE ANIELLO - Roma. — Cercati un altro pseudonimo, perchè le macchine della nostra tipografia ignorano completamente il greco; in quanto alla presentazione... è cosa fatta. Fai bene ad appassionarti alla costruzione degli aeromodelli: il « Roma » ha dato risultati molto buoni, ma temo che la costruzione non ti riesca tanto facile. Ad ogni modo provati. Manda pure il tuo articolo. Se non possiedi una macchina da scrivere chiedi un prestito. Nel peggiore dei casi tenta di scrivere con caratteri decenti. Contiamo sulla propaganda promessa, per la quale ti auguriamo un successo. L'Ing. Sostico e Giarella contraccambiano i saluti. Scrivi pure a « *L'Aquilone* », viale dell'Università, Roma.

CAMPONESCHI - Roma. — Scrivendomi anche mille volte al giorno, non mi disturbi per niente: io sono qui per questo. La tessera ti verrà spedita non appena la redazione si sarà decongestionata dall'immenso lavoro derivato dai raduni aerei di istruzione. In quanto ai tuoi amici, farebbero un'ottima cosa abbonandosi al giornale: perchè non ci pensi tu?

BALDO BANDINI - Torino. — Se mi permetti, io ti dico che sei un ragazzo (forse un ragazzino) di molto ingegno; e ciò ti dico se mi assicuri che non approfitti di questo momento di mia debolezza e... generosità. Ma ti devo anche dire che non sempre metti l'ingegno a servizio di buone cause. Ho veduto i fotomontaggi metafisici. Mi piacciono assai. Ciò che non mi piace è la futuristica tua prosa. Un fatto è accertato: che l'andare a capo a caso non significa nulla, che il non mettere le virgole e i punti è mancanza di criterio, che non usare le maiuscole è ridicolo. Stabilito questo, io ti domando che gusto ci provi a scrivere asmatico e incomprensibile. Marinetti è molto furbo ed è proprio un peccato che sia una persona intelligente. Scrivimi dunque il tuo articolo in buon italiano, andando a capo quando è necessario. A questo proposito la lettura rinfrescante di Manzoni non ti potrebbe far male. Tengo in serbo le fotografie. Ed ora cambiamo argomento. Io « conservo anche dei disegni tuoi che illustrano titoli di libri celebri. Il pittore Tricheco chiede se sei disposto a ce-



Cavandoli (detto Falchettaccio), ha realizzato l'apparecchio completamente retrattile. Noi gli tributiamo una lode per l'idea geniale ed una per la realizzazione del trucco fotografico.

dergli l'idea. Egli ne farebbe delle copertine. Scrivi presto.

SERGIO MARZCHI. — Perché mai te la sei svignata subito? Avrei scambiato con te qualche parola. Ho gradito molto il pezzetto di involuoco del Draken austriaco che Giannino Ancillotto ha attraversato col suo apparecchio. Lo conserverò gelosamente fra i cimeli.

ELIO MIGLIORINI. — Il tuo racconto ha provocato infinite discussioni. Da un tavolo è passato all'altro, sin che è capitato all'ultimo. Dopo di questo, c'era il fatidico, crudele, inesorabile cestino. La sua fine ci ha tutti commossi, caro amico, ma non ti affliggere. Scrivi ancora con coraggio, ché la perseveranza è una virtù degli uomini forti.

RENATO GRASSO - Varazze. — I numeri de «L'aquilone» mancanti alla tua collezione te li ho fatti spedire. Per la descrizione del motorino a due tempi devi pazientare: su questo argomento dedicheremo tra poco alcune «Lezioni sul motore».

Zio Falcone

RIVISTA AERONAUTICA

Il numero di luglio della «Rivista Aeronautica» contiene:

Aerorifornimenti (b.se) — Il volo Tokio-Londra e il volo Roma-Tokio (A. Sardi) — Arditismo aereo (Mogg. A. A. pilota Prospero Freri) — L'urbanistica moderna e la protezione antiaerea (Ing. Francesco Fariello) — La disciplina dei rifornimenti e delle comunicazioni aeronautiche nel progetto di Codici militari (Prof. avv. Tancredi Gatti) — Il diritto radioelettrico e la condizione giuridica dell'etere (Dott. Bruno Scattese).

Seguono le rubriche:

Aeronautica militare, Aerotecnica, Aeronautica Civile, Riviste di Riviste, Ai margini della Storia, Varie, Bibliografia.

TUTTO PER IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

Utensili e materiali

Chiedete catalogo per l'anno 1927 alla ditta

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

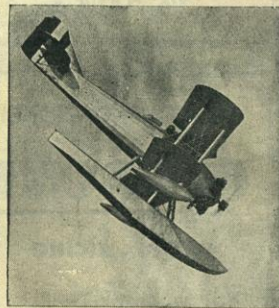
COSTRUZIONI MECCANICHE ED AERONAUTICHE S. A.

Capitale int. versato L. 2.400.000

Sede Sociale e Stabilimento

MARINA DI PISA

Costruzione di Aeroplani e Idrovolanti civili e militari in legno e in metallo



IDROVOLANTE "MARINA FIAT 6."

Tipi da caccia e ricognizione - Biposto ad ali pieghevoli - Capotabile - Carico utile 820 kg. - Autonomia in crociera 1200 km. - Velocità max. 290 km-ora a 2000 mt. - Salita 5000 mt. in 12' - Motore FIAT A. 59 700 HP

CARTELLO

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

ALBUM PER FRANCOBOLLI quasi nuovo da L. 2 in più vende a privati con forte sconto — B. Conti, v. Lirapi, 8, Milano.

VENDO annate interessante settimanale Aeronautico: «Le Vie dell'Aria»: 1932 incompleta - 1933-34-35 complete - 1936 aggiornata. Scrivere Rea Silvio, via Emanuele Gianturo, 5, Roma.

ZVETEREMICH PIERANTONIO vende football 5. Lire 30; macchina fotografica Babybox-Zeiss Ikon, Lire 35. Ceradini, 24, Milano.

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

AEROMODELLISTI TORINESI. — Materiali istruzioni da Bussolino, via Nizza 121 bis. Sconto agli scolari.

Edizioni A. VALLARDI - Milano

A. OLIVIERI SANGIACOMO

GLI SCHIAVI BIANCHI

AVVENTURE AFRICANE

L. 8

AEROMODELLISMO ANNO XV°

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

M O V O

Milano - Via Borgospesso, 18

Catalogo illustrato 1937

con listino prezzi inviando una lira

METALLO "ELEKTRON" DELLA I. G. FARBENINDUSTRIE AKTIENGESELLSCHAFT

PESO SPECIFICO: 1,8

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

"ELEKTRON", S. A. - MILANO

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



È uscita:

LA TAVOLA N. 1

DEL COSTRUTTORE DI AERONODELLI

contenente i disegni in grandezza naturale

CIRILLO

AEROMODELLO A TUBO

Costa Lire 3,50 franco di porte

Inviare commissioni a

AEROMODELLI E ACCESSORI

Via Riva Reno 118 - BOLOGNA

Imminente:

LIBELLULA - Aeromodello a tubo



PINOCCHIO VINCE

Il burattino che allietò la giovinezza dei vostri nonni e dei vostri padri, ritorna per la vostra gioia Vince in intelligenza e in bravura tutte le figurazioni estere E che matte risate. Dite alla mamma che si trova in questi prodotti di gran marca

Avrete le figurine Pinocchio consumando i seguenti prodotti di prima scelta:

Biscotti e Waffer S. A. I. W. A.

Cioccolato Nestlé e Cailler

Profumerie Lanza

Formaggi « Fior d'alpe » e

« Fior di sole »

Aperitivo e Mistura Donini

Vermut — Mandarinetto

— Succuva — Isolabella

Confetture conserve Elvea

Super-Lemonsoda — Super-Oransoda

Pasta all'uovo « La Farona »

Polveri Belloni per acque minerali

Industria dolciaria Seveso

Pastiglie Leone dissetanti

N.° 32 Piccola enciclopedia aeronautica illustrata A

ALTEZZA DI UN ASTRO — Coordinata celeste che viene misurata dall'arco di verticale compreso fra l'orizzonte e la posizione dell'astro.

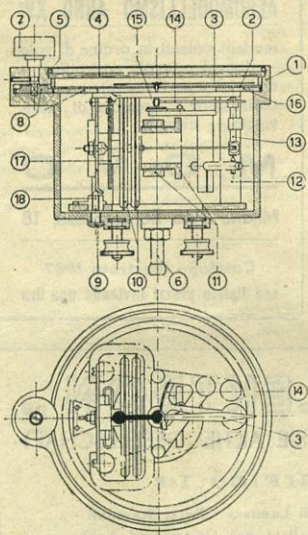
ALTEZZA METACENTRICA — E' la distanza fra il centro di gravità dello scafo e il metacentro dello scafo stesso (v.).

ALTIgrafo — V. barografo.

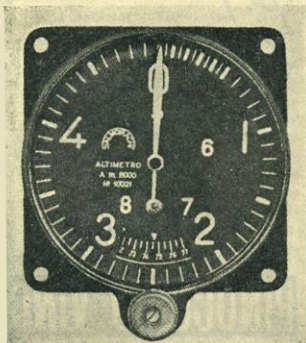
ALTIMETRIA — Parte della topografia che studia i processi per la determinazione delle varie quote del terreno. L'altimetria di un terreno può essere determinata con l'ausilio dell'aviazione mediante l'aerofotogrammetria (v.).

ALTIMETRO — Strumento che indica la quota di navigazione di un aeromobile. Gli altimetri sono, in generale, del tipo barometrico in cui la quota vie-

menti capaci di misurare la quota dell'apparecchio sulla terra sorvolata sfruttano



Altimetro per aviazione. — 1) custodia in bachelite, 2) quadrante, 3) indice, 4) vetro, 5) anello elastico, 6) presa statica, 7) bottoni per la rotazione, 8) ingranaggio e corona dentata per la rotazione, 9) tappo di protezione delle vite di correzione, 10) capsule aneroidi, 11) piastrine di bloccaggio, 12) incastellatura del meccanismo, 13) asse delle leve, 14) settore dentato, 15) pignone dell'albero porta indice, 16) quadrante della scala barometrica, 17) compensazione, 18) vite di regolazione.



Quadrante dell'altimetro posto sul cruscotto della cabina di pilotaggio. (La numerazione 1, 2, 3, 4 va moltiplicata per 1000; ossia 1 sta per 1000 m., 2 per 2000 m., ecc.).

ne misurata in relazione alla variazione di pressione dell'aria al variare dell'altezza sul livello del mare. Questi strumenti danno quindi solo la misura dell'altezza assoluta (V.) e non permettono invece di determinare l'altezza dell'aereo dalla terra sottostante. Sono stati fatti molti tentativi per ottenere stru-

tando altri principii. Si sono avuti tentativi di: «altimetri acustici» fondati sulla velocità del suono, misurando il tempo che impiega un'onda sonora a percorrere lo spazio tra l'aeromobile e la terra e ritorno (eco); «altimetri elettrici» le cui indicazioni sono in relazione a fenomeni elettrici (capacità, radiazioni ecc.) che si manifestano tra la terra e l'aeromobile. L'altimetro normalmente usato in aeronautica è l'«altimetro barometrico».

S.A. PIAGGIO & C.

GENOVA

MOTORI D'AVIAZIONE

Aeroplani - Idrovolanti - Eliche a passo variabile in volo

Stabilimenti:
GENOVA-SESTRI - FINALE LIGURE - PISA - PONTEDERA

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

I prodotti italiani sventolano vittoriosamente il loro italianissimo nome oltre i confini della Patria, oltre i monti, oltre i mari.

MARZOTTO

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

◆

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

IL COSTRUTTORE DI AEROMODELLI

di G. MARTINI e P. NOBILI

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

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

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

SECONDA EDIZIONE di pagine 320
in carta extralusso robustissima
LIRE 25 franco di porto
Agli abbonati de "L'Aquilone", che lo chiedono direttamente Lire 22,50

EDIZIONE DI LUSO
legata in tutta tela L. 30

MACCHINE DA SCRIVERE

EVEREST

Mobili per Ufficio

Fratelli SPALMACH

ROMA
VIA FLAVIA 4

SCUOLA AVIAZIONE

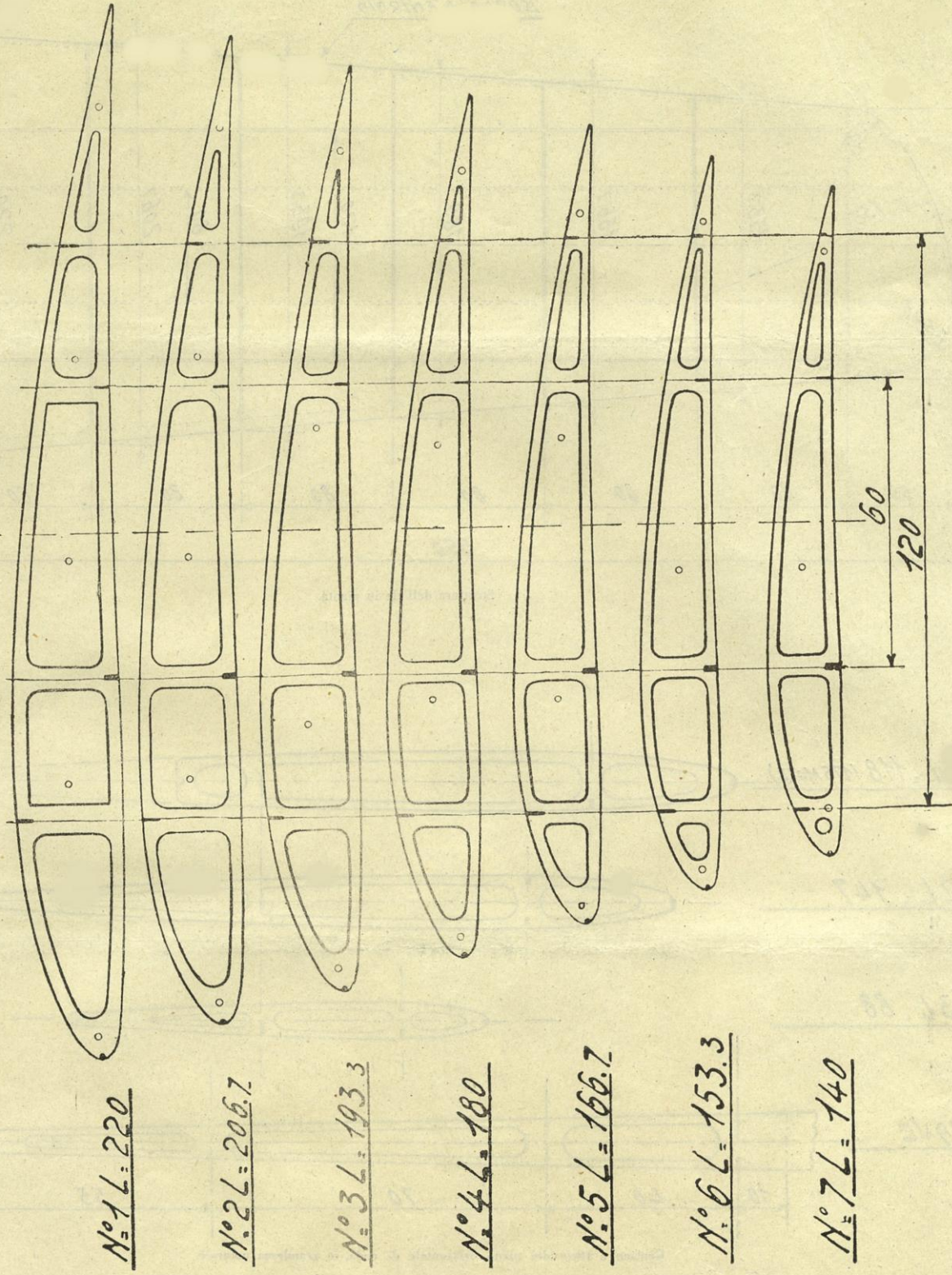
CAPRONI

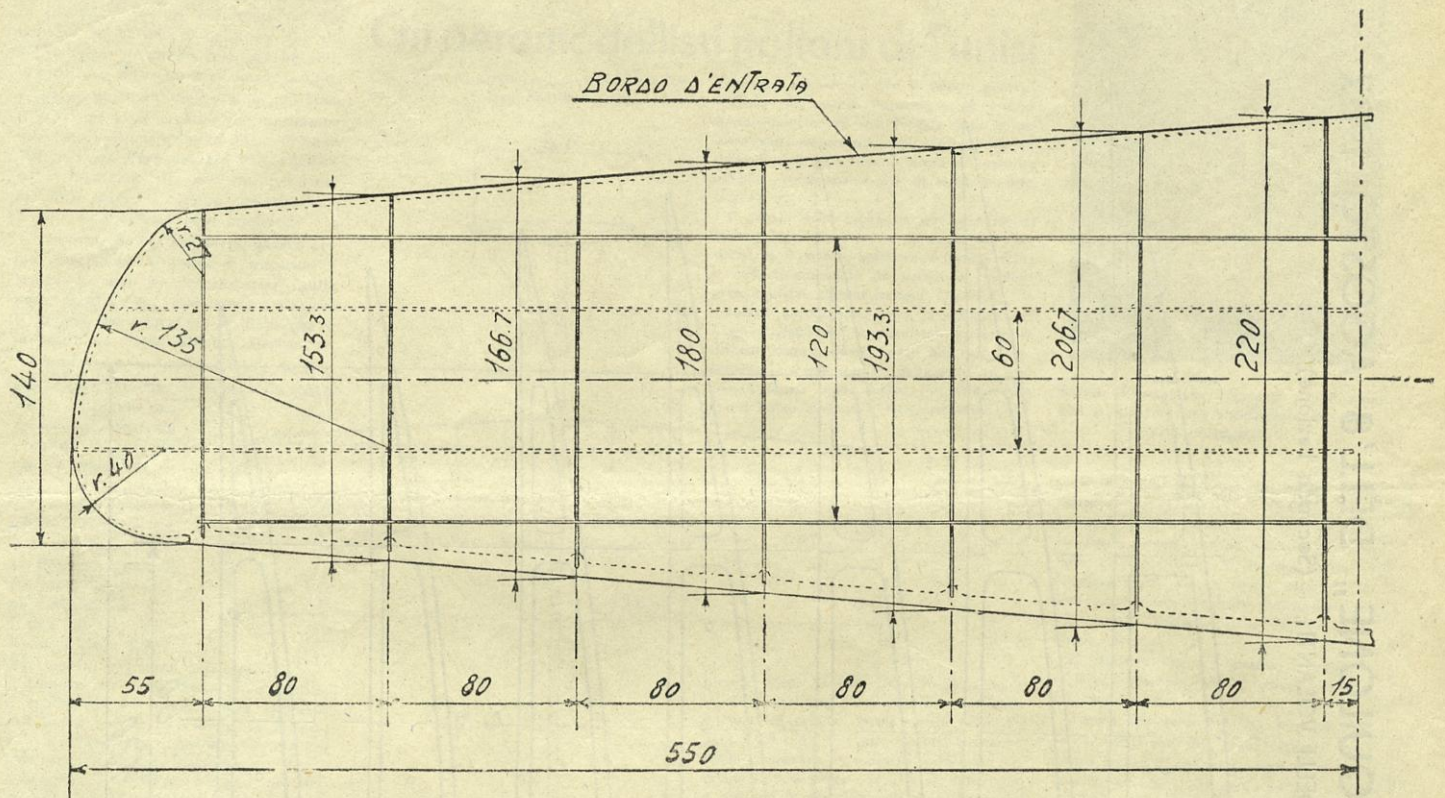
VIZZOLA TICINO

CONSTRUZIONI AERONAUTICHE

FOGLIO ALLEGATO AL N. 32 DE "L'AQUILONE", DELL'8 AGOSTO 1937

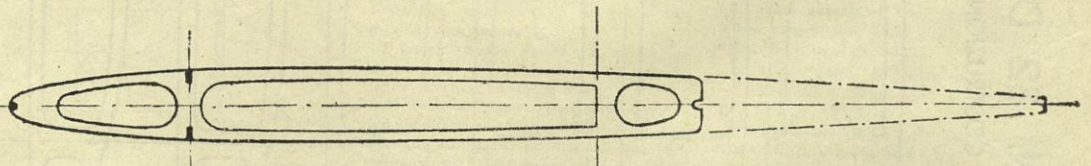
Disegni relativi a "LA COSTRUZIONE DEI MODELLI VOLANTI", - (Seconda Lezione)



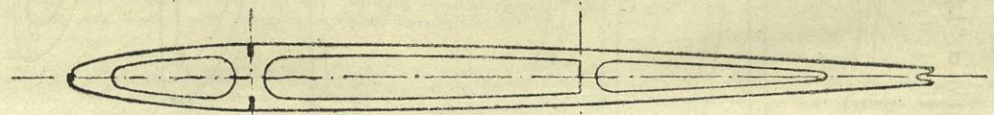


Struttura dell'ala in pianta.

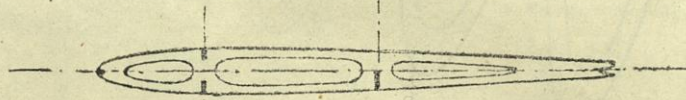
N°1 L = 118 (176 MOZZE)



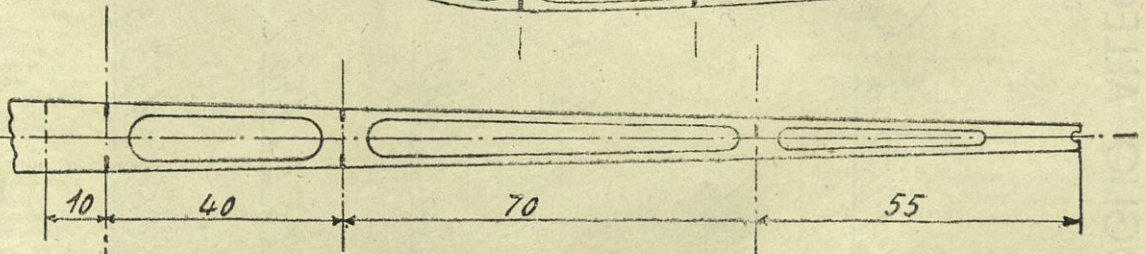
N°2 L = 147



N°3 L = 88



TRAVE



Centine e trave del piano orizzontale di coda, in grandezza naturale.